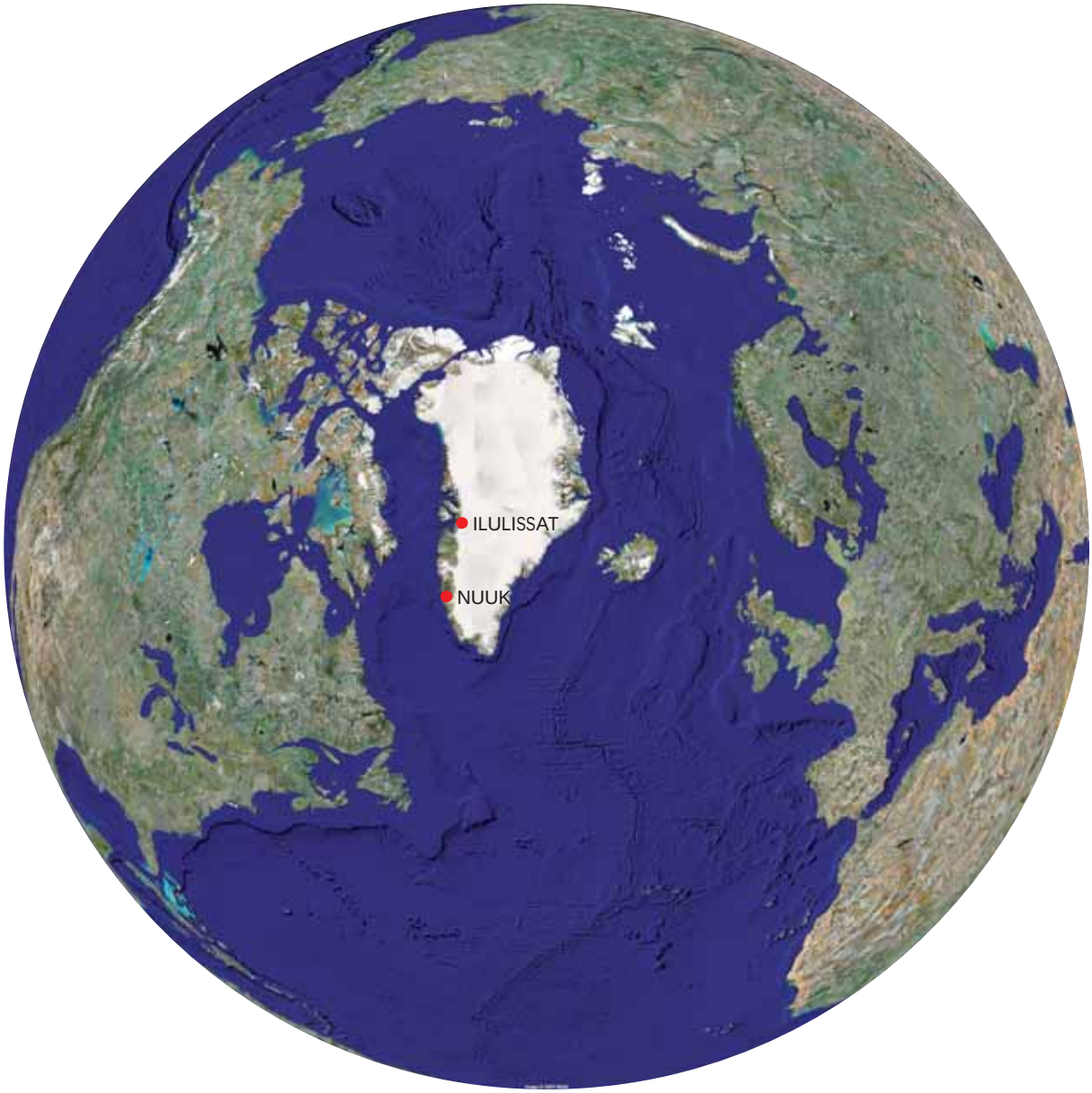
En teknisk, fysisk og økonomisk vurdering af fremtidige lufthavns-løsninger for Nuuk og Ilulissat



Af
"Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn"
nedsat af
Nuup Kommunea, Ilulissat Kommuneat og Grønlands Hjemmestyre.

NUUK · APRIL 2007

Indhold

Forord 3

1. Denne redegørelse 4

2. Arbejdsgruppens konklusion 6

3. Analysemetode 8

4. Flytyper og landingsbaner 9

5. Landingsbanen i Nuuk 12

6. Landingsbanen i Ilulissat 18

7. Positive effekter 22

8. Finansiering 26

9. Bilag 29

Forord

Verden omkring os er inde i en rivende udvikling med øget samhandel og kommunikation på tværs af landegrænser. Globaliseringen er i gang, og giver os nye muligheder, men også nye udfordringer. Adgang til hurtig og billig transport er den vigtigste forudsætning for, at mulighederne kan udnyttes og udfordringerne mødes.

Derfor nedsatte Grønlands Hjemmestyre og Nuuk og Ilulissat kommuner i 2005 en arbejdsgruppe, med det formål at "skabe et grundlag for, at kommunalbestyrelserne i Ilulissat og Nuuk, samt Landsstyret og Landstinget kan træffe beslutning om, hvorvidt og hvordan lufthavne i Nuuk og Ilulissat skal udvides".

Denne gruppe har nu afsluttet sit arbejde, og for første gang er der opnået fælles enighed mellem kommunerne og Landsstyret om, hvordan de forskellige lufthavnsløsninger bør vurderes samfundsøkonomisk. Denne enighed gør det muligt for os politikere, at træffe beslutninger på et fælles grundlag.

Det er vigtigt, at vi hurtigst muligt erkender, at et vigtigt værktøj til at skabe øget vækst i samfundet er sunde investeringer i trafikale anlæg, som kan yde stabile, langsigtede bidrag til økonomien igennem billigere og bedre trafik. Det er vigtigt, at vi benytter denne mulighed for at komme fremad , og får åbnet vort land for de muligheder, som verden omkring os tilbyder.

Tilgang af nye ruter kan give grundlag for ny vækst, som i sidste ende skaber bedre transportmuligheder for vores befolkning. I denne sammenhæng er det vigtigt at gøre sig klart, at øget rejseaktivitet på ruter til og fra Grønland vil få en afsmittende effekt på den interne trafik til gavn for hele landet. En bedre intern trafik giver igen en positiv afsmitning på turismen og det øvrige erhvervsliv, som igen giver flere passagerer og dermed endnu billigere transport også for vores egne borgere.

Vi føler os overbeviste om, at der er meget at hente ved at tænke på fremtiden allerede nu, og er overbevist om, at man bør fokusere på fremtidens mennesker frem for fortidens, når man drøfter placering af vores infrastruktur.

Det er samtidig vores opfattelse, at denne rapport og de tilhørende underrapporter er det hidtil sete mest gennemarbejdede, gennemsigtige og overskuelige materiale omkring lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Det er derfor håbet, at rapportens fakta kan rydde myter og misforståelser af vejen, og gøre det muligt at tiltrække eksterne investorer.

Med disse lufthavne, gør vi globaliseringen til vores medspiller, til gavn for vore børn og børnebørn.

AGNETE DAVIDSEN

KIM KIELSEN

ANTHON FREDERIKSEN

1. Denne redegørelse

Arbejdsgruppen

"Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn" blev nedsat i maj 2005 for "… at skabe grundlag for, at kommunalbestyrelserne i Ilulissat og Nuuk samt landsstyret samt Landstinget kan træffe beslutning om, hvorvidt og hvordan lufthavne i Nuuk og Ilulissat skal udvides."

Arbejdsgruppen består af repræsentanter for Nuup Kommunea, Ilulissat Kommune og Grønlands Hjemmestyre, herunder Direktoratet for Boliger og Infrastruktur, Erhvervsdirektoratet og Økonomidirektoratet.

"Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn" nedsatte tre underarbejdsgrupper, der har undersøgt:

- Anlægsteknik og -økonomi
- Beflyvningslogistik
- Synergieffekter

De tre undergruppers rapporter er vedlagt som bilag til denne redegørelse.

Denne redegørelse er en statusrapport, der beskriver alle de områder, som arbejdsgruppen har fået belyst indtil nu, og de foreløbige konklusioner af arbejdet. Det endelige oplæg til Landstinget om landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat forventes færdigt i juni måned 2007.

Arbejdsgruppens organisering og det oprindelige kommissorium

Kommissoriet består af to faser – en samfundsøkonomisk analyse og en fase vedrørende anlægsprojekter og projektøkonomi. Samtidigt inkluderer det oprindelige kommissorium Ilulissat lufthavn, Nuuk lufthavn, samt Nuuk Havn.

Arbejdsgruppen har i alt undersøgt 6 lufthavnsløsninger 4 i Nuuk og 2 i Ilulissat. Henholdsvis Nuuk 1799 meter, Nuuk 2200 meter, Nuuk Akia, Nuuk Angisunnguaq, Ilulissat 1199 meter og Ilulissat 1799 meter.

Arbejdsgruppen fandt det hensigtsmæssigt at udskille arbejdet vedrørende Nuuk Havn i en selvstændig gruppe mellem Hjemmestyret og Nuuk Kommune. Dette skyldes, at et oprindeligt forslag med at lade en havneløsning indgå i den såkaldte "Sydløsning" på Angisunnguaq i Nuuk, blev forkastet. Uanset hvor lufthavnen bliver placeret, ligger Nuuk Havn bedst nær centrum af byen, hvor transporttiden af gods er mindst. Derfor fokuserede arbejdsgruppen sine kræfter på en løsning omkring Nuuks nuværende havn, inklusive Admiralitetsøerne og Qeqertat.

Havnegruppen har siden udarbejdet en selvstændig samfundsøkonomisk analyse "Nuuk Havn – Udvidelse af eksisterende Atlanthavn eller ny havn på Qeqertat". Rapporten er vedlagt som bilag.

Nærværende rapport indeholder således en teknisk, fysisk og økonomisk vurdering af lufthavne i de to byer, med de konklusioner, som fremgår af næste kapitel.

Med denne rapport er første fase af gruppens arbejde færdiggjort. De samfundsøkonomiske analyser vil dog i løbet af foråret 2007 blive kvalificeret af den såkaldte "DTU-model" udarbejdet i samarbejde med Danmarks Tekniske Universitet.

Gruppens videre arbejde – den såkaldte fase 2 – Anlægsprojekter og projektøkonomi, vil foregå i den såkaldte "Finansieringsgruppe" forankret i Økonomidirektoratet og med deltagelse fra de samme kommuner og direktorater som fase 1.

Det primære sigte for Finansieringsgruppen er at tilvejebringe holdbare forretningsplaner for de projekter, som de samfundsøkonomiske beregninger har vist, er bedst for landet som helhed.

Hvert anlægsprojekt (eksempelvis Nuuk Havn) vil få tilknyttet en projektgruppe med relevante interessenter (eksempelvis Nuuk Kommune), som udarbejder en forretningsplan. Hermed vurderes kommissoriets intention omkring projektøkonomi at være opfyldt.

Anlægsprojekterne er gennemarbejdet grundigt i den første fase, og indgår som anlægsgruppens bidrag til de samfundsøkonomiske beregninger. Der mangler dog stadig konkrete forundersøgelser inden egentlige forretningsplaner kan udarbejdes, og derfor vil finansieringsgruppen få tilknyttet et forundersøgelsesudvalg bestående af medlemmer fra den gamle anlægsgruppe. Formålet med forundersøgelsesgruppen er altså, at få undersøgt de forhold, som en eventuel investor måtte ønske belyst, inden der investeres. Forretningsplanerne vil således kunne forelægges Landsstyret og Landstinget som et solidt og gennemarbejdet produkt, så man med finansieringen på plads, umiddelbart kan starte projekterne.

2. Arbejdsgruppens konklusion

Længere landingsbaner i Nuuk og Ilulissat indebærer meget store investeringer. Det er klart mest hensigtsmæssigt, at disse infrastrukturprojekter så vidt muligt brugerfinansieres. Derved bliver det de brugere, der får glæde af projekterne, som kommer til at bære de dermed forbundne omkostninger – og ikke primært de offentlige budgetter. Dette forudsætter, at projekterne bliver kommercielt bæredygtige, og det derfor vil være muligt at tiltrække investorer til at gå aktivt ind i disse.

Arbejdsgruppens foreløbige beregninger og overvejelser viser følgende:

- **I Nuuk og Ilulissat er der behov for længere landingsbaner, da det er samfundsøkonomisk fornuftigt at beflyve de to byer direkte fra udlandet.**

- **I Ilulissat vil det være mest formålstjenligt at arbejde videre med etablering af en landingsbane på 1799 meter.**

- **I Nuuk vil det være mest formålstjenligt at arbejde videre med etablering af en landingsbane på 2200 meter. En 1799 meter bane kan ikke anbefales, da den er for kort til eksempelvis den Airbus 330, Air Greenland i dag bruger i Kangerlussuaq.**

- En 3000 meter bane på Akia er undersøgt med udgangspunkt i en tunnelløsning, hvilket ikke skønnes realistisk på det nuværende grundlag. Akia løsningen er ikke undersøgt på baggrund af en færgeløsning. Arbejdsgruppen peger på en række supplerende forundersøgelser, som bør iværksættes for at understøtte byudviklingsmulighederne på Akia.

- En 3000 meter bane på Angisunnguaq et meget kostbart projekt, et projekt, der bidrager med begrænsede byudviklingsarealer, og hvor det kuperede terræn vil gøre byggemodningen bekostelig. Angisunnguaqløsningen kan derfor ikke anbefales.

Forberedelse af en kommende investorsøgning

Resultaterne af de supplerende tekniske undersøgelser forventes at give et klart svar på, hvilken løsning, der bør arbejdes videre med i Nuuk. På baggrund heraf bør der forberedes en kommende investorsøgning, idet de to projekter forudsætter et betydeligt element af fremmedfinansiering. Da projekterne er meget omfattende er det ikke hensigtsmæssigt, at Landskassen og kommunerne alene forestår finansieringen. Finansieringen bør derfor hovedsageligt foretages af eksterne investorer, gerne med særlig indsigt i etablering og drift af internationale lufthavne.

For at få afdækket finansieringsmulighederne bør der udarbejdes forslag til en forretningsplan for de to projekter. Forretningsplanerne skal præsenteres for såvel banker som mulige investorer for at afdække, hvorvidt der er en seriøs interesse for konkret at medfinansiere projekterne.

Arbejdsgruppen anbefaler at anvende ekstern ekspertise til udarbejdelsen af de to forretningsplaner. Dette vil sikre, at de rette kompetencer anvendes til løsning af opgaven. Samtidig kommer forretningsplanerne og budgetforudsætningerne om væksten i trafikken som følge af udvidelserne af landingsbanerne ikke til at fremstå som et resultat af politiske og administrative overvejelser, men som kommercielt funderede og med solidt underbyggede forventninger.

I forretningsplanen skal det beskrives præcist, hvad det offentliges engagement vil være i forhold til projektet. Dette vil blandt andet omfatte en værdisættelse af de aktiver, der skydes ind fra det offentlige i et selskab omkring etablering af den pågældende lufthavn. Herudover skal den også beskrive de dele af de forventede nye infrastrukturinvesteringer omkring lufthavnsetableringen, som skal afholdes af selskabet henholdsvis finansieres af det offentlige - samt rammerne for selskabets muligheder for at brugerfinansiere anlæg og drift af lufthavnen via eksempelvis gebyrer på passagerer og fly. Der vil indgå flere elementer omkring det offentliges engagement, enten i forretningsplanen eller i et forslag til en aktionæroverenskomst, som vil være af væsentlig betydning for en eventuel realisering af projekterne. Disse elementer forudsætter i sagens natur en politisk godkendelse.

Nuup Kommunea, Ilulissat Kommune og Grønlands Hjemmestyre vil med afsæt i de to forretningsplaner kunne gå i nærmere dialog med banker og mulige investorer. Målet er at få undersøgt, om projekterne kan finansieres, som det er beskrevet i forretningsplanerne, herunder også det offentliges engagement i projekterne. Det må i den forbindelse antages, at kommende private investorer vil kræve en liberalisering af beflyvningen af Grønland.

Behovet for politisk stillingtagen

En høj grad af brugerfinansiering og tiltrækning af medinvestorer forudsætter naturligvis, at der fra politisk side udtrykkes en parathed til at være med til at finansiere denne udvikling, så der skabes en betydelig vækst i trafikken til og fra Grønland.

Det er også vigtigt, at landsstyret, Landstinget og kommunal-bestyrelserne i ord og handling viser de potentielle investorer, at Grønlands Hjemmestyre fortsat arbejder på at skabe en mere selvbærende økonomi. Dette gøres gennem en langsigtet satsning på uddannelse og ved at skabe bedre rammer for virksomhederne, så der skabes vækst i erhvervslivet inden for blandt andet råstofområdet, fiskerisektoren og turismebranchen.

Denne dialog med mulige investorer og finansieringskilder vil, såfremt projekterne viser sig levedygtige set med disses øjne, kunne give anledning til, at man efterfølgende politisk kan indgå de nødvendige aftaler om selskabsdannelse med henblik på at få udvidet eller anlagt en ny lufthavn i Nuuk og Ilulissat.

3. Analysemetode

Det, der skiller denne analyse fra så mange andre analyser, er at den er foretaget af Nuup Kommunea, Ilulissat Kommune og Grønlands Hjemmestyre i fællesskab. Derfor er alle parter blevet enige om de enkelte forudsætninger i analysen, og alle parter er enige om, at nærværende analyse er et fornuftigt, konservativt bud på, hvad der rent faktisk kommer til at ske, hvis lufthavnene bliver bygget.

Resultaterne i denne rapport stammer fra de 3 underarbejdsgrupper: Beflyvningsgruppen, Anlægsgruppen og Synergigruppen. De to første har arbejdet med meget konkrete oplysninger om krav til landingsbanerne og de omkostninger, der er forbundet med de enkelte projekter.

Derimod er Synergigruppens resultater mere usikre. Disse er afhængige af, hvilke forudsætninger, der sættes op eksempelvis om forventningerne til, hvor mange ekstra turister en given landingsbane vil medføre. Resultatet afhænger endvidere af hvilke valg, der træffes i fremtiden. Eksempelvis afhænger det af, om der sættes mange ressourcer ind på at udvide turismen i Grønland, eller om der pålægges en billetafgift til finansiering af landingsbanerne.

Det er således svært at give et eksakt bud på de indtægter, der vil komme som følge af en lufthavnsudvidelse, da man ikke eksakt kan spå om fremtiden.

I de enkelte dele af analysen er der således truffet mange forskellige valg om hvilke faktorer, der bør regnes med i analysen, og hvilke der bør udelades. Afhængigt af disse valg kommer der forskellige resultater. Det skal hertil dog siges, at Synergigruppen har spurgt mange interessenter indenfor de enkelte områder, og resultatet af deres svar er sammenfattet i denne rapport. Det er således det bedste bud på den fremtidige udvikling, der her fremgår.

4. Flytyper og landingsbaner

De forskellige flytyper

Arbejdsgruppen har fået vurderet, hvilke krav, der er til længden af landingsbanen, hvis der flyves med fire forskellige fly, nemlig Boeing 737-700, Boeing 757–200, Airbus 330-200 eller Airbus 321-200.

Der er generelt et behov for længere landingsbaner, da tendensen ved langdistanceflyvninger er, at der for at spare på udgifter til brændstof benyttes mindre motorer. Den mindre motorkraft stiller større krav til landingsbanernes længde.

Boeing 757–200 flyver i dag mellem København og Narsarsuaq, og Airbus 330–200 flyver i dag mellem København og Kangerlussuaq. Boeing 757-200 er ikke længere i produktion.

Tabel 1. Flyenes kapacitet

Flytype	Maksimal startvægt	Maksimum antal sæder	Mulig ekstra fragt
Boeing 737-700	69.400 kg	127	3.100 kg
Boeing 757-200	113.400 kg	200	4.800 kg
Airbus 330-200	230.400 kg	245	25.500 kg [1]
Airbus 321-200	93.500 kg	185	5.600 kg

Af Tabel 1. fremgår det, hvor meget de forskellige fly maksimalt må veje når de letter, hvor mange sæder de højst kan have med, og hvor meget ekstra fragt, de forskellige flytyper kan have med.

Hvor lange landingsbaner er der behov for?

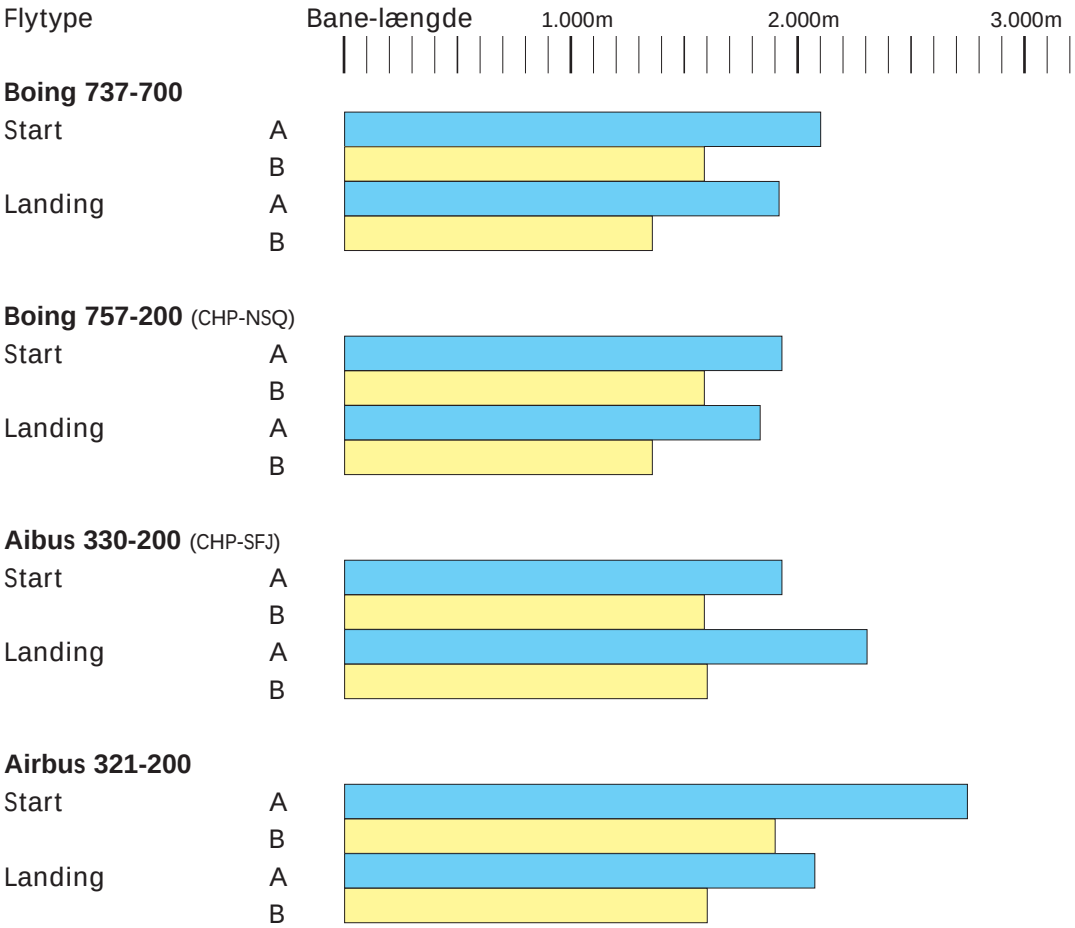
Alle undersøgelser tager udgangspunkt i flyvninger mellem Nuuk og København. Kangerlussuaq er ikke medregnet som alternativ landingsmulighed.

Afstanden mellem København og Nuuk og København og Ilulissat er næsten helt den samme, og derfor vil beregningerne også kunne bruges på flyvninger mellem København og Ilulissat. Afstanden mellem New York og de to byer i Grønland er lidt mindre end til København, og derfor burde de samme fly også kunne benyttes på denne rute.

Kravene til længderne af landingsbanerne under forskellige vejrforhold er vist i Tabel 2. nedenfor.

[1] *Fragt på Airbus 330-200 medtages i containere*

Tabel 2. Krav til banelængder.



'A' *angiver hvor lang banen skal være, når maskinen er helt fyldt op med passagerer og fragt med en landingsbane, der er isglat og gruset.*
'B' *angiver, hvor lang banen skal være, når der kun er passagerer ombord, og banen er tør.*

I Tabel 2. kan man se, hvor lang landingsbanen skal være, for at de forskellige typer fly kan lande i Nuuk, og man kan uddrage følgende af tabellen:

- Der er behov for en landingsbane på 3000 meter, hvis den skal kunne benyttes af alle fire flytyper, og flyene skal kunne lande, når banen er isglat og gruset.

- To af flyene kan lande på en 2.200 m lang isglat og gruset landingsbane. Under lidt bedre forudsætninger vil 3 af flytyperne kunne benytte en landingsbane på 2.200 m.

- Det vil næppe være relevant at operere flytypen Airbus 330-200 om vinteren på en bane, hvis længde er mindre end ca. 2.200 m.

- Boeing 737-700 og 757-200 kan begge lande på en isglat gruset landingsbane på 2.200 meter med maskinen helt fyldt med passagerer og fragt. De vil også kunne operere på helårsbasis på en bane på 1.799 meter, da de med lidt mindre vægt både kan starte og lande på en isglat gruset bane.

Af dette kan man uddrage følgende konklusioner:

En landingsbane på 2.200 meter vil kunne klare al den flyvning, der i dag foregår i Kangerlussuaq. Under normale forhold vil den Airbus, man i dag bruger til både fragt og passagerer, kunne flyve som i dag, og kun under meget vanskelige forhold, vil det være nødvendigt at tage mindre fragt med.

En landingsbane på 1.799 meter er ikke nok til en Airbus, men den er lang nok til den Boeing 757, der i dag flyver på Narsarsuaq, og den vil også kunne servicere store charterfly og fragtflyvere.

En landingsbane på 3.000 meter kan tage alle flytyperne, og den vil være fremtidssikret alene på grund af sin størrelse.

Arbejdsgruppen har på baggrund af Air Greenlands erfaringer med turbulens over den nuværende lufthavn i Nuuk igangsat en undersøgelse af, hvor omfattende disse turbulensproblemer er.

Resultatet af vurderingerne over vejrbetingede åbningstider for landing og start er følgende, idet banerne forudsættes instrumenteret til præcisionslanding til begge baneender:

	Nuuk (udvidet)	**Angisunnguaq**	**Akia**
Landing	94,0 - 95,0 %	92,5 – 96,5 %	93,0 – 97,0 %
Start	96,5 – 97,5 %	97 – 99 %	97 – 99 %

En regularitet på 94% svarer til, at der er ca. 20 dage om året, hvor man ikke kan flyve til Nuuk. Regulariteten i Kangerlussuaq er ca. 99%, svarende til 3-4 dage. Borgere i Nuuk vil ikke mærke et fald i regulariten, men blot opleve man fremover venter i København, frem for at strande i Kangerlussuaq.

Der forventes ingen turbulensproblemer i Ilulissat.

5. Landingsbanen i Nuuk

I dette afsnit beskriver arbejdsgruppen kort sine overvejelser omkring de enkelte forslag omkring landingsbanen i Nuuk, nemlig

A. Landingsbanen i Nuuk, som den er i dag
B. Landingsbanen i Nuuk forlænges til 1.799 meter
C. Landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter
D. En ny landingsbane på Angisunnguaq ved Nuuk på 3.000 meter
E. En ny landingsbane på Akia ved Nuuk på 3.000 meter

For en udførlig gennemgang af de enkelte projekter henvises til Anlægsgruppens rapport i bilag B.

A. Landingsbanen i Nuuk, som den er i dag

Den eksisterende lufthavn i Nuuk er det udgangspunkt, som de øvrige scenarier er regnet ud fra. Eksempelvis har man også i dag turisme i Nuuk, og den turismeeffekt, der er beskrevet under de øvrige scenarier, angiver altså alene den ekstra effekt på turismen, som en forlængelse af landingsbanen har.

Den nuværende landingsbane i Nuuk på 950 meter (Foto: Jens Duvander)

Nuuk kan både beflyves af de Dash-7, som man flyver med i dag, eller med de nyere Dash-8 102 og 106 på omtrent samme størrelse. Ingen af disse fly kan flyve direkte til for eksempel Reykjavik eller andre internationale destinationer. Derfor er der ikke nogen samfundsøkonomiske gevinster at hente, hvis man fortsætter med at bruge lufthavnen, som den er i dag. Det begrænsede antal flytyper, der kan anvendes her, gør også, at man ikke kan forvente de store ændringer i billetprisen. Der regnes heller ikke med ekstra turister i dette scenarie.

Den nuværende lufthavn i Nuuk er det udgangspunkt, som de øvrige lufthavnsløsninger vurderes i forhold til. Hvis de ikke er bedre end den nuværende løsning, giver det ikke mening at bygge dem.

B. Landingsbanen i Nuuk forlænges til 1.799 meter

En forlængelse af den nuværende bane vurderes at koste 485 mio. kr. i 2006 priser.

En landingsbane på 1.799 meter kan - ud over de fly, der anvendes i dag – beflyves af større Dash-8 fly, der kan tage op til ca. 100 passagerer, der kan flyves direkte fra Reykjavik til Nuuk. Endelig kan den beflyves med mindre langdistancefly, som eksempelvis den Boeing 757, der i dag beflyver Narsarsuaq fra København med ca. 200 passagerer.

Hvis der oprettes en direkte flyvning mellem København og Nuuk, forventes billetprisen at blive ca. 3200 kr. [2] for en returbillet ekskl. afgifter. Det må dog forventes, at den endelige billetpris bliver højere på grund af brugerbetaling i forbindelse med finansieringen af landingsbanen.

Den lave billetpris vil ifølge et konservativt skøn give ca. 27 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på helt op til det 10-dobbelte.

Hvis en landingsbane på 1.799 meter i Nuuk skal give mening, skal den bruges til atlantbeflyvning. Problemet er, at lufthavnen så på sigt vil udkonkurrere Kangerlussuaq, og at stort set al atlantbeflyvning fra Midt- og Nordgrønland vil komme til at foregå gennem en 1.799 meter bane i Nuuk eller Ilulissat, med de gener og begrænsninger, dette medfører. De flytyper der kan anvende en 1799 meter bane, vil kun kunne medbringe ca. halvdelen af den fragt, der i dag kan være i Airbussen, hvilket vil betyde færre og dyrere flyfriske varer. Samtidig vil regulariteten påvirkes negativt i glat føre.

C. Landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter

En forlængelse af den nuværende bane vurderes at koste ca. 670 mio. kr. i 2006 priser.

Hvis landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter, vil den ligesom en forlængelse til 1.799 meter betyde en forlængelse af den nuværende bane med tilhørende opfyldning af fjeld. 2.200 meter vurderes som den maksimale længde for en lufthavn på den nuværende placering.

Lufthavnen kan beflyves af de fleste større fly. For eksempel kan den Airbus, der i dag beflyver Kangerlussuaq, lette uden begrænsninger, og den kan lande på isglat bane med lidt mindre fragt. En 2.200 meter lang bane vil derfor kunne erstatte den nuværende lufthavn i Kangerlussuaq.

[2] *Denne billetpris er i øvrigt sammenlignelig med Arctic Umiaq lines sommerpriser 2006 mellem Kangerlussuaq og københavn på 3.229 kr. incl. passagerafgifter og 8% salgsgebyr*

Da de fleste større fly forventes at kunne lande, vurderes en landingsbane på 2.200 meter at give de samme positive effekter, som ved de store lufthavnsprojekter. Den forventede billetpris er ca. 2.700 kr. plus afgifter for en returbillet til København eller New York.

Den lave billetpris vil ifølge et konservativt skøn give ca. 34 mio. kr. i ekstra indtægter på turister om året, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på helt op til det 8-dobbelte.

Samfundsøkonomisk set vurderes dette umiddelbart som en god løsning i Nuuk. Den har mange af de positive effekter fra de store baner, og er væsentlig billigere. Der er dog nogle miljø- og byplanlægningsmæssige hensyn, som skal overvejes grundigt, inden man træffer det endelige valg.

Som det fremgår af Nuup Kommunea's endelige forslag til Kommuneplan 2005-2014, vil der indenfor planperioden skulle træffes beslutning om – enten at fortsætte byudviklingen fra Qinngorput over øerne mod syd – eller påbegynde en byudvikling mod nord på Akia.

Dette vigtige valg skal træffes ud fra afvejning af rummelighed samt økonomiske og miljømæssige perspektiver for byudviklingen i de to scenarier. Placeringen af den fremtidige lufthavn vejer tungt i disse vurderinger.

En bibeholdelse af den nuværende lufthavns placering vil sætte begrænsninger for den videre byudvikling, og det bør derfor overvejes at indvinde en større rummelighed ved placering af en ny lufthavn mod syd på Angisunnguaq eller på Akia.

D. En ny landingsbane på Angisunnguaq i Nuuk på 3.000 meter

Anlæg af en 3000 m bane i Angisunnguaq er skønnet til at koste 1.925 til 2.120 mio. kr., hvoraf ca. 1.250 mio. kr er til lufthavnen og resten til i den nødvendige infrastruktur (vej, bro og tunnelanlæg).

Alle almindeligt anvendte fly vil kunne beflyve denne lufthavn uden begrænsninger.

I lighed med en landingsbane på 2.200 meter i Nuuk giver denne løsning en række fordele for turisme- og fiskerierhvervet. Den forventede billetpris og de forventede indtægter fra turisme er de samme som ved en forlængelse af den nuværende landingsbane til 2.200 meter.

Angisunnguaqs topografi er meget kuperet. F.eks. er udsprængningsmængderne til lufthavnsbyggeriet beregnet til 6,7 mio. m^3. Til sammenligning er udsprængningsmængderne til lufthavnsbyggeriet i Akia beregnet til 0,9 mio. m^3.

En lufthavn på 3000 m i Angisunnguaq vil ikke kunne udvides på denne placering.

Den kuperede ø er således kun på ca. 12 km^2 (ca. 4 km lang og ca. 3 km bred), hvorfor lufthavnens placering ikke vil bidrage til byens udvidelsesbehov.

Der kan være en række kvalitative grunde til at foretrække denne løsning, men sam-

fundsøkonomisk set, er den ikke ideel. Endvidere er det nødvendigt med yderligere tekniske undersøgelser især omkring tunnelanlæg til øen, inden det med sikkerhed kan afgøres, om løsningen er en reel mulighed.

Samlet set synes en 3000 meter bane på Angisunnguaq at være et projekt, der bidrager med begrænsede byudviklingsarealer og det kuperede terræn vil gøre byggemodningen bekostelig.

Det anbefales derfor, at der indtil videre ikke arbejdes videre med denne løsningsmodel.

En landingsbane på 3.000 meter på Angisunnguaq. Kilde: Nuup Kommunea.

E. En ny landingsbane på Akia ved Nuuk på 3.000 meter

Anlæg af en 3000 m bane i Akia er tidligere skønnet til at koste 1.530 til 2.050 mio. kr., hvoraf ca. 700 mio. kr. er til lufthavnen og resten til vej- og tunnelanlæg. Efter de oprindelige geoseismiske undersøgelser var gennemført og vurderet, er der skabt stor usikkerhed om tunnelanlægget under udarbejdelsen af denne rapport, som angivet efterfølgende.

Alle almindeligt anvendte fly vil kunne beflyve denne lufthavn uden begrænsninger.

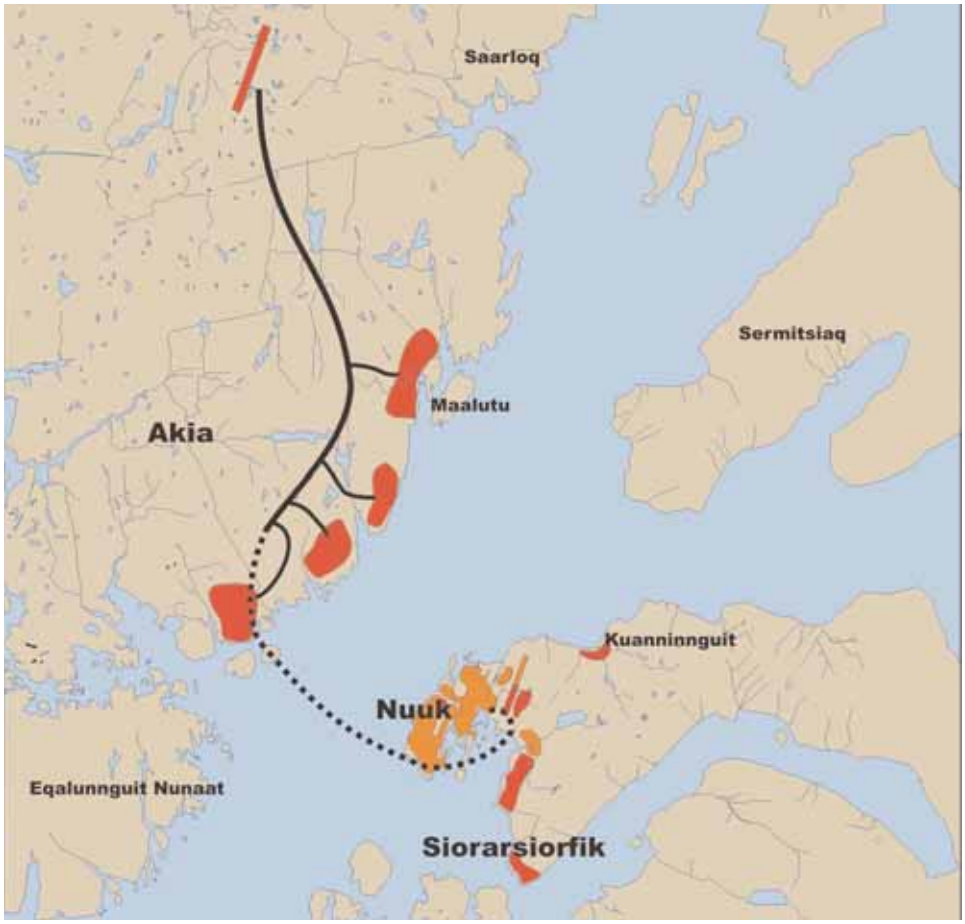
Ligesom en udvidelse af den nuværende landingsbane i Nuuk til 2.200 meter giver denne løsning en lang række fordele for turismen og fiskerierhvervet.

Den forventede billetpris og de forventede turismeindtægter er de samme som for en udvidelse af den nuværende landingsbane i Nuuk til 2.200 meter.

Akias topografi er typisk fladt terræn. Byudviklingsmulighederne på Akia vurderes af kommunen til at være adskillige hundrede kvadratkilometer. Der vil være rige muligheder for etablering af større virksomheder og andre arealkrævende aktiviteter.

Forbindelsesvejen fra tunnelen til lufthavnen vil være en naturlig rygrad til forbindelse af de enkelte bydele.

Lufthavnen kan etableres med tværbaner samt ekstra rulleveje, ligesom banen vil kunne forlænges.



En ny landingsbane på Akia ved Nuuk på 3.000 meter er en god løsning med et stort byudviklingspotentiale - også for nye arealkrævende erhvervsaktiviteter indenfor fx råstofområdet.

Det er dog nødvendigt med yderligere tekniske undersøgelser, især for at afgøre, om det er muligt at gennemføre tunnelforbindelsen til Akia.

Det anbefales derfor, at projektet viderebearbejdes ved iværksættelse af nødvendige undersøgelser og analyser.

Supplerende forundersøgelser vedrørende Akialøsningen

De seneste seismiske undersøgelser og revurderinger har vist, at der ikke, som oprindeligt antaget, var fjeld i 250 meters dybde. Ifølge eksperter fra både Geus, Cowi og Galathea 3, ligger fjeldet så dybt, at en tunnel til Akia bedømmes økonomisk urealistisk ud fra kendt anlægsteknisk viden.

- **Da en eventuelt mulig fast forbindelse til Akia vil være af stor interesse for fremtidig by- og erhvervsudvikling, uanset lufthavnens placering, anbefales det at iværksætte supplerende geoseismiske undersøgelser og prøve udtagninger for at skabe klarhed over konsistensen af den undersøiske ås på tværs af Godthåbsfjorden.**

Foreløbige skøn tyder på at drift af en bilfærgeløsning med timelig kapacitet til 300 passagerer, 4 busser og 5 personbiler, inklusiv finansiering af færger og kajanlæg koster 53 mio.. kr. pr. år, svarende til en nutidsværdi på 1,2 mia. kr.
En sådan passagerfærgeløsning koster 35 mio. kr. pr. år, hvilket over en 30 årig periode svarer til en nutidsværdi på 790 mio. kr.
(Kilde: Nuuk 2050, Nuup Kommunea, oktober 2000)

- **Der er sket en teknisk udvikling med hensyn til færgedesign og –logistik siden sonderingen i 2000, og derfor anbefales det at iværksætte en undersøgelse af fremtidens muligheder for en færgeforbindelse til Akia, inkl. moderne tilbringeranlæg og terminaler.**

- **Endvidere anbefales en vejrstation opsat på Akia til længerevarende registrering af vejrforholdene for at indsnævre usikkerheden i den simulerede vejrligsbetingede regularitet.**

Prisoversigt for lufthavnsløsninger i Nuuk

Banelængde	Lufthavn (mio kr.)	Infrastruktur (mio kr)	Pris i alt (mio kr)
1799 m	485	-	485
2200 m	670	-	670
3000 m Angisunnguaq	1250	675 - 870	1925 – 2120
3000 m Akia	700	ukendt	ukendt

6. Landingsbanen i Ilulissat

I dette afsnit beskriver arbejdsgruppen kort sine overvejelser omkring landingsbanen i Ilulissat, nemlig
A. Landingsbanen i Ilulissat, som den er i dag
B. Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.199 meter
C. Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.799 meter

A. Landingsbanen i Ilulissat, som den er i dag

Den eksisterende landingsbane i Ilulissat er det udgangspunkt, som de øvrige scenarier er regnet ud fra. Eksempelvis har man også i dag turisme i Ilulissat, og den turismeeffekt, der er beskrevet under de øvrige scenarier, angiver altså alene den ekstra effekt på turismen, som en forlængelse af lufthavnen har.

Landingsbanen kan beflyves af de samme Dash-7 fly, som man flyver med i dag og med de nyere Dash-8 102 og 106 af ca. samme størrelse. Ingen af disse fly kan flyve direkte til for eksempel Reykjavik eller andre internationale destinationer.

Bortset fra, at man selvfølgelig fortsat skal drive og vedligeholde lufthavnen, vil der hverken være samfundsøkonomiske gevinster eller udgifter ved at bibeholde den eksisterende løsning. Begrænsningen i flytyperne gør endvidere, at man ikke kan forvente de store ændringer i billetprisen.

Da dette scenarie er udgangspunktet, regnes der ikke med ekstra turister i forhold til udgangspunktet ved at bibeholde den nuværende lufthavn.

Landingsbanen i Ilulissat er 845 m lang. Foto: www.ilulissat.gl.

Ilulissat, med en landingsbane som nu, er udgangspunktet, som de øvrige lufthavnsløsninger vurderes i forhold til. Hvis de ikke er bedre end den nuværende løsning, giver det ikke mening at bygge dem.

Ilulissat har allerede en mindre produktion af fersk fisk til eksport. Denne forventes at vokse kraftigt, hvis lufthavnen forlænges, og prisen på flyfragt bliver mindre. Den nuværende eksport er udgangspunkt for beregninger på de større lufthavne.

B. Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1199 meter

Den eksisterende landingsbane forlænges til 1199 meter. Prisen vurderes at blive 56 mio. kr. i 2006 priser.

Placering af 1199 meter bane. Kilde: Ilulissat Kommune

En landingsbane på 1.199 meter kan ud over de maskiner, der kan beflyve den nuværende bane, også beflyves med større Dash-8 fly, med op til ca. 100 passagerer, der eksempelvis kan flyve direkte til Ilulissat fra Reykjavik. Dette muliggør billigere atlantbeflyvning via Reykjavik.

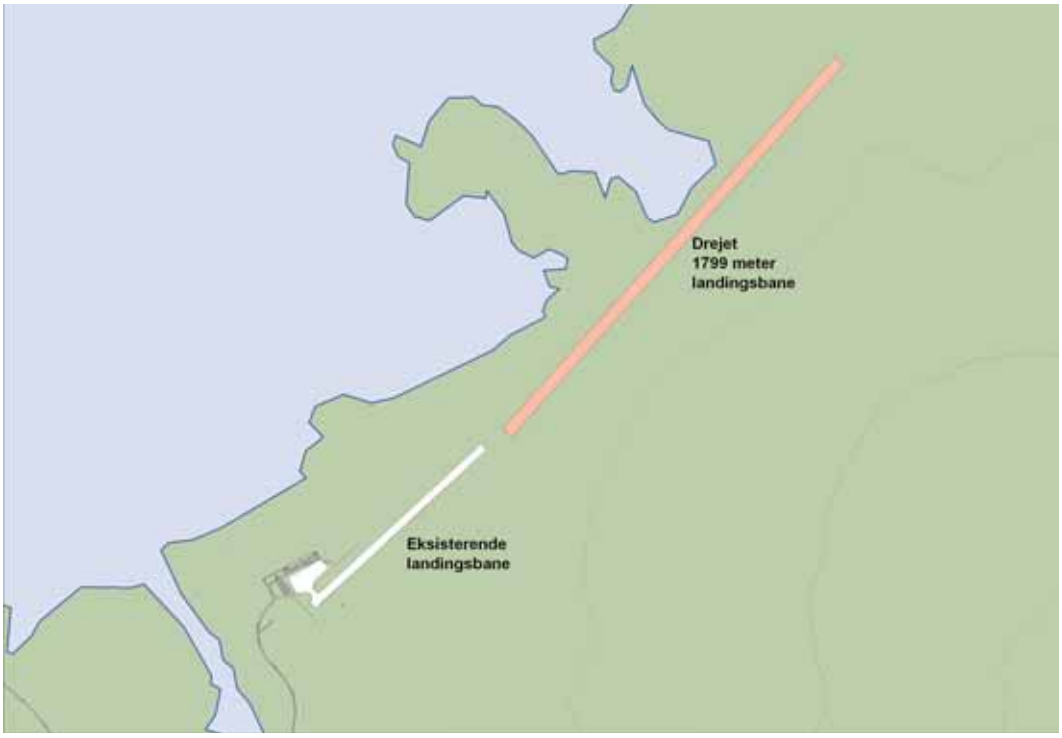
Den lavere billetpris vil ifølge det konservative skøn give ca. 16 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en indtjening på lidt over det dobbelte.

Fragtmængden i disse fly er dog begrænset, og det bør derfor overvejes at indsætte dedikerede fragtfly til indirekte eksport af fersk fisk via Reykjavik, hvorfra der allerede i dag foregår en stor fiskeeksport. Dette vil kunne medføre forbedret adgang til flyfriske varer for både lokalbefolkningen og den voksende turistindustri.

C. Landingsbanen i Ilulissat etableres som 1799 meter bane.

Landingsbanen anlægges i tilknytning til og umiddelbart nord for den nuværende lufthavn. Der er også alternative placeringsmuligheder indenfor rimelige anlægsøkonomiske rammer. Regulariteten forventes at være meget høj, og prisen vurderes at blive 670 mio. kr. i 2006 priser.

En landingsbane på 1.799 meter bane kan i tillæg til de maskiner, der kan beflyve de nuværende baner, også beflyves med større Dash-8 fly, med op til ca. 100 passagerer, der for eksempel kan flyve direkte til Ilulissat fra Reykjavik. Endelig kan den beflyves med mindre langdistancefly, som eksempelvis den Boeing 757, der i dag beflyver Nasarsuaq med ca. 200 passagerer. Disse vil kunne flyve direkte til for eksempel København eller New York.



Hvis landingsbanen udbygges til 1.799 meter, og der oprettes en direkte atlantbeflyvning, forventes billetprisen for en direkte passagerbeflyvning at blive ca. 3.200 kr. for en returbillet eksklusiv brugerbetaling til finansiering af anlægget.

Den lave billetpris vil ifølge det konservative skøn give ca. 34 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på helt op til det 3-dobbelte. Principielt burde indtjeningen, optimistisk set, kunne være større ligesom for Nuuk, men arbejdsgruppen har vurderet, at Ilulissat har nogle logistiske kapacitetsmæssige begrænsninger for, hvor mange turister byen kan servicere.

Mængden af fisk, der kan flyves ud af Ilulissat med de mellemstore atlantfly, er dog begrænset, og derfor bør det overvejes at indsætte egentlige fragtfly til direkte eksport af fersk fisk. Det ville kunne betyde meget bedre adgang til flyfriske varer for både lokalbefolkningen og den voksende turistindustri.

Arbejdsgruppen vurderer, at 1.799 meter lang landingsbane i Ilulissat er den mest

fremtidssikrede løsning, og at en sådan baneforlængelse kan blive hovedmotoren i det allerede spirende turisteventyr i regionen.

Prisoversigt for lufthavnsløsninger i Ilulissat

	Lufthavn (mio kr.)	Infrastruktur (mio kr)	Pris i alt (mio kr)
1199 m	56	-	56
1799 m	670	-	670

7. Positive effekter

Opgaven er at gøre det muligt at beflyve vort land på en enklere og billigere måde. Det betyder billigere billetter og flere turister. Hvis det imidlertid ikke betyder bedre og billigere flyvning, giver det ingen samfundsøkonomisk gevinst at bygge lufthavnene.

Det er samtidig nødvendigt, at politikerne prioriterer de mange forslag til investeringer, fordi samfundet har begrænsede ressourcer. En samfundsøkonomisk analyse kan gøre det enklere at beslutte at gå i gang med at bygge store projekter, når analysen viser, at det giver en gevinst for samfundet. Og det er nemmere at vende tommelfingeren nedad, hvis analysen viser, at investeringen ikke vil gavne samfundet som helhed.

I den politiske beslutningsproces er der naturligvis en lang række andre hensyn, der skal tages. Det gælder for eksempel hensynet til miljøet, det økonomiske råderum og den regionale udvikling. Måske skal der også tages hensyn til særlige befolkningsgrupper. Men den samfundsøkonomiske analyse er et konkret værktøj, der giver en viden om de fordele og ulemper, der er ved de forskellige projekter.

Positive effekter [3]

Der er to typer af positive effekter ved lufthavnsbyggerier:

- **Direkte besparelser på billetter og fragt**

Disse besparelser er dem, som borgerne oplever: Billigere billetter og billigere fragtrater. Borgerne vil opleve billigere billetpriser som følge af direkte beflyvning. Borgerne vil også opleve besparelser i form af billigere flyfriske varer.

- **Helt nye erhvervsmuligheder**

De nye muligheder består af gevinster fra nye muligheder på grund af lavere billetpriser, primært til turister, og af gevinster fra nye muligheder på grund af lavere fragtrater, primært til eksport af fisk.

Turisme

Erhvervslivet i Ilulissat og Nuuk har i en spørgeskemaundersøgelse oplyst, hvor mange penge en gennemsnitlig turist bruger på hotelophold og andre serviceydelser, og fortalt hvor mange flere turister, de forventer, der ville komme til hhv. Ilulissat og Nuuk, hvis billetpriserne sættes ned. Synergiarbejdsgruppen har efterfølgende gennemgået tallene, og er blevet enige om, hvornår der er tale om konservative bud, og hvornår der er tale om optimistiske bud.

Ud fra den konservative beregning, vil en lavere billetpris fra København til Ilulissat betyde 5.900 flere turister om året. Samtidig forventes det, at hver turist i Ilulissat i

[3] *Der henvise i dette afsnit til Synergigruppens rapport, bilag C*

gennemsnit bruger i alt 6700 kr. i byen. Det vil betyde til en vækst i turismeerhvervet i byen på ca. 40 mio. kr. om året.

Med et fly med 200 passagerer, vil de 5.900 turister svare til godt og vel et halvt ekstra fly om ugen eller et ekstra fly om ugen i sommerhalvåret.

Den optimistiske beregning giver 14.600 flere turister i Ilulissat om året, hvilket svarer til halvandet ekstra fly om ugen, eller to ekstra fly i sommerhalvåret og et fly i vinterhalvåret. Det ville betyde til en vækst i turismeerhvervet i byen på ca. 98 mio. kr. om året.

For Nuuk viser den konservative beregning, at der kommer 7000 flere turister om året ved en lavere billetpris. Disse turister forventes at bruge knap 5000 kr. under deres ophold, hvilket betyder en vækst på ca. 35 millioner kr. om året alt andet lige.

Det optimistiske skøn for Nuuk viser, at lavere billetpriser medfører en årlig stigning på 59.000 turister. Dette vil i runde tal betyde ca. 1 fly ekstra om dagen året rundt, eller 2 fly om dagen i sommerhalvåret og 1 fly hver anden dag i vinterhalvåret. Den samlede vækst vil i det optimistiske skøn alt andet lige være på små 300 millioner kr. Den optimistiske vurdering tager udgangspunkt i en situation, hvor der parallelt med etableringen af en lufthavnsudvidelse bliver satset massivt på turisme i form af løbende udbygning af kapaciteten og de tilbud der er til turisterne, f.eks. i form af et helårs skisportscenter, sommerhuse o.a.

Arbejdsgruppen har dog af forsigtighedsgrunde valgt at anvende det konservative skøn i sin vurdering.

Fisk

De lokale erhvervsfolk i Ilulissat har forskellige holdninger til, hvorvidt der er et marked for eksport af fisk med fly. Faktum er dog, at der i Ilulissat allerede nu er kontrakt på at sende ca. 600 tons fisk ud pr. år, med en fortjeneste på ca. 6 mio. kr.

Et konservativt bud fra Synergigruppens side er derfor, at man med én ekstra ugentlig flyvning fra en 1.799 meter lang landingsbane vil kunne eksportere 1.000 ton årligt. Eksempelvis har nordmændene gennem en årrække anvendt russiske "Illushin" fragtfly, som kan tage 40 tons af gangen, hvilket svarer til ca. 20 ton ren fisk.

Det optimistiske bud lyder på to ugentlige flyvninger. Arbejdsgruppen pointerer dog, at den samfundsøkonomiske gevinst kun er en meget lille del af omsætningen.

Arbejdsgruppens bud på den samfundsøkonomiske gevinst ved øget eksport af fersk fisk er således 10 mio. kr. for det konservative skøn, og 20 mio. kr. for det optimistiske skøn. Begge tal svarer til en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 10 kr. pr. kg. fisk.

Der vurderes ikke at være det store potentiale for flyeksport af frisk fisk fra Nuuk.

Andre gevinster

Turismebranchen og, for Ilulissats vedkommende fiskeindustrien, vil opnå de største og sikreste samfundsøkonomiske gevinster ved lufthavnsbyggerierne. Der er dog også en række andre effekter, som enten er meget svære at beskrive præcist, eller som er meget usikre. Der er tre væsentlige øvrige gevinster, nemlig indenfor uddannelse, råstofudvinding og adgang til nye erhvervsarealer.

Uddannelse

For det første må lufthavnene forventes at få en stor effekt på uddannelsesområdet. Dels bliver det lettere for grønlandske undervisningsinstitutioner at samarbejde med udlandet, og dels bliver det lettere for alle sektorer at fastholde velkvalificeret grønlandsk og udenlandsk arbejdskraft, når billetten til omverdenen bliver billigere.

Lufthavnsudvidelserne vil indebære meget omfattende anlægsarbejder i Nuuk og Ilulissat over en lang årrække, næsten uanset hvilken løsning for lufthavnsudvidelserne, der måtte blive besluttet politisk.

Det er derfor oplagt at udnytte disse anlægsarbejder systematisk som led i den strategiske satsning på kompetenceudvikling og opkvalificering af arbejdsstyrken. Der er brug for at få uddannet flere faglærte og specialarbejdere til vandkraftværker og til udvidelse af en række havne. Der er mangel på arbejdskraft inden for bygge- og anlægssektoren, og udsigt til en øget beskæftigelse i mineindustrien.

Da en af de store flaskehalse i forhold til at få uddannet flere til bygge- og anlægssektoren er mangel på lærepladser, vil det være oplagt, at der i forbindelse med udbuddet af de kommende investeringer i infrastruktur knyttes en eller anden form for krav om at tage elever ind eller om at etablere "on the job training", så projekterne bidrager til et kompetenceløft af arbejdsstyrken.

Udvinding af råstoffer

For det andet har det været fremført, at lufthavnene kan få stor betydning for råstofområdet. Dette afhænger jo naturligvis meget af, hvor forekomsten af råstoffet er placeret, men rundt om i verden er der en tendens til, at man øger efterforskningen i de områder, der er lettest tilgængelige og dermed øger chancen for at finde en kommerciel forekomst.

Adgang til ny erhvervsarealer

For det tredje kan placeringen af lufthavnene og de dermed forbundne investeringer i infrastrukturen og adgang til nye større erhvervsarealer være af interesse i forhold til placeringen af eventuelle store energikrævende industrier til udnyttelse af grønlandsk vandkraft.

Der er allerede overvejelser om et stort aluminiumssmelteværk i Vestgrønland. Det dog uklart hvor stor en ekstra effekt en lufthavnsplacering og den dermed forbund-

ne byudvikling vil have i forhold til de øvrige overvejelser, som en sådan investor måtte gøre sig.

Sammenfatning

Sammenfattende kan man sige, at der er flere positive effekter af lufthavnene. For både Nuuk og Ilulissats vedkommende viser det konservative skøn, at de synergieffekter en større lufthavn vil skabe, kan bidrage betydeligt til finansieringen.

Det skal dog her understreges, at størrelsen af synergieffekterne er betinget af de forudsætninger, der lægges til grund for beregningerne. Beregningerne skal udbygges og kvalitetssikres yderligere i de forretningsplaner, som skal udarbejdes i næste fase af arbejdsgruppens arbejde.

8. Finansiering

De opstillede lufthavnsløsninger kan bidrage til en mere smidig og effektiv afvikling af trafikken, hvilket vil sænke omkostningerne til både godstransport og passagertrafik. Det er imidlertid også store investeringer, som indebærer et betydeligt finansieringsbehov. I nedenstående opridses de bærende principper for fremtidige finansieringsmodeller af lufthavnsprojekterne i Ilulissat og Nuuk.

De kommende års finansieringsbehov på trafikområdet

Der arbejdes på følgende større investeringer i infrastrukturen på trafikområdet:

Eventuel udvidelse lufthavn i Nuuk til 2200 meter:	700 mio. kr.
Eventuel lufthavn med færge på Akia:	Ukendt
Udvidelse af lufthavn i Ilulissat 1799 meter:	670 mio. kr.
Lufthavn i Paamiut:	140 mio. kr.
Havneinvesteringer:	400-700 mio. kr.

Det er store beløb for en lille økonomi som Grønlands. Til sammenligning kan nævnes, at Hjemmestyrets samlede anlægsbudget i 2006 var på ca. 700 mio. kr. Det kan endvidere bemærkes, at der til ovennævnte projekter kun er givet anlægsbevillinger af Hjemmestyret til lufthavnen i Paamiut.

Brugerbetaling

For at kunne gennemføre de omfattende investeringer i lufthavne og de nødvendige følgeinvesteringer må der satses på finansieringsmodeller baseret på brugerbetaling. Det betyder, at de borgere og virksomheder, som har glæde af lufthavnene også betaler hovedparten af de dermed forbundne drifts- og anlægsomkostninger i form af passagerafgifter.

I princippet om brugerbetaling ligger, at kun lufthavnsprojekter, der som udgangspunkt er driftsøkonomisk rentable, bør gennemføres. Derfor er der, i finansloven for 2007, afsat 500.000 kr. til udarbejdelse af forretningsplaner for blandt andet de udvalgte lufthavnsløsninger i Ilulissat og Nuuk.

Forretningsplanerne skal bruges ved afsøgning af markedet for potentielle investorer, der ønsker eventuelt i samarbejde med det offentlige at indskyde ansvarlig kapital i et lufthavnskonsortium. Det bliver konsortiets opgave at stå for anlæg og drift af en lufthavn, samt at tilvejebringe den relevante fremmedfinansiering af anlægsudgifterne i form af låntagning.

Ved udarbejdelsen af forretningsplanerne vil der også blive stillet forslag til den fremtidige organisering af samarbejdet mellem Grønlands Hjemmestyre og investorerne i form af aktionæroverenskomster.

Det anbefales, at forretningsplanerne udarbejdes af repræsentanter fra kommunerne og Hjemmestyret i samarbejde med professionelle eksterne konsulenter.

Følgeinvesteringer

I forbindelse med de forskellige lufthavnsløsninger i Ilulissat og Nuuk er der behov for væsentlige følgeinvesteringer i infrastruktur og byggemodning. Især hvis der bygges en landingsbane på 3.000 meter i Nuuk, vil det indebære følgeinvesteringer på hen ved 1 mia. kr. til en tunnelføring fra Nuuk.

Disse infrastrukturanlæg vil ikke kun gavne flypassagererne, men hele lokalområdet i form af nye områder, der kan byggemodnes til boliger, erhverv og rekreation. Det tilsiger, at følgeinvesteringerne skal finansieres af borgerne og erhvervslivet i lokalområdet. Det kan for eksempel ske over kommuneskatten eller ved indførelse af en tunnelafgift. Passagerafgifterne i lufthavnene i både Nuuk og Ilulissat forventes at finansiere omkostningerne til både drift og anlæg.

Hjemmestyret plejer at betale dele af omkostningerne ved byggemodning af nyt land. De nødvendige følgeinvesteringer ved de forskellige lufthavnsløsninger har imidlertid et omfang, der ville lægge beslag på store dele af Hjemmestyrets anlægsramme i mange år fremover. Det ville medføre en uholdbar geografisk skævvridning af Hjemmestyrets begrænsede anlægsmidler, og derfor anbefales det, at Hjemmestyrets finansielle bidrag til hvert enkelt projekt begrænses mest muligt.

Bevillinger fra det offentlige

Udgangspunktet for projekternes gennemførelse er, at de kan gennemføres på kommercielle vilkår baseret på brugerbetaling. I projekterne skal derfor ikke i væsentlig grad påregne tilskud fra landskassen, hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen.

Hjemmestyret skal imidlertid bidrage økonomisk i forarbejdet med tekniske undersøgelser og udarbejdelsen af forretningsplaner.

Hjemmestyret og kommunerne kan endvidere bidrage til finansieringen af følgeinvesteringer og eventuelt indskud af ansvarlig kapital i det omfang projekterne direkte medfører øgede indtægter. Det kan således overvejes, at landskassen og kommunen indskyder et beløb, der svarer til de skatter, der følger af anlægsaktiviteten ved det enkelte projekt. For en investering på eksempelvis 2,0 mia. kr. i Nuuk kan landskassen og kommunen forvente ekstra skatteindtægter i størrelsesordnen 200 mio. kr.

Nyt land og byggemodnede arealer

I det omfang lufthavnsprojekterne fører til inddragelse af nyt land eller frigør eksisterende byggemodnede arealer, indebærer det en væsentlig værdiskabelse i lokalsamfundet. De nye arealer kan anvendes til boliger, erhvervsformål m.m. Merværdien af disse arealer bør således inddrages i det samlede finansieringsgrundlag. Det kræver, at kommunerne og Hjemmestyret kan sælge byggemodnede arealer til deres reelle markedsværdi og ikke kun til byggemodningsomkostningerne.

Besluttes det at anlægge en 3.000 meter bane i Nuuk, vil der blive frigjort arealer ved og omkring den eksisterende lufthavn. Samtidig vil en tunnel åbne nye landområder til by- og erhvervsudvikling. Herved genereres betydelige værdier, der, hvis de sælges

til deres markedsværdi, vil kunne indbringe betydelige indtægter.

Salget af byggemodnede arealer må anses for et centralt element i finansieringen af de betydelige følgeinvesteringer forbundet med en 3.000 meter bane i Nuuk. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at potentialet ved salg af byggemodnede arealer er større ved en Akia-løsning end ved en Angisunnguaq-løsning.

I henhold til det eksisterende lovgrundlag er det ikke muligt at sælge byggemodnede arealer til markedsprisen, men kun til værdien af byggemodningsomkostningerne. Denne værdi vil i de større byer som oftest ligge markant under markedsprisen. Det kræver således en lovændring, hvis indtægter fra salg af byggemodnede arealer skal indgå i finansieringsgrundlaget.

På denne baggrund indstilles det, at der igangsættes det nødvendige udredningsarbejde med henblik på at tilvejebringe et lovgrundlag, der muliggør salg af byggemodnede arealer.

Anbefaling

Forarbejdet til lufthavnsprojekterne i Ilulissat og Nuuk har endnu ikke nået et stadie, hvor det er muligt at opstille egentlige finansieringsmodeller. De tekniske undersøgelser er ikke færdiggjort, og der er ikke truffet beslutning vedrørende valg af lufthavnsløsning i Nuuk.

Af hensyn til fremdriften i det videre arbejde med at tilvejebringe det krævede finansieringsgrundlag anbefales følgende:

- At brugerbetaling bliver det bærende princip i finansieringen af både lufthavnsprojekterne og de nødvendige følgeinvesteringer.

- At der igangsættes et udredningsarbejde med henblik på at tilvejebringe lovgrundlaget for, at det bliver muligt at sælge byggemodnede arealer til deres markedsværdi.

Ovenstående indgår i arbejdsgruppens videre arbejde i næste fase af kommissoriet.

Tidsplanen for fase 2 for lufthavnsløsninger for Nuuk og Ilulissat:

	2006
EFTERÅRSSAMLING	september - november
• Bevilling til forretningsplan	oktober
• Operationel trafikøkonomisk model	oktober
	2007
FORÅRSSAMLING	marts - maj
• Tekstanmærkning om indskud af nuværende anlæg indarbejdes i FFL	februar
• Finansielle vurderinger	maj
EFTERÅRSSAMLING	september - november
• Forretningsplan fremlægges i Landstinget	september
• Afsøgning af investorer afsluttes og anlægsfasen påbegyndes	2008

9. Bilag

A. Rapport fra beflyvningsgruppen

B. Rapport fra anlægsgruppen

C. Rapport fra synergigruppen

D. Nuuk Havn – Udvidelse af eksisterende atlanthavn eller ny havn på Qeqertat.

E. Kommissoriet for arbejdsgruppen.