Skema 2.1 Karakteristik af scenarierne

Scenarie	Omkostninger (1)	Besparelser	Investeringer
1. Nuværende situation (2005)	Indeks 100	Ingen	Ingen
2. To baner på 1199m. Introduktion af Dash-8 300	Indeks 97	Ingen	Forlængelse i Nuuk og Ilulissat
3. Sydløsning. Kangerlussuaq forlades	Indeks 89 Mulighed for stor effektivisering af luftfragten (2)	Kangerlussuaq forlades	Stor investering ved Nuuk. Ved sammenligning skal dele heraf som tjener andre formål (fx containerhavn) og som det skønnes ville blive udført alligevel, trækkes ud
3a. Sydløsning. Kangerlussuaq forlades. Atlantflyvning til Narsarsuaq ophører	Indeks 88	Som ovenfor	Som ovenfor
4. Keflavik som knudepunkt. Baner på 1799 m i Nuuk og Ilulissat.	Indeks 113	Kangerlussuaq forlades	Forlængelse i Nuuk og Ilulissat
4a. Keflavik som knudepunkt. Baner på 1199 m i Nuuk og Ilulissat. Introduktion af Dash-8 300	Indeks 98	Som ovenfor	Som ovenfor
5. Nuup Kommunea. Bane på 1799 m i Nuuk. Airbus bruges ikke. Kangerlussuaq bevares	Indeks 93	Ingen	Forlængelse i Nuuk

(1) Forskellen mellem 100 og indeksværdien for scenarierne 2 til 5 er besparelsesprocenten hos udbyderen (Air Greenland)
(2) Luftfragt inddrages ikke i beregningerne i afsnit 4

3 Investeringer og besparelser

Der skal ses på følgende investeringer og besparelser:

1. Forlængelse af banen i Ilulissat til 1199 m
2. Forlængelse af banen i Ilulissat til 1799 m
3. Forlængelse af banen i Nuuk til 1199 m
4. Forlængelse af banen i Nuuk til 1799 m
5. Anlæggelse af en storlufthavn på Angisunnguaq syd for Nuuk