Trafikpolitisk Redegørelse 2004

Landsstyreområdet for Boliger, Infrastruktur og Miljø

September 2004

EM 2004/54
IAP J.nr. 32.98

Indholdsfortegnelse

1. Trafiksektorens rolle i Landsstyrets politik 3
Landsstyrets transportpolitik 3
Samordning og effektivisering 4
Transportsystemets udvikling 4
Regionalpolitiske udfordringer 5
2. Indledning 7
De samfundsøkonomiske vurderinger 8
Redegørelsens kronologi 9
3. Landsstyrets handlingsplan 11
4. Trafikken i dag 16
Det tostrengede system 16
Skibs og lufttransport – landingsbaner og havne 17
Frigivelsen af de interne ruter i flytrafikken 18
De første års erfaringer med servicekontrakter på lufttrafikken 19
5. Økonomi og strukturelle ændringer 21
Én- eller tostrenget trafiksystem 22
Den regionale trafik 24
Ressourceudnyttelse 26
Øget brugerbetaling 26
6. Konkrete anlægsprojekter 29
Forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat 30
Vej mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq samt landingsbane i Qaqortoq 33
Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq 34
Anlæggelse af lufthavne ved mindre byer 36
Flytning af landingsbanen ved Nerlerit Inaat til Ujarassuit (Ittoqqortoormiit) 37
Afrunding 38
7. Finansiering 40
Landkassefinansiering 40
Kommunal finansiering 41
Privat finansiering 42
8.Koordinerende planlægning 44
Landsplanlægning 44
Forslag til en fremtidig sikring af samordning 44
Strukturpolitiske målsætninger 45
Afrunding 48
9. Transport og samfund 49
Store udfordringer 49
Befolkningens transportbehov 49
Transport af gods 50
Investeringer i infrastrukturen 50
Aktieselskaber 50
9.1 Erhvervslivet 52
Samspil mellem transportsektoren og erhvervslivet 52
Erhvervsfremme generelt 52

Infrastrukturelle barrierer for enkelte brancher 54
Afrunding 56
9.2 Sundhedsvæsenet 57
Billetbestilling 57
Typer, antal og omkostninger 57
Fremtidig transport i sundhedsvæsenet 59
9.3 Beredskab 60
Trafikstruktur 60
Det fremtidige redningsberedskab i Grønland. 61
9.4 Posten 62
Fordele og ulemper i den eksisterende trafikstruktur 62
Fremtiden: Tele og Post 62
Færre breve, flere pakker 63
9.5 Landene omkring os 64
Island og Færøerne 64
Canada 65
Danmarkstrafikken 66
10. Sammenfatning 68
Litteraturfortegnelse 72

Bilag

Bilag 1 Tabeller – Trafikkens historiske baggrund
Bilag 2A Udvidelse af Nuuk lufthavn til 1199 meter – konsekvensbeskrivelse
Bilag 2B Udvidelse af Ilulissat lufthavn til 1199 meter – konsekvensbeskrivelse
Bilag 2C Samfundsøkonomiske beregninger
Bilag 2D On/off-statistik fra Air Greenland A/S
Bilag 3 Kortbilag – trafikanlæg mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq

1. Trafiksektorens rolle i Landsstyrets politik

Landsstyrets forslag til strukturændringer på trafikområdet tager afsæt i Selvstyrekommissionens Betænkning, herunder dens strategi til opnåelse af en bæredygtig økonomi. Det er Landsstyrets holdning at forandringer skal ske på baggrund af en så bred forståelse og opbakning fra befolkningen som muligt samtidig med, at der kræves nytækning, opgør med gamle vaner, målrettet satsning, langsigtet planlægning og ikke mindst politisk mod og handlekraft.

Landsstyrets transportpolitik

Landsstyret vil føre en transportpolitik som bidrager til at nå Landsstyrets overordnede mål om økonomisk uafhængighed. Et effektivt og godt udbygget transportsystem er af væsentlig betydning for erhvervslivets konkurrenceevne og dermed grundlaget for værdiskabelse i vores samfund. Dette er afgørende for, at der på langt sigt kan sikres økonomisk uafhængighed i forholdet til Danmark.

Under hensyn til de planlagte besparelser på trafikområdet, skal der arbejdes mod at sikre størst mulig effektivitet og samordning af transportsystemet.

Udvikling og drift af infrastrukturen og hjemmestyrets køb af transporttjenester er vigtige elementer i tilrettelæggelsen af bosætning og et velfungerende erhvervsliv i regionerne. Landsstyret vil prioritere bedre udnyttelse af samfundets udgifter til transport, som kan bidrage til udvikling af robuste regioner og bedre transportmuligheder for erhvervslivet.

Det grønlandske samfund, herunder det private erhvervsliv, den offentlige sektor og privatpersoner er afhængig af et effektivt transportsystem både for gods- og persontransport. I planlægningen af trafiksystemet skal der tages hensyn til alle disse aktører. Det eksportrettede erhvervsliv har lange transportafstande til markederne, og transportudgifterne udgør en relativt stor andel af virksomhedernes udgifter. Samtidig stiger kravene til punktlighed i leverancerne. Adgang til forudsigelig og hurtig transport er således en vigtig faktor for erhvervslivets konkurrenceevne. Som eksempel kan nævnes turisterhvervets behov for fartplaner som rækker langt frem i tiden.

Landsstyret vil styrke grundlaget for et decentraliseret erhvervsliv. En velfungerende infrastruktur er i mange tilfælde en forudsætning for, at mange regionsbaserede erhverv, som for eksempel fiske- og rejeindustrien, hurtigt og præcist kan nå sin destination i centrale dele af landet eller udlandet. Det er desuden væsentligt at styrke tilgængeligheden til og effektiviteten på vigtige omlastningspunkter for godstransporten.

Inden for de rammer økonomien sætter, må serviceniveau samt udbygning og drift af infrastrukturen tilpasses brugernes behov. Arbejdsdelingen mellem de forskellige transportformer må være rationel. Der bør således lægges vægt på at udnytte transportformernes forskellige tekniske og økonomiske fordele.

Samordning og effektivisering

Samordning og effektivisering af transportsystemet skal danne grundlaget for en optimal kapacitetsudnyttelse. Samordning skal ske ved, at beslutninger om investering, drift og vedligehold tages ud fra en helhedsprioritering i den enkelte sektor og mellem forskellige samfundssektorer. Ved effektivitet skal forstås et transportsystem, som sikrer fremkommelighed for befolkning og erhvervsliv i alle dele af landet, og at de forskellige transportformers fordele udnyttes bedst muligt.

Samordnet planlægning skal bidrage til at nå den overordnede målsætning om økonomisk uafhængighed på den mest effektive måde. I transportsektoren er mulighederne for øget effektivitet afhængig af blandt andet to forhold; muligheden for omfordeling af ressourcerne mellem forskellige transportformer, og transportformernes egenskab til at udnytte investeringer.

Et af formålene med denne trafikpolitiske redegørelse er at danne grundlag for en bred debat om fordele og ulemper ved det én- eller to-strengede system i områder, hvor luftfart og skibsfart deler det forholdsvis begrænsende transportarbejde. Er det alle steder strengt nødvendigt, at Landskassen yder det nuværende tilskudsniveau til begge former for transport?Det er vigtigt, at vi løbende spørger os selv, hvorvidt vi udnytter vores ressourcer godt nok og løbende afsøger nye veje for en mere optimal indretning af vores trafikale infrastruktur.

Det er Landsstyrets holdning, at samfundets ressourceforbrug må afvejes mellem transportformerne med udgangspunkt i, hvor nytten for samfundet er størst. Det må overvejes, i hvilket omfang den eksisterende organisering og ansvarsdeling mellem besejling og luftfart virker hæmmende for en mere effektiv brug af samfundets ressourcer. Ligeledes må det overvejes, hvorvidt den regionale gods- og passagertransport i højere grad kan samordnes og styrkes.

Transportsystemets udvikling

Transportudviklingen hænger sammen med udviklingen af de forskellige transportformer og den generelle økonomiske og samfundsmæssige udvikling. Transportsystemet er dels et resultat af investeringsbeslutninger, dels af den markedsmæssige udvikling. Også naturgivne forhold er en vigtig rammebetingelse.

Det nuværende transportsystem består udover lokal vejtransport af luft- og søtransport. Disse transportformer har forskellige egenskaber som transportbærere. Udfordringen er, at udnytte dette optimalt i et samlet grønlandsk trafiksystem. Koordinering af transportformerne i knudepunkter og korridorer er en del af udfordringen. Trafiksystemet skal knytte landet sammen og knytte Grønland til udlandet. De forskellige transportformer skal kobles til det lokale transportnet og videre til det internationale transportnet. Landsstyret ønsker derfor, at få undersøgt muligheden for et tættere trafiksamarbejde med landende omkring os, herunder Island og Canada. Et sådant samarbejde vil på

det trafikale område bringe det internationale transportnet tættere på Grønland og kunne bidrage til øget samkvem med vores umiddelbare naboer.

Luftfarten binder passagertransporten sammen på tværs af regioner og årstider. Den fastvingede beflyvning fungerer således som bindeled mellem det regionale, interregionale og internationale transportnet. Det er Landsstyrets målsætning at udnytte mulighederne for at styrke den mellembys beflyvning og skabe et mere fleksibelt luftfartssystem. Et spredt bosætningsmønster og klimatiske forhold gør Grønland afhængig af et velfungerende luftfartssystem.

Udvikling af et mere effektivt transportsystem kræver en øget indsats i de centrale knudepunkter. Det er samfundsøkonomisk fordelagtigt at udgifter i forbindelse med tilførsel og omlastning reduceres. Både sø- og luftfarten i Grønland er præget af udgiftskrævende flaskehalse, som begrænser udnyttelsen af infrastrukturen. Som eksempel kan nævnes havneforholdene i Nuuk, som udgør en flaskehals for søtransporten. Øget containertrafik giver behov for både nyt lasthåndteringsudstyr og større arealer.

Nuuk er som hovedstad trafiksystemets mest centrale knudepunkt, i hvert fald betragtet ud fra de transportmæssige behov. Ligeledes er Qaanaaq, Upernavik, Uummannaq, Ilulissat, Aasiaat Sisimiut, Narsaq/Qaqortoq og Tasiilaq/Ittoqqortoormiut centrale transportknudepunkter i deres respektive regioner. Det er Landsstyrets målsætning, at der sikres samfundsøkonomisk effektive knudepunkter som samtidig fungerer som korridorer til det regionale trafiksystem. Samtidig skal det vurderes, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at etablere tværkommunale samarbejdsløsninger. Endelig er det Landsstyrets holdning, at Ilulissat og Nuuk på sigt skal fungere som korridorer til det internationale luftfartsnet ved forlængelse af landingsbanerne i de to byer.

Regionalpolitiske udfordringer

Det er Landsstyrets målsætning at udvikle robuste regioner i alle dele af landet. En positiv udvikling i regionerne må ses i forhold til en række politikområder, herunder blandt andet erhvervs-, uddannelses-, skatte- og transportpolitik.

Havnene har stor betydning for erhvervsliv og befolkning i mange bygder og byer. Effektive og sikre havne er af stor betydning for lokalsamfundene og i bestræbelserne på øget værdiskabelse i kysterhvervet. Havnene er således basisinfrastruktur, fordi de er en vigtig del af det regionale transportnetværk.

Helikoptertrafikken har betydning for den regionale trafik og er vigtig for hurtig transport af varer og personer, både for erhvervsliv, offentlig forvaltning, sundhedssektoren samt i tilrettelæggelsen af det lokale beredskab. I islægningsperioderne er helikoptertrafikken på nuværende tidspunkt eneste alternativ til besejling. Der er imidlertid knyttet store samfundsmæssige omkostninger til denne

transportform, hvorfor der løbende skal afsøges alternative muligheder, som kan reducere helikoptertrafikken.

Endelig er de regionalpolitiske udfordringer på trafikområdet tæt knyttet til resultaterne af Strukturudvalgets arbejde med den fremtidige kommunestruktur.

Handlingsplanen i denne redegørelse er et oplæg til debat og et grundlag for opstillingen af de nødvendige pejlemærker i den trafikpolitiske kurs. En beskrevet politisk kurs vil efterfølgende målrette indsatsen i forbindelse med udarbejdelsen af robuste samfundsøkonomiske vurderinger, ligesom interessenter kan disponere på et mere velkendt grundlag. Den grundlæggende præmis i debatten bør være, at driftsudgifterne til trafiksystemet skal mindskes, og at et tilpasset trafiksystem igangsættes fra 2006.

Der er mange meninger om og idéer til hvordan det grønlandske trafiksystem skal udvikles. Der er derfor behov for en prioritering af, i hvilken rækkefølge forholdene i systemet skal undersøges og udvikles. Ved en målrettet indsats kan det enkelte anlægsprojekt og strukturelle tilpasninger gennemgå en helhedsorienteret vurdering, hvor hensynet til erhvervslivet, sundhedsvæsenet og øvrige samfundssektorer inddrages.

Der er behov for, at Landstinget tilkendegiver sine trafikale overvejelser på en sådan måde, at der sikres mulighed for langsigtet planlægning. Landsstyret ønsker på baggrund af denne redegørelse en fremadrettet debat om de strukturelle rammer for fremtidens trafiksystem og Landsstyrets forslag til indsatsområder.

2. Indledning

”På trafikområdet kan Landsstyret konstatere, at Grønland bruger mange ressourcer på en dyr trafikstruktur, hvoraf nogle dele kun kommer forholdsvis få borgere til gode. Samtidig finder landstyret, at der er behov for i de kommende år at vurdere mulighederne for billigere løsninger i driften af infrastrukturen.

Landsstyret er opmærksom på trafikområdets indflydelse på samfundets øvrige sektorer, hvilket kræver grundige overvejelser, inden besparelser udmøntes i konkrete tiltag.

En fuld udmøntning af besparelserne i henhold til Finanslov 2003 og Finanslov 2004 vil få betydelige konsekvenser. Sådanne besparelser kan ikke frembringes ved en optimering af den eksisterende kontraktportefølje alene, men kræver betydelige ændringer af den trafikale struktur og serviceniveau.

Landsstyret vil arbejde for en styrket og langsigtet helhedsplanlægning for trafikken, som sikrer en sund transportøkonomi samt bedre udnyttelse af samfundets ressourcer. I denne forbindelse vil Landsstyret bl.a. undersøge mulighederne for fremmedfinansiering af nødvendige investeringer i den trafikale infrastruktur, herunder forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat.

Med udgangspunkt i ovenstående tilkendegivelse udarbejdes en trafikal redegørelse som giver Landsstyret og Landstinget et beslutningsredskab i prioriteringen på det trafikale område.”

Det er på ovenstående beskrevne grundlag fra de almindelige bemærkninger i Finanslov 2004, at denne trafikpolitiske redegørelse tager sit udgangspunkt.

Besparelserne på trafikområdet, som de fremgår af henholdsvis finanslov 2003 og 2004, kræver betydelige ændringer i den nuværende indretning af trafikstrukturen. Som det fremgår af nedenstående tabel 1 reduceres den årlige bevilling til trafikområdet, herunder til driftstilskud og servicekontrakter, i betydeligt omfang og med størst virkning fra og med 2007. En reduktion af landskassens driftstilskud til trafikområdet er en underliggende præmis i de videre overvejelser om den fremtidige trafikstruktur og bør erindres ved gennemlæsningen af indeværende redegørelse.

Tabel 2.1: Trafikale besparelser i hhv. FL 2003 og FL 2004

År / Mio. kr.	2003	2004	2005	2006	2007
2003 – bevilling	259	259	259	259	259
Budgetregulering FL 2003		- 5	- 15	- 25	- 25
Budgetregulering FL 2004			- 25	-40	-70
Bevilling efter udmøntning	**259**	**254**	**219**	**194**	**164**

Der er lagt vægt på, at redegørelsen opsamler den eksisterende viden – dels fra de eksisterende analyser og rapporter og dels fra brugere og operatører med base i det grønlandske samfund. Det er opfattelsen, at det er i erhvervet selv, at viden og kreativiteten findes til skabelse af brugbare løsninger for udmøntning af de givne politiske visioner. Udfordringen for Landsstyret har herefter været at sikre et helhedsorienteret perspektiv, som tænkes ud over den enkelte interessents isolerede målsætning, men som tjener samfundet som helhed.

Alle borgere er berørt af den trafikale struktur – både ved de muligheder som gives og ved de begrænsninger som sættes. Det er imidlertid nødvendigt at begrænse berøringsfladerne og detaljeringsgraden. Alle kendte og mindre kendte forslag til anlægsprojekter er således ikke medtaget i denne redegørelse. Der er lagt vægt på, at redegørelsen er operationel, forstået således at den præsenterede handlingsplan for videre undersøgelser (kapitel 3) kan danne grundlaget for Landsstyreområdets videre arbejde..

De samfundsøkonomiske vurderinger

Samfundet har ikke ubegrænsede økonomiske ressourcer. Det er derfor nødvendigt at foretage en prioritering mellem de mange investeringsforslag – og tiltag i øvrigt. For at kunne foretage en hensigtsmæssig prioritering på tværs af samfundssektorerne forudsættes det, at der sker en systematisk vurdering af de enkelte projekters fordele og ulemper.

I den politiske prioriteringsproces, hvor der eksempelvis skal vælges mellem forskellige infrastrukturprojekter, indgår en vifte af hensyn, der har såvel politisk som økonomisk karakter. Det kan være hensyn af miljømæssig og Finanslovsmæssig karakter, regionalpolitiske eller finansieringsmæssige hensyn og endelig, hensyn der har et bredere samfundsmæssigt sigte. En del af disse indgår traditionelt ikke i en samfundsøkonomisk analyse, men supplerer i stedet denne i den endelige beslutningsfase.

Den samfundsøkonomiske analyse er imidlertid et af de mest konkrete bidrag til planlægningsprocessen på trafikområdet. I den samfundsøkonomiske metode tilstræbes det at værdisætte fordele og ulemper – i denne redegørelse er kun de eventuelle omlægninger af trafikstrømmene værdisat. På baggrund heraf kan et projektforslags samfundsmæssige værdi beregnes, og på den måde sammenlignes med andre projekter. Det er vigtigt at understrege, at et enkelt projektforslag ikke kan stå alene, men i beslutningsprocessen bør sammenlignes og prioriteres i forhold til øvrige trafikale infrastrukturprojekter.

Betragtningen af trafikinfrastrukturen i et langsigtet perspektiv, skal sikre at samfundsøkonomiske vurderinger kan frigøres fra den historiske opbygning. Infrastruktur som bibeholdes af hensyn til mere kortsigtede økonomiske overvejelser, men som samtidig fastholder en dårlig transportøkonomi, vil der således kunne påvises samfundsøkonomisk grundlag for at ændre.

I denne trafikpolitiske redegørelse vil vurderingerne af projekter og tiltag dog kun blive foretaget i meget grove træk og uden komplicerede prognoseberegninger, m.v[1]. Dette giver naturligvis også kun et groft skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser ved eventuelle omlægninger. De foreslåede tiltag skal derfor på nuværende tidspunkt kun betragtes som arbejdshypoteser.. På nuværende tidspunkt, hvor der er behov for at fastlægge en kurs og målrette indsatsen, er det i højere grad den relative vurdering mellem projekter og tiltag, der er interessant, frem for de absolutte samfundsøkonomiske resultater.

Efterhånden som Landstinget og Landsstyret nærmer sig en egentlig beslutning, kan beslutningsgrundlaget forfines, og gøres stadig mere detaljeret. Således vil der også i løbet af projekteringsprocessen opnås en bedre viden om de usikkerheder, der måtte knytte sig til analysen af det enkelte projekt. Intentionen med denne redegørelse er at få fastlagt de overordnede rammer for den trafikale udvikling, og altså ikke at der på denne baggrund kan træffes endegyldige beslutninger vedrørende konkrete projekter. Redegørelsen fremhæver de områder og problemstillinger, som det er vigtigt, at der bliver taget stilling til i nærmeste fremtid.

Redegørelsens kronologi

Forud for dette kapitel er Landsstyrets overordnede trafikpolitiske visioner beskrevet.

I næste kapitel, kapitel 3, fremlægger Landsstyret sin overordnede handlingsplan for de næste 10 – 15 år, med angivelse af de faktorer som skal sikre fortsat fremdrift i udviklingen af transportsektoren. Handlingsplanens elementer uddybes i de efterfølgende kapitler.

I kapitel 4, følger en gennemgang af den nuværende trafikale status, med fokus på de elementer, som der er basis for at ændre.

I kapitel 5 opridses rammerne for trafiksektoren, herunder de økonomiske rammer. Dvs., at der relateres til Finansloven og gives en beskrivelse af muligheder for strukturelle ændringer, som kan benyttes til at imødekomme de givne rammer.

Når mulighederne for udvikling af trafikstrukturen og rammerne for denne udvikling er beskrevet, berøres i kapitel 6 foreslåede anlægsprojekter, herunder vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq samt forlængelse af landingsbanerne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat. Denne del af redegørelsen afsluttes af en præsentation af forslag til anlægsinvesteringer, jf. finanslov 2004, konto 80.00.80 – angivet til C-overslag.

[1] Undtaget er forlængelse af banerne i Nuuk og Ilulissat, hvortil der samfundsøkonomiske vurderinger – specificeret i bilag 2 (A, B, C, D)

I kapitel 7 opridses mulighederne for fremmedfinansiering og privat engagement ved etablering af trafikanlæg.

Kapitel 8 indeholder overvejelser vedrørende sikring af fremtidig koordinering på tværs af sektorer og strukturelle rammer.

I kapitel 9 følger en kort statusredegørelse for specifikke sektorer, som har relation til, og hvis udviklingsmuligheder afhænger af et velfungerende trafiksystem. De enkelte sektorers specifikke behov i forhold til udviklingen af trafikken beskrives. Ligeledes behandles mulighederne for et øget trafikalt samarbejde med landende omkring os.

Afslutningsvis sammenfattes redegørelsens hovedtræk i kapitel 10.

3. Landsstyrets handlingsplan

Planlægning og gennemførelse af trafikinvesteringer tager tid. Ønsker man en bestemt udvikling om 4-6 år, eller forventer man udskiftning af Dash 7 flyflåden om 10 år, skal løsninger overvejes allerede i dag. Det er dog en kendsgerning, at man med begrænsede ressourcer ikke kan igangsætte alle ændringer i den trafikale infrastruktur på en gang – ligesom alle må gøre sig klart, at omkostningerne må sættes i forhold til gevinsterne.

Endelig er det vigtigt, at landets infrastruktur understøtter en god og afbalanceret udvikling i hele landet. Landsstyret skal i den anledning fremhæve, at en effektiv og sammenhængende infrastruktur er vigtig for erhvervslivets udviklingsmuligheder.

Landsstyret skal understrege vigtigheden af, at der træffes beslutninger, som er langsigtede. Ved langsigtede beslutninger skaber vi grundlag for stabilitet og optimal planlægning for de aktører i vores samfund, som i praksis skal implementere de beslutninger, som vi fra politisk side træffer. Venter vi for længe med at træffe beslutninger, vil den nødvendige planlægningshorisont gøre, at man må døje med eventuelle problemer i en endnu længere årrække, eller at man ligefrem bremser for udviklingsmuligheder, der ville være til gavn for samfundet.

Landsstyret foreslår en handlingsplan, som tager udgangspunkt i transportformernes forskellige egenskaber og fordele. Handlingsplanen bygger på et styrket én-strenget trafiksystem, hensynet til de økonomiske rammer og hensynet til de forskellige og til dels modstridende mål og interesser. Landsstyret ønsker med denne handlingsplan, at styrke indsatsen for en bedre kapacitets- og ressourceudnyttelse i vores trafikale infrastruktur.

Handlingsplanen er i det følgende beskrevet i faser, hvor trafikinfrastrukturen gradvist styrkes. Det er væsentligt at bemærke, at faseopdelingen repræsenterer Landsstyret indbyrdes prioritering af områderne, men at faserne tidsmæssigt vil kunne være overlappende.

Fase 1: Overlappende aktiviteter i trafiksystemet minimeres.

Fase 2: Ændring af landingsbanestrukturen og vedtagelse af en havneudbygningsplan med fokus på gode forbindelser mellem landets regioner og Grønlands trafikforbindelser til Danmark og landene omkring os.

Fase 3: Fokus på hjemmestyrets og samfundets køb af trafikydelser, herunder resultatkontrakter og tiltag til sikring af en effektiv udnyttelse af samfundets ressourcer.

Fase 4: En tættere og mere dynamisk trafiksammenhæng i den enkelte region.

Fase 5 Styrkelse af den centrale trafikplanlægning og regulering af trafiksystemet.

Fase 1 skal sikre en mere optimal udnyttelse af samfundets knappe ressourcer, ved at minimere overlappende trafikydelser i Grønland. Grønlands trafiksystem er præget af et forholdsvis lille samlet transportbehov og høje faste omkostninger ved anskaffelse af transportmateriel. Samfundets investeringer i fly og skibe skal udnyttes bedst og mest muligt. Det er tid til at opveje omkostninger i forhold til gevinster.

Landsstyret har derfor taget initiativ til en nærmere undersøgelse af serviceringen af de enkelte regioner, herunder en øget koordinering af aktiviteterne mellem Arctic Umiaq Line A/S, Royal Arctic Bygdeservice A/S, Nuka A/S og KNI A/S. Status på disse bestræbelser er, at Landsstyret den 11. juni 2004 traf en principbeslutning om, at den fremtidige servicering af bygder skal ligge i et selskab, nemlig KNI A/S. Det blev samtidig besluttet, at et endeligt beslutningsgrundlag skal forelægges Landsstyret forud for implementeringen, og at dette beslutningsoplæg skal indeholde både en driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk analyse af konsekvenserne ved forslaget samt ved større delelementer af forslaget.

Landsstyret ønsker at styrke den regionale besejling i forbindelse med, at kontrakten mellem Hjemmestyret og Air Greenland A/S om helikopterbeflyvning af Sydgrønland udløber 31. januar 2005. Der forventes en forbedring af servicen for sejlende passagerer i regionen. Samtidig skal der sikres et acceptabelt beredskab og mulighed for ad hoc helikopterchartring – hvilket vil sige, at der fast skal stationeres en helikopter i regionen, som er tilpasset det faktiske behov.

Landsstyret ønsker at reducere tilskuddet til den interregionale besejling, der i dag er subsidieret med 50 mio. kr. Den interregionale besejling overlapper med den interregionale beflyvning, hvor Landsstyret blot yder tilskud til én rute; Ilulissat – Upernavik og Qaanaaq. Ved at reducere tilskuddet til den interregionale besejling, vil passagergrundlaget for den interregionale beflyvning blive styrket med en lavere gennemsnitlig billetpris til følge. Landsstyret forhandler i øjeblikket med de involverede parter om mulighederne for en acceptabel og konstruktiv ændring af det 2-strengede interregionale trafiksystem. Det er landsstyrets opfattelse, at den interregionale besejling fremover, i højere grad skal drives på kommercielle vilkår uden direkte tilskud fra landskassen. I det videre arbejde er væsentligt at få afdækket, hvorledes servicekontraktbetalingen til Arctic Umiaq Line A/S fordeler sig på de underskudsgivende aktiviteter.

Ved destinationer på den nuværende interregionale passagersejladsrute, hvor der ikke er etableret landingsbaner, er det naturligvis afgørende, at der suppleres med anden sejlads eller udvidet helikopterbeflyvning. Ligesom det er afgørende, at Air Greenland A/S kan garantere billige flybilletter i acceptabelt omfang, således at de nuværende sejlende passagerer ikke vil opleve væsentlige ændringer i billetprisen. Undersøgelser og forhandlinger er ikke afsluttet. Det er imidlertid vigtigt at man i disse overvejelser er opmærksom på de geografiske og klimatiske forhold, som betyder, at der kun kan opnås mindre besparelser på luftfarten. De allerede besluttede

besparelser, må primært gennemføres ved at reducere landskassens tilskud til sejladsen. Landsstyret ønsker at spille med åbne kort og igangsætte en strukturel debat om landets fremtidige trafiksystem.

Fase 2 skal tilpasse landingsbane- og havnestrukturen til de fremtidige tekniske muligheder og begrænsninger, til en forbedret mobilitet mellem landets regioner og til målsætningen om øget åbenhed og samkvem i forhold til verden omkring os. I forbindelse med større trafikinfrastrukturprojekter er det ikke ualmindeligt at anlægge et 50-årigt perspektiv, hvilket vil gøre det muligt i højere grad at frigøre os fra de historiske bindinger og omkostningsstrukturer, som ligger i det nuværende system.

Denne fase vedrørende tilpasning af landingsbane- og havnestrukturen kan ikke betragtes isoleret, men skal ses i sammenhæng med den overordnede landsplanlægning, overvejelserne i forbindelse med et én-strenget trafiksystem (fase 1), eventuelle kommunale reformer samt i forhold til trafiksystemet i landene omkring os. En eventuel ændring af passagermængden i den fastvingede luftfartstrafik vil ændre grundlaget for vurderingerne i forbindelse med etablering og forlængelse af landingsbaner.

Eventuelle ændringer i landingsbanestrukturen skal ske på baggrund af veldokumenterede samfundsøkonomiske gevinster og specielt ved driftsøkonomisk fordelagtige projekter.

Udfasning af Dash 7 flåden er en afgørende faktor i den fremtidige tilpasning af landingsbanerne; dog skal man være opmærksom på, at disse fly forventes at kunne operere endnu 10 – 15 år. Beslutninger om kursen skal snart træffes, således vi ikke ender med forhastede og dyre løsninger. Det er de centrale beslutningstageres ansvar, at skabe stabilitet og vished om retningen for den fremtidige trafik.

Med hensyn til behovet for havneudbygninger forventes en godkendt plan for dette færdiggjort ved udgangen af 2005.

I fase 3 vil Landsstyret vurdere, hvorledes samfundets og hjemmestyrets køb af trafikydelser skal reguleres, således der sikres en optimering i udnyttelse af landskassens midler og på en sådan måde, at udbuddet løbende tilpasses det aktuelle behov.

For at opnå den mest fordelagtige pris og den bedste service, kræves der en eller anden form for regulering af trafikselskabernes virke. Markedsmekanismerne på et konkurrenceudsat marked er som udgangspunkt det bedste værktøj til at regulere udbud af ydelser, kvalitet, pris og vilkår. Problemet er imidlertid, at trafiksektoren i Grønland er kendetegnet ved høje faste omkostninger, et forholdsvis spinkelt kundeunderlag og langt til andre transportmarkeder. Dette er en kombination, som indtil videre har gjort det meget vanskeligt at etablere den ønskede konkurrence og dermed regulering. Landsstyret vil løbende vurdere, hvorledes rammerne for konkurrence kan forbedres

eller, hvorvidt det er nødvendigt at sikre øget offentligt tilsyn med selskabernes monopoler. I første omgang lægges der i denne handlingsplan op til:

- større passagermængder i lufttrafikken, hvilket skal medvirke til at gøre det grønlandske transportmarked mere interessant for udenlandske luftfartselskaber,
- forlængelse af landingsbanerne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat, hvilket skal gøre det muligt for udenlandske luftfartselskaber at beflyve grønlandske destinationer uafhængigt af Air Greenland A/S' feedersystem.

Ved hjemmestyrets køb af trafikydelser, er det fortsat Landsstyrets holdning, at der skal sikres udbudsrunder, hvor trafikselskaberne i indbyrdes konkurrence byder på - eller rettere oplyser om - den kompensation, selskabet ønsker fra Hjemmestyret i forhold et oplyst trafikniveau. Det er imidlertid vigtigt, at der i de kommende kontrakter indlægges incitamentsstrukturer, som dynamisk og løbende tilpasser selskabernes afvikling af trafikken i forhold til den aktuelle efterspørgsel. Der skal i et vist omfang åbnes op for en fleksibel prissætning af billetterne, således at der året rundt søges at opnå den mest optimale transportøkonomi.

Endelig skal det overvejes, hvorvidt det med fordel skal gøres muligt for luftfartsselskaberne at byde på flere rutekontrakter og dermed give et samlet tilbud. Dette vil i højere grad gøre det muligt for selskaberne at udnytte overlappende aktiviteter og synergieffekter. Ligesom længerevarende servicekontrakter vil øge planlægningshorisonten og dermed føre til en optimering af ressourceudnyttelsen.

Det bør overvejes, i hvilket omfang enekoncessioner med krav om indflydelse på billetpris og vilkår i øvrigt med fordel kan tildeles enten på samtlige eller udvalgte nuværende "konkurrenceruter". Air Greenland A/S's nuværende de facto monopol på disse ruter må erkendes, og et effektivt tilsyn må fremover sikres.

Med hensyn til de offentligt ejede selskaber bør der fremover fokuseres på gennemsigtighed i omkostningsstrukturen. Et nyttigt værktøj i denne sammenhæng er benchmarking, hvor der med passende forbehold kan drages på erfaringerne fra udenlandske operatører.

I fase 4 vil Landsstyret arbejde for et tættere og mere dynamisk trafiksystem, som kan bidrage til større mobilitet og samarbejde indenfor den enkelte region. Af konkrete eksempler kan nævnes vejprojekterne Sisimiut – Kangerlussuaq og Narsarsuaq – Narsaq – Qaqortoq.

Det er imidlertid afgørende at få etableret et fyldestgørende beslutningsgrundlag. Der skal ikke herske tvivl om, at de foreløbige indikationer på etableringsomkostninger er betydelige, ligesom man skal være opmærksom på følgeinvesteringer og efterfølgende omkostninger til drift og vedligehold. På den anden side er Landsstyret opmærksom på de udviklingspotentialer, disse

projekter vil åbne op for. Der er derfor behov for en fortsat afvejning af omkostninger i forhold til gevinster.

Landsstyret ønsker i samarbejde med Sisimiut Kommune, Narsaq kommune og Qaqortoq kommune at arbejde videre på etableringen af et solidt beslutningsgrundlag, før der kan træffes endelig beslutning om igangsætning.

I lighed med anbefalingerne i Selvstyrekommissions Betænkning er det som tidligere nævnt Landsstyrets generelle opfattelse, at kommunerne i højere grad bør gives kompetencer i forhold til deres egen infrastrukturelle udvikling, men at denne praksis først bør igangsættes efter overvejelser og mulige gennemførelser af kommunale reformer, herunder sammenlægninger.

I fase 5 fokuserer Landsstyret på mulighederne for en styrkelse af den centrale trafikplanlægning. Langsigtet planlægning af den trafikale udvikling er nødvendig - ikke bare for trafikselskaberne - men også for store dele af det øvrige samfund. Ved en styrket indsats på dette område spares samfundet for mange unødige udgifter. Et langsigtet perspektiv vil give trafikselskaberne et overblik over deres indtjeningsmuligheder. Dermed vil selskaberne kunne planlægge aktiviteter og foretage investeringer på et kendt og stabilt grundlag.

Samtidig med en kompetenceopgradering og øget ekspertbistand i rådgivningen af Landsstyret og Landstinget er det afgørende, at trafikselskaberne i Grønland bidrager til en konstruktiv dialog vedrørende muligheder og begrænsninger i udviklingen af trafiksystemet. Et lille samfund som det grønlandske kan i realiteten ikke opbygge ”sideløbende” ekspertpaneler. Også her må vi udnytte den eksisterende kapacitet bedst og mest mulig.

Etablering af et elektronisk modelsystem til fremtidige analyser af strukturovervejelser og trafikale infrastruktur bør overvejes.

Denne arbejdsplan for en løbende udvikling af trafikstrukturen de næste 15 år lægges hermed frem til debat. Det er Landsstyrets håb, at denne handlingsplan kan finde bred politisk opbakning i Landstinget og dermed være medvirkende til at skabe stabilitet i den trafikale planlægning.

4. Trafikken i dag

Det nuværende trafiksystem er til dels historisk betinget og til dels et produkt af de ansvarlige beslutningstageres dispositioner og prioriteringer.

Det tostrengede system

Grønland har i de sidste 4 årtier haft et to-strenget offentligt trafiksystem bestående af både fly og skibe. Begge systemer er kendetegnet ved et relativt højt serviceniveau med høje offentlige betalinger med det mål at dæmpe brugerbetalingerne. Som det fremgår af nedenstående tabel 3.1 er der i Landstingsfinanslov 2004 afsat i alt ca. 246 mio. kr. i direkte tilskud til passager- og godstrafiksystemet. Dertil kommer fragt- og billetpriser for den enkelte bruger af trafiksystemet.

Tabel 4.1: De offentlige betalinger til det tostrengede system. Landstingsfinanslov 2004. 1.000 kr.

Mittarfeqarfiit	20.850
Servicekontrakter helikopter- og flyruter	106.400
I alt flysystem	**127.250**
Skibspassagersystem	65.600
Intern godstrafik med skib	53.200
I alt skibssystem	**118.800**
I alt passager- og godstrafik	**246.050**

Kilde: Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

På grund af de høje omkostninger er det ikke unaturligt, at der til tider er diskussioner om, hvorvidt der skal opereres med et én- eller tostrenget trafiksystem.

Det kan i en vis forstand siges, at det grønlandske trafiksystem er baseret på et princip om énstrengethed, da flysystemet ikke er præget af samme begrænsninger som skibssystemet i forhold til geografisk og sæsonmæssig udstrækning (islæg). Skibssystemet udgør et supplement til flysystemet med en andel af de totale rejser på niveauet 35-40% og en dominerende markedsandel i de rent interne rejser.

Den interregionale passagertransport har traditionelt været karakteriseret ved en rutestruktur i flysystemet tilrettelagt omkring atlantlufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq med relativt svagt udviklede direkte mellembys-forbindelser.

I den historiske arbejdsdeling mellem systemerne er det således de interregionale skibe, der på nuværende tidspunkt i væsentlig grad sikrer de direkte trafikforbindelser mellem byerne på den grønlandske vestkyst.

Skibs og lufttransport – landingsbaner og havne

På grund af det høje omkostningsniveau til trafikken, har der været foretaget tiltag til optimering af begge systemer.

Passagerskibene, som sejler interregionalt, har gennemgået en modernisering, som blandt andet har medført højere indtægter for Arctic Umiaq Line A/S. I 1997 udgjorde betalingen 60,7 mio. kr., medens der i finansloven for 2004 er afsat 65,6 mio. kr. Den interregionale passagerbesejling subsidieres med godt 50 mio. kr. årligt fra landskassen.

Godsbesejlingen er opdelt på godsbesejling til og fra Grønland og mellem større byer og godsbesejling af bygder samt godsbesejling af mindre byer. Godsbesejlingen af de større byer foregår på basis af en ene-koncessionsaftale mellem Grønlands Hjemmestyre og Royal Arctic Line A/S. Royal Arctic Line A/S har forsyningspligt til de grønlandske byer, der er nævnt i koncessionen.

Godsbesejlingen af bygder og mindre byer foregår på basis af en servicekontrakt, der de seneste år har været udbudt for et år af gangen. Servicekontrakten er indgået mellem Grønlands Hjemmestyre og Royal Arctic Line's datterselskab Royal Arctic Bygdeservice A/S. Samtlige havne, der er omfattet af bygdeservicekontrakten, er ikke containeriserede med undtagelse af mulighed for at medtage mini containere (MC) til visse havne. Bygdeservices tonnage består af stykgods, og godsmængderne er spredt over lige så mange destinationer, som der er bygder.

Havnene udgør en vigtig del af landets infrastruktur, da praktisk taget al godsforsyning til byer og bygder sker ad søvejen. Havnene betjener tillige fiskeriet og en væsentlig del af passagertrafikken. Effektive og sikkerhedsmæssigt forsvarlige havne er derfor af stor betydning for samfundet.

Der er havneanlæg i 16 byer[2] og anløbs- og fiskeribroer i ca. 60 bygder. I alt findes der ca. 185 anlæg i form af atlantkajer, fiskerikajer, broer i bygder, pontonanlæg, fortøjningsanlæg, bøjer m.m. Hertil kommer fyranlæg i havnene.

Opbygningen af havneanlæg startede i 1950'erne og fik et opsving med vedtagelsen af industriloven i 1959[3]. Opbygningen er fortsat siden i takt med intensivering og effektivisering af gods- og passagertrafikken, senest i forbindelse med overgangen til containertransport.

Anlæg af containerhavnsfaciliteter i begyndelsen af 1990-erne var en meget stor investering. Siden da er de årlige investeringer i havneanlæg faldet betydeligt og et behov for videreudbygning af havneanlæg trænger sig nu på. For en nærmere redegørelse herom skal der henvises til rapporten

[2] Qaanaaq er eneste by uden egentligt havneanlæg

[3] Industriloven gav mulighed for at udvikle fiskeindustrien fra blot saltning eller tørring til egentlig industriel produktion i form af rejehermetikproduktion samt frosne fiskeprodukter. De etablerede fabrikker forudsatte en samtidig udbygning af tilhørende effektive havneanlæg.

”Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger”, 2003, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

Der er anlagt regionale landingsbaner i 2 etaper. Før de politiske beslutninger om anlæggelse af banerne blev taget, blev der udarbejdet samfundsøkonomiske beregninger. Det var kendt, at landingsbanerne i 2. etape ikke var samfundsøkonomisk rentable.

Målet med etableringen af regionale lufthavne var blandt andet at udfase de dyre S61 helikoptere og øge kapaciteten ved indsættelse af fastvingede fly. På det tidspunkt, hvor beslutningen om anlæg af landingsbaner blev foretaget, var det en tommelfingerregel, at omkostningerne ved at flyve passagerer pr. time med S61 var 4 gange højere i forhold til Dash-7. Prisen for en flyvetime var nogenlunde ens, men Dash-7 flyver dobbelt så hurtigt og har den dobbelte kapacitet.

Forudsætningerne for etableringen af de regionale lufthavne var i høj grad baseret på input fra Grønlandsfly A/S (nu Air Greenland A/S), idet selskabets daværende ledelse vurderede, at der ville blive betydelige restriktioner i brugen af S61 helikoptere i løbet af få år. Alternativet var indkøb af andre dyrere Super Puma helikoptere, uden at driftsomkostningerne blev reduceret nævneværdigt. Man kan i dag konstatere, at S61 helikopteren fortsat er i operation.

For at kunne tilbyde offentlig passagertrafik til alle bygder og byer har Grønland i dag et lufttrafiksystem, som bygger på 59 flyvepladser. Heraf er de 12 lufthavne for fastvingede fly, mens resten beflyves med helikopter. På 32 af de 59 flyvepladser var antallet afrejsende passagerer i 2002 således under 500 i løbet af året. Til sammenligning var antallet af afrejsende passagerer i 2002 fra lufthavnene i Nuuk og Ilulissat henholdsvis 36.100 og 16.287.

Frigivelsen af de interne ruter i flytrafikken

I forbindelse med Landstingets behandling af "Redegørelse om trafikstruktur" på efterårssamlingen 1998 fik Landsstyret blandt andet opbakning til, at der skulle åbnes for konkurrence i den overskudsgivende beflyvning. De underskudsgivende ruter – d.v.s. hovedsageligt dem, der blev betjent af helikoptere – skulle i den forbindelse underlægges servicekontrakter med henblik på at få fjernet krydssubsidieringen inden for flytrafikken.

Indgåelse af servicekontrakter på de underskudsgivende ruter var helt i overensstemmelse med det daværende Landsstyres strukturpolitiske initiativer til at få klarlagt de omkostningsægte priser for de trafikydelser, som Hjemmestyret yder betaling til.

For blandt andet at sikre, at ydelser i den offentlige helikoptertrafik blev produceret så økonomisk og ressourcemæssigt optimalt for samfundet som muligt, fik Landsstyret opbakning til at udbyde helikoptertrafikken i licitation.

Landsstyret arbejdede hen mod, at krydssubsidieringen inden for flytrafikken skulle være fjernet den 1. januar 2001. For at denne målsætning kunne realiseres, skulle hele den underskudsgivende beflyvning være underlagt kontrakter fra dette tidspunkt, hvilket også blev opnået.

Som led i fjernelsen af krydssubsidieringen i lufttrafikken skulle der indføres nye takster og betalinger ved benyttelse af helikopterflyvepladser og lufthavne i Grønland. Når der pr. 1. januar 2001 var indgået kontrakter på samtlige underskudsgivende flyvninger i Grønland, ville der nemlig i forhold til Forslag til Landstingsfinanslov 2001 mangle omkring 35-40 mio. kr. årligt i bevilling til den interne underskudsgivende beflyvning. Dette beløb blev finansieret ved en større brugerbetaling og en tilsvarende nedsættelse af bevillingen til Mittarfeqarfiit. Der blev således tale om, at de enkelte kunder i flytrafikken i højere grad kom til at medvirke til at dække de omkostninger i Mittarfeqarfiit, der er forbundet med de lufthavnsrelaterede ydelser.

For Atlantflyvningerne blev der tale om en stigning i billetpriserne fra Grønland til Danmark på omkring 225-245 kr. Med hensyn til billetpriserne i den interne trafik var det mere usikkert, hvad der ville ske, idet der ikke var nogen viden om, hvad flyselskaberne i en konkurrencesituation ville sætte deres priser til. Da bevillingsniveauet til den interne beflyvning samlet set ikke blev ændret, var det forventningen, at den gennemsnitlige passageromkostning til en billet heller ikke ville ændre sig. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, og liberaliseringen af den interne beflyvning har således ikke haft den ønskede effekt, desuagtet dette i nogen grad kan tilskrives stigninger i lufthavnsafgifter. Den hidtidige liberalisering på området har ikke medført den ønskede konkurrence.

For at opnå den mest fordelagtige pris og den bedste service, set ud fra et forbrugersynspunkt, kræves der en eller anden form for regulering af trafikselskabernes virke. Det bedste værktøj til regulering af sådanne forhold er som udgangspunkt konkurrence. Problemet er imidlertid, at trafiksektoren i Grønland er kendetegnet ved høje faste omkostninger, et forholdsvis spinkelt kundegrundlag og langt til andre transportmarkeder. Alt i alt en kombination som indtil videre har gjort det meget vanskeligt at etablere den ønskede konkurrence.

De første års erfaringer med servicekontrakter på lufttrafikken

Med baggrund i de indgåede kontrakter - hovedsageligt på helikoptertrafikken - findes der i dag detaljerede oplysninger om de underskudsgivende ruter fra 2001 til 2003.Servicekontrakterne har således bidraget til at skabe gennemsigtighed i omkostningsbilledet. Oplysningerne giver endvidere et samlet overblik over passagergrundlag, fragtmængder og omkostninger, som muliggør en omprioritering af indsatsen i de forskellige områder af landet, hvis der er politisk ønske herom.

Nedenstående tabel giver et samlet billede af udviklingen på hele den underskudsgivende beflyvning.

Tabel 4.2: Statistik på den underskudsgivende beflyvning. 2001 – 2003.

	Passagerer Antal	Fragt Ton	Post Ton	Gennemsnitlig billetpris Kr.	Tilskud pr. billet Kr.	Kostægte billetpris Kr.	Tilskud pr. billet %
2001	69.392	1.094	571	711	1.079	1.790	60,3
2002	76.836	1.117	591	777	1.075	1.852	58,0
2003	68.396	973	552	777	1.212	1.989	61,0

Kilde: Direktoratet for Infrastruktur og Boliger.

I bilag 1, tabel B, findes en oversigt over de enkelte kontrakter i beflyvningen og Hjemmestyrets betaling herfor i 2003. Som det fremgår, har den underskudsgivende beflyvning i 2003 været reguleret gennem 10 kontrakter med en samlet betaling til 3 operatører på næsten 104 mio. kr. Den samlede omkostning for udførelsen af den offentlige beflyvning i 2003 har imidlertid været på næsten 176 mio. kr. De 72 mio. kr., der udgør differencen, dækkes ind af indtægter fra passagerer og kunder i systemet.

Tabel C i bilag 1 viser antallet af passagerer i de enkelte områder samt de transporterede mængder fragt og post for 2003. Hver billet, der udstedes, har en pris, men denne pris dækker ikke den fulde omkostning ved beflyvningen - også kaldet den kostægte pris. Ud fra kontraktbetalingen og de transporterede mængder kan Hjemmestyrets tilskud pr. passager udregnes, idet en gennemsnitlig passager med bagage forudsættes at veje 93 kg. Tilskuddet varierer mellem 31,2% og 97,6% af den kostægte pris og er i gennemsnit for alle områderne 61,0%.

Det vil fremover tilstræbes, at tilvejebringe en lignende gennemsigtighed i omkostningsbilledet på besejlingssiden.

5. Økonomi og strukturelle ændringer

Den grønlandske økonomi er fortsat meget afhængig af fiskeriet og den tilsyneladende vedvarende tendens til lave rejepriser indebærer, at der også fremover er behov for strukturtilpasninger og nye private erhvervsaktiviteter. Det er således ikke mindst de øvrige erhvervsaktiviteter – blandt andet turistbranchen – som skal være med til at sikre den fremtidige vækst i Grønland[4].

Som et led i målsætningen om at opnå en mere selvbærende økonomi har Landstinget ved Finanslov 2003 og Finanslov 2004 vedtaget at omprioritere midler fra driftstilskud til en styrket indsats på uddannelsesområdet og til erhvervsfremmende tiltag.

Nedskæringerne kan ikke gennemføres uden, at der på nogle områder vil blive oplevet forringelser af de offentlige eller delvist offentligt finansierede ydelser på trafikområdet. På trafikområdet har Landsstyret lagt vægt på, at Grønland bruger mange ressourcer på en dyr trafikstruktur, hvoraf nogle dele kun kommer forholdsvis få borgere til gode. Samtidig finder Landsstyret, at der er behov for i de kommende år at vurdere mulighederne for billigere løsninger i driften af trafikinfrastrukturen.

Driftstilskuddene på trafikområdet anvendes til at indgå servicekontrakter med en række trafikoperatører for at yde en bestemt service og til at holde brugerbetalingen nede. Når de negative budgetreguleringer i FL2003 og FL 2004 skal udmøntes, skal der derfor tages stilling til hvordan servicekontrakterne skal ændres. Ved en lavere betaling kan Landskassen ikke købe en uændret service fra trafikoperatørerne. Derfor skal der tages stilling til, hvad der ikke længere skal være omfattet af servicekontraktbetaling. I overvejelserne skal der tages højde for de geografiske og klimatiske forhold samt behovet for et acceptabelt helikopterberedskab året rundt alle steder.

Tabel 5.1: Besparelserne ifølge FL 2003 og FL 2004

Mio. kr.	2003	2004	2005	2006	2007
2003 bevilling	259	259	259	259	259
Budgetregulering FL. 2003		- 5	-15	- 25	- 25
Budgetregulering skitse FFL 2004			- 25	- 40	- 70
Bevilling efter udmøntet besparelse	259	254	219	194	164

Omkostningerne på trafikområdet udgøres af drift af enheder (skibe, fly, helikoptere) samt administrationsomkostninger. Det er nødvendigt at fjerne transportenheder omfattet af

[4] Se ”Den økonomiske udvikling i Grønland”, udarbejdet af det Rådgivende udvalg vedrørende grønlands økonomi, april 2004.

hjemmestyrets servicekontrakter, for at kunne opnå væsentlige besparelser. Ved besparelser skal der tages stilling til, hvilke enheder, og dermed hvilke ruter, der ikke længere skal være subsidieret. Herudover drives Grønlands Lufthavnsvæsen dels ved indtægter fra lufthavnsafgifter og dels ved offentlige tilskud fra landskassen. Endelig ydes der tilskud til landets havnefaciliteter, herunder havnemyndighed og havnevedligeholdelse.

Det er givet, at væsentlige besparelser på trafikområdet kun kan imødekommes ved betydelige ændringer i den trafikale struktur, som vi kender den. Sådanne ændringer vil kræve omstillingsparathed fra borgernes side, politisk side, brugernes side og ikke mindst fra trafikselskabernes side. De muligheder for ændringer, der præsenteres i det følgende, er ikke den endegyldige vej for ændringer i den trafikale struktur. Det er Landstyrets oplæg til debat.

Landsstyret vil i denne beslutningsproces være yderst lyttende til bemærkninger, alternative forslag og andet, som kan bidrage konstruktivt til, at der tages den rigtige beslutning. Ændringer i trafikstrukturen vil få indflydelse i større eller mindre grad på en lang række samfundssektorer. Samtidig er det nødvendigt at erindre ønsket om større økonomisk uafhængighed. På Landstingets efterårssamling 2004 vil det være nødvendigt, at drøfte de strukturelle rammer for den fremadrettede udvikling af det grønlandske trafiksystem. Det følgende er et oprids af de strukturelle problemstillinger samt eksempler på løsningsmuligheder. Det skal understreges at de fremsatte løsningsmuligheder i den præsenterede form er arbejdshypoteser og derfor ikke kan danne grundlag for endegyldige beslutninger.

Én- eller tostrenget trafiksystem

En af nøglerne til et mere effektivt trafiksystem er en forbedret udnyttelse af samfundets transportkapacitet. Dette kan ske ved en øget omsætning eller ved en reduktion af transportenheder.

Det grønlandske passagertrafiksystem består af skibs- og luftfart. Luftfartssystemet er på grund af den geografiske udstrækning og klimatiske forhold (islæg) ikke præget af samme begrænsninger som skibssystemet, og medvirker desuden til at opretholde et acceptabelt beredskab. Skibssystemet udgør imidlertid et væsentligt supplement til luftfartssystemet.

Den interregionale trafik

Arctic Umiaq Line A/S driver interregional besejling fra Qaqortoq til Uummannaq (Upernavik) med de to skibe Sarfaq Ittuk og Sarpik Ittuk.

I 2004 er der afsat en bevilling på 65.600.000 kr til skibspassagertrafik. Der anvendes årligt 62.500.000 kr. som fast betaling for hovedservicekontrakten med Arctic Umiaq Line A/S. De resterende 3. mio. kr. kan anvendes til supplerende besejling, når det skønnes nødvendigt. De supplerende kontrakter indgås enten med Arctic Umiaq Line A/S eller med andre operatører, ofte med Arctic Umiaq Line A/S som mellemled.

Med hensyn til den interregionale besejling forlænes den nuværende servicekontant med Arctic Umiaq Line A/S til udgangen af 2005. Dette er meddelt Arctic Umiaq Line A/S. Den nuværende kontrakt indeholder både den interregionale besejling og den regionale besejling. Det fremgår ikke eksplicit af servicekontrakten, hvor stor en andel af kontraktbetalingen der går til henholdsvis den interregionale besejling og den regionale besejling. Den interregionale besejling koster landskassen godt 50 mio. kr. årligt. Skibsbilletterne er i gennemsnit subsidieret med 50%, således at passagerne betaler den ene halvdel af omkostningerne, og Hjemmestyret betaler den anden halvdel af omkostningerne. Den skæve sæsonfordeling af passagermængderne betyder imidlertid, at der er basis for kommerciel besejling i sommersæsonen.

I denne sammenhæng er det vigtigt at anskue den grønlandske passagersejlads i et bredere perspektiv med henblik på bedre kapacitetsudnyttelse. Det er fx en mulighed at anvende Arctic Umiaq Line A/S's fartøjer til opgaver uden for Grønland i vinterhalvåret, eller at lade udenlandske rederier benytte deres fartøjer i Grønland i sommerhalvåret. Ved chartring af transportenheder på det internationale marked vil kapaciteten kunne tilpasses det aktuelle behov, ligesom samfundet ville blive mindre udsat ved eventuelle nedbrud, hvilket man på nuværende tidspunkt sikrer sig imod ved at have overkapacitet i systemet.

Når vi betragter vores trafiksystem, er det væsentligt at erkende, at vi befolkningsmæssigt er et lille land, og at et større samarbejde med landende omkring os er nødvendigt. Et forhold som også gør sig gældende i forbindelse med lufttrafikken og godstrafikken.

Parallelt med de interregionale skibspassagerer befordres passagerer med fastvingede fly mellem de regionale lufthavne på vestkysten. Denne transport sker uden tilskud fra Landskassen med undtagelse af ruten Ilulissat – Upernavik – Qaanaaq. Fra byer uden lufthavn befordres passagerer med helikopter, hvilket typisk dækkes af en servicekontrakt.

Ud fra filosofien om at øget omsætning og/eller reduktion af transportenheder skaber et mere effektivt trafiksystem, bør det overvejes, i hvilket omfang passagerer, der transporteres mellem de samme destinationer, kan samles i et trafiksystem, således at behovet for transportenheder reduceres i det ene system, samtidig med at passageromsætningen øges i det andet.

I modsætning til skibspassagertrafikken er lufttrafikken ikke i samme grad begrænset af landets geografiske udstrækning og islægsperioder. Skibspassagertrafikkens begrænsninger medfører således, at det ikke er muligt med en væsentlig reduktion af fastvingede fly eller antallet af helikoptere i det samlede grønlandske trafiksystem.

Ved et begrænset offentligt tilskud til den interregionale skibstrafik, og dermed forventelig reduktion af skibsenheder, vil passageromsætningen i luftfarten, alt andet lige, øges. Dette vil

forbedre kapacitetsudnyttelsen af den grønlandske fly- og helikopterflåde og dermed forbedre de driftsøkonomiske vilkår. En forbedring som i sidste ende skal komme flypassagererne til gode. Dette skal sikres gennem faste aftaler mellem luftfartsoperatørerne og Grønlands Hjemmestyre. Udgangspunktet for sådanne forhandlinger er, at luftfartsoperatøren tilbyder billige flybilletter svarende nogenlunde til det nuværende antal interregionale skibspassagerer. En højere produktion uden højere profitmål betyder, at prisen pr. passager vil falde, da de faste omkostninger ikke stiger med øget volumen. Det må dog forventes, at billige flybilletter i høj grad vil være sæsonafhængige eller billetter med begrænset fleksibilitet.

Et øget transportarbejde for luftfarten vil med den nuværende flyflåde betyde et øget frekvensniveau.

En øget omsætning af passagerer i det regionale lufthavnssystem vil ligeledes bevirke en reduceret passagerafgift pr. passager. Der skal dog tages forbehold for ekstraudgifter ved eventuelt behov for udvidelse af lufthavnenes åbningstider.

En afvikling af tilskuddet til den interregionale besejling vil betyde en besparelse for Landskassen på omkring 50 mio. kr. Der er imidlertid væsentlige overvejelser forbundet med en sådan beslutning. Herunder overvejelser omkring betjeningen af de destinationer som Arctic Umiaq Line A/S betjener på deres interregionale rute, hvor der ikke er mulighed for fastvinget beflyvning. Dette kan medføre et udvidet behov for helikoptertrafik, alternativ besejling og må desuden indgå i overvejelserne vedrørende nye lufthavne. Det er dog Landsstyrets holdning, at tilskuddet på 50 mio. kr., som overføres fra Landskassen til det nuværende skibspassagersystem langs vestkysten, kan udnyttes bedre, end det er tilfældet på nuværende tidspunkt.

En afvikling eller reduktion af Hjemmestyrets tilskud til den interregionale skibspassagertrafik vil ikke være en nem beslutning. Udover at der må forventes økonomiske afviklingsomkostninger, er der hensynet til det ansatte personel – et forhold som Landsstyret vil fokusere på i de videre undersøgelser og forhandlinger.

Den regionale trafik

Det regionale trafiksystem består af sejlads og helikopterbeflyvning. I den løbende optimering af trafiksystemet og tilpasning til de lokale behov, bør det overvejes, hvorvidt og i hvilket omfang der også her kan opnås en forbedret kapacitetsudnyttelse af de transportenheder, som benyttes i forbindelse med de lokale aktiviteter. Landsstyret agter således at undersøge forskellige muligheder for en bedre koordinering og organisering af aktiviteterne i henholdsvis Arctic Umiaq Line A/S' bygdesejlads, Royal Arctic Bygdeservice A/S, NUKA A/S og KNI A/S. Landsstyret traf den 11. juni 2004 en principbeslutning om, at KNI A/S skal samordne den fremtidige bygdeservicering. Denne samordning omfatter følgende tiltag:

- KNI A/S overtager vareforsyningen af bygderne fra Royal Arctic Bygdeservice A/S (RAB), eller RAB bliver et datterselskab under KNI A/S
- Arctic Umiaq Line A/S frigøres for distriktsbesejling (passagertrafik), der herefter overtages af KNI A/S,
- KNI A/S overtager NUKA A/S

Det forventes, at der kan opnås rationaliseringsgevinster og dermed samfundsmæssige besparelser ved at samle de pågældende bygdeserviceringsopgaver under et selskab. Førend disse ændringer implementeres skal Landsstyret have forelagt et endeligt beslutningsgrundlag, som skal indeholde både en driftsøkonomisk og en samfundsøkonomisk analyse af konsekvenserne ved forslaget, samt ved større delelementer af forslaget, forinden 2. behandlingen af Finanslovsforslaget for 2005.
Helikoptertrafikken udgør en nødvendig del af det grønlandske trafiksystem. Ud over at sikre hurtig forbindelse mellem de regionale byer og bygder udgør den også et nødvendigt supplement til det lokale beredskab, ligesom mange samfundssektorer er mere eller mindre afhængige af denne transportydelse, herunder blandt andet det grønlandske sundhedsvæsen, råstofefterforskningen, post og fragt og turisterhvervet.

Samtidig udgør helikoptertrafikken i Grønlands regioner en betydelig økonomisk omkostning for samfundet, hvorfor det løbende må overvejes, om tingene kan indrettes mere optimalt for samfundet som helhed. Ligesom i den interregionale trafik, har de klimatiske forhold indflydelse på de muligheder, der er for at indrette og optimere det lokale trafiksystem økonomisk.

En af de muligheder, som har åbnet sig, er en omlægning af trafikbetjeningen af Sydgrønland gennem reduceret helikoptertrafik og øget regional besejling. Arctic Umiaq Line A/S har foreslået Landsstyret, at passagertrafikken i Sydgrønland omlægges til skibstrafik. Rederiet har ombygget M/S Saqqit Ittuk – nu ”Disko II” - til krydstogtsskib med plads til 50 passagerer. Disko II skulle ifølge forslaget, i en 4-5 måneders periode over sommeren benyttes til krydstogtaktiviteter i grønlandsk farvand, og der ville således være mulighed for at indsætte skibet i rutefart i Sydgrønland de resterende 7-8 måneder af året. Arctic Umiaq Line A/S har imidlertid efterfølgende besluttet, at søge at sælge DiskoII, hvorfor den konkrete mulighed ikke længere er til rådighed i Landsstyrets overvejelser. Landsstyret vil dog fortsat undersøge mulighederne for øget regionsbesejling i Sydgrønland.

Overvejelserne omkring øget besejling i Sydgrønland, er i tråd med Landsstyrets målsætning om at samle aktiviteter – i dette tilfælde transportaktiviteter på det regionale plan – for på den måde at trimme de offentlige serviceydelser til et acceptabelt niveau. For de allerede sejlende passagerer i regionen (i stort omfang selvbetalende), vil et sådant scenario være en forbedring. De reducerede omkostninger for landskassen vil i stedet kunne bruges til eksempelvis mere målrettet erhvervsudvikling – også i den sydgrønlandske region.

Landsstyret hilser tilsvarende løsningsmodeller, som kan bidrage til at reducere overlappende serviceydelser – i dette tilfælde transportydelser – velkomne.

Af forsøg på sådanne løsninger kan blandt andet nævnes luftpudefartøjer. Der er endnu ingen indikation på, hvorvidt de tekniske og driftsmæssige muligheder ved et sådan projekt kan imødekommes og er rentabelt. Det er dog altafgørende, at vi i vores bestræbelser på optimal udnyttelse af vores ressourcer løbende søger nye alternative muligheder i afviklingen af transporten.

I forhold til det regionale trafiksystem finder Landsstyret det vigtigt at inddrage de lokale beslutningstagere i planlægningen af trafikken. I lighed med anbefalingerne i Selvstyrekommissions Betænkning finder Landsstyret, at kommunerne i højere grad bør gives kompetencer i forhold til deres egen infrastrukturelle udvikling, men at denne praksis først bør igangsættes efter overvejelser og mulige gennemførsler af kommunale reformer herunder sammenlægninger.

Ressourceudnyttelse

Ligesom Landsstyret løbende vil vurdere de strukturelle rammer for trafiksystemet og løbende optimere samfundets brug af ressourcer, er det nødvendigt, at de grønlandske trafikselskaber hele tiden trimmer den interne omkostningsstruktur. Grønlandske trafikselskaber befinder sig ikke i en udpræget konkurrencesituation, hvilket stiller store krav til selskabernes selvdisciplin og ledelse. Selskaberne skal vise sig fleksible og omstillingsparate i forhold til efterspørgslen fra aftagerne til de producerede ydelser.

Landsstyret vil derfor etablere resultatkontrakter og servicekontrakter, som opstiller klare krav til mål og fleksibilitet. Der skal indarbejdes incitamentsstrukturer som sikrer, at selskaberne tilstræber optimal udnyttelse af samfundets ressourcer.

I forbindelse med driften af lufthavnene vil det være gavnligt, at Hjemmestyret og Mittarfeqarfiit afstemmer forventningerne til hinanden. Vi må overveje, hvorvidt den nuværende lufthavnsstruktur kan gøres mere smidig i forhold til den primære lufttrafik, samt hvorvidt overlappende aktiviteter kan koordineres, herunder det lokale brandberedskab i henholdsvis by og lufthavn.

Øget brugerbetaling

Offentlige tilskud til drift i forbindelse med trafik er ikke enestående for Grønland, men er en nødvendighed i store dele af verden. Udover de umiddelbare positive effekter ved Hjemmestyrets tilskud er det nødvendigt at være opmærksom på ulemperne i denne omfordeling af ressourcerne. I dag er systemet uigennemsigtigt, og det har blandt andet socialpolitiske, sundhedspolitiske og ikke mindst erhvervsmæssige konsekvenser. Tilskudspolitikken på trafikområdet kan forstærke eller svække andre politiske tiltag.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved trafiktilskud opstår på grund af de misvisende signaler, prissystemet sender om de faktiske omkostninger i forbindelse med produktionen af trafikydelser. Billetprisen eller fragtprisen afviger fra de kostægte priser, og husholdningers og virksomheders forbrugsbeslutninger sker derfor ikke på baggrund af de faktiske omkostninger ved enten at sejle eller flyve.

Landsstyret anerkender, at det er nødvendigt at arbejde hen imod mere kostægte billetpriser på transportområdet således, at passageren i højere grad betaler for den ydelse, vedkommende modtager. En acceptabel levestandard for borgerne skal sikres på anden vis end gennem uigennemsigtige takster og trafiksubsidier.

Det er imidlertid vigtigt at udvise stor forsigtighed ved sådanne omstruktureringer i fordelingen af samfundets ressourcer. Det kræver omtanke og erkendelse af, at sådanne tiltag er nødvendige. Subsidiering af transporten kan i mange tilfælde betyde en fastholdelse af unødigt urentable måder at indrette infrastrukturen på og ufleksibel tilpasning i forhold til udbud og efterspørgsel. Samtidig kræver et dynamisk samfund mobilitet, som i nogen tilfælde vil blive umuliggjort uden centralt tilskud. En udfordring uden nemme løsninger.

Kursen er imidlertid større gennemsigtighed i samfundets brug af ressourcer. Eksempelvis bør skjult subsidiering af turisterhvervet via landskassens tilskud til servicekontrakter reduceres. Dette vil give borgere og politikere større indsigt i turisterhvervets faktiske tilskudsniveau – ligesom et direkte tilskud til turismen vil give en mere målrettet udnyttelse af faktisk bevilgede midler. I dette tilfælde vil det give turisterhvervet større mulighed for at tilpasse udbuddet til efterspørgselen.

For at nå vores fælles målsætning om øget økonomisk uafhængighed, må vi fra politisk side skabe de rammer, som sikrer, at samfundet anvender de økonomiske og menneskelige ressourcer, der er til rådighed så effektivt som muligt. Det er vigtigt, at nye finansierings- og driftsformer der kan betyde mere infrastruktur for pengene, løbende afprøves.

Brugerbetaling giver på den ene side nye muligheder for at finansiere trafikal infrastruktur. På den anden side er der en række hensyn, der må tages i betragtning, når det vurderes, hvorvidt øget brugerfinansiering er hensigtsmæssig. Ved fuld brugerfinansiering skal trafikmængderne være tilstrækkelig store til, at omkostningerne rent faktisk bliver dækket. Indførsel af markant forøgelse af brugerbetalingen kan på udvalgte trafikruter, uden tilsvarende kompensation for andre udgifter, rumme en risiko for uacceptabel reduktion i mobiliteten.

En finansiering af forlængelser af landingsbanerne i henholdsvis Ilulissat og Nuuk er konkrete eksempler på trafikknudepunkter, hvor trafikmængden synes tilstrækkelig stor til delvis at dække sådanne omkostninger. Et kommunalt engagement har sine styrker i det konkrete kendskab til brugere, virksomheder og transportører og dermed til de lokale udviklingsmuligheder. Men

samtidig er det et potentielt problem, hvis planlægningen stopper ved kommunegrænsen, og der ikke tages hensyn til det samlede trafiksystem –jf. kapitel 7 ”Finansiering”.

6. Konkrete anlægsprojekter

Det er Landsstyrets politik, at der skal ske en fortsat udvikling af infrastrukturen i tråd med samfundets behov og ønsker.

Investeringer i den grønlandske infrastruktur er som bekendt omkostningskrævende, og derfor er der ikke plads til at foretage investeringer, som ikke er til gavn for samfundet som helhed. Vi må konstatere, at investeringer i infrastrukturelle anlæg udgør en væsentlig del af de samlede offentlige investeringer, hvorfor Landsstyret har måttet foretage prioriteringer og således målrette indsatsen på anlægsområdet. Fokus er således rettet hen imod renovering og udvidelse af folkeskolen, boligområdet samt forsyningsområdet, herunder el, vand og varme.

Der har igennem de seneste år været foretaget mange infrastrukturelle investeringer på trafikområdet, herunder først og fremmest anlæggelse af en række nye regionale lufthavne.

Priserne i flytrafikken er dog stadig alt for høje, og yderligere investeringer i infrastrukturen skal medvirke til at skabe en bedre økonomi i trafikselskaberne, som i sidste ende vil betyde lavere priser for de rejsende og øvrige kunder i systemet. Det er Landsstyret opfattelse, at investeringer i infrastrukturen primært skal understøtte en målsætning om øget økonomisk selvbårenhed, både lokalt, regionalt og for hele landet. Ligeledes skal eventuelle nyinvesteringer frigøre os fra de historiske bindinger, som fastholder en udgiftskrævende og ufleksibel trafikstruktur.

En væsentlig del af de her præsenterede trafikpolitiske overvejelser tager udgangspunkt i allerede gennemførte analyser. I 2001 blev der gennemført et omfattende analyseprogram vedrørende udbygning og effektivisering af det grønlandske trafiksystem. Analyserne omfatter primært økonomiske og operationelle analyser i forbindelse med udbygningen af den grønlandske infrastruktur for fly. Projekterne og analyserne blev drøftet på Landstingets efterårssamling i 2001 og på forårssamlingen i 2002[5].

Senest blev der afholdt trafikseminar i august 2003 med henblik på at høre involverede interessenter omkring foreslåede ændringer samt drøftelse af andre nye idéer til forbedring af trafiksystemet[6].

Desuden er der i 2003 udarbejdet en havnerapport, som blev uddelt til Landstinget i forbindelse med efterårssamlingen 2003[7]. Rapporten beskriver udmærket behovene for ændring af havnefaciliteterne, hvorfor der henvises her til.

---

[5] Se litteraturliste.

[6] Jf. blandt andet ”Slutdokument” fra Trafikseminar 2003 i Kangerlussuaq – kan findes på www.nanoq.gl/IAP

[7] ”Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger”, november 2003, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

De trafikpolitiske overvejelser, der fremsættes i denne redegørelse, søger desuden at inddrage anbefalingerne fra Fællesudvalget for Erhvervsudviklings rapport, Selvstyrekommissionens Betænkning samt ikke mindst den samfundsøkonomiske situation og forventningerne til denne i de kommende år.

Som nævnt har den trafikale infrastruktur udviklet sig betydeligt med anlæggelse af de regionale lufthavne. Den trafikale virkelighed har forandret sig i de senere år, hvorfor også forudsætningerne for tidligere debat om infrastrukturen har rykket sig – verden forandrer sig. Derfor bør vi ikke kun genoverveje, hvorvidt vi i højere grad skal målrette indsatsten imod et én-strenget system, men også selve den trafikale infrastruktur, der er baseret på de tidligere militære anlæg, som ikke nødvendigvis yder samfundet størst nytte i kraft af deres placering.

Landsstyrets handlingsplan anbefaler, at man trin for trin styrker infrastrukturen gennem en løbende vurdering af konkrete projekter.

Forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat

Forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat og omlægninger i den interne beflyvning skal muliggøre en modernisering af flyflåden. I forbindelse med en eventuel omlægning bør vi overveje, hvorvidt og i hvilken grad den nuværende struktur i flytrafiksystemet skal ændres.

På nuværende tidspunkt udgør Air Greenland A/S' Dash 7 fly fundamentet i den interne beflyvning langs vestkysten af Grønland. Ifølge Air Greenland A/S' oplysninger, skal Dash 7 flåden udskiftes inden for en årrække af 10-15 år. Planlægning og gennemførsel af trafikinvesteringer tager tid, hvorfor eventuelle løsninger allerede skal overvejes i dag. Udover hensynet til en kommende udskiftning af flyflåden, er det også de centrale beslutningstageres ansvar at skabe de optimale rammer for et effektivt trafiksystem, herunder rammerne for bedre kapacitetsudnyttelse og øget konkurrence.

En forestående udskiftning af Dash 7 flyene skal dels ses i relation til flyenes relativt høje alder og dermed stigende driftsomkostninger. En udskiftning af Dash 7 flyene er ikke umiddelbart mulig, idet mere moderne fly med tilsvarende passagerkapacitet ikke kan beflyve Grønlands mange regionale landingsbaner. I forbindelse med anlæggelsen af de regionale 799 meter baner havde man en tro på, at der ville blive udviklet nye og mere moderne flytyper, der kunne erstatte Dash 7 flyene. Imidlertid har udviklingen generelt bevæget sig hen i mod flytyper, som kræver længere landingsbaner.

Hvis samtlige regionale landingsbaner skulle forlænges, ville det kræve så store anlægsinvesteringer, at det pt. ikke anses som et sandsynligt scenario. I stedet er der valgt at arbejde videre med en model, hvor de mest trafikerede lufthavne forlænges og efterfølgende kommer til at

fungere som mellemlandingslufthavne for de nærliggende mindre lufthavne. Dette vil betyde, at man fortsat i en årrække må beflyve de mindre lufthavne med Dash 7. Indsættelse af fly med en kapacitet på maksimum 19 sæder kan naturligvis også være en mulighed. Tanken om at indsætte 19 sæders fly på nedgraderede baner skal forfølges, og der skal foretages analyser af fordele og ulemper.

Landsstyreområdet for Boliger og Infrastruktur foretog i 2003 en samfundsøkonomisk vurdering af en eventuel udvidelse af landingsbanen i Nuuk og Ilulissat til 1199 meter. Perspektiver for henholdsvis Hjemmestyret, kunderne, operatørerne og kommunerne er beskrevet og illustreret i Bilag 2A, 2B, 2C og 2D.

Det samfundsøkonomiske afkast ved etablering af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat, er beregnet til en nutidsværdi[8] på henholdsvis 54 mio. kr. og 10 mio. kr. og en intern rente[9] på 16% og 9%.

Vurderingerne er gennemført ud fra en forudsætning om indsættelse af flytypen ATR-72. Som det vil fremgå, betyder forlængelserne beskedne ændringer i billetprisen for den enkelte rejsende i størrelsesorden 100 – 150 kr., såfremt besparelsen udmøntes direkte på det aktuelle ruteben. Hertil skal dog tillægges eventuelle stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger i forbindelse med en fortsat brug af Dash7.

Ved en vurdering af konsekvenserne for brugerne, er det værd at bemærke , at ændrede økonomiske forhold for operatørerne ved at beflyve en enkelt strækning ikke direkte smitter af på passagererne på den berørte strækning. Som Air Greenland A/S's prisstruktur er bygget op, opererer man med en gennemsnitlig kilometerbaseret pris, således at det koster det samme at blive transporteret en vis strækning, uanset om den pågældende rute har en lav eller en høj dækningsgrad.

Det betyder, at ændrede økonomiske forhold, som beflyvningen med mere moderne flytyper måtte medføre i omkostningsniveau for Air Greenland A/S, ikke direkte påvirker de passagerer, som flyver på disse strækninger. Det synes i denne forbindelse oplagt at diskutere det formålstjenstlige i at basere den fremtidige takststruktur på en gennemsnitlig kilometerbaseret pris.

Det er således ikke væsentlige strukturelle ændringer i den interne beflyvning eller reduktion af billetprisen, eventuelle baneforlængelser til 1199 meter i Nuuk og Ilulissat vil medføre. Det vil imidlertid være et skridt på vejen i en nødvendig udskiftning af den nuværende flyflåde, ligesom det vil forbedre mulighederne for ruteflyvning til henholdsvis Island og Canada. Sidstnævnte vil være

[8] Nutidsværdien repræsenterer den samlede værdi af fordele og ulemper ved projektet i dets levetid tilbageskrevet med kalkulationsrenten til det aktuelle prisniveau.

[9] Den interne rente afgiver det årlige samfundsøkonomiske afkast af investeringen, og repræsenterer den rente, hvor nutidsværdien bliver nul.

en vigtig forudsætning for målsætningen om at øge antallet af turister i Grønland. Mulighederne omkring en samlet vestnordisk ”atlant-hub” i Island bør indgå i overvejelserne.

På baggrund af de nuværende oplysninger, om de forholdsvis begrænsede effekter ved en forlængelse af nævnte landingsbaner til 1199 meter, er det Landsstyrets konklusion ikke at foreslå et sådant scenario gennemført på nuværende tidspunkt. En forlængelse af landingsbanen i Ilulissat åbner for et betydeligt turismepotentiale fra eksempelvis Island. Men forlængelser af banerne i Nuuk og Ilulissat må nødvendigvis anskues samlet, af hensyn til rentabiliteten ved indførsel af nyt flymateriel.

Landsstyret er dog yderst opmærksom på behovet for en ændring af landingsbanestrukturen – alene af den grund at Dash-7 forventes udfaset inden for en 10-15 års horisont.

Et andet scenario er en 1199 meter bane i Ilulissat og en atlantlufthavn i Nuuk. Et sådan scenario vil dels åbne for en trinvis fornyelse af flyflåden, ligesom en væsentlig del af atlantpassagerne vil opnå direkte forbindelse til og fra landets hovedstad. Det er imidlertid vigtigt for Landsstyret, at en atlantlufthavn i Nuuk, samlet set ikke forringer det nuværende trafiksystem.

Nuuk Kommune har således foreslået en 1799 meter landingsbane ved en forlængelse af den nuværende 950 meter landingsbane. Landstyret finder forslaget særdeles interessant under forudsætning af, at det ikke medfører forringelser i det øvrige trafiksystem, og at det kan bidrage positivt til optimering af det samlede trafiksystem. Men Landsstyret er også blevet præsenteret for andre projekter for landets hovedstad, som inkluderer landingsbane samt nybygning af havnefaciliteter, som bør vurderes nærmere.

En af forudsætningerne for afholdelse af store driftsudgifter er høj kapacitetsudnyttelse. Det samme er også gældende for store anlægsudgifter. Med stor udnyttelse opnås lavere omkostninger pr. bruger og det må være et væsentligt evalueringselement for eksisterende og fremtidige trafikale anlæg. Der opnås ikke høj kapacitetsudnyttelse ved flere atlantlufthavne, stigende brugerbetaling eller flere og større landingsbaner.

Det er Landsstyrets opfattelse, at overvejelserne om en atlantlufthavn i Nuuk må starte ved diskussionen om antallet af atlantlufthavne i Grønland.

Ud over forlængelse af lufthavnene i Nuuk og i Ilulissat mener Landsstyret, at anlægsbehovet bør debatteres nærmere på Landstingets Efterårssamling 2004 for at afklare muligheder og begrænsninger. De i det følgende præsenterede anlægsprojekter illustrerer behovet for prioritering. Det skal understreges at listen langt fra er fyldestgørende, idet der også skal henvises til blandt andet projektforslag om forlængelse af banen i Aasiaat, etablering af besejlingskanaler og ikke mindst behovet for ændring af havnefaciliteterne.

Vej mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq samt landingsbane i Qaqortoq

En forbedret trafikal infrastruktur vil ikke i sig selv betyde en øget erhvervsaktivitet og beskæftigelse i Sydgrønland. En god trafikal infrastruktur kan imidlertid være med til at åbne for nye eller ikke fuldt ud udnyttede erhvervsmuligheder i Sydgrønland.

Til brug i vurderingen af mulighederne for omstrukturering af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland, har Landsstyret iværksat en undersøgelse af anlægsomkostningerne ved etablering af en kombineret vej- og færgeforbindelse samt en regional lufthavn.

De undersøgte trafikanlæg omfatter en forbindelse mellem Narsaq og Qaqortoq dels med en vej og dels med en færge. Endvidere omfatter trafikanlægget en lufthavn beliggende mellem Narsaq og Qaqortoq. Der er beskrevet en vejforbindelse mellem Narsaq og fåreholderstederne langs Skovfjorden. De økonomiske overslag er udarbejdet til C-overslag i prisniveau år 2004.

Tabel 6.1: Vejforbindelse i Sydgrønland - økonomisk c-overslag af anlægsudgifter

Grundmodel for vejforbindelse o Trafikvej Qaqortoq – mundingen af Kangerluarsuk, 16,5 km (mio. kr. 57) o Traktorvej, Narsaq – fåreholderstederne, 43,5 km. (188 mio. kr.)	mio. kr. 245.
Alternativ 1: o Trafikvej, Qaqortoq – omkring Tasersuaq – mundingen af Kangerluarsuk, 13 km (mio. kr. 44) o Traktorvej, Narsaq – fåreholderstederne, 43,5 km. (188 mio. kr.)	mio. kr. 232
Alternativ 2: o Trafikvej Qaqortoq – mundingen af Kangerluarsuk, 16,5 km (mio. kr. 57) o Trafikvej, Narsaq – Narsarsuaq, 92,5 km. (mio. kr. 513)	mio. kr. 570

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og –overslag", 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

Forslag til linieføring af vejen er vist i bilag 3. Der er mulighed for alternative linieføringer.

I nedenstående tabel 6.2 og 6.3 angives ved c-overslag etableringsomkostninger, i forbindelse med et nyt færgeleje i Narsaq og et nyt færgeleje ved Nuupiluk på nordkysten af Qaqortoq halvøen.

Tabel 6.2: C-overslag bilfærge

Færgeleje for bilfærge i Narsaq	mio. kr. 24
Færgeleje for bilfærge ved Nuupiluk	mio. kr. 23
Levering af bilfærge	mio. kr. 55
	mio. kr. 102

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og –overslag", 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

Tabel 6.3: C-overslag passagerfærge

Færgeleje for passagerfærge i Narsaq	mio. kr. 5
Færgeleje for passagerfærge ved Nuupiluk	mio. kr. 6
Levering af passagerfærge	mio. kr. 35
	mio. kr. 46

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og –overslag", 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

Endelig har Landsstyret ønsket at vurdere anlægsøkonomien i forbindelse med anlæggelse af en regional lufthavn, der både kan betjene Qaqortoq og Narsaq. I forbindelse med dette arbejde er der udført en besigtigelse af lokaliteten nord for Nordfjeld – beliggende 9 kilometer fra Qaqortoq. Ved en eventuel fortsættelse af planlægningen skal kendte lokaliteter og mulighederne for andre velegnede lokaliteter i området undersøges nærmere. Ved den valgte lokalitet vil der være mulighed for yderligere forlængelse.

Tabel 6.4: C-overslag for en regional lufthavn, Sydgrønland

Landingsbane 1199 meter	mio. kr. 360

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og –overslag", 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

Som det fremgår vil sådanne omlægninger kræve store offentlige investeringer, som betyder, at vi skal tænke os godt om, herunder genoverveje den trafikale struktur, der er baseret på de tidligere militære anlæg, som ikke nødvendigvis yder samfundet størst nytte i kraft af deres placering. Ud fra et mangeårigt samfundsøkonomisk perspektiv, bør det overvejes, hvorvidt landingsbanen i Narsarsuaq skal bibeholdes. Det bør overvejes, hvorvidt samfundets tilskud til driften af Narsarsuaq kunne benyttes til bedre formål.

Ligeledes må sådanne overvejelser afvente eventuelle kommunalreformer, som i øjeblikket undersøges af Strukturudvalget.

Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Der er udført en del forstudier for etableringen af en vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Sisimiut Kommune har blandt andet foretaget en konsekvensanalyse af fordele og ulemper ved etableringen af vejforbindelsen. Landstyret har i samarbejde med Sisimiut Kommune nedsat en arbejdsgruppe til vurdering af projektet.

Kommunens konsekvensanalyse anslår, på grundlag af erfaringer fra projekter under lignende klimatiske forhold, etableringsomkostningerne til 250 – 300 mio. kr.

Landsstyreområdet for Boliger og Infrastruktur har efterfølgende, på grundlag af de foreslåede krav til vejstandard i ovennævnte konsekvensanalyse, tilvejebragt en teknisk vurdering af anlægsomkostningerne.

Den samlede udgift til en ny vej fra tilslutninger til eksisterende veje ved Sisimiut og Kangerlussuaq er i prisniveau 2004 beregnet til mio. kr. 490 – jf. nedenstående tabel 6.5.

Tabel 6.5: Anlægsoverslag - vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut

Strækning	**Km**	**Mio. kr. pr. km**	**Mio. kr.**
Fra Sisimiut til øst for drikkevandssø	3	5,7	17
I dalen langs sydsiden af fjeldet Alanngorsuaq	5	2,8	14
Langs Qerrortusup Majoriaa	6	3,3	20
Ned til og langs sydsiden af Kangerluarsuk Tulleq	10	3,5	35
Mellem søerne vest for Utoqqaat	6	3,3	20
Passagen over dalen ved Utoqqaat	3	2,7	8
Slugten ved Utoqqaat	3	9,0	27
Højlandet nord for Sarfannguit	19	3,6	69
Langs Maligiaqs vestside	6	3,3	20
Nord for Arnaq Qallunaaq	8	4,3	34
Langs nordsiden af Itinneq	7	2,9	20
Passage af Itinneq	2	3,0	6
Langs sydsiden af Itinneq	10	2,9	29
Mellem Tasersuaqs udløb og Kangerluatsiarsuaq	12	3,9	47
Fra Kangerluatsiarsuaq til Tasersuaqs østende	25	2,3	57
Fra Tasersuaqs østende til Mt. Evans	28	2,0	55
Vej mellem Sisimiut – Kangerlussuaq	153	3,1	478
Særlige anlægskonstruktioner (broer og sikkerhedshegn)			12
Samlet anlægsudgift		Mio. kr.	490

Kilde: ”Vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq – Anlægsbeskrivelse og –overslag”, 16. april 2004, Inuplan for Mittarfeqarfiit

Sisimiut Kommune har efterfølgende i samarbejde med Rambøll i Sisimiut udarbejdet anlægsoverslag[10]. Anlægsomkostninger skønnes til mio. kr. 250.

Der kan således konstateres store forskelle i de foreløbige anlægsoverslag. På grund af disse usikkerheder, er der således brug for yderligere kvalificering af anlægsoverslaget, før en mere

[10] ”Projektbeskrivelse og overslag. Anlæggelse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq”, Rambøll, 7. maj 2004

robust samfundsøkonomisk vurdering kan tilvejebringes, herunder ikke mindst oplysninger om efterfølgende driftsudgifter.

I oplægget til vejprojektet forudsættes en række faktorer, hvoraf særligt to skal fremhæves:

1. At Kangerlussuaq vedbliver med at være Atlantlufthavn i meget lang tid
    a. Hvad betyder en Atlantlufthavn i Nuuk for vejprojektet?
2. At den interregionale skibspassagerfart øges til Sisimiut
    a. Hvad betyder en eventuel reduktion af tilskuddet til den interregionale besejling for vejprojektet?

Anlæggelse af lufthavne ved mindre byer
Mulighederne for anlæggelse af mindre landingsbaner i en række af de mindre byer kan vise sig at være hensigtsmæssig, hvis det derved bliver muligt at udfase en helikopter.

Med det formål at få klarlagt, hvorledes der gennem en revision af de teknisk/operationelle krav kan opnås en væsentlig reduktion af det nuværende omkostningsniveau for anlæg og drift af landingsbaner i Grønland, blev der i 2000 nedsat en arbejdsgruppe med deltagere fra såvel Danmark som Grønland.

Arbejdsgruppen, der bestod af deltagere fra Mittarfeqarfiit og Statens Luftfartsvæsen, afleverede deres rapport i 2001 (”Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende lufthavne i topografisk vanskelige områder”), som kort fortalt konkluderede, at der er mulighed for at udbygge det grønlandske lufthavnsnet med pladser af en mere ”simpel” form end de hidtil etablerede. I takt med udviklingen og efterspørgslen vil de simple baner med tiden kunne udbygges og overgå til egentlig ruteflyvning med større fly – ligesom nuværende regionale lufthavne kunne overvejes nedgraderet.

Økonomisk set har de mere simple baner følgende fordele:

- Investeringen vil (afhængig af banebelægning m.v.) være billigere end omkostningerne ved etablering af en lufthavn af samme type som de nye lufthavne i Maniitsoq, Sisimiut, Aasiaat, Qaarsut og Upernavik.

- De samlede driftsomkostninger vurderes til at blive minimeret væsentligt

Driftsmæssige omkostninger ved en ny og mindre flytype skal opvejes imod besparelserne på lufthavnsdriften, besparelser ved ikke på sigt at skulle forlænge eksisterende landingsbaner samt besparelser ved omlægning af helikoptertransport til transport med fastvingede fly. Det vil således ikke være hensigtsmæssigt, at resultatet ved en sådan omlægning blot betyder flytning af lufthavnsomkostninger til flydriftsomkostninger.

I nedenstående tabel anslås anlægsomkostningerne ved etablering af mindre lufthavne i byerne Nanortalik, Paamiut, Qasigiannguit og Qeqertarsuaq. Disse lufthavne tænkes i første omgang etableret med mindre landingsbaner til lokal trafik med fastvingede fly, der således erstatter den nuværende helikopterflyvning.

Tabel 6.6: Simple baner – etableringsomkostninger (c-overslag)

By	**Landingsbane 780 meter grus (mio. kr.)**
Nanortalik	52
Paamiut	67
Qasigiannguit	57
Qeqertarsuaq	45

Kilde: ”Lokale landingsbaner, anlægsbeskrivelse og – overslag”, Mittarfeqarfiit, 27. maj 2004

For den baneplacering, der primært er undersøgt ved den enkelte by, er der mulighed for en senere udbygning til 1199 meter.

Flytning af landingsbanen ved Nerlerit Inaat til Ujarassuit (Ittoqqortoormiit)

I 1985 anlagde ARCO en lufthavn ved Nerlerit Inaat (Constable Pynt) til brug i forbindelse med olieefterforskning. Lufthavnen overgik til Grønlands Hjemmestyre i 1991. Siden 1985 har der været rutetrafik mellem denne lufthavn og det øvrige Grønland og Island, og der har været forbindelse videre til Ittoqqortoormiit med helikopter. Lokalt er der udtrykt ønske om anlæg af en lufthavn tættere på byen.

Til forbedring af transportøkonomien i Østgrønland undersøges det økonomiske grundlag for flytning af lufthavnen. Omkostningen i forbindelse med helikopterdistriktsbeflyvningen i Ittoqqortoormiit var i 2003 på omkring 11,5 mio. kr., hvoraf det direkte tilskud fra Landskassen var på godt 9,2 mio. kr.

En ny lufthavn skal kunne betjene samme trafik som Nerlerit Inaat, der derefter påregnes nedlagt. Landingsbanen i Nerlerit Inaat er med 1000 meter grusbelægning, og er en instrumentbane forsynet med radiofyr og banelys.

Ved kortstudier er der fundet flere mulige lokaliteter i nærheden af byen. Se nedenstående tabel for beskrivelse af lokalitet og C-overslag.

Tabel 6.7: C-overslag for 1000 m grusbane, placeringsforslag A, B og C

Benævnelse	Lokalitetsbeskrivelse	C-overslag (mio. kr.)
Bane A	Bane A ligger ca. 4 km nord for Uunarteq og med retning ca. nord-syd. Banen ligger i et relativt fladt strandområde, domineret af grusaflejringer og med lidt fjeld i overfladen. Banens cirklingsområde ligger i det væsentlige over hav, men rækker for hurtigere fly ind over højt terræn nord for byen. Adgangsvej mellem by og lufthavn er bekostelig. Banen kan udbygges til 1199 meter og til instrumentindflyvning med lavere minima.	**126**
Bane B	I samme område som bane A, med retning ca. nordvest-sydøst. Banen ligger i et mere kuperet område, hvor der desuden må forventes at være mere fjeld. Banens cirklingsområde ligger i det væsentlige over hav. Adgangsvej mellem by og lufthavn er bekostelig. Banen kan udbygges til 1199 m og til instrumentindflyvning med lavere minima.	**132**
Bane C	Nordvest for byen er der et stort elvdelta, hvor bane C er placeret med retning ca. nordvest-sydøst. Banen ligger i et terræn, der formentlig er domineret af løsjord. Banens cirklingsområde ligger delvis over hav og delvis over terræn. For hurtigere fly rækker det ind over terræn med højere partier. Adgangsvejen mellem by og lufthavn er kortere og billigere end ved de øvrige lokaliteter. Og desuden er der planer om at påbegynde vejføringen som led i åbning af en grusindvinding i elvlejet. Banen kan udbygges til 1199 meter, men der kan ikke udføres instrumentindflyvning med lave minima.	**101**

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og –overslag" (delopgave: lufthavn i Ittoqqortoormiut), 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

En lufthavn ved Ittoqqortoormiit forventes, udover at give hurtigere og billigere transport ind og ud af kommunen, at forøge regulariteten af beflyvningen. Der skal fortsat være helikopterkapacitet til rådighed i regionen. Før beslutning kan tages, bør der foretages en samfundsøkonomisk vurdering af fordele og ulemper.

Afrunding

Som det fremgår af dette kapitel er der flere gode muligheder for en styrkelse af trafikstrukturen ved etablering af nye anlæg.

Når det er sagt, må vi samtidig konstatere at investeringer i den trafikale infrastruktur udgør en væsentlig del af de samlede offentlige investeringer. Den fremtidige infrastruktur skal sikre den nødvendige mobilitet til fortsat udvikling samt en sund transportøkonomi til gavn for erhvervsliv og befolkning. Udbygning af den trafikale infrastruktur indgår i et gensidigt samspil med øvrige sektorer i samfundet. Det stiller særlige krav til den trafikale infrastruktur og betyder, at vi skal tænke os godt om. De begrænsede ressourcer fordrer en målrettet indsats, og en fast kurs for den videre udvikling.

7. Finansiering

Nedenfor gennemgås de finansieringsmuligheder, der er tilgængelige for trafikale anlægsopgaver i fremtidens Grønland.

Landkassefinansiering
Som udgangspunkt vil der i de kommende finanslove ikke være rum til nye større trafikale anlægsprojekter. Den grønlandske økonomi er særdeles sårbar i øjeblikket, og der er ikke tegn på forbedringer i de kommende år. Derudover foreslår Landsstyret en mærkbar forøgelse af uddannelsesindsatsen, og finansieringen af denne indsats er delvist hentet via besparelser på driften af den trafikale infrastruktur.

Samtidig er Landskassen igennem mange år blevet betragtet og udnyttet som bank og lånegarant. Denne praksis er igennem de senere år blevet strammet betydeligt. Der er flere eksempler på uheldige investeringer, der har påført Landskassen store tab.

Det må dog forventes, at anlægsprojekter med veldokumenterede samfundsøkonomiske gevinster, specielt driftsøkonomisk fordelagtige projekter, vil nyde opbakning i Landstinget.

Det er væsentligt i den henseende, at den trafikale infrastruktur endeligt kortlægges, således at der for hver enkelt anlægsinitiativ kan opstilles en samfundsøkonomisk analyse på et sikkert grundlag.

Det er særdeles vigtigt for den grønlandske økonomi, at den offentlige sektors driftsomkostninger formindskes, og at der sker generelle omkostningsreduktioner. Hvis nyanlæg af infrastruktur i trafiksystemet kan føre til reduktioner af de samlede omkostninger, vil investeringen formentlig medføre en positiv samfundsøkonomisk effekt. Sådanne investeringer bør derfor gennemføres.

Hjemmestyret har over de seneste 10 år gennemført store investeringer i udbygning af lufthavnsstrukturen, og yderligere investeringer diskuteres stadig. Til trods for denne massive indsats har der kun været begrænsede effekter i forhold til erhvervsudvikling og billetpriser. Det er vigtigt, at der i fremtiden foretages nøje samfundsøkonomiske vurderinger og konsekvensberegninger på hver enkelt anlægsinvestering. Således undgås yderligere belastning af de trængte driftsresultater.

En af forudsætningerne for afholdelse af store driftsudgifter er høj kapacitetsudnyttelse. Det samme er gældende for store anlægsudgifter. Med stor udnyttelse opnås lavere omkostninger pr. bruger, og det må være et væsentligt evalueringselement for eksisterende og fremtidige trafikale anlæg. Der opnås ikke høj kapacitetsudnyttelse ved flere atlantlufthavne, stigende brugerbetaling eller flere og større landingsbaner.

Trafikale anlægsprojekter skal vurderes i en samlet samfundsøkonomisk oversigt. Det er klart, at en eventuel udvidelse af lufthavnen i Nuuk til atlantkapacitet vil ændre beflyvningen af Kangerlussuaq. Samtidig vil den øvrige lufttrafik også skulle omlægges for at betjene Nuuk. Dermed bliver Kangerlussuaq formentlig en samfundsøkonomisk urentabel lufthavn. På samme måde vil et vejprojekt ved en af de to eksisterende lufthavne påvirke landets samlede trafikale infrastruktur. Igennem disse ændringer påvirkes regionernes udviklingsmuligheder, herunder erhvervsmæssige muligheder.

Kommunal finansiering

Udover tilsynsrådets godkendelse af en eventuel låneoptagelse, er der intet til hinder for, at kommunerne søger fremmedfinansiering. Det sker sædvanligvis ved låneoptagelse på kapitalmarkedet. På denne måde bæres risikoen for investeringen af kommunen. Gevinsten ved investeringen tilfalder dermed også alene kommunen, men dette gælder også et eventuelt tab.

Hjemmestyret kunne muligvis være interesseret i at indskyde kapital i et kommunalt funderet projekt. Et nærliggende eksempel er beslutningsgrundlaget for udvidelsen af Nuuk lufthavn. Hjemmestyret ejer bygningsmassen i den eksisterende lufthavn, og denne kunne indskydes som kapital i projektet. Det skal dog her fastslås, at Hjemmestyret i så fald må sikre sin investering fuldstændigt. Hjemmestyret er ansvarlig for landets trafikale infrastruktur og kan derfor ikke tillade, at Nuuk lufthavn blev truet af lukning som følge af projektets konkurs. Hjemmestyret vil derfor skulle have eksklusive pantrettigheder over alle andre investorer og ret til at overtage drift og eget projektindskud. Men sådanne forudsætninger vil gøre en privat investering mindre attraktiv, og projektet vil formentlig skulle betale en større rente som følge af investeringens større risiko.

Det er muligt, at store trafikale investeringer vil kunne fatte interesse i forskellige internationale udviklings- og investeringsbanker og således opnå yderligere fordelagtige lånemuligheder. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) udlåner eksempelvis op mod 50% af hele anlægsudgiften mod tilbagebetaling over de første 20 år af driftsperioden. EIB er kun involveret i projekter, der har samlede investeringer på over 25 millioner Euro. En anden nærlæggende mulighed er den Nordiske Investeringsbank, der har store erfaringer fra infrastrukturelle anlægsprojekter i hele verden og specielt i Norden. Der er i øvrigt en bred vifte af investerings- og udviklingsbanker, der alle leverer tilsvarende muligheder.

Det er yderligere interessant at involvere sådanne fremmedfinansieringer, fordi projektet således indirekte tilbydes økonomisk ekspertise. Investeringsbanker lever af rentable investeringer og forventer det bedste af de projekter, de investerer i. Derfor har investeringsbankerne også omfangsrige procedurer og projektvurderinger, der gennemgås, inden investeringen godkendes. Høje krav til gennemsigtighed og kontrol kan kun forbedre Landstingets indsigt i projektet. Det er derudover også en fordel at lade professionelle virksomheder vurdere, hvilken rentabilitet der kan opnås, og at lade projektets forretningsplan vurdere i forhold til investeringsbankens krav.

Det er yderligere sandsynligt, at almindelige banklån vil være dyrere end lånoptagelse i udviklingsbanker alene af den grund, at investeringsbankers udlån normalt er baseret på langsigtet funding.

I eksemplet fra Nuuk lufthavn vil de øgede finansierings- og afskrivningsomkostninger ved en eventuel ny investering lægge pres på driftsomkostningerne. Gabet imellem indtægter og udgifter dækkes ved brugerbetaling. Brugerbetaling er et fornuftigt instrument, da man spreder omkostningerne ved en investering ud på brugerne og ikke blot skatteyderne i bred forstand. Uheldigvis er brugerbetaling også den simpleste parameter at forandre ved højere omkostninger. Den nemmeste løsning på et driftsøkonomisk underskud vil være at hæve prisen. Effektiviserende besparelser og andre omkostningsreducerende elementer overses ofte bl.a. på grund af den nemmere adgang til justeringer på indtægtssiden.

Privat finansiering

Forskellige former for privat involvering i offentlige anlægsinvesteringer har i de senere år vundet udbredelse over hele verden. Det private økonomiske engagement er dog større i omtalen end i de reelle projekter, således at andelen af projekter med markant privat deltagelse stadig er begrænset. Dog har den offentlige sektor i hele verden fundet risikooverdragelsen interessant og har samtidig været tiltrukket af den private sektors effektivitet og kapacitet.

Privat involvering præsenteres ofte i såkaldte BOT- (Build-Operate-Transfer) eller BOOT-kontrakter (Build-Own-Operate-Transfer). Den private sektor leverer den nødvendige konstruktionskapital og anlægger og ejer projektet inden for en fast tidsramme, hvorefter anlægget overgives til det offentlige. Inden for den faste tidsramme vil det private firma eller konsortium have fuld råderet over investeringen.

Argumenter for denne investeringsmetode er reduktionen i offentlig likviditetsforbrug og et effektivt udbud af en service, da det private selskab fungerer på markedsmæssige vilkår. Argumenter imod metoden er, at der ikke endnu er tilstrækkelige erfaringer med projekterne, og at garantien for effektiviteten alene ligger i teorien om det frie marked. Kun få af sådanne projekter er til dato gennemført uden større problemer. I særdeleshed har en privat virksomhed ikke incitament til reinvestering og vedligehold mod slutningen af et projekt, ligesom risikoen i nogen grad altid vil bæres af den offentlige sektor. Et anlægsprojekt er altid omfattet af løbende renovering, vedligehold og investeringer i tekniske forbedringer, men med et privat engagement vil incitamentet til afholdelse af disse løbende omkostninger bortfalde mod afslutningen af en kontraktperiode.

Endvidere vil det i det tilfælde, at projektets indtjening ikke forløber som forventet, stå firmaet frit eksempelvis at hæve brugerbetalingen. Eventuelle kontraktmæssige tvister eller overdragelser før

driftskontraktens udløb har sjældent været til fordel for den offentlige sektor. Grønlands Hjemmestyre bør derfor være forsigtig med rent privatfinansierede løsninger.

Privat ejerskab af enkelte trafikale anlæg skal dog overvejes. Privat finansiering hentes på et kapitalmarked med fri konkurrence. Der er sikkerhed for uafhængige kreditvurderinger og for, at intet firma vil indgå kontrakter ved et urentabelt projekt. Hjemmestyret kan ikke få større sikkerhed for lønsomheden i et projekt end, at flere private virksomheder afgiver tilbud.

Landsstyret vil vægte forskellige muligheder for privat involvering ved konkrete trafikale anlægsopgaver op imod den finansielle meromkostning. Under planlægningen af buksefjordsværket overvejede man de finansielle meromkostninger ved indgåelse af en BOT-kontrakt, men de viste sig betydelige på grund af større rentemarginaler end ved offentlige lån, gebyrer til finansieringsinstitutter og store risikopræmier til de private investorer.

Selv i de projekter, hvor indgåelse af eksempelvis en BOT-kontrakt med en privat investor synes rentabel på trods af større finansielle omkostninger, bør risici betragtes omhyggeligt. En af hovedårsagerne til den offentlige interesse for privat involvering er, at kapitalen kan hentes uden risiko. Det vil sige, at investeringen foretages uden risiko for, at det offentlige taber pengene. I praksis har dette dog vist sig at være en sandhed med modifikationer, og derfor vil Landsstyret nøje overveje den egentlige risikofordeling imellem investor og Hjemmestyre. Hvis Hjemmestyret bærer risikoen alene, er en privat involvering måske ikke den rigtige løsning. Generelt er offentlige garantier til private projekter ikke anbefalelsesværdige.

Landsstyret vil videre vurdere, om et større privat engagement i driftsopgaver kan anbefales. Man kunne eksempelvis overveje, om hele driften af eksisterende og nye anlæg kunne varetages af private firmaer. Eksempelvis varetages driften af Kastrup Lufthavn succesfuldt af et nu privat firma, Københavns Lufthavne A/S. Det tidligere statsejede aktieselskab blev dannet i 1990 og overtog her driften af Kastrup Lufthavn fra Statens Lufthavnsvæsen. Aktiemajoriteten blev dog først opgivet af den danske stat i 2000. Dette og andre lufthavnsfirmaer agerer stærkt internationalt med driftskontrakter og investeringer i hele verden.

8. Koordinerende planlægning

Indretningen af transportsystemet er af største betydning for samfundets øvrige sektorer. Derfor må de øvrige sektorers behov og udviklingstendenser inddrages i trafikplanlægningen. Det samme gør sig selv sagt gældende for de strukturelle handlingsplaner, som vil få indflydelse på den lokale udvikling.

I det følgende vil den trafikale struktur forholdes til den samlede fysiske landsplanlægning samt de strukturpolitiske målsætninger.

Landsplanlægning
Landsstyret har ikke tidligere foretaget en samlet landsplanlægning, og trafikstrukturen er aldrig blevet systematisk integreret i en overordnet plan. Sektorplanlægningen på trafikområdet har stået alene og har ikke været genstand for en langsigtet samfundsmæssig helhedsvurdering.

Alligevel har de sektorplanmæssige forudsætninger på trafikområdet op gennem 90'erne i visse tilfælde været udmeldt som landsplanmæssige forudsætninger for kommunernes fysiske planlægning. Man kan sige, at sektorplanlægningen på trafikområdet er blevet "ophøjet" til at være landsplanlægning.

Fraværet af en egentlig landsplanlægning betyder, at der ikke sker en overordnet koordinering mellem forskellige sektorer. Sektorplanlægningens ukoordinerede "ophøjelse" til landsplanlægning går i mange tilfælde godt, men skaber undertiden problemer. Det skal dog bemærkes, at trafikale redegørelser og udviklingsplaner normalt bliver sendt i høring i berørte sektorer inden endelig stillingtagen.

Forslag til en fremtidig sikring af samordning
Et lands trafikstruktur skal i sin idealtilstand understøtte de politiske ønsker til lokaliseringspolitikken, der er manifesteret i en landsplanlægning. Landsstyret har med *Redegørelse om Handlingsplan for Landsplanlægning* (2003) igangsat arbejdet med at få udarbejdet en decideret landsplanlægning inden for arealanvendelsen og den fysiske planlægning i Grønland. I denne redegørelse fremgår det, at det er hensigten at fremlægge en debatavis til offentlig høring. Formålet med debatavisen er at få klarlagt , hvor i landet udviklingen skal fokuseres. Dette kræver en debat, hvor både politikere og borgere bidrager med synspunkter, således at debatten kan nuanceres, og dermed afspejle de reelle ønsker i befolkningen.

Som en følge af Grønlands geografi, hvor transport mellem byer/bygder hovedsageligt foregår med fly eller skib, er den overordnede trafikstruktur af altafgørende betydning for lokaliseringen af befolkningen i landet og har dermed en afgørende indflydelse på en overordnet landsplanlægning. Igennem trafikstrukturen er det således muligt at skrue på adgangsmulighederne til

kommuner/byer/bygder/distrikter med befolkningsafvandring/-tilgang til følge. Det er hermed i høj grad en realitet, at der tages beslutninger af landsplanmæssig karakter hver gang, der placeres en lufthavn, etableres en havn og bygges en regional vej.

Ovenstående fordrer, at trafikstrukturen inddrages som parameter i den langsigtede stillingtagen til de fem væsentligste lokaliseringsparametre - Befolkning, Samfundsfunktioner, Investeringer, Erhverv og Indkomst, som nævnes i *Redegørelse om Handlingsplan for Landsplanlægning*. Trafikplanlægning skal integreres i landsplanlægningen og anvendes som et instrument for landsplanlægningen. På trafikområdet vil udmeldingen af et overordnet sæt af rammer for den fysiske udvikling i Grønland medføre, at trafikstrukturen fremover afspejler en samlet helhedsvurdering af samtlige fysiske lokaliseringsparametre og ikke står alene som et sektorpolitisk tiltag med landsplanmæssige konsekvenser.

En samordning af den trafikale planlægning og landsplanlægningen vil samtidig sikre koordinationen mellem de enkelte sektorer, hindre uhensigtsmæssige konflikter mellem sektor- og kommune-/lokalplanlægningen og til en vis grad hindre snævre sektor- eller lokalinteresser i at sætte dagsordenen for landets trafikale struktur. Ligeledes undgås utilsigtede lokaliseringskonsekvenser ved at integrere de trafikpolitiske sektortiltag i landsplanlægningen.

Det fremgår af *Redegørelse om Handlingsplan for Landsplanlægning*, at de landsplanmæssige hovedretningslinier kan *omfatte meget konkrete lokaliseringsforudsætninger som f.eks. den geografiske beliggenhed af større offentlige institutioner, større trafikanlæg og andre tekniske anlæg. Retningslinierne kan også mere generelt binde bestemte andele af Hjemmestyrets anlægsinvesteringer til bestemte regioner.*

Som en følge heraf vil det være hensigtsmæssigt at indarbejde lokaliseringen af kommende større trafikale anlæg, samt eventuelle lukninger af diverse trafikanlæg rundt om i landet i de landsplanmæssige hovedretningslinier, for således at sikre den nødvendige sammenhæng mellem den ønskede lokaliseringspolitik og den trafikale servicering af den lokaliseringsmæssige fordeling.

Strukturpolitiske målsætninger

”De strukturpolitiske målsætninger er pejlemærker for den udvikling vi ønsker. ”[11]

Den strukturpolitiske handlingsplan fra 2000 beskriver hvilke eksisterende problemer samfundets struktur indeholder og endda foranlediger. På trafikområdet peger handlingsplanen på:

[11] ”En vision for fremtiden – oplæg til Strukturpolitisk Handlingsplan”, s. 6

- en manglende udnyttelsesgrad af de eksisterende ressourcer, blandt andet en mere hensigtsmæssig fordeling mellem fly- og skibstrafikken,
- manglende omkostningsægte priser i det nuværende fragtsystem
- og krydssubsidieringen i lufttrafikken, der medfører regional omfordeling via luftfartsselskaberne.

Handlingsplanen fremfører det daværende Landsstyres målsætninger om mere gennemskuelige priser i både fly- og skibstrafikken, herunder at priserne afspejler det faktiske omkostningsniveau.

Siden handlingsplanens fødsel i 2000 er der foretaget flere tiltag på det trafikale område, der alle er anført i Politisk-økonomisk Beretning 2003. Der er gennemført reformer inden for søfragt og ændringer på lufttrafik- og søpassagerområdet. Frem for alt har disse ændringer betydet mere omkostningsægte og gennemskuelige priser. Bestræbelserne på at opnå konkurrence på beflyvning og udbud af servicekontrakter har i større grad synliggjort økonomien i sektoren.

Ud over den Strukturpolitiske Handlingsplan kan yderligere to væsentlige senere publikationer, inddrages i vurderingen af den fremtidige trafikale udvikling i samfundet.

Selvstyrekommissions Betænkning fra 2003 beskæftiger sig med hele samfundets fremtidige struktur. Betænkningen søger i højere grad end Strukturpolitisk Handlingsplan at fremkomme med helhedsorienterede anbefalinger, hvis sigte er bredere end handlingsplanens meget sektorspecifikke anbefalinger. Eksempelvis anbefaler man, at kommunerne i større omfang gives kompetencer i forhold til deres egen infrastrukturelle udvikling, men at denne praksis først bør igangsættes efter overvejelser i forbindelse med og eventuelle gennemførelser af kommunale reformer, herunder sammenlægninger.

Man anbefaler endvidere, at offentlige selskaber bør koncentrere sig om deres kerneområder og så vidt muligt bør udlicitere opgaver, der falder uden for kerneomådet, til det private erhvervsliv. Det anses for nødvendigt at følge de offentlige selskabers økonomi, idet en udlicitering af eventuelle overskudsforretninger naturligvis kan fordyre virksomhedens arbejde generelt.

På trafikområdet fremsætter Betænkningen i en kommentarer til udviklingen inden for turismen, ”at det stadig er for dyrt at rejse til og internt i Grønland”.

Betænkningen nævner endvidere, at man til stadighed skal søge at informere bedre og skabe mere kostægte priser i infrastrukturen. Herudover beskrives infrastrukturen som en rammebetingelse for udbygning af erhvervslivets muligheder.

Den anden nyere publikation, der forventes at sætte en del af dagsordenen for den nærmeste tids strukturelle ændringer, er rapporten fra Fællesudvalget for Erhvervsudvikling i Grønland ligeledes fra 2003. Her findes en del konkrete forslag til trafikpolitiske tiltag.

Rapporten anbefaler blandt andet, at subsidieringen af trafikstrukturen skal aftage frem til 2014[12] og til den tid skal priserne i strukturen generelt afspejle de omkostningsægte takster i den tids kommuner/regioner. En acceptabel levestandard for borgerne skal sikres på anden vis end gennem ugennemsigtige takster og trafiksubsidier.

Fællesudvalget finder yderligere, at markedsorienterede principper i højere grad bør implementeres i sektoren. Trafikstrukturen skal optimeres i forhold til de mest rentable ruter, og nye investeringer skal foregå, hvor der er mest rentabel erhvervsudvikling. Rapporten opfordrer til at den trafikale infrastruktur genovervejes idet Fællesudvalget påpeger, at den trafikale infrastruktur, ikke nødvendigvis yder samfundet størst nytte, baseret som den er på de tidligere amerikanske militære anlæg.

Overordnet kan det ses, at de senere års strukturelle tiltag har afhjulpet en del af problemerne i den trafikale infrastruktur og i hvert fald har sat fokus på betydningen af tiltagene. Der synes blot et enkelt område udeladt fra tidens udmøntede reformer. Luftpassagertrafikken og prisstrukturen i denne beflyvning har endnu ikke gennemgået omorganisering. Det er nødvendigt, at der i den kommende periode fokuseres på en mere gennemsigtig prisstruktur og en mulig omlægning af omkostningsbyrden. Et forhold som også omfatter besejlingen.

På baggrund af de gennemgåede publikationer kan en fremtidig strukturpolitisk målsætning på den trafikale infrastruktur i simpel form udtrykkes som:

Samlet set skal det gøres billigere at flytte gods og passagerer internt og eksternt i Grønland. Dette sikrer bedre forhold for erhvervslivet og forbrugerne i den eksisterende strukturelle form.

Dette mål kan ifølge disse publikationer opnås ved øget konkurrence på eksisterende/reducerede anlæg, omstrukturering af priser og ikke nødvendigvis ved etableringen af nye anlæg. Dog kan etablering af nye anlæg eller opgradering af eksisterende anlæg resultere i konkrete gevinster ikke mindst på langt sigt. Beslutninger i denne henseende skal foretages på baggrund af solide prioriteringer, der baseres på den nuværende og fremtidige økonomiske udvikling i samfundet og frem for alt mod den udvikling, man ønsker i landet. Det mest økonomisk rentable alternativ kan derfor nyde mindre fremme end et alternativ, der tilgodeser en større del af befolkningen i et fordelingsmæssigt perspektiv.

[12] Rapporten har et udtrykkeligt ønske om at opstille konkrete målbare delmålsætninger.

Afrunding

Som det fremgår, er det af væsentlig betydning for den fremtidige trafikstruktur, hvordan samfundet udvikler sig fysisk, strukturelt men også organisatorisk. En eventuel organisatorisk omlægning af den kommunale struktur eller opgavefordeling vil alt andet lige have en mærkbar indflydelse på lokaliseringen af befolkningen. Det må antages, at en ændret kommunestruktur i Grønland vil få konsekvenser for den samlede trafikstruktur i den forstand, at den vil være basis for en struktur med regionale trafikknudepunkter identiske med de regionale centre. Spørgsmålet om den fremtidige kommunestruktur er i høj grad et politisk spørgsmål, der uløseligt hænger sammen med trafikplanlægningen. Dette kræver grundige overvejelser, som dog ikke må resultere i handlingslammelse.

9. Transport og samfund

Forventningerne til transportsektoren i Grønland er, som i andre dele af verden, store. Mennesker og varer transporteres i et omfang som aldrig før. Transportformerne er blevet hurtigere, og transportafstandene opleves som tilsvarende mindre. Tendensen hen imod øget internationalisering, specialisering og konkurrence muliggøres af udviklingen på transportområdet. Derfor må det forventes, at presset på transportsektoren fortsætter som følge af stigende forventninger til forbrug og mobilitet.

Store udfordringer

Transportpolitikkens væsentligste udfordring i de kommende år er at sikre, at transportsektoren kan leve op til de krav og forventninger, samfundet stiller. Det gælder både med hensyn til effektiviteten af transportsystemerne, transportpriserne samt den tilbudte service.

Transport og øget samarbejde i og udenfor landet er snævert forbundne størrelser. Øget samarbejde betyder mere transport. Omvendt er det en vigtig forudsætning for øget samarbejde, at der er gode og effektive transportmuligheder til rådighed.

Samtidig udgør investeringer i den trafikale infrastruktur en væsentlig del af de samlede offentlige investeringer. De begrænsede ressourcer betyder, at investeringerne skal udnyttes optimalt. Derfor er det nødvendigt med en langsigtet og helhedsorienteret planlægning i forbindelse med etablering af trafikal infrastruktur.

Den fremtidige infrastruktur i Grønland skal sikre den nødvendige mobilitet til fortsat udvikling samt en sund transportøkonomi, til gavn for erhvervsliv og befolkning.

Befolkningens transportbehov

I takt med udviklingen i samfundet stiger den enkelte borgers transportbehov. Udnyttelsen af den eksisterende trafikale infrastruktur hænger sammen med den enkeltes transportbehov, men afhænger også i høj grad af den enkeltes økonomiske formåen. Det gælder i mange lande, men ikke mindst i Grønland, hvor transportomkostningerne er høje, på grund af de store afstande mellem byerne og bygderne og det forholdsvist lille kundeunderlag. Billetpriserne reguleres via servicekontrakterne og afspejler således ikke den kostægte pris.

Bosætningsmønstret har afgørende indflydelse på transportmønstret. Trafikfrekvensen er højere til og fra de større byer, hvor der et vist kundeunderlag. I de mere tyndt befolkede områder er trafikfrekvensen lavere.

Transport af gods

Transport og økonomisk vækst er snævert forbundne størrelser. Økonomisk vækst betyder, at flere varer produceres og transporteres mellem virksomheder og ud til forbrugerne. Økonomisk vækst medfører derfor et øget behov for transport.

Det er en vigtig forudsætning for økonomisk vækst, at der er gode og effektive transportmuligheder til rådighed for erhvervslivet. Det har stor betydning for konkurrenceevnen, at specielt indenlandske virksomheder kan opnå en god transportløsning.

Nogle virksomheder producerer langtidsholdbare varer i store mængder og har brug for billige transportløsninger, hvor tiden ikke er en afgørende parameter, som f.eks. skibstransport. Andre virksomheder har brug for hurtige og fleksible transporter, som f.eks. flytransport af fersk fisk til Europa. Kvaliteten og udbuddet af transportinfrastrukturen i Grønland har her en stor betydning for erhvervslivets udvikling på såvel hjemmemarkedet som på det internationale marked.

Investeringer i infrastrukturen

Investeringer i transportinfrastrukturen udgør en væsentlig del af de samlede offentlige investeringer. I anden halvdel af 1990'erne blev der eksempelvis foretaget store investeringer i regionale lufthavne.

Behovet for ny infrastruktur eller udvidelser af eksisterende infrastruktur begrundes typisk med ønsket om hurtigere og bedre trafikforbindelser. Det bruges ofte som argument, at udvikling af infrastrukturen er en nødvendighed i forhold til udviklingen af erhvervslivet i det pågældende område. Behovet begrundes knap så tit med stigende trafikmængder.

Det er således nødvendigt med en høj grad af koordinering af indsatserne i de enkelte sektorer - ikke mindst mellem det trafikale og erhvervsmæssige område samt landsplanlægningen.

Aktieselskaber

Etableringen af aktieselskaber er bl.a. gennemført ud fra et ønske om større effektivitet samt ønsket om større konkurrence. Som et led i denne liberaliseringsproces er størstedelen af aktiviteterne gradvist blevet fordelt på en række selskaber med forskellige grader af uafhængighed af det politiske system. Uafhængigheden fra det politiske system skal sikre stabilitet i selskabernes indsats.

Det må imidlertid konstateres, at det ikke er lykkedes at etablere en konkurrencesituation for størstedelen af transportsektoren. En konkurrence som skulle sikre regulering af service og pris for ydelserne i det grønlandske trafiksystem. Dette fordrer en højere grad af overordnet, offentlig styring, som kan udfordre den enkelte trafikoperatør på det faglige niveau, sikre koordinering af

selskabernes indsats, samt virkeliggøre politiske visioner. Der overvejes derfor i øjeblikket forskellige alternativer til at styrke den overordnede styring.

En styrket og overordnet styring vil kunne reducere trafikoperatørernes optimering af egne interesser i en ”ikke konkurrencesituation”. Det vil sige en bedre koordinering af den samlede indsats, således der sikres en mere optimal udnyttelse af samfundets ressourcer. Ligeledes skal der fokuseres på, hvorledes der kan skabes rammer for en øget konkurrence i den grønlandske transportsektor.

I de følgende afsnit bliver de generelle problemstillinger og trafikale behov inden for udvalgte sektorer konkretiseret.

9.1 Erhvervslivet

Effektive og moderne transportmønstre er grundstammen i en velfungerende infrastruktur. Det er vigtigt at transportydelser udbydes til konkurrencedygtige priser for erhvervslivet, der både omfatter råstof-, fiskeri- og turistbranchen samt de landbaserede erhverv. Hensigtsmæssige transportmønstre til favorable priser er væsentlige faktorer for videreudvikling af erhvervsstrukturen her i landet og samhandlen med landene omkring os.

Samspil mellem transportsektoren og erhvervslivet
I forhold til samspillet mellem erhvervslivet og transportsektoren er det væsentligt, at erhvervslivet og kommunerne gør sig klart, at infrastrukturinvesteringer i sig selv ikke er en garanti for vækst. Den erfaring har enkelte kommuner allerede måttet gøre sig i forbindelse med etablering af eksempelvis en landingsbane.

Derfor bør der generelt arbejdes målrettet på at udvikle erhvervslivet inden for de faktisk eksisterende rammer. Det vil utvivlsomt gøre det lettere at argumentere for et konkret behov for større investeringer til de enkelte regioner, hvis der i forlængelse heraf er udsigt til yderligere vækst og dermed et positivt samfundsmæssigt afkast.

De økonomiske aktiviteter har stor betydning for efterspørgslen efter kollektiv trafik. Af økonomiske aktiviteter kan nævnes samhandelsmønstre og handelsfrekvenser mellem delmarkederne internt i Grønland, men også med de udenlandske markeder og turismeudviklingen. Udover de økonomiske aktiviteter er der også en række andre faktorer med betydning for efterspørgslen. Det drejer sig bl.a. om den demografiske udvikling, bosættelsesmønstret, offentlige reguleringsmæssige tiltag fx i forhold til lokalisering af større og mindre produktionsanlæg, det private initiativ – herunder lysten til iværksætteri, kultur- og sportsarrangementer og lokalbefolkningens engagement i øvrigt. Disse faktorer har påvirket og vil også fremover påvirke efterspørgslen efter kollektiv trafik.

De driftsudgifter selskaberne har for at opretholde relativt hyppige anløbs- og afgangsfrekvenser med et beskedent passagerunderlag har ført til et generelt højt offentligt subsidieringsniveau. Til trods for, at transportsektoren er subsidieret af Hjemmestyret, har virksomheder generelt meget store omkostninger forbundet med transport af såvel passagerer som gods, hvilket bl.a. har resulteret i en særlig fragt-støtteordning til grønlandske virksomheder.

Erhvervsfremme generelt
Selvstyrekommissionen og Fællesudvalget for erhvervsudvikling i Grønland anbefaler, at fokus inden for den nationale erhvervsfremmeindsats skal rettes mod de erhverv, hvor der umiddelbart er store potentialer at udnytte. I denne sammenhæng er det også væsentligt at forholde sig til de naturlige fordele og ulemper Grønland har i kraft af sin beliggenhed, beskaffenhed, adgang til

ressourcer samt natur og kultur i forhold til andre lande. Eksempelvis er det oplagt at søge fordelene inden for råstofbranchen, fiskeri- og fangst samt turistbranchen.

En velfungerende infrastruktur er som regel en afgørende faktor i forhold til at kunne tiltrække virksomheder her til landet, herunder inden for råstofbranchen. Det er ikke et ukendt fænomen, at udenlandske investorer viser interesse for at investere i Grønland fx i form af etablering af fiskefabrikker og opbygning af strategiske samarbejdsalliancer.

Økonomisk vækst beror ikke udelukkende på skabelse af nye aktiviteter internt i landet, men i lige så høj grad på at få afsat produkterne til andre markeder og ligeledes at aftage produkter fra de markeder, hvor prisen er lav, og fragtudgifterne ikke er urimelige høje. Øget samhandel og udveksling af varer og tjenesteydelser med andre lande end Danmark forudsætter en veludbygget infrastruktur og opbygning af formelle og uformelle samarbejdsrelationer med relevante partnere.

En velfungerende infrastruktur kan også medvirke til at afhjælpe den ensidige samhandel, der er en realitet i dag, hvor stort set al handel foregår med Danmark eller via Danmark. Den ensidige samhandel bliver også i Selvstyrekommissionens betænkning anset som en barriere for landets videre udvikling og forøgelse af indtjeningsmuligheder, og dermed for muligheden for at opnå en mere selvbærende økonomi.

Ifølge Selvstyrekommissionens betænkning kan der med fordel ske en omlægning inden for fiskeriet, således at eksporten i højere grad fremover kommer til at bestå af ferske varer frem for af frosne produkter af fisk og skaldyr. En betingelse for gennemførelse af en sådan omlægning af produktionen vil være en positiv opbakning fra producenterne og politisk forståelse for en nødvendig indgriben på transportområdet. For at eksport af større mængder af ferske varer kan udvikles til at blive økonomisk bæredygtigt på det internationale marked, vil der som minimum være behov for let adgang til billig luftfragt. Nogle steder vil det sandsynligvis forudsætte forlængelse af landingsbaner, så der kan indsættes større fly.

I dag er de store fiskeproducenters forretningsstrategier primært baseret på eksport af frosne produkter, og en umiddelbar ændring af disse strategier vil kræve en stor risikovillighed hos flere parter. Hvis en større eksport af ferske varer skal realiseres er følgende aspekter væsentlige at have med i betragtningen:

- opbygge og vedligeholde forsyning af ferske fisk
- fiskenes kvalitet, der vanskeliggør en stabil leverance året rundt
- prisniveuaet på flyfragt, der er afgørende for om eksporten bliver profitabel
- få opbygget fleksible aftagermarkeder og
- anskaffelse af de nødvendige veterinærgodkendelser

I forhold til godstransport vil det ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv være økonomisk fordelagtigt i første omgang at sørge for en hensigtsmæssig infrastruktur i forhold til transport af de varegrupper, hvor hhv. eksporten og importen er størst.

Den varegruppe, der eksporteres overvejende mest af, kan overordnet set samles under en betegnelse, nemlig fisk og skaldyr. De 3 største varegrupper, der importeres mest af, er: 1) ikke varige forbrugsgoder, såsom nærings- og nydelsesmidler, 2) varer til anvendelse i øvrige byerhverv (fra papir og plast til tilbehør til transportmidler) og 3) varer til anvendelse i bygge- og anlægsvirksomhed.

Infrastrukturelle barrierer for enkelte brancher

For ***råstofbranchen*** virker følgende parametre begrænsende – i relation til lufttrafikken:

- Transportudgifterne er høje
- De gældende åbningstider i lufthavne og heliporte begrænser fleksibiliteten i anvendelse af chartret flymateriel. Dette begrænser muligheden for en effektiv anvendelse af ressourcer, herunder tid og økonomi.

Transportdækningen er - på linie med anden infrastruktur - en parameter, som selskaber kigger på i beslutningsprocessen forud for evt. at søge efterforsknings- eller udvindingstilladelse i et givet område. Derfor vil en god transportdækning - alt andet lige - tælle positivt i selskabets vurdering af et muligt projekt. Dette gælder både inden for mineral-, kulbrinte- og is- og vandområdet.

Et generelt særkende ved råstofbranchen er, at selskaber til en vis grad er vant til at skulle opbygge infrastruktur i tilknytning til efterforskning og udvinding af mineralske råstoffer. Dette ligger i branchens natur. For is- og vandindustrien gør samme tendens sig *ikke* gældende, selskaber i denne branche er i højere grad afhængig af den eksisterende infrastruktur samt en rimelig regularitet i denne, da det i praksis er tale om en slags fødevarevirksomhed.

For ***turistbranchen*** virker følgende parametre begrænsende - i relation til lufttrafikken:

- Grønland er en dyr destination at rejse til. Den væsentligste fordyrelse ligger i de betydelige omkostninger til transport mellem atlantlufthavnen og slutdestinationen i Grønland, altså indenrigsbeflyvningen.
- Turismeudviklingen er specielt afhængig af beslutninger om atlantlufthavnenes eventuelle fremtidige placering - og af den frekvens hvormed de beflyves.
- Ved forhøjede lufthavnsafgifter kalkuleres der med en negativ effekt på antallet af passagerer.

Pludselige reguleringsmæssige indgreb, der påvirker fly- og turoperatørernes omkostninger, dvs. forhold, der meddeles efter operatørernes prisfastsættelse - som eksempelvis indskrænkning af lufthavnens normale åbningstid, ophør eller prisforhøjelse på forskellige serviceydelser. Sådanne indgreb er ikke bare skadelige for turisterhvervet men også for Grønlands image, da landet kommer til at fremstå som en utroværdig samarbejdspartner overfor udenlandske rejsebureauer og flyselskaber.

For ***turistbranchen*** virker følgende parametre begrænsende - i relation til skibstrafikken:

- Regionsskibene er primært indrettet til at transportere befolkningen, og i skoleferien er der ofte fuld kapacitetsudnyttelse. Desværre falder højsæsonen for landets befolkning sammen med den europæiske turistsæson, og der er således ikke stor mulighed for, at turister, der rejser på egen hånd, spontant kan ”springe på båden” til den næste by, idet selv ventelisten er overtegnet.
- Der er pt. meget lidt ledig kapacitet til udvidelse af rutesejlads i højsæsonen.
- Et væsentligt problem i forhold til udvikling af turisterhvervet er havneforholdene, der i flere byer ikke er tilfredsstillende, herunder hensynet til de sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Passagergodkendte både (P-godkendte både) er en særlig sejladstype anvendt inden for turistbranchen. Denne sejladstype er fleksibel og velegnet til turistmæssig formål, men Søfartsstyrelsens reglement på området har tidligere været for stift. De P-godkendte både er af en vis størrelse, og for at holde priserne på et rimeligt niveau har turafvikling normalt forudsat tilslutning fra mindst 4-8 passagerer. Søfartsstyrelsen og Grønlands Hjemmestyre har i samarbejde nu ændret reglementet, således at de praktiske behov er tilgodeset - uden at gå på kompromis med sikkerheden. Eventuelle utilsigtede ulemper ved det ændrede regelsæt skal naturligvis imødekommes.

For ***fødevarebranchen*** virker følgende parametre begrænsende - i relation til lufttrafikken:

- Priserne på luftfragten er begrænsende for fragt af større volumen af ferske produkter til såvel hjemme- som eksportmarkedet.

For ***fødevarebranchen*** virker følgende parametre begrænsende - i relation til skibstrafikken:

- Afsætning af varer om vinteren i islægningsområderne er meget begrænsende. Det resulterer ofte i et stort ressourcemæssigt spild, da produkterne ikke distribueres til resten af Grønland eller det internationale marked.
- Royal Arctic Bygdeservice A/S sejler gamle skibe med forholdsvis lav fryse- og kølekapacitet.

- Håndteringsomkostninger på fragt hos Royal Arctic Line A/S har i praksis indflydelse på søfragtomkostningerne.
- Ved stykgodsbaseret fragt er det afgørende at få højnet beskyttelsen, da der ofte er skader på varerne.

Afrunding

I de kommende års investeringer i infrastrukturen vil det i stigende grad være nødvendigt at tage nøje højde for de potentielle udviklingsmuligheder, når de større samfundsmæssige investeringer skal placeres. Hvis man ikke tager et sådant hensyn, vil samfundet bevæge sig væk fra det overordnede ønske om at få en mere selvbærende økonomi, som bl.a. nyere undersøgelser har haft som arbejdsgrundlag.

9.2 Sundhedsvæsenet

Sundhedsvæsenets forskellige luftbårne transportbehov af personer dækkes af følgende typer:

- Indenrigs- og Atlanttransporter
  - Evakueringer
  - Båretransporter
  - Patienter
  - Personale

Dertil kommer skibsbaseret transport af diverse typer af varer, der sejles til landet og distrikterne, samt i mindre omfang skibsbaseret transport af patienter.

Sundhedsvæsenets rejseomkostninger til flytransport andrager, ifølge Direktoratet for Sundhed, ca. 80 mio. kr. i 2003 og har været stigende gennem de senere år.

Især har udviklingen fra 2001 til 2002 vist markante stigninger ikke mindst i forbindelse med evakueringer både internt i Grønland og til Rigshospitalet i Danmark.

Det vurderes, at stigningen først og fremmest skyldes, at Air Greenland A/S, i forhold til SAS, har en anden procedure for båretransporter m.v. i henhold til de såkaldte JAR regler, hvilket har forøget omkostningsniveauet. Dernæst er der også sket en mindre stigning i brugen af evakueringer blandt lægerne i Grønland. Endelig kommer, at omkostningsniveauet er steget på grund af øgende priser ved charter af ambulancefly til evakueringer.

Fra 2001 til 2003 er de samlede omkostninger ved ambulanceflyvning ekskl. transport med helikopter øget fra ca. 12,7 til 17 mio. kr. De stigende omkostninger skyldes først og fremmest en øget gennemsnitlige pris for eksterne evakueringer mellem Grønland og Danmark.

Billetbestilling

Sundhedsvæsenet bestiller i dag billetter og evakueringer hos Air Greenland A/S efter behov og uden særlige volumenaftaler. Der tages dog hensyn til særlige billettyper, prisgunstige rejsedage, muligheder for grupperabat m.v.

Bestillingerne foretages ud fra lægefaglige hensyn, ud fra kapacitet på Patienthjemmet i Brønshøj samt ud fra de rejsendes ønsker. I en vis udstrækning foretages der en overordnet omkostningsmæssig vurdering af de foretagne dispositioner.

Typer, antal og omkostninger

Indledningsvis skal der gøres opmærksom på, at oplysninger om typer, antal og dertilhørende priser er ganske svært tilgængelige og i mange tilfælde umulige at få oplyst bagudrettet, da der ikke

tidligere har været rettet fokus på området og problemstillingen. De her afgivne oplysninger viser udgifterne i store træk og giver altså ikke et fuldt dækkende billede, idet det bl.a. ikke er muligt at vise udgifterne på et specificeret niveau.

Tabel 9.2.1: Ambulanceflyvninger

Årstal	2001	2002	2003
Interne:			
antal	111	98	87
udgift i alt, mio. kr.	7,4	8,3	6,7
gnst. pris, tusind. kr.	66,7	84,6	76,7
Eksterne (Danmark):			
antal	27	31	40
udgift i alt, mio. kr.	5,3	10,4	9,0
gnst. pris, tusind. kr.	196,3	335,5	225,5
Eksterne (Island):			
antal		11	11
udgift i alt, mio kr.		1,1	1,3
gnst. pris, tusind. kr.		101,2	115,1
Evakueringer i alt			
antal	138	140	138
udgift, mio. kr.	12,7	19,8	17,0
gnst. pris, tusind. kr.	92,0	141,5	122,9

Kilde: Direktoratet for Sundhed

Tabel 9.2.2: Sundhedsvæsenet i 2001 på udvalgte ruteben (eksklusiv bårepatienter)

Til og fra Nuuk	i alt	udgifter i alt
Nuuk-Kangerlussuaq	1210	2.997.170
Kangerlussuaq-Nuuk	1390	3.501.410
Nuuk-Narsarsuaq	515	1.811.255
Narsarsuaq-Nuuk	620	2.206.580
Nuuk-Ilulissat	269	1.197.319
Ilulissat-Nuuk	472	2.100.872
Nuuk-Sisimiut	215	523.525
Sisimiut-Nuuk	212	516.220
Nuuk-Maniitsoq	161	206.080
Maniitsoq-Nuuk	108	138.240
Nuuk-Aasiaat	75	293.325
Aasiaat-Nuuk	59	230.749
I alt fra Nuuk	2445	7.028.674
I alt til Nuuk	2861	8.694.071
		15.722.745

Kilde: Direktoratet for Sundhed

Fremtidig transport i sundhedsvæsenet

Direktoratet for Sundhed har iværksat, en undersøgelse hos et uafhængigt konsulentfirma, med henblik på en nærmere analyse af Sundhedsvæsenets rejseomkostninger og de økonomiske potentialer.

Der skal gøres opmærksom på, at der endnu ikke er truffet nogle endelige beslutninger vedr. langsigtede løsningsforslag, da der stadig pågår et udredningsarbejde på området, som forventes afsluttet i indeværende år.

I forbindelse med overvejelser om fly tilegnet sundhedsvæsenet er det væsentligt at være opmærksom på, at der fjernes en del af passagergrundlaget for allerede eksisterende flymateriel, i kraft af den ekstra kapacitet som tilføres. Patienter og personale i Sundhedsvæsenet vil således benytte sundhedsvæsenets fly, i den udstrækning det er muligt, i stedet for det eksisterende flymateriel. Dette vil alt andet lige kunne medføre dårligere kapacitetsudnyttelse i det eksisterende transport materiel.

Værdien af eventuel konkurrence ved udbud af serviceopgaver i forhold til evakueringer, båretransporter, almindelige patientrejser og personalerejser bør ikke underkendes. Men de hidtidige erfaringer understreger, at samfundets transportarbejde ikke har skabt grundlag for egentlig og effektiv konkurrence, hvorfor det er sandsynligt at en udskillelse af sundhedsvæsenets transportaktiviteter i forhold til det øvrige transportsystem, samlet set vil betyde en forringelse.

Det er Landsstyrets opfattelse, at sundhedsvæsenet skal drives så effektivt som muligt indenfor de givne rammer. Landsstyrets politiske ramme er, at der ved effektiviseringstiltag og optimering i brugen af ressourcer i den enkelte sektor skal tages hensyn til samfundsøkonomien som helhed.

9.3 Beredskab

Danmark og Grønland har tiltrådt ICAO-konventionen med Annex 12 og IMO-konventionen. Konventionerne indeholder bl.a. regler om organisering af og internationalt samarbejde om redningstjeneste og om operative procedurer.

Konventionerne forudsætter et nært operativt samarbejde mellem redningscentralerne på tværs af landegrænserne. De enkelte stater, som er tilsluttet konventionerne, skal således samordne deres redningsressourcer og yde gensidig assistance under SAR-operationer, når det er nødvendigt. Redningstjeneste, herunder helikopterberedskab, er imidlertid først og fremmest et nationalt ansvar[13].

Ifølge konventionerne er landene forpligtet til at organisere en eftersøgnings- og redningstjeneste. På luftfarts- og søfartsområdet er der i lovgivningen om civil luftfart og om sikkerhed til søs samt i regler udstedt i medfør heraf fastsat forskellige bestemmelser om eftersøgnings- og redningsforanstaltninger i forbindelse med savnede og nødstedte fly og skibe.

Trafikstruktur
Som tidligere nævnt blev trafikstrukturen ændret i slutningen af 1990'erne, idet der blev etableret 6 nye lufthavne (landingsbaner) til fastvingede fly.

Dette førte til, at S-61 helikopteren i Nuuk blev taget ud af ordinær trafik pr. 1. oktober 1999.

Konsekvensen blev, at der til redningsoperationer ikke længere var en S-61 helikopter eller anden egnet helikopter til brug ved redningsoperationer til rådighed i Midtgrønland.

Staten (Justitsministeriet, Trafikministeriet og Erhvervsministeriet) og Grønlands Hjemmestyre aftalte herefter, at staten over bloktilskuddet yder et økonomisk tilskud til Hjemmestyret på op til 7 mio. kr. årligt med henblik på at sikre et for Hjemmestyret tilfredsstillende eftersøgnings- og redningsberedskab i Midtgrønland og Diskoområdet.

I dag er der stationeret en S-61 beredskabshelikopter i Nuuk, og som back up for denne, vil den i Narsarsuaq stationerede S-61 helikopter indgå og omvendt. Helikopteren varetager beflyvning af Paamiut, og dermed søges den eksisterende kapacitet udnyttet.

I tilslutning til byer med lufthavne, er der i distrikterne fastlagt en struktur, hvor der flyves med mindre helikoptere, ligesom der enkelte steder flyves mellem lufthavn og by.

[13] SAR-organisationen i Grønland er beskrevet i håndbogen – "Eftersøgnings- og redningstjenesten i Grønland, SAR-Grønland".

Der findes ikke i dag enheder som udelukkende er anskaffet, indrettet og anvendes til eftersøgnings- og redningsopgaver i det grønlandske område.

I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten vedrørende helikopterberedskabet i Grønland blev det anført, at helikoptere må anses for en betydningsfuld ressource på grund af de geografiske forhold, infrastrukturen og de store afstande.

Det har hidtil været anset for væsentligt, at der er enheder til eftersøgnings- og redningstjenesten i Nord-, Midt-, Syd-, og Østgrønland.

Det fremtidige redningsberedskab i Grønland.
Det eksisterende beredskab (Det kommunale brandvæsen) skal være i stand til at yde et forsvarligt rednings- og slukningsarbejde ved ildebrand.

En igangsat revision af den hidtil gældende lovgivning har til formål at imødekomme et behov for mere tidssvarende regler på beredskabsområdet. Det er Landsstyrets ønske, at den fremtidige lovgivning på beredskabsområdet afspejler grønlandske behov og standarder, herunder ikke mindst målsætningen om kapacitetsudnyttelse. Som eksempel kan nævnes brandberedskabet i henholdsvis by og lufthavn, som i fremtiden i højere grad skal samordnes.

På det luftfartsmæssige område skal Grønland leve op til de standarder, som er fastsat globalt indenfor FN´s internationale luftfartsorganisation (ICAO). Det bør overvejes, hvorvidt Grønland fortsat entydigt skal følge de danske sikkerhedsbestemmelser,. I den forbindelse vil det være en fordel at trække på de erfaringer, landene omkring os har gjort sig i deres udnyttelse af ressourcerne på luftfartsområdet.

9.4 Posten

I lighed med eksempelvis sundhedsvæsenet er postforsyningen et område, som er helt afhængig af et hensigtsmæssigt indrettet trafiksystem.

Ved årsskiftet 2000/2001 blev der gennemført en række væsentlige ændringer i strukturen af den interne beflyvning i Grønland. Ændringerne medførte markante prisstigninger[14] for befordring af post. Denne prisstigning medførte, at det blev økonomisk interessant for POST Greenland at indsætte egne postfly, der siden hen er blevet opereret af Air Alpha A/S.

Postflyene har været benyttet til transport af post, dvs. breve og pakker. Postflyene har fra opstarten i juli 2001 til og med april 2004 fragtet 2.262,4 ton breve og pakker. I meget begrænset omfang har der endvidere været transport af fragt, dvs. mindre salg af periodisk ledig kapacitet på enkelte ruteben.

POST Greenland har valgt at ophøre med selv at flyve post i Grønland. Med virkning fra 1. august 2004 er der indgået en 3-årig aftale med Air Greenland A/S om befordring af post på alle destinationer i konkurrenceområdet.

Dette er økonomisk mere fordelagtig for POST Greenland, idet brevmængderne for både international og national post er kraftigt faldende, og for Air Greenland A/S som derved opnår en bedre kapacitetsudnyttelse. Endvidere har en operation med egne postfly store faste udgifter for POST Greenland, hvilket medfører, at kiloprisen vil stige med de faldende postmængder.

Fordele og ulemper i den eksisterende trafikstruktur
POST Greenland har tilkendegivet, at de væsentligste ulemper ved den eksisterende trafikstruktur er lufthavnenes åbningstider samt gebyrstrukturen ved Grønlands Lufthavnsvæsen. Selskabet tilkendegiver også, at en overordnet koordinering blandt transportører kunne være en fordel.

Flere selskaber såsom; Air Greenland, Air Alpha, Arctic Umiaq Line, Royal Artic Line og Royal Artic Bygdeservice har posttrafik.En koordinering mellem selskabernes aktiviteter kunne sandsynligvis fjerne utilsigtede uhensigtsmæssigheder.

Fremtiden: Tele og Post
Det grønlandske telenet er i dag af en sådan standard, at brug af f.eks. videokonferenceudstyr og telemedicin er muligt fra alle byer i landet. Videokonferenceudstyret er relativt dyrt i anskaffelse og dertil kommer udgifter til telefon/ISDN forbindelse, men sammenlignet med rejseomkostninger er der tale om en billig løsning, som hurtigt kan tjenes ind ved nedsat rejseaktivitet. Det må forventes, at adgangen til overførsel af lyd og billeder, via videokonferenceudstyr eller fx via en almindelig

[14] POST Greenland har beregnet denne meromkostning til ca. 4 mio. kr.

PC, vil blive billigere i fremtiden, ligesom det må forventes at kvaliteten og brugervenligheden på udstyret bliver bedre.

Færre breve, flere pakker

Faldet i brevmængderne ventes at fortsætte fremover og kan tilskrives den øgede brug af e-mail både hos private og i administrationen. Indførelse af digital signatur i Grønland vil sandsynligvis forstærke denne tendens, idet det med indførelsen bliver muligt at sende dokumenter elektronisk, som det før har været nødvendigt at sende med alm. post.

Den øgede udbredelse af Internettet forventes at medføre en voksende mængde pakkeforsendelser. Det forventes, at antallet af pakker vil vokse i takt med, at en større og større del af befolkningen vænner sig til at benytte Internettets muligheder for e-handel.

Faldet i brevmængden anslås at blive på mellem 7 og 8 procent i 2004. Den forventede stigning i pakkemængden er endnu ikke slået igennem, og der foreligger ikke prognoser for stigningerne.

9.5 Landene omkring os

Grønlands Landsstyre ønsker at udvikle Grønlands selvstændighed i forholdet til Danmark.

Derfor vil Landsstyret udvikle en mere selvbåren økonomi, hvor afhængigheden af Danmark reduceres væsentligt. For at indfri denne målsætning skal vi blandt andet skabe et øget samarbejde og samhandel med omverdenen. Landsstyret finder, at den trafikale struktur i Grønland ikke kan anskues isoleret, men skal ses i sammenhæng med infrastrukturen og mulighederne i landene omkring os.

Samarbejdet med Island og Canada spiller en central rolle i denne udvikling, hvor øget samarbejde indenfor uddannelse, sundhedssektoren, kunst og kulturområdet, naturressourcer, erhvervsområdet, teleområdet og meget andet, vil være til gavn for alle parter. Landsstyret er opmærksom på mulighederne for et øget samarbejde med landene omkring os og på nødvendigheden af, at disse muligheder udnyttes.

Hvis et sådant samarbejde skal blomstre og dermed bidrage til øget dynamik i vores del af verden, kræver det effektivitet og hurtighed i transportsektoren. Transport og øget samarbejde er snævert forbundne størrelser. Øget samarbejde betyder mere transport. Omvendt er det en vigtig forudsætning for øget samarbejde, at der er gode og effektive transportmuligheder til rådighed.

Island og Færøerne

I Nordisk Ministerråds regi har Grønland i samarbejde med Island og Færøerne igangsat en analyse af den trafikale infrastruktur i det vestnordiske område. Analysen præsenteres for landenes trafikansvarlige politikere ved et møde på Island i efteråret 2004.

Analysen vil blandt andet indeholde en generel oversigt over handel mellem landene, en oversigt over det antal personer, der rejser mellem landene og til andre lande fordelt på årstider.

Analysen vil også indeholde en historisk oversigt med en grundig beskrivelse af flyruter, transport (passagerer, varer, post og patienttransport) mellem landene og til andre destinationer, samt en oversigt over hvilke flyselskaber der har opereret på ruterne i den givne periode. I tillæg anføres de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte flyruter. Der skelnes mellem ruteflyvning og anden flyvning.

Der vil være en beskrivelse af de lufthavnsanlæg, som flyselskaberne bruger, samt af de lufthavne det muligvis kan komme på tale at benytte i fremtiden. Beskrivelsen vil også indeholde en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud i forhold til behovet blandt landenes indbyggere og erhvervsvirksomheder, især virksomheder i turisterhvervet.

Der udarbejdes en prognose for de næste 10 års udvikling inden for transport med fly. Prognosen skal forholde sig til udviklingen inden for transporten mellem landene indbyrdes samt mellem de vestnordiske lande og andre lande Især skal driftsgrundlaget for ruteflyvning mellem de tre vestnordiske landes hovedstæder undersøges.

Også skibstrafikken vil blive berørt. Det beskrives, hvordan trafikken har udviklet sig inden for det sidste årti. Der gives en grundig beskrivelse af sejlruter, transport mellem landene, hvilke skibsselskaber der arbejdede i denne årrække, og de væsentligste årsager til eventuelle ændringer af enkelte ruter angives.

Der gives en grundig beskrivelse af udbuddet af transportservice til søs mellem de vestnordiske lande, samt mellem de vestnordiske lande og andre lande fordelt på årstider. Der vil være en beskrivelse af de havneanlæg, som bruges af de skibsselskaber, der yder denne service. Beskrivelsen skal også indeholde en vurdering af, hvorvidt der er tale om tilstrækkeligt udbud i forhold til behovet blandt landenes indbyggere og deres erhvervsvirksomheder.

Der skal udarbejdes en prognose for de næste 10 år om udviklingen inden for transport til søs, både den transport der foregår mellem landene indbyrdes og mellem de vestnordiske lande og andre lande. Analysen forventes udarbejdet i løbet af efteråret 2004. Landsstyret vil herefter vurdere rapporten, som forventes udarbejdet på et uafhængigt fagligt grundlag.

Endelig skal der gøres opmærksom på, at Hjemmestyret allerede for 2003 – 2005 har indgået en aftale med Trafikministeriet i Island og Air Iceland om sommerflyvninger mellem Island og Sydgrønland. Ruten skal styrke det erhvervsmæssige samkvem mellem Island og Grønland. For Grønlands vedkommende er intentionen, at dette skal være medvirkende til udvikling af turismen i Sydgrønland.

Canada

Besøgsvirksomheden mellem Grønland og Canada har i de senere år været mere afdæmpet end tidligere, hvilket til dels kan tilskrives manglen på en direkte flyforbindelse landene imellem.

Ser man på de mange henvendelser, Hjemmestyret får vedrørende ønsker om udveksling og samarbejde med Canada, må det konstateres, at der er et behov. Det skal således positivt bemærkes, at det på trods af besværlige infrastrukturelle forhold, er lykkedes et canadisk byggefirma at etablere sig i Nuuk i løbet af året. Ved brug af Royal Arctic Line A/S's fragtforbindelse til Nordamerika, bidrager dette firma til den samlede pulje af nyopførte boliger i Nuuk[15].

[15] "Udenrigspolitisk Redegørelse 2004" ved Landsstyremedlemmet for Finanser og Udenrigsanliggender, FM 2004/20 UD. J.nr. 01.25-01

Også i Canada, herunder i de nordlige områder som eksempelvis Nunavik, pågår forskellige selvstyreprocesser, og der er således stor interesse fra alle parter om udveksling af erfaringer og opbygning af samarbejdsrelationer.

Landsstyret har i forbindelse med udredningsarbejdet omkring Vestnorden i det Nordiske Samarbejde, herunder Vestnorden og dens naboer, gjort Nunavutregeringen opmærksom på initiativets positive intentioner om at inddrage Nordens og Vestnordens naboer i forskellige projektsamarbejder.

Ruten mellem Nuuk/Kangerlussuaq og Frobisher Bay (Iqaluit), hvorfra der er forbindelse til Montreal-området, har tidligere primært været befløjet af det canadiske selskab First Air i kommercielt samarbejde med Air Greenland A/S. I november 2001 blev beflyvningen imidlertid indstillet, idet den ifølge selskaberne ikke var lønsom. I dag er der kun flyvning i meget begrænset omfang mellem Grønland og Canada i form af ad hoc charterflyvning.

Grønlands Hjemmestyre har i samarbejde med Air Greenland igangsat en undersøgelse af mulighederne for igen at etablere ruteflyvning mellem Grønland og Canada. Ruteflyvningen skal så vidt muligt etableres på kommercielle vilkår uden tilskud fra Hjemmestyret. Undersøgelserne forventes færdiggjort i løbet af 2004.

Landsstyret ønsker fremover et tættere samarbejde mellem de relevante trafikale myndigheder i Canada og Island, således at der løbende udveksles faglige kompetencer og erfaringer og yderligere samarbejdsmuligheder drøftes.

Danmarkstrafikken

De historisk betingede samarbejdsrelationer inden for stort set alle samfundssektorer samt sociale og familiære relationer, bevirker at beflyvningen mellem Danmark og Grønland på mange måder er af vital betydning for det grønlandske samfund.

Den grønlandske flytrafikstruktur er således tilpasset beflyvningen til Danmark – ikke kun Danmarksmaskinen, men også den interne mellembys trafik er i væsentlig grad tilpasset feedertrafikken til Kangerlussuaq. I håbet om at billiggøre flytransporten til/fra og internt i Grønland, er det vigtigt at se på sammenhængen mellem Atlantbeflyvningen og den interne beflyvning.

Reguleringen af Atlantbeflyvningen kan ske over en skala fra et helt frit system til et tæt reguleret system.

I et helt frit system kan alle danske og grønlandske selskaber udføre trafik udelukkende ved at opfylde rent teknisk/sikkerhedsmæssige krav fra myndighederne. Et sådant system – der i

princippet vil svare til systemet i EU's indre luftfartsmarked – har aldrig været anvendt for Grønlandsruterne og synes ikke at kunne opfylde ønsker til forsyningssikkerhed og rutesammenhænge, mens der muligvis kunne opnås meget lave priser på kort sigt. Som følge af de store afstande, vanskelige fysiske forhold og ret beskedne passagermængder vil helt fri konkurrence let kunne føre til, at et enkelt selskab står tilbage og hurtigt vil udvise sædvanlig monopolistisk adfærd, ikke mindst hvad priserne angår.

I den anden ende af skalaen for regulering har man et stramt reguleret system for Atlantflyvningen.

Det kan konstateres, at den ønskede konkurrence på Atlantbeflyvningen ikke har fundet sted, og at Air Greenland A/S flyvninger til Danmark p.t. udgør et de facto monopol. Det er der 2 primære grunde til:

- et lille kundegrundlag, hvilket begrænser indtjeningsmuligheder og dermed andre lufttrafikoperatørers interesse i det grønlandske transportmarked.
- Et feedersystem til Kangerlussuaq, som binder tilrettelæggelsen af flyvninger til/fra udlandet sammen med den interne flytrafik (og dermed Air Greenlands planlægning).

10. Sammenfatning

Landsstyret vil føre en transportpolitik som bidrager til at opnå Landsstyrets overordnede mål om økonomisk uafhængighed. Under hensyn til de planlagte besparelser på trafikområdet skal der arbejdes mod at sikre størst mulig effektivitet og samordning af trafiksystemet dvs. den størst mulige kapacitetsudnyttelse. Omstruktureringer og investeringer i infrastrukturen skal ske ud fra samfundsøkonomiske vurderinger.

Landsstyrets oplæg til en langsigtet handlingsplan
Handlingsplanen er beskrevet i fem faser, der gradvist styrker trafikinfrastrukturen. Faseopdelingen viser Landsstyrets indbyrdes prioritering af områderne, som tidsmæssigt vil kunne være overlappende.

Fase 1 - Minimering af overlappende aktiviteter i trafiksystemet
Samfundets investeringer i fly og skibe skal udnyttes bedst og mest muligt. Derfor vil Landsstyret undersøge muligheden for:

- En øget koordinering af aktiviteterne mellem Arctic Umiaq Line A/S, Royal Arctic Bygdeservice A/S, Nuka A/S og KNI A/S.
- Øget regionsbesejling af Sydgrønland og tilsvarende reduktion af helikopterbeflyvning. Der skal fortsat udstationeres mindst en helikopter til beredskab.
- En målrettet indsats ved brugen af landskassens midler, herunder indførelse af et en-strenget interregionalt flytrafiksystem. Tilskuddet til den interregionale skibspassagersejlads skal reduceres eller fjernes helt. Ved at samle passagererne i ét trafiksystem opnås en bedre kapacitetsudnyttelse, hvilket kommer hele samfundet til gode.

Fase 2 - Ændring af landingsbanestrukturen og en havneudbygningsplan
Det er Landsstyrets holdning, at:

- Ændringer skal ske ud fra et langsigtet perspektiv
- Ændringer skal anskues i sammenhæng med den overordnede landsplanlægning, herunder eventuelle kommunale reformer og trafiksystemer i nabolandende.
- Ændringer skal ske på baggrund af veldokumenterede samfundsøkonomiske gevinster, og driftsøkonomiske fordelagtige projekter skal fremmes.
- Planlægningen af en fremtidig tilpasning af landingsbanerne skal ske allerede nu, idet der skal tages højde for, at Dash 7 flåden skal udskiftes inden for 10-15 år.
- Godkendt plan for havneudbygninger

Fase 3 – Effektiv udnyttelse af samfundets ressourcer
Landsstyret vil:

- Sætte fokus på regulering af samfundets og hjemmestyrets køb af trafikydelser, ved bl.a. at sikre at udbuddet løbende tilpasses det aktuelle behov.
- Vurdere, hvordan rammerne for regulering af markedet kan forbedres, herunder om bedre kapacitetsudnyttelse og forlængelse af landingsbaner i Nuuk og Ilulissat kan føre til øget konkurrence.
- Indføre en ny type servicekontrakter, som sikrer en sund incitamentsstruktur og dermed en bedre overensstemmelse mellem udbud og efterspørgsel.

Fase 4 – Styrkelse af det regionale trafiksystem
Landsstyret vil arbejde for et tættere og mere dynamisk trafiksystem, som kan bidrage til større mobilitet og samarbejde indenfor den enkelte region. Følgende vejprojekter undersøges:
Sisimiut – Kangerlussuaq og Narsarsuaq – Narsaq – Qaqortoq.

Kommunerne skal med tiden tildeles større ansvar for egen infrastrukturel udvikling. Denne praksis skal først igangsættes efter overvejelser og mulige gennemførelser af kommunale reformer, herunder sammenlægninger.

Fase 5 – Styrkelse af den centrale trafikplanlægning
Landsstyret vil fokusere på:

- Kompetenceopgradering og øget ekspertbistand i rådgivningen af Landsstyret og Landstinget

Langsigtet planlægning på trafikområdet skal sikre, at samfundets forskellige sektorer kan planlægge aktiviteter og foretage investeringer på et kendt og stabilt grundlag:

Kapacitetsudnyttelse
Redegørelsens overordnede fokus er kapacitetsudnyttelse, altså at der skal arbejdes mod at sikre den mest effektive udnyttelse af trafiksystemet. En forbedret kapacitetsudnyttelse kan opnås ved at reducere transportenheder og/eller øge omsætningen. Dette betyder bl.a., at overlappende aktiviteter skal minimeres. Derfor lægges der i redegørelsen op til en debat om fordele og ulemper ved bevarelsen af det to-strengede system i områder, hvor luftfart og skibsfart deler det forholdsvis begrænsede transportarbejde.

Det er Landsstyrets holdning, at der kan opnås en bedre kapacitetsudnyttelse og dermed forbedret driftsøkonomi ved at samle passagererne i ét trafiksystem, hvor det er muligt.

Kapacitetsudnyttelse i den interregionale trafik
Redegørelsen lægger op til en bedre kapacitetsudnyttelse gennem indførelse af et en-strenget trafiksystem i afviklingen af den interregionale trafik, altså den trafik der er mellem regionerne.

I dag yder Landskassen et tilskud på 50 mio. kr. årligt til den interregionale - eller kystlange - besejling. Skibsbilletterne er i gennemsnit subsidieret med 50 %, og det betyder, at mange opfatter skibstrafik som en billig transportform. I realiteten koster det samfundet dyrt at bevare det tostrengede system. Derfor foreslås det at reducere det offentlige tilskud til den interregionale besejling. Det er ikke den interregionale passagersejlads, som på nuværende tidspunkt sikrer billige billetter men derimod landskassens tilskud til sejladsen.

Lufttrafikken er ikke begrænset af landets geografiske udstrækning og islægsperioder i samme grad som skibstrafikken. En reduktion af det offentlige tilskud til interregional besejling, vil medvirke til at samle de interregionale passagerer i lufttrafiksystemet. Det vil forbedre kapacitetsudnyttelsen af den grønlandske flyflåde og de driftsøkonomiske vilkår. En forbedring som i sidste ende vil komme passagererne til gode.

Kapacitetsudnyttelse i den regionale trafik
I forhold til den regionale trafik, altså trafik inden for samme region, foreslås en bedre kapacitetsudnyttelse gennem en omlægning af trafikbetjeningen i Sydgrønland. Det foreslås at den meget dyre helikoptertrafik reduceres og den regionale besejling øges. Der vil dog fortsat være behov for et vist niveau af helikopterbetjening i Sydgrønland som supplement til besejling af regionen. Ikke mindst i de perioder, hvor isen gør det umuligt at sejle og i forhold til opretholdelsen af et beredskab.

Landsstyret agter også at undersøge muligheden for en bedre koordinering af den regionale besejling, der varetages af Arctic Umiaq Line A/S, Royal Arctic Bygdeservice A/S, NUKA A/S og KNI A/S.

Samordning med andre sektorer
Det grønlandske samfund, herunder det private erhvervsliv, den offentlige sektor og privatpersoner er afhængige af et effektivt transportsystem både for gods- og persontransport. I planlægningen af trafiksystemet skal der tages hensyn til alle disse aktører. I redegørelsen fremlægges problemstillinger og trafikale behov inden for udvalgte sektorer, således at hensynet til disse kan indgå i de samlede overvejelser om udviklingen af trafiksystemet.

Fælles for de fleste sektorer er behovet for, at der fra politisk side foretages overordnede og langsigtede beslutninger om udviklingen af trafikstrukturen. Langsigtet planlægning giver aktørerne mulighed for at planlægge deres indsats på et kendt og stabilt grundlag.

Konkrete anlægsprojekter
Planlægning og gennemførsel af trafikinvesteringer tager tid. Ønsker man en bestemt udvikling om 4-6 år, eller forventer man udskiftning af Dash 7 flyflåden om 10 år, skal løsninger overvejes allerede i dag. Det er dog en kendsgerning, at man med begrænsede ressourcer ikke kan igangsætte alle ændringer i den trafikale infrastruktur på en gang – ligesom alle må gøre sig det klart, at omkostningerne må sættes i forhold til gevinsterne. De skitserede anlægsprojekter afspejler behovet for prioritering.

Landsstyret foreslår at projekterne debatteres på Landstingets Efterårssamling 2004. På baggrund af debattens konklusioner påbegyndes samfundsøkonomiske vurderinger, der kan danne udgangspunkt for et egentligt beslutningsgrundlag:

- Forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat (samfundsøkonomiske vurderinger foretaget)
- Vej mellem Qaqortoq, Narsaq, Narsarsuaq samt landingsbane i Qaqortoq
- Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq
- Anlæggelse af lufthavne ved mindre byer
- Flytning af landingsbanen ved Nerlerit Inaat til Ujarassuit (Ittoqortoormiit)

Besparelser på trafikområdet
Landstinget har vedtaget en målrettet indsats på uddannelses- og erhvervsområdet. Omprioriteringerne betyder, at der skal gennemføres væsentlige besparelser på trafikområdet.

Trafikale besparelser i hhv. FL 2003 og FL 2004

År / Mio. kr.	2003	2004	2005	2006	2007
2003 – bevilling	259	259	259	259	259
Budgetregulering FL 2003		- 5	- 15	- 25	- 25
Budgetregulering FL 2004			- 25	-40	-70
Bevilling efter udmøntning	**259**	**254**	**219**	**194**	**164**

Besparelserne, som de fremgår af henholdsvis Finanslov 2003 og Finanslov 2004, kræver at der foretages betydelige ændringer i den nuværende indretning af infrastrukturen. I 2007 skal bevillingen til trafikområdet være nedbragt med 95 mio. kr. i forhold til 2003-niveauet.

Litteraturfortegnelse

I forbindelse med de trafikpolitiske overvejelser skal blandt andet henvises til nedenstående materiale.

- *”Landsstyrets Politisk-Økonomiske Beretning*”, 2004
- *”De fremtidige rammebetingelser for beflyvning af Grønland”*, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur og Trafikministeriet, juni 2004
- *Udenrigspolitisk Redegørelse 2004”* ved Landsstyremedlem for Finanser og Udenrigsanliggender, forår 2004.
- *”Den økonomiske udvikling i Grønland”*, Rådgivende Udvalg vedrørende Grønlands økonomi, april 2004
- *”Finanslov 2003 og 2004”*, Grønlands Hjemmestyre
- *”Redegørelse om Handlingsplan for landsplanlægningen”* ved Landsstyremedlem for Infrastruktur, Miljø og Boliger, september 2003
- *”Slutdokument – Trafikseminar 20003”*, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, august 2003
- *”Betænkning afgivet af Selvstyrekommissionen”*, Marts 2003
- *”Uden erhvervsudvikling – ingen velfærdsudvikling”*, Fællesudvalget for Erhvervsudvikling i Grønland, oktober 2003
- *”Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger”*, Grønlands Hjemmestyre, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Havnegruppen, november 2003
- *”Rapport Ilulissat Lufthavn”* arbejdsgruppe mellem Ilulissat Kommune og Direktoratet for Infrastruktur og Boliger, juli 2003.
- *”Redegørelse om forlængelse af banen på Nuuk Lufthavn til 1199 og 1799 meter”*, ScanAvia A/S for Nuuk Kommune, juli 2003
- *”Summary: Nunavut Air Services – System Implementation Options -”*, Government of Nunavut, Department of Community Government and Transportation, maj 2003.
- *”Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq – konsekvensanalyse af fordele og ulemper”*, Sisimiut Kommune, marts 2003.
- *Udbygningsplan for Grønlands Havne – Baggrund, strategi og sektorplan*, udarbejdet af NIRAS Greenland A/S for Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, April 2002

- *”Tillægsanalyse vedrørende en eventuel forlængelse af landingsbanen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafikken i Grønland"*, Buch & Partners Aps, februar 2002.

- *”Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende lufthavne i typografisk vanskelige områder”*, Statens Luftfartsvæsen og Mittarfeqafiit, november 2001.

- *”Redegørelse om Grønlands fremtidige flytrafikstruktur”*, Grønlands Hjemmestyre, oktober 2001.

- *”En regional- ,samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland"*, Buch & Partners Aps, september 2001. (ELEKTRONISK)

- *”En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulisat og Aasiaat"*, Buch & Partners Aps, august 2001.

- *”En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit"*, Buch & Partners Aps, august 2001.

- *”En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landingsbanen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for atlanttrafikken i Grønland"*, Buch & Partners Aps, august 2001.

- *”Tillægsanalyse til en trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland"*, Buch & Partners Aps, august 2001.

- *”En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland"*, Buch & Partners Aps, juni 2001.

- *”En vision for fremtiden – Strukturpolitisk Handlingsplan”*, Landsstyret, september 2000

- *”Vejforbindelse i Sydgrønland – Narsarsuaq, Narsaq og Qaqortoq”,* Arbejdsnotat fra Mittarfeqarfiit, oktober 2000.

- *”Luftfartslovgivning i relation til Grønland”*, Trafikministeriet og Grønlands Landsstyre, 1999

- *”Redegørelse om trafikstruktur”*, Landsstyreområdet for Turisme, Trafik, Handel og Kommunikation, 1998

- *”Atlantlufthavn i Nuuk – Redegørelse om økonomiske og strukturmæssige aspekter ved etablering af atlantlufthavn i Nuuk”*, Landsstyreområdet for Erhverv, Trafik og Forsyning, 1996.

- *”Redegørelse om Nuuk Atlantlufthavn”*, Landsstyreområdet for Erhverv, Trafik og Forsyning, 1996.

- *”En undersøgelse af trafikstrukturen for lufttrafik imellem Grønland og Danmark og sammenhængen med den interne trafik i Grønland”*, Trafikministeriet, Grønlands Hjemmestyre, HOFF & Overgaard A/S og Carl Bro Gruppen, november 1993.

- *”Samordning af det grønlandske passagertrafiksystem – Del 1: Resumé, konklusioner, indstillinger”*, A. T. Kearney A/S, september 1992.

- *”Samordning af det grønlandske passagertrafiksystem – Del 2: Analyser af trafik- og organisationsmodeller”*, A. T. Kearney A/S, september 1992.

- *”Samordning af det grønlandske passagertrafiksystem - præsentation”*, A. T. Kearney A/S, september 1992.

- *”Rapport vedrørende Grønlands beflyvning og passagerbesejling – udarbejdet til brug for: Betænkning om Grønlands fremtidige trafikstruktur”*, Erhvervsdirektoratet og N&R Consult A/S, oktober 1991.

- *”Ideoplæg om grusbaneflyvepladser”*, Grønland”, ACTON, maj 1991.

- *”Betænkning II vedrørende den interne trafik i Grønland”*, Betænkning nr. 999, Ministeriet for Grønland, maj 1981.

- *”Betænkning vedrørende den interne trafik i Grønland”*, Betænkning nr. 807, Ministeriet for Grønland, juni 1975

BILAG 1 TABELLER - TRAFIKKENS HISTORISKE BAGGRUND

Tabel A. De offentlige betalinger til det tostrengede system. Landstingsfinanslov 2004. 1.000 kr.

Mittarfeqarfiit	*20.850*
Servicekontrakter helikopter- og flyruter	*106.400*
I alt flysystem	127.250
Skibspassagersystem	*65.600*
Intern godstrafik med skib	*53.200*
I alt skibssystem	118.800
I alt passager- og godstrafik	**246.050**

Kilde: Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

Tabel B. Landskassens betalinger til flytrafikken i 2003.

Servicekontrakter	**Omkostning i alt kr.**	**Netto-omsætning kr.**	**Landskassens betaling kr.**	**Dækkes af Landskassen**	**Dækkes af passagerer og kunder**
Helikopterbeflyvning i Qaanaaq	12.338.853	1.303.771	11.035.082	89,4%	10,6%
Distriktsbeflyvning Upernavik	8.050.494	2.195.640	5.854.854	72,7%	27,3%
Distriktsbeflyvning Uummannaq	7.711.330	3.507.397	4.203.933	54,5%	45,5%
Ilulissat - Upernavik - Qaanaaq v.v.	26.600.799	17.357.969	9.242.830	34,7%	65,3%
Helikopterbeflyvning i Diskoregionen	30.159.414	10.353.291	19.806.123	65,7%	34,3%
Distriktsbeflyvning i Sydgrønland	1.835.275	35.698	1.799.577	98,1%	1,9%
Rutebeflyvning i Sydgrønland	41.280.564	16.644.678	24.635.886	59,7%	40,3%
Distriktsbeflyvning Ittoqqortoormiit	11.518.090	2.271.095	9.246.995	80,3%	19,7%
Distriktsbeflyvning Ammassalik	21.262.832	10.508.815	10.754.017	50,6%	49,4%
Reykjavik - Nerlerit Inaat - Kulusuk v.v.	15.111.304	7.819.144	7.292.160	48,3%	51,7%
I alt	**175.868.955**	**71.997.498**	**103.871.457**	**59,1%**	**40,9%**
Air Greenland 2003	97.817.315	41.045.153	56.772.162	58,0%	42,0%
Air Alpha Greenland 2003	62.940.336	23.133.201	39.807.135	63,2%	36,8%
Air Iceland 2003	15.111.304	7.819.144	7.292.160	48,3%	51,7%
I alt	**175.868.955**	**71.997.498**	**103.871.457**	**59,1%**	**40,9%**

Kilde: Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

Tabel C. Passagerer, post og fragt i flytrafikken samt tilskud opgjort pr. passager. 2003.

Servicekontrakter	**Passa-gerer antal**	**Post kg**	**Fragt kg**	**Gns. billetpris kr.**	**Tilskud pr. billet kr.**	**Kostægte billetpris kr.**	**Tilskud pr. passager %**
Distriktsbeflyvning i Qaanaaq	1.384	21.206	46.159	759	5.234	5.993	87,3%
Distriktsbeflyvning i Upernavik	4.486	28.239	43.263	482	1.114	1.596	69,8%
Distriktsbeflyvning i Uummannaq	7.201	53.298	160.109	498	443	941	47,1%
Ilulissat - Upernavik - Qaanaaq v.v.	6.916	91.612	169.994	2.094	950	3.044	31,2%
Helikopterbeflyvning i Diskoregionen	7.765	59.164	69.957	745	2.164	2.909	74,4%
Distriktsbeflyvning i Sydgrønland	78	230	152	539	21.917	22.456	97,6%
Rutebeflyvning i Sydgrønland	24.725	169.066	251.677	524	842	1.366	61,6%
Distriktsbeflyvning i Ittoqqortoormiit	1.174	11.245	19.978	547	6.125	6.672	91,8%
Distriktsbeflyvning i Ammassalik	11.156	76.135	154.142	547	789	1.336	59,1%
Reykjavik - Nerlerit Inaat - Kulusuk v.v.	3.511	42.507	57.591	1.795	1.590	3.385	47,0%
I alt	**68.396**	**552.702**	**973.022**	**1.212**	**777**	**1.989**	**61,0%**
Air Greenland 2003	44.790	363.651	671.354	994	765	1.760	56,5%
Air Alpha Greenland 2003	20.095	146.544	244.077	1.632	624	2.255	72,4%
Air Iceland 2003	3.511	42.507	57.591	1.590	1.795	3.385	47,0%
I alt	**68.396**	**552.702**	**973.022**	**1.212**	**777**	**1.989**	**61,0%**

Kilde: Direktoratet for Boliger og Infrastruktur.

Bilag 2A Udvidelse af Nuuk lufthavn til 1199 meter - konsekvensbeskrivelse

Landingsbanen forlænges til 1199 meter fra den nuværende længde på 950 meter. Den nuværende bane er anlagt efter Short Take-Off and Landing (STOL) bane konceptet. Banebredden forbliver 30 meter. Sikkerhedszonen bliver 75 meter til hver side af banens centerlinie og 60 meter ved hver baneende. Banen anlægges efter en særlig standard for flyvepladser i topografisk vanskelige områder (fjeldområder).

I det følgende bliver der set på perspektivet for henholdsvis kunderne, Hjemmestyret, kommunen og operatørerne ved en gennemførelse af projektet.

Perspektiv for kunderne

Med en udvidelse af landingsbanen i Nuuk til 1199 meter er grundlaget lagt for en modernisering af den interne grønlandske beflyvning. Det betyder blandt andet, at atlantpassagerer, som har Nuuk som slutdestination, vil kunne flyves i større og mere driftsøkonomiske maskiner.

Ved en udvidelse vil det være muligt at beflyve destinationer i Island og Canada direkte fra Nuuk. Det vil kunne spare passagerne for først at skulle benytte indenrigsbeflyvningen for at kunne komme videre til Island/Canada.

Et andet perspektiv med den udvidede landingsbane kunne være at muliggøre en direkte forbindelse mellem Nuuk og Island. Den nye struktur vil give nye muligheder for en yderligere udvikling af trafikken - og dermed også erhvervs- og turismeudviklingen.

Det kunne eksempelvis være, at man i den nære fremtid vil kunne opleve sommerforbindelser mellem Island og de steder i Grønland, hvor der etableres 1199 meter landingsbaner. Det kunne også tænkes, at passagerer fra Danmark kunne flyve over Island og direkte til Nuuk, som supplement til forbindelsen via Kangerlussuaq. Således vil grundlaget også være etableret for en alternativ afvikling af den traditionelle Atlantbeflyvning mellem Grønland og Danmark. Endelig vil det også være muligt at modtage fly direkte fra Canada.

Konkret regnes der i de samfundsøkonomiske beregninger med, at der bliver indsat nye og billigere fly mellem Nuuk og Kangerlussuaq og mellem Nuuk og Narsarsuaq. Ud fra on/off-statistikken for 2002 er det vurderet, at 47.830 passagerer (indgår i den samfundsøkonomiske beregning) har fløjet mellem Nuuk og Kangerlussuaq, samt at 8.222 passagerer (indgår i den samfundsøkonomiske beregning) har fløjet mellem Nuuk og Narsarsuaq.

Det vurderes som rimeligt at antage, at passagererne på de to forbindelser sparer henholdsvis 100 og 150 kr. pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning), når der vil kunne flyves med nye og større fly. Samtidig vurderes det som sandsynligt, at flybilletpriserne vil stige på

forbindelsen, såfremt der fortsat skal flyves med Dash 7. Air Greenland A/S har som bekendt ikke lagt skjul på, at der ved en fortsat anvendelse af Dash 7 flyene kan ses frem til et fortsat stigende pres på priserne på flybilletter. Dette skyldes de meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger. Der er forudsat en fordyrelse i billetprisen på de to forbindelser på henholdsvis 50 kr. og 75 kr. pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning) ved fortsat anvendelse af Dash 7.

Som det fremgår har man i beregningerne valgt at lade besparelsen udmønte sig i billetprisen. Man kunne naturligvis lige så vel forestille sig, at denne besparelse i stedet inddrages, f.eks. i form af højere passager- eller startbetalinger i de ombyggede lufthavne, for derved at kunne nedsætte tilskuddet til Mittarfeqarfiit. Det skal endvidere bemærkes, at der ved en nedsættelse af billetpriserne ikke forudsættes flere passagerer på forbindelserne. Langt størstedelen af passagererne får i dag dækket deres billetudgifter af arbejdsgiveren, og da billetpriserne stadig for mange vil ligge på et højt niveau, kan der kun forventes minimale ændringer i passagermængderne. Det forventes således ikke, at en sådan udvidelse vil betyde noget nævneværdigt i forhold til passagerer, som selv betaler billetudgiften.

Perspektiv for Hjemmestyret

For Landsstyret er det helt afgørende, at man med en udvidelse af landingsbanen i Nuuk er med til at skabe rammerne for en rentabel og effektiv beflyvning af byen. En eventuel udvidelse af Nuuk lufthavn til 1199 meter skal ses i lyset af, at den grønlandske flyflåde i den nærmeste årrække bør udskiftes med moderne og mere økonomiske flytyper. Det er imidlertid ikke muligt at udskifte de nuværende Dash-7 fly med mere moderne flytyper, som kan beflyve Grønlands mange 799 meter landingsbaner. Moderne fly med en tilsvarende passagerkapacitet som Dash 7 vil kræve en landingsbane på 1199 meter. Air Greenland har oplyst, at de på det redaktionelle tidspunkt er ved at undersøge mulighederne, med baggrund i erfaringer fra Norge, for at beflyve 1000 meter baner med Dash-8 fly.

For at kunne modernisere den interne grønlandske flyflåde, vil det derfor være påkrævet, at centrale lufthavne udbygges til 1199 meter. Dette sker under henvisning til, at det ikke vil være muligt at opnå en tilstrækkelig udnyttelse af nyt flådemateriel med alene en enkelt udvidelse. Således vil udvidelsen i Nuuk bidrage til grundlaget for udvikling af en tidssvarende inden- og udenrigsbeflyvning.

Udvidelsen af Nuuk lufthavn til 1199 meter forventes at ville koste ca. 85,8 mio. kr. (C-overslag - indgår i den samfundsøkonomiske beregning)[1].

Mittarfeqarfiit har taget udgangspunkt i, at Nuuk efter en forlængelse skal beflyves med Dash-7/ATR-72, men at der ellers ikke forventes ændringer i arten af den kommende beflyvning. Det vil

[1] I beregningerne gennemført i 2003 er benyttet passagerstatistik fra 2002 samt C-overslag på anlægsomkostningerne.

sige at der fortsat vil være tale om regelmæssig ruteflyvning. Da ATR-72 kræver samme brand- og redningsberedskab som Dash 7, forventer Mittarfeqarfiit ikke, at et skift til ATR-72 vil give nogen ændringer i lufthavnenes driftsøkonomi. Mittarfeqarfiit forventer, at beflyvningsmønsteret med ATR-72 i hovedtræk vil være det samme som kendes fra Dash-7 beflyvningen.

De øgede driftsomkostninger til vedligehold af den lidt længere bane, vil være marginal i forhold til situationen i dag. Omkostningen er i de samfundsøkonomiske beregninger fastsat til 25.000 kr. årligt (indgår i den samfundsøkonomiske beregning).

Perspektiv for kommunen

Nuuk er som enhver anden by afhængig af, at man hurtigt og billigt kan komme til og fra byen. Med en forlængelse af lufthavnen i Nuuk er der skabt et bedre grundlag for, at den interne rutebeflyvning kan udvikle sig i en positiv retning med hensyn til pris og service.

Nuuk adskiller sig dog fra Ilulissat ved at have et langt større passagergrundlag. Op imod 40% af Atlantpassagererne skal til og fra Nuuk foruden, at en afgørende del af indenrigsbeflyvningen går til og fra Nuuk. For Nuuk har det således helt afgørende betydning, at der skabes rammer for en effektiv indenrigs- og udenrigstrafik. Desuden betyder den forlængede bane, at der er skabt grundlag for, at Nuuk lettere kan skabe relationer til Island og Canada på grund af mulighed for direkte beflyvning. Air Greenland undersøger pt. mulighederne for etablering af rutebeflyvning mellem Grønland og Canada.

Nuuk Kommune mener, at en udvidelse af landingsbanen til blot 1199 meter ikke vil medføre nogle væsentlige ændringer af de eksisterende forhold. Det er derimod Nuuk kommunes opfattelse, at en udvidelse af landingsbanen i Nuuk til 1799 meter vil sikre en væsentlig serviceforbedring i form af lavere omkostninger for en stor del af passagererne, både på grund af den direkte beflyvning til København, men også fordi der med tiden kan forventes konkurrence på ruten. Dertil kommer, ifølge Nuuk Kommune, bedre forhold for udviklingen af erhvervslivet og turismen på grund af de lavere omkostninger og den direkte forbindelse til oversøiske destinationer som København, Island og Canada.

Nuuk Kommune har udarbejdet en redegørelse, der sammenligner en udvidelse af lufthavnen til henholdsvis 1199 meter og 1799 meter.

Perspektiv for operatørerne

For Air Greenland A/S, som forestår indenrigsbeflyvningen, har det længe været et ønske at få udvidet landingsbanen i Nuuk. Den primære begrundelse er, at det ellers ikke er muligt at udfase de nuværende Dash 7, som udgør kernen i selskabets indenrigsbeflyvning. Ønsket om en udfasning er begrundet i, at udgifterne til vedligehold er stigende på grund af flyenes alder. Desuden er flyene dyre i drift i forhold til mere moderne flytyper.

Når landingsbanerne i Nuuk bliver forlænget til 1199 meter, forventer Air Grenland A/S at indsætte større fly, f.eks. ATR-72, som har en væsentlig bedre driftsøkonomi end de nuværende Dash-7. Air Greenland A/S har i denne forbindelse fået foretaget en række beregninger af ATR-fabrikken i Toulouse i Frankrig. Disse viser bl.a., at under en alt andet lige betragtning vil de samlede omkostninger pr. sæde i en ATR-72 være ca. 30% lavere end i en Dash-7. Det skal præciseres, at det at omkostningen pr. sæde falder med 30% på ingen måde er ensbetydende med, at billetprisen falder med 30%, da der findes en lang række af andre omkostninger ved at flyve, eksempelvis finansieringsomkostninger.

Air Greenland A/S gør dog opmærksom på, at der er en lang række andre forhold, der påvirker økonomien og som dermed gør sig økonomisk gældende ved indsættelse af en ny flytype som ATR-72. En ATR-72 er blandt andet mere følsom for vind og vejr end Dash-7, hvilket igen har betydning for antal forsinkelser, der må forventes at stige og dermed medføre øgede omkostninger ved dårligt vejr. Samtidig skal der også tillægges en del ekstra omkostninger ved implementeringen af en ny flymodel, herunder omskoling af personale i teknisk afdeling, flyveafdelingen, stationstjenesten m.v. Med til billedet hører også, at der skal tages højde for den forventelige større afskrivning ved en ATR 72 i forhold til Dash 7. En vigtig post er også, at flyet skal forrentes. Selskabet har derfor ikke været i stand til sætte eksakte tal på, hvor stor en besparelse kunderne vil opleve ved en betjening af en større flytype, før flyet er testet tilstrækkeligt grundigt i Grønland.

Prisen mellem Nuuk og Kangerlussuaq er i øjeblikket 2.120 kr. for en grøn enkeltbillet. Denne billetpris vil kunne blive mindre, såfremt Air Greenland A/S vil være i stand til at beflyve strækningen med en større og mere driftsøkonomisk flytype. Air Greenland A/S kan imidlertid ikke binde selskabet mange år frem på en specifik prisnedsættelse, før alle ukendte faktorer er gjort kendte. Det vurderes dog, at der som minimum vil kunne opnås de ovennævnte nedsættelser på 100 og 150 kr. for flyvninger mellem Nuuk og henholdsvis Kangerlussuaq og Narsarsuaq, når der tages hensyn til alle ovennævnte forhold. Disse nedsættelser svarer til ca. 5% af billetprisen.

Perspektivet for operatørerne ved en udvidelse skulle således være - uanset om det er Air Greenland A/S eller en anden operatør, som beflyver Nuuk - at lavere driftsomkostninger på sigt vil gøre det billigere at foretage beflyvninger og dermed i højere grad muliggøre profileringen af operatørernes produkter.

En udvidelse af Nuuk vil desuden kunne åbne mulighed for et større marked i form af direkte beflyvninger til Island og Canada, samt mulighed for at passagerer fra Danmark kan flyve til Nuuk via Island. Det er naturligvis ikke blot Air Greenland A/S der vil kunne få denne mulighed. Afhængig af, hvad myndighederne i Grønland, Danmark og henholdsvis Canada og Island kan blive enige om, vil der også kunne gives andre luftfartsselskaber rutetilladelser.

Konklusion
Den samfundsøkonomiske projektvurdering ved en udbygning af lufthavnen i Nuuk med en 1199 meter landingsbane er genstand for 2 alternativberegninger.

Basealternativet
Fortsættelse af den nuværende lufttrafikstruktur i form af, at Air Greenland A/S bibeholder selskabets Dash 7 flåde, med deraf følgende stigende billetpriser på grund af meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger.

1199-alternativet
Udvidelse af landingsbanen i Nuuk til 1199 meter, som vil muliggøre en beflyvning med større og mere driftsøkonomiske fly. Der vil først og fremmest blive tale om forbindelsen til Kangerlussuaq, men direkte flyvning til eksempelvis Island og Canada vil også være en mulighed.

Hovedresultatet af den samfundsøkonomiske projektvurdering fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3. Hovedresultat: Udvidelse af Nuuk med en 1199 meter landingsbane.

	Nutidsværdi mio. kr.	Intern rente %
Driftsøkonomisk	49	15
Samfundsøkonomisk	54	16

Kilde: Bilag 2C.

Anlæg af en 1199 meter landingsbane i Nuuk vil give et driftsøkonomisk afkast afspejlet i en nutidsværdi på 49 mio. kr. og en intern rente på 15%. Det samfundsøkonomiske afkast bliver med en intern rente på 16% og en nutidsværdi på 54 mio. kr. Forskellen på beregningen af ”det driftsøkonomisk afkast” og ”det samfundsøkonomiske afkast” er, at de økonomiske virkninger af beskæftigelse ved investeringen er medregnet i ”det samfundsøkonomiske afkast”. Dette kaldes ”nettobeskæftigelseseffekten” og er beregnet i bilag 2C, side 5.

Nutidsværdi er summen af alle de fremtidige omkostninger og indtægter ved investeringen, når der tages højde for fremtidig rente og inflation. Hvis nutidsværdien er positiv kan investeringen betale sig økonomisk. Jo større nutidsværdien er i forhold til den samlede investering, jo bedre kan investeringen betale sig. Den interne rente beskriver investeringens lønsomhed. Jo højere den interne rente er, jo mere lønsom er investeringen.

Resultatet viser, at der udfra et samfundsøkonomisk perspektiv kan arbejdes videre med projektet. Der er dog knyttet væsentlige usikkerhedsmomenter til beregningerne, hvoraf den største vedrører en ikke tilstrækkelig viden om

- den økonomiske effekt for Air Greenland A/S ved en 1199 meter bane i Nuuk og dermed de fremtidige billetpriser for passagererne i tilknytning til banen samt priser for transport af fragt og post.

Det er som nævnt forudsat, at billetprisen Nuuk – Kangerlussuaq falder med 100 kr., mens billetprisen Nuuk – Narsarsuaq falder med 150 kr. Hvis man ikke tror på, at billetpriserne falder med disse beløb får man et dårligere resultat af investeringen. Hvis man eksempelvis tror på, at billetpriserne falder med henholdsvis 50 og 75 kr., vil investeringen give et driftsøkonomisk afkast afspejlet i en nutidsværdi på 6 mio. kr. og en intern rente på 7%, mens det samfundsøkonomiske afkast bliver med en intern rente på 8% og en nutidsværdi på 11 mio. kr. Investeringen er altså i dette tilfælde også rentabel. Tror man ikke at billetpriserne ændrer sig bliver investeringen ikke rentabel. I dette tilfælde bliver det driftsøkonomiske afkast på –4% med en nutidsværdi på –37 mio. kr., mens nutidsværdien af det samfundsøkonomiske afkast bliver på –32 mio. kr., svarende til en intern rente på –3%.

Historisk set er billetpriser faldet, når nye landingsbaner er blevet taget i brug, særligt ved ibrugtagningen af Mittarfik Sisimiut og Mittarfik Aasiaat i 1998. Derudover har landingsbanebyggerierne også medført lavere tilskud til Air Greenland A/S, hvilket er en gevinst for samfundet, da disse midler kunne benyttes til noget andet.

Figur A. Udvidelse af Nuuk Lufthavn til 1199 m.

Udvidelse af Nuuk luft-havnen til 1199 meter.

Perspektiv for Hjemmestyret

Mål
- Skabe rammerne for effektiv og rentabel indenrigsbeflyvning.
- Forøge antal af direkte udenrigsbeflyvninger.

Målepunkter
- Modernisering af den grønlandske flyflåde.
- Direkte beflyvning af Island og Canada.
- Faktiske billetpriser: Henholdsvis 100 og 150 kr. lavere på strækningerne Nuuk-Kangerlussuaq og Nuuk-Narsarsuaq.

Succeskriterier
- Lavere billetpriser for ca. 56.000 passagerer (forudsat besparelse på 6,0 mio. kr. årligt).
- Antal beflyvninger til Island og Canada.

Anlægsomkostninger
- 85,8 mio. kr. (C-overslag)

Perspektiv for kunderne

Mål
- Flere flyforbindelser.
- Lavere priser.

Målepunkter
- Antal direkte forbindelser til Nuuk.
- Faktiske billetpriser (forudsat henholdsvis 100 og 150 kr. lavere på strækningerne Nuuk-Kangerlussuaq og Nuuk-Narsarsuaq).

Succeskriterier
- Oplevet forbedret serviceniveau.

Perspektiv for kommunen

Mål
- Flere trafikforbindelser.
- Lavere rejseudgifter.
- Flere beskæftigede.

Målepunkter
- Antal beskæftigede, turister, destinationer og frekvenser.

Succeskriterier
- Mindre arbejdsløshed.
- Større lokalindkomst.
- Nye virksomheder.

Perspektiv for operatører

Mål
- Modernisering af flyflåde og en deraf følgende større indtjening.
- Sammenhæng med øvrige trafiksystem og flyflåde.

Målepunkter
- Driftsomkostninger.

Succeskriterier
- Indtjening.
- Antal rejsende.
- Ny flyflåde.

Bilag 2B Udvidelse af Ilulissat lufthavn til 1199 meter - konsekvensbeskrivelse

Landingsbanen forlænges til 1199 meter fra den nuværende længde på 845 m. Den nuværende bane er anlagt efter STOL-bane konceptet. Banebredden forbliver 30 m. Sikkerhedszonen bliver 40 m til hver side af banens centerlinie og 60 m ved hver baneende. Banen anlægges, ligesom det var tilfældet for Nuuk, efter en særlig standard for flyvepladser i topografisk vanskelige områder (fjeldområder).

I det følgende bliver der set på perspektivet for henholdsvis kunderne, Hjemmestyret, kommunen og operatørerne ved en gennemførelse af projektet.

Perspektiv for kunderne
For kunderne synes perspektivet ved en udvidelse af Ilulissat lufthavn at lægge sig op af det, som er skitseret under bilag 2A: Udvidelse af Nuuk lufthavn til 1199 meter - konsekvensbeskrivelse.

Konkret regnes der i de samfundsøkonomiske analyser med, at der bliver indsat nye og større fly mellem Ilulissat og Kangerlussuaq. Ud fra on/off-statistikken for 2002 er det vurderet, at 26.594 passagerer (indgår i den samfundsøkonomiske beregning) årligt flyver mellem Ilulissat og Kangerlussuaq (se bilag 2D).

Det vurderes som rimeligt at antage, at passagererne sparer 100 kr. pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning), når der vil kunne flyves med nye og større fly. Samtidig vurderes det som sandsynligt, at flybilletpriserne vil stige på de to forbindelser, såfremt der fortsat skal flyves med Dash 7. Air Greenland A/S har som bekendt ikke lagt skjul på, at der ved en fortsat anvendelse af Dash 7 flyene kan ses frem til et fortsat stigende pres på priserne på flybilletter. Dette skyldes som også tidligere nævnt de meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger. Der er forudsat en fordyrelse i billetprisen på 50 kr. pr. enkeltbillet (indgår i den samfundsøkonomiske beregning).

Som det fremgår har man også i beregningerne for Ilulissat valgt at lade besparelsen udmønte sig i billetprisen. Som det også var tilfældet for Nuuk kunne man naturligvis lige så vel forestille sig, at denne besparelse i stedet inddrages, f.eks. i form af højere passager- eller startbetalinger i de ombyggede lufthavne, for derved at kunne nedsætte tilskuddet til Mittarfeqarfiit. Ligesom for Nuuk, skal det bemærkes, at der ved en nedsættelse af billetpriserne ikke forudsættes flere passagerer på forbindelsen. Langt størstedelen af passagererne får i dag dækket deres billetudgifter af arbejdsgiveren, og da billetpriserne stadig for mange vil ligge på et højt niveau, kan der kun forventes minimale ændringer i passagermængderne.

Perspektiv for Hjemmestyret

For Hjemmestyrets vedkommende er perspektivet sammenfaldende med det, som er skitseret i Udvidelse af Nuuk lufthavn til 1199 meter. Perspektivet adskiller sig ved, at udvidelsen af Ilulissat lufthavn til 1199 meter forventes at ville koste ca. 54,1 mio. kr. (C-overslag - indgår i den samfundsøkonomiske beregning), mens omkostningerne ved udvidelsen i Nuuk er vurderet til ca. 85.8 mio. kr.

De øgede driftsomkostninger til vedligehold af den lidt længere bane, vil være marginale i forhold til situationen i dag. Omkostningen er i de samfundsøkonomiske beregninger fastsat til 25.000 kr. årligt (indgår i den samfundsøkonomiske beregning).

Perspektiv for kommunen

For Ilulissat har det afgørende betydning, at rammerne for en effektiv indenrigsbeflyvning etableres. Ilulissat er som Grønlands førende turistdestination afhængig af, at man hurtigt og billigt kan komme til og fra byen. Med en forlængelse af lufthavnen i Ilulissat er der skabt grundlag for, at Ilulissat lettere kan skabe relationer til Island og Canada på grund af mulighed for direkte beflyvning.

På det konkrete plan har Kommunalbestyrelsen og Erhvervsrådet i Ilulissat bl.a. fremsat ønske om en forlængelse af landingsbanen under henvisning til, at den udgør en flaskehals i udviklingen af turisterhvervet. Selv om kapaciteten i lufthavnen i Ilulissat ikke er fuldt udnyttet, hvad angår evnen til at modtage Dash 7, så er selve mønsteret i beflyvningen et problem for erhvervets fortsatte udvikling. I dag kommer alle turister ind via Kangerlussuaq, hvor den eneste direkte internationale rute går til og fra København.

Hovedparten af turisterne kommer i dag fra Danmark, men skal stigningstakten i turismen fortsætte, er det nødvendigt fremover at satse på et mere internationalt publikum. Udover at bidrage til en stigning i antallet af turister, vil de udenlandske turister også medføre en forlænget sæson, da ferieperioden i de fleste lande ligger efter juli måned, der i dag er den absolutte højsæson i Ilulissat.

Såfremt landingsbanen i Ilulissat bliver forlænget til at kunne tage fly fra Island og Canada, vil en væsentlig forhindring for den fremtidige udvikling af turisterhvervet være ryddet af vejen. Island har et vidt forgrenet net af flyruter fra Nordamerika og Europa. En forlænget landingsbane ville betyde, at turister fra andre lande end Danmark, vil kunne flyve til Ilulissat via Island, hvilket ville billiggøre rejsen og reducere rejsetiden. Island har i dag ca. 300.000 turister om året og en forlænget landingsbane ville betyde, at disse turister kunne tilbydes en forholdsvis prisbillig kombinationsrejse Island – Grønland. Endvidere vil det også være muligt at flyve turister ind direkte fra Canada, som tilsvarende vil kunne tilbydes en kombinationsrejse.

Perspektiv for operatørerne

Også for operatørerne kan perspektivet ved en udvidelse af Ilulissat lufthavn sammenlignes med perspektivet ved en udvidelsen af Nuuk. Perspektiverne er tæt forbundet, men også realiseringen af

målsætningerne for begge udvidelser, synes at være tæt forbundet. En rentabel drift af eksempelvis ATR 72-fly er betinget af, at en række destinationer kan beflyves med den nye flytype, således at der opnås den bedst mulige udnyttelse af flyene. Det er i den forbindelse ikke afgørende, om det er Air Greenland A/S eller en anden operatør, der flyver.

Konklusion

Den samfundsøkonomiske projektvurdering ved en udbygning af Ilulissat med en 1199 meter landingsbane er genstand for 2 alternativberegninger.

Basealternativet

Fortsættelse af den nuværende lufttrafikstruktur i form af, at Air Greenland A/S bibeholder selskabets Dash 7 fly, med deraf følgende stigende billetpriser på grund af meget kraftige stigninger i reservedelsomkostninger og de generelle vedligeholdelsesomkostninger.

1199-alternativet

Udvidelse af landingsbanen i Mittarfik Ilulissat til 1199 meter, som vil muliggøre en beflyvning med større og mere driftsøkonomiske fly. Der vil først og fremmest blive tale om forbindelsen til Kangerlussuaq, men direkte flyvning til eksempelvis Island og Canada vil også være en mulighed.

Hovedresultatet af den samfundsøkonomiske projektvurdering fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 4. Hovedresultat: Udvidelse af Ilulissat med en 1199 meter landingsbane.

	Nutidsværdi mio. kr.	Intern rente %
Driftsøkonomisk	7	8
Samfundsøkonomisk	10	9

Kilde: Bilag 2C.

Anlæg af en 1199 meter landingsbane i Ilulissat vil give et driftsøkonomisk afkast afspejlet i en nutidsværdi på 7 mio. kr. og en intern rente på 8%. Det samfundsøkonomiske afkast bliver med en intern rente på 9% og en nutidsværdi på 10 mio. kr. Forskellen på beregningen af ”det driftsøkonomisk afkast” og ”det samfundsøkonomiske afkast” er, at de økonomiske virkninger af beskæftigelse ved investeringen er medregnet i ”det samfundsøkonomiske afkast”. Dette kaldes ”nettobeskæftigelseseffekten” og er beregnet i bilag 2C, side 5.

Nutidsværdi er summen af alle de fremtidige omkostninger og indtægter ved investeringen, når der tages højde for fremtidig rente og inflation. Hvis nutidsværdien er positiv kan investeringen betale sig økonomisk. Jo større nutidsværdien er i forhold til den samlede investering, jo bedre kan

investeringen betale sig. Den interne rente beskriver investeringens lønsomhed. Jo højere den interne rente er, jo mere lønsom er investeringen.

Resultatet viser, at der bør arbejdes videre med projektet. Der er dog knyttet væsentlige usikkerhedsmomenter til beregningerne, hvoraf de største vedrører en ikke tilstrækkelig viden om

- den økonomiske effekt for Air Greenland A/S ved en 1199 meter bane i Ilulissat og dermed de fremtidige billetpriser for passagererne i tilknytning til banen samt priser for transport af fragt og post.

Det er som nævnt forudsat, at billetprisen Ilulissat – Kangerlussuaq falder med 100 kr. Hvis man ikke tror på, at billetprisen falder med dette beløb får man et dårligere resultat af investeringen. Hvis man eksempelvis tror på, at billetpriserne falder med 50 kr., vil investeringen give et driftsøkonomisk afkast afspejlet i en nutidsværdi på -12 mio. kr. og en intern rente på 1%, mens det samfundsøkonomiske afkast bliver med en intern rente på 2% og en nutidsværdi på -9 mio. kr. Tror man ikke at billetpriserne ændrer sig bliver investeringen slet ikke rentabel. I dette tilfælde bliver det driftsøkonomiske afkast på –9% med en nutidsværdi på –31 mio. kr., mens nutidsværdien af det samfundsøkonomiske afkast bliver på –28 mio. kr., svarende til en intern rente på –8%.

Som også nævnt i forrige afsnit er billetpriser historisk set faldet, når nye landingsbaner er blevet taget i brug, særligt ved ibrugtagningen af Mittarfik Sisimiut og Mittarfik Aasiaat i 1998. Derudover har landingsbanebyggerierne også medført lavere tilskud til Air Greenland A/S, hvilket er en gevinst for samfundet, da disse midler er blevet frigjort til andre aktiviteter.

I Landstingsfinanslov 2003 under hovedkonto 80.00.80, Dispositionsbeløb til påbegyndelse af projekteringer, er der afsat 1,8 mio. kr. til udarbejdelse af et projektforslag med B-overslag for anlæggelse af en 1199 meter landingsbane i Ilulissat.

Figur B. Udvidelse af Ilulissat Lufthavn til 1199 m.

Perspektiv for Hjemmestyret

Mål
- Skabe rammerne for effektiv og rentabel indenrigsbeflyvning.
- Direkte udenrigsbeflyvninger.

Målepunkter
- Modernisering af den grønlandske flyflåde.
- Direkte beflyvning af Island og Canada.
- Faktiske billetpriser falder for ca. 27.000 rejsende (forudsat besparelse på 2,7 mio. kr. årligt).

Succeskriterier
- Lavere billetpriser.
- Antal beflyvninger til Island og Canada.

Anlægsomkostninger
- 54,1 mio. kr. (C-overslag)

Perspektiv for kunderne

Mål
- Flere flyforbindelser.
- Lavere priser.

Målepunkter
- Antal direkte forbindelser til Ilulissat fra Island og Canada.
- Faktiske billetpriser (forudsat 100 kr. billigere end i dag på strækningen Ilulissat-Kangerlussuaq).

Succeskriterier
- Oplevet forbedret serviceniveau.

Udvidelse af Ilulissat lufthavnen til 1199 meter.

Udvidelsen skal muliggøre modernisering af den grønlandske flyflåde.

Perspektiv for kommunen

Mål
- Flere trafikforbindelser.
- Lavere rejseudgifter.
- Flere beskæftigede.

Målepunkter
- Antal beskæftigede, turister, destinationer og frekvenser.

Succeskriterier
- Mindre arbejdsløshed.
- Større lokalindkomst.
- Nye virksomheder.

Perspektiv for operatører

Mål
- Modernisering af flyflåde.
- Større indtjening.
- Sammenhæng med øvrige trafiksystem og flyflåde.

Målepunkter
- Driftsomkostninger.

Succeskriterier
- Indtjening.
- Antal rejsende.
- Ny flyflåde.

Forudsætninger

Kalkulationsrente*	6%	
Uforudsete udgifter	6%	

Nuuk - Kangerlussuaq v.v.:	47.830	passagerer**
Forudsat besparelse ved overgang til ny flytype:	100	kr./passager
Forudsat fordyrelse ved fortsættelse med Dash 7:	50	kr./passager
Nuuk - Narsarsuaq v.v.:	8.222	passagerer**
Forudsat besparelse ved overgang til ny flytype:	150	kr./passager
Forudsat fordyrelse ved fortsættelse med Dash 7:	75	kr./passager
Ilulissat - Kangerlussuaq v.v.:	26.594	passagerer**
Forudsat besparelse ved overgang til ny flytype:	100	kr./passager
Forudsat fordyrelse ved fortsættelse med Dash 7:	50	kr./passager

Resultater af beregningerne

	Nutidsværdi	Interne rente
Nuuk - udvidelse til 1199 m landingsbane		
Driftsøkonomisk	48.904	15%
Samfundsøkonomisk	53.936	16%
Ilulissat - udvidelse til 1199 m landingsbane		
Driftsøkonomisk	6.601	8%
Samfundsøkonomisk	9.770	9%

* Den riskofrie rente på investeringstidspunktet (2003)
** Jævnfør bilag 2D

Udbygning af landingsbanen i Nuuk til 1199 m

	Nutidsværdi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1199-alternativ											
Grønlands Lufthavnsvæsen/Anlæg											
Anlægsomkostninger	-78.921	-2.120	-46.428	-42.400	0	0	0	0	0	0	0
Grønlands Lufthavnsvæsen											
Drift og vedligeholdelse	-122	0	0	-6	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-25
Terminalværdi	-233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-417
Air Greenland											
Billetbesparelse (Nuuk - Kangerlussuaq v.v.)	23.422	0	0	1.196	4.783	4.783	4.783	4.783	4.783	4.783	4.783
Billetbesparelse (Nuuk - Narsarsuaq v.v.)	6.039	0	0	308	1.233	1.233	1.233	1.233	1.233	1.233	1.233
Terminalværdi	55.991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.272
1199-alternativ i alt	**6.177**	**-2.120**	**-46.428**	**-40.902**	**5.991**	**5.991**	**5.991**	**5.991**	**5.991**	**5.991**	**105.846**
Basealternativ											
Grønlands Lufthavnsvæsen											
Drift og vedligeholdelse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminalværdi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Air Greenland											
Billetfordyrelse (Nuuk - Kangerlussuaq v.v.)	-11.711	0	0	-598	-2.392	-2.392	-2.392	-2.392	-2.392	-2.392	-2.392
Billetfordyrelse (Nuuk - Narsarsuaq v.v.)	-3.020	0	0	-154	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617
Terminalværdi	-27.996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50.136
Basealternativomkostninger i alt	-42.726	0	0	-752	-3.008	-3.008	-3.008	-3.008	-3.008	-3.008	-53.144
Ændringen i omkostningerne	48.904	-2.120	-46.428	-40.150	8.999	8.999	8.999	8.999	8.999	8.999	158.990
Samfundsøkonomisk											
Beskæftigelse	5.033	135	2.961	2.704	0	0	0	0	0	0	0
Samfundsøkonomisk cashflow	53.936	-1.985	-43.467	-37.446	8.999	8.999	8.999	8.999	8.999	8.999	158.990

Udbygning af landingsbanen i Ilulissat til 1199 m

	Nutidsværdi	2003 1	2004 2	2005 3	2006 4	2007 5	2008 6	2009 7	2010 8	2011 9	2012 10
1199-alternativ											
Grønlands Lufthavnsvæsen/Anlæg											
Anlægsomkostninger	-49.704	-2.120	-26.500	-28.726	0	0	0	0	0	0	0
Grønlands Lufthavnsvæsen											
Drift og vedligeholdelse	-122	0	0	-6	-25	-25	-25	-25	-25	-25	-25
Terminalværdi	-233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-417
Air Greenland											
Billetbesparelse (Ilulissat - Kangerlussuaq v.v.)	13.023	0	0	665	2.659	2.659	2.659	2.659	2.659	2.659	2.659
Terminalværdi	24.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44.323
1199-alternativ i alt	-12.286	-2.120	-26.500	-28.067	2.634	2.634	2.634	2.634	2.634	2.634	46.541
Basealternativ											
Grønlands Lufthavnsvæsen											
Drift og vedligeholdelse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminalværdi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Air Greenland											
Billetfordyrelse (Ilulissat - Kangerlussuaq v.v.)	-6.512	0	0	-332	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330
Terminalværdi	-12.375	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-22.162
Basealternativomkostninger i alt	-18.886	0	0	-332	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-1.330	-23.491
Ændringen i omkostningerne	6.601	-2.120	-26.500	-27.735	3.964	3.964	3.964	3.964	3.964	3.964	70.032
Samfundsøkonomisk											
Beskæftigelse	3.170	135	1.690	1.832	0	0	0	0	0	0	0
Samfundsøkonomisk cashflow	9.770	-1.985	-24.810	-25.903	3.964	3.964	3.964	3.964	3.964	3.964	70.032

Nettobeskæftigelseeffekten

Anlægssum	-148.294	
Nettobeskæfige	-40	mandeår/arsværk
Heraf andel faglært	19,30%	
Heraf andel ufaglært	80,20%	
Årsværk	2808	timer
Løn pr time fagllært	100	kr.
Løn pr time ufaglært	80	kr.
Samlet aflønning	-9.456.746	kr.

Total

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
		0	1	2	3	4	5	6
	-148.294	0	-4.240	-72.928	-71.126	0	0	0
antal ansatte	-40	0	-1	-20	-19	0	0	0
aflønning	-9.456.746	0	-270.386	-4.650.637	-4.535.723	0	0	0

Nutidsværdi

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
		0	1	2	3	4	5	6
	-148.294	0	-4.240	-72.928	-71.126	0	0	0
antal ansatte	-40	0	-1	-20	-19	0	0	0
aflønning	-8.202.412	0	-255.081	-4.139.050	-3.808.281	0	0	0

Årsfordelingen på lufthavnsinvesteringer

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Ialt
		0	1	2	3	4	5	6	
Nuuk									
Anlæg			-2.000	-43.800	-40.000	0	0	0	-85.800
			0	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0	0
	6%		-120	-2.628	-2.400	0	0	0	-5.148
Ialt			**-2.120**	**-46.428**	**-42.400**	**0**	**0**	**0**	**-90.948**
Ilulissat									
Anlæg			-2.000	-25.000	-27.100	0	0	0	-54.100
			0	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0	0
	6%		-120	-1.500	-1.626	0	0	0	-3.246
Ialt			**-2.120**	**-26.500**	**-28.726**	**0**	**0**	**0**	**-57.346**
Ialt									
Anlæg			-4.000	-68.800	-67.100	0	0	0	-139.900
	6%		-240	-4.128	-4.026	0	0	0	-8.394
Ialt			**-4.240**	**-72.928**	**-71.126**	**0**	**0**	**0**	**-148.294**

Bilag 2D On/off-statistik fra Air Greenland A/S

For at få en idé af, hvor mange passagerer, som ville blive berørt at de forventelige lavere drifts- og vedligeholdelsesudgifter ved brugen af ATR fly i forhold til Dash 7, tager redegørelsen udgangspunkt i Air Greenland A/S´ on/off-statistik fra 2002. Beregningerne omfatter antallet af enkeltrejser på følgende strækninger:

- Nuuk - Kangerlussuaq.
- Nuuk - Narsarsuaq.
- Kangerlussuaq - Ilulissat.

Valget af disse strækninger er begrundet i, at det på disse strækninger vil være muligt at flyve med eksempelvis ATR-fly. Som udgangspunkt forudsættes det, at den passagertrafik, som går på tværs af landet, vil blive afviklet over disse strækninger. Således er det muligt, at f.eks. passagertrafikken mellem Ilulissat og Nuuk rent faktisk vil blive fløjet direkte mellem destinationerne.

Det skal bemærkes, at strækningen Kangerlussuaq - Narsarsuaq allerede i dag kan beflyves med ATR-fly. Derfor vil antallet af passagerer på denne strækning ikke indgå i beregningerne, selvom de fleste af passagerne på denne strækning skal ses i sammenhæng med strækningen Kangerlussuaq-Ilulissat.

Under hensyn til et ønske om at begrænse antallet af strækninger i de videre beregninger, vil f.eks. passagertrafikken mellem Ilulissat og Nuuk imidlertid skulle ”mellemlande” i Kangerlussuaq. Således kommer antallet af passagerer på ruten Ilulissat - Nuuk til at optræde i passagerstatistikken for strækningerne Ilulissat-Kangerlussuaq og Kangerlussuaq - Nuuk.

Det betyder, at det samlede antal passagerer på de fire strækninger overstiger det faktuelle antal passagerer, idet nogle af passagerne vil skulle tilbagelægge to af strækninger på samme rejse. Der forudsættes på hver af strækningerne en besparelse ved overgangen til en ny flytype, hvorfor det samlet set ikke vil få økonomisk betydning, at nogle af passagerne vil optræde i flere passagerstatistikker. Passagerstatistikkerne er endvidere kun baseret på passagerer, hvor det synes entydigt, at de vil rejse over én eller flere af de skitserede strækninger.

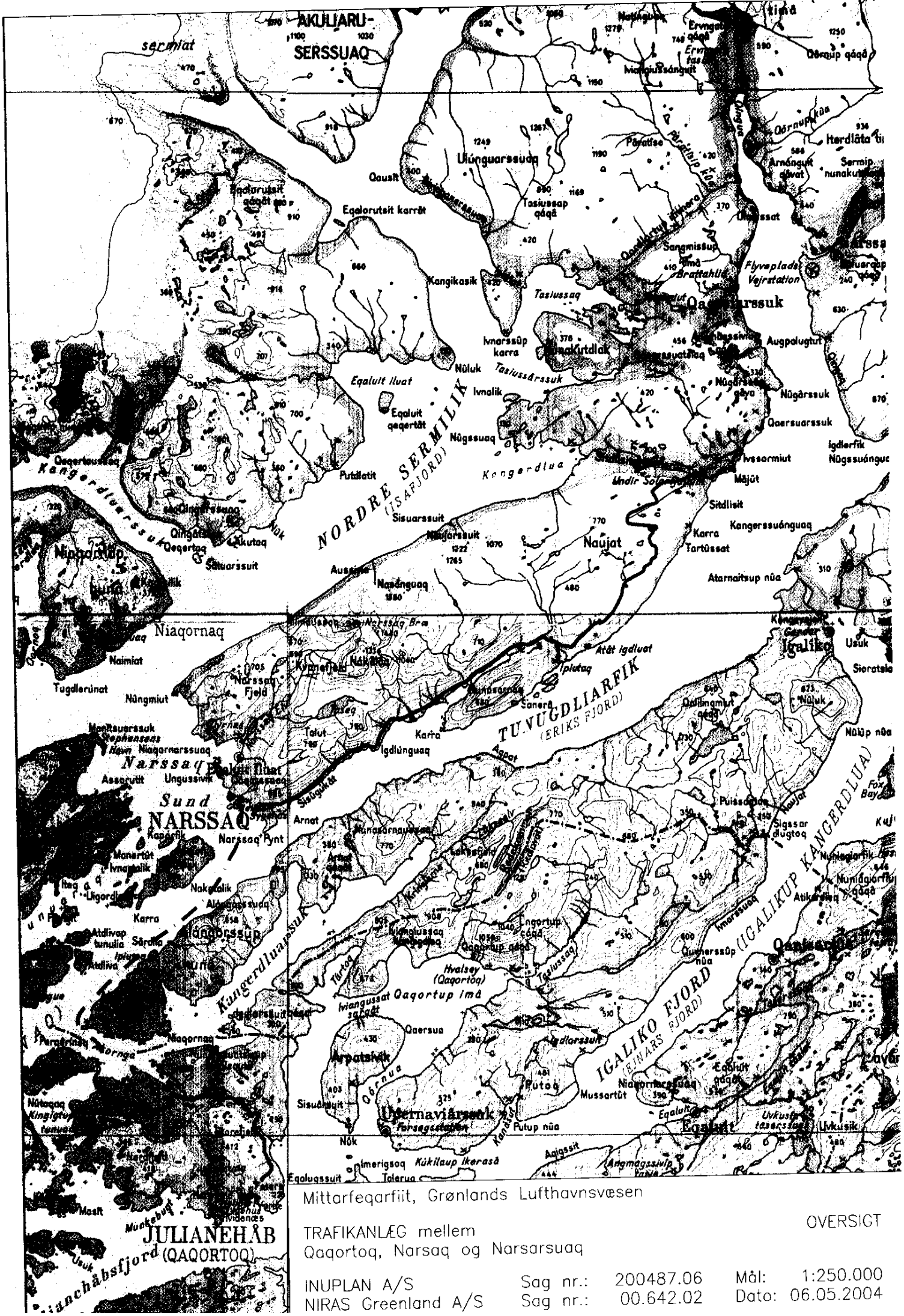
Således optræder passagerne fra blandt andet Aasiaat, Kangaatsiaq, Sisimiut og Maniitsoq ikke i passagerstatistikkerne, selvom der synes at kunne være belæg for, at de kunne rejse over de skitserede strækninger. Endvidere indgår passagerer fra Østkysten ikke i statistikkerne for de enkelte strækninger. Trafikstrukturen i relation til en beflyvning af Østkysten i forbindelse med indsættelsen af eksempelvis et ATR-fly synes uafklaret til, at der vil være grundlag for at medregne passagerne fra Østkysten.

Således er beregningerne baseret på et ”worst case” passagerantal, primært baseret på antallet af passagerer på feederruterne mellem Kangerlussuaq og henholdsvis Nuuk og Ilulissat og de passagerer, hvor der ikke synes at være anden beflyvningsmulighed.

Bilag 2D, side 3
On/off-statistik. Antal passagerer til/fra. 2002

Fra	København	Nuuk	Ilulissat	Qasigiannguit	Aasiaat	Paamiut	Qeqertarsuaq	Kangilinnguit	Sisimiut	Qaqortoq	Nanortalik	Narsaq	Qaarsut	Maniitsoq	Upernavik	Kulusuk	Alluitsup Paa	Qaanaaq	Kangerlussuaq	Pituffik	Narsarsuaq	Uummannaq	Total
I alt	**29.286**	**35.094**	**15.651**	**0**	**6.805**	**752**	**0**	**289**	**10.856**	**5.463**	**1.283**	**2.222**	**1.169**	**3.981**	**2.144**	**1.995**	**539**	**1.174**	**34.593**	**27**	**9.571**	**2.085**	**164.979**
København	220	8.544	2.015		857	170		108	1.737	1.355	338	515	89	831	105	98	56	24	7.478		4.915	151	**29.606**
Nuuk	8.623	480	2.948		1.697	286		21	3.321	1.383	216	409	68	1.400	324	939	67	184	11.793	2	1.697	242	**36.100**
Ilulissat	2.453	2.847	108		1.246	8		1	736	81	26	31	324	196	876	131	5	432	6.139	9	54	584	**16.287**
Qasigiannguit																							**0**
Aasiaat	813	1.645	1.343		62	11		1	675	53	7	18	71	110	81	25	1	22	1.660	6	38	86	**6.728**
Paamiut	178	291	15		2	1		64	18	32	1	25		7			2	4	35		169		**844**
Qeqertarsuaq																							**0**
Kangilinnguit	149	21				32		1	1	13		2		1			7		7		85		**319**
Sisimiut	1.497	3.199	818		692	13		1	106	98	6	47	13	280	58	92	2	30	4.154		54	54	**11.214**
Qaqortoq	1.494	1.327	102		39	21		11	85	35	224	301	2	23	9	29	39	2	57		1.256	9	**5.065**
Nanortalik	379	323	19		2	3			11	398	4	78		1			59		9		330	4	**1.620**
Narsaq	598	504	31		12	23			29	365	73	23		13		1	9	5	37		741		**2.464**
Qaarsut	82	94	301		96				15	1		2	45	2	8	2		2	152		6	575	**1.383**
Maniitsoq	261	1.272	248		114	4			316	23	2	7	1	37	7	23		3	1.518		14	5	**3.855**
Upernavik	94	281	963		84	1		1	63	21		8	3	3	7	2		298	217		5	24	**2.075**
Kulusuk	125	985	109		21	4			70	1				27	1	1			590			5	**1.939**
Alluitsup Paa	53	33	1						1	70	75	21							1		57		**312**
Qaanaaq	28	148	391		30				22	9	1	6	4	10	330	5		1	203		1	6	**1.195**
Kangerlussuaq	7.304	11.145	5.392		1.718	14		2	3.533	58	3	40	115	1.015	283	611	1	162	169	10	73	314	**31.962**
Pituffik															4								**4**
Narsarsuaq	4.751	1.686	60		32	158		77	66	1.444	307	685	5	14	3	29	291	3	70		74		**9.755**
Uummannaq	184	269	787		101	3		1	51	23		4	429	11	48	7		2	304		2	26	**2.252**

Note: Passagerer kan være rejst retur inden for 48 timer, derfor forekommer det, at et antal passagerer er rejst fx Nuuk-Nuuk
Nass.: Ilaasut 48 tiimit qaangiutsiunagit utersimasinnaapput taamaattumik assersuutigalugu inuit ilaasut ataasiakkaat Nuunniit aallarsinapput
Kilde: Air Greenland A/S
Najoqqutaq: Air Greenland A/S



Mittarfeqarfiit, Grønlands Lufthavnsvæsen

OVERSIGT

TRAFIKANLÆG mellem
Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq

INUPLAN A/S	Sag nr.:	200487.06	Mål:	1:250.000
NIRAS Greenland A/S	Sag nr.:	00.642.02	Dato:	06.05.2004