



**En trafikøkonomisk analyse af en
lufthavn ved Ittoqqortoormiit**

August 2001

Buch & Partners ApS

I n d h o l d

<u>1.</u>	<u>Indledning</u>	4
1.1	<u>Baggrund</u>	4
1.2	<u>Analyse indhold</u>	4
1.3	<u>Datagrundlag</u>	5
<u>2.</u>	<u>Den nuværende flytrafikstruktur</u>	6
2.1	<u>Trafikmængderne fra det øvrige Grønland og Danmark</u>	6
2.2	<u>Turisme fra Island</u>	7
2.3	<u>Frekvens og trafikforbindelser</u>	7
2.4	<u>Helikoptertrafik til Ittoqqortoormiit</u>	9
2.5	<u>Lufthavnen i Nerlerit Inaat</u>	9
2.6	<u>Trafiksystemets regularitet</u>	12
2.7	<u>Trafiksystemets omkostninger</u>	12
2.8	<u>Trafiksystemets erhvervsmæssige og sociale betydning</u>	14
<u>3.</u>	<u>Alternativ placering af lufthavnen</u>	15
3.1	<u>Anlægsinvestering for en lufthavn ved Amdrup Havn</u>	15
3.2	<u>Konsekvenser for regularitet</u>	17
3.3	<u>Konsekvenser for trafikmængderne på ruteflyvning</u>	17
3.4	<u>Konsekvenser for turismen</u>	17
3.5	<u>Konsekvenser for trafiksystemets omkostninger</u>	18
3.6	<u>Erhvervsmæssige og sociale konsekvenser</u>	20
<u>4.</u>	<u>Konsekvenser for militærtrafik og forskningsaktiviteter</u>	22
<u>5.</u>	<u>Sammenfatning for de to alternativer</u>	23

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Anvendte forkortelser:

AIP	Aeronautical Information Publication
CPH	København
CNP	Nerlerit Inaat , Constable Pynt
DHC 6	Dash 6
DHC 7	Dash 7
GLA	Grønlandsfly
GLV	Grønlands Lufthavnsvæsen
GOH	Nuuk
ISA	International Standard Atmosphere
JAV	Ilulissat
JEG	Aasiaat
JHS	Sisimiut
JJU	Qaqortoq
JNS	Narsaq
JSU	Maniitsoq
KEF	Keflavik
KUS	Kulusuk
MDKK	Millioner danske kroner
MTOW	Maksimal startvægt
NTG	Nonni Travel Greenland
Payload	Lasteevne
Range	Rækkevidde
SFJ	Kangerlussuaq
SLV	Statens Luftfartsvæsen
Turbo-prop	Propelfly med jet turbine
UAK	Narsarssuaq

1. Indledning

1.1 Baggrund

Den nuværende lufthavn ved Nerlerit Inaat blev etableret i 1985 af olieselskabet ARCO med henblik på olieeftersøgninger. Banen er efterfølgende blevet overtaget af Hjemmestyret og anvendt til den flymæssige betjening af Ittoqqortoormiit og omkringliggende bygder, der i alt har et befolkningsunderlag på ca. 550 personer.

Lufthavnen i Nerlerit Inaat ligger ca. 40 km i luftlinie fra bysamfundene, hvilket nødvendiggør helikopterbetjening mellem lufthavnen og Ittoqqortoormiit. Flytransporten til byen bliver herved både dyr og forbundet med vejrmæssig irregularitet.

Lufthavnen i Nerlerit Inaat udgør også indfaldsporten til Nationalparken med videreforbindelse til landingsbanen i Mestersvig, der specielt har betydning for forskningsmæssige aktiviteter og for Siriuspatruljen

Skønt lufthavnen har stor betydning for området, er trafikmængden beskeden med ca. 525 one-way passagerer om året i kommerciel trafik, hvoraf ca. 20% går til København, 50% til Nuuk og de resterende ca. 30% til de øvrige grønlandske byer.

Det overvejes at bygge en ny lufthavn efter minimalistiske principper eller blot en landingsplads ved Ittoqqortoormiit i nærheden af Amdrup Havn med henblik på:

- at fremme de sociale og erhvervmæssige forhold i byen
- at fremme turismen fra Island
- at reducere Hjemmestyrets subsidier til helikopterbeflyvning mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit samt reducere GLV's udgifter til lufthavnsdrift i området.

1.2 Analyse indhold

Analysens formål er at beskrive de samlede trafikøkonomiske ændringer ved etablering af en ny lufthavn tæt ved byen set i forhold til dagens situation, hvor lufthavnen er beliggende ved Nerlerit Inaat.

Mere præcist vil der blive foretaget en økonomisk vurdering af følgende alternativer:

Alternativ O: Uændrede forhold

Den nuværende placering af lufthavnen bevares med forbindelse til Kangerlussuaq via Kulusuk og med helikopterbetjening på servicekontrakt mellem lufthavnen og Ittoqqortoormiit.

Alternativ 1: Lufthavnen flyttes til en placering ved Amdrup Havn

I dette alternativ flyttes lufthavnen til en bynær placering ved Amdrup Havn. Lufthavnen baseres på principperne for minimalistiske 799 meter grusbaner.

1.3 Datagrundlag

Følgende datagrundlag er fremskaffet fra Hjemmestyret, GLV, GLA og Air Alpha samt fra luftfartsmyndighederne, flyselskaber og tour-operatører i Island:

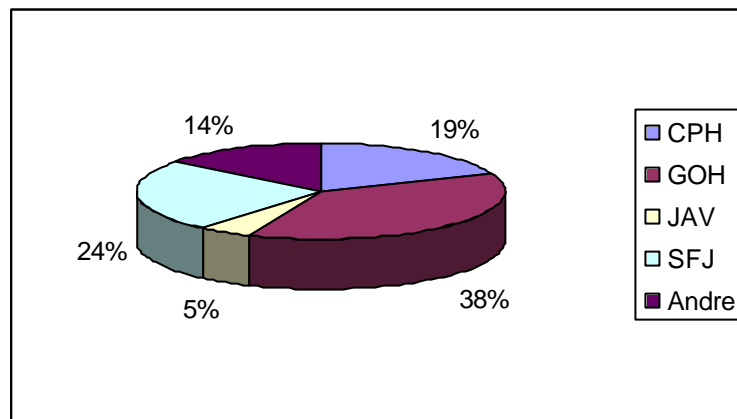
- HS Analyse: Etablering af nye landingsbaner
- On/off matrix for passagerer til og fra Nerlerit Inaat
- Prismatricer for trafik til og fra Nerlerit Inaat
- Servicekontrakt for flyvning mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit
- Servicekontrakt for flyvning mellem Nerlerit Inaat, Kulusuk og Reykjavik
- Topografisk kort og placering af den planlagte bane ved Amdrup havn
- Beflyvningsmæssige forhold omkring den planlagte lufthavn
- Kriterier for minimalistiske og "mikromalistiske" landingspladser og lufthavne i Island

2. Den nuværende flytrafikstruktur

2.1 Trafikmængderne fra det øvrige Grønland og Danmark

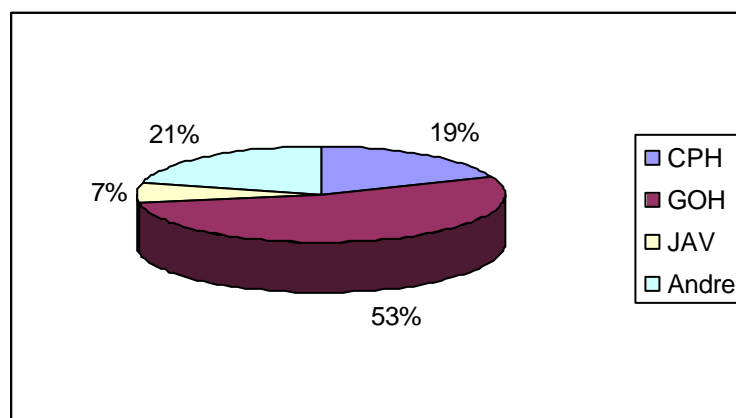
Det samlede antal passagerer på rutefly til og fra Nerlerit Inaat udgjorde i år 2000 275 afrejsende og 250 ankomende passagerer. Disse var ifølge den officielle on-off statistik fordelt på følgende måde på destinationer:

Figur 1: Fordeling på afrejselufthavne for ankomende passagerer i CNP



Det ses, at en relativ stor del har Kangerlussuaq som afgangslufthavn til Nerlerit Inaat, hvilket skyldes, at passagerernes billetter har været delt i en billetdel til indenrigsflyvning fra en grønlandsk afrejselufthavn til Kangerlussuaq og en billetdel fra Kangerlussuaq til Ittoqqortoormiit. Fordeles disse Kangerlussuaq passagerer på samme måde som de øvrige passagerer fra grønlandske afrejselufthavne fås følgende procentuelle fordeling på afrejselufthavne til Nerlerit Inaat, idet det forudsættes, at passagererne fra København flyver via Reykjavik og ikke via Kulusuk:

Figur 2: Justeret fordeling på afrejselufthavne for ankomende passagerer i CNP



En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Det fremgår, at godt halvdelen af passagerer er fra Nuuk, 19% er fra København og 7% fra Ilulissat. De resterende 21% fordeler sig på de øvrige grønlandske lufthavne.

2.2 Turisme fra Island

I 1993 forsøgte man med charterflyvninger for endagsturister fra Island til Nerlerit Inaat ved indsættelse af et Metro fly med en brugbar kapacitet på 12 passagerer. Skønt man havde næsten fuld kapacitetsudnyttelse i forhold til de mulige 12 passagerer var forsøget ulønsomt og blev indstillet året efter.

Nonni Travel i Island grundlagde i 1997 Nonni Travel Greenland ApS (NTG) i samarbejde med lokale interessenter i Ittoqqortoormiit. Nonnis aktieandel er 35%, mens de øvrige 65% er på grønlandske hænder. NTGs virksomhed i dag drejer sig primært om at tage imod turister og stå for gennemførelse af landarrangementerne. Det langsigtede mål er at opbygge lokal kompetence, således at indbyggere i Ittoqqortoormiit selv kan håndtere udviklingen af turismen i området. Endvidere søger man at maksimere den indkomst, som lægges i Grønland i forbindelse med turismen, således at pengene kommer Grønland til nytte.

Ifølge Nonni Travel er endagsturisme ikke interessant i Nerlerit Inaat området, idet der ikke er tilstrækkeligt at se på og en helikopter tur til Ittoqqortoormiit er for besværlig, irregulær og for omkostningskrævende. Desuden har helikopteren ikke tilstrækkelig kapacitet til større grupper. Kulusuk er langt mere interessant for endagsturister, hvortil man har op mod 2000 endagsgæster om året.

Nonni Travel satser derfor kun på længere ekspeditions-lignende ture i området. I 2000 androg antallet af turister på længerevarende ture 170 gæster, og der budgetteres med ca. 230 gæster i 2001. Ifølge Nonni Travel kunne dette tal forøges med en bedre langtidsplanlægning af fartplan og billetpriser for beflyvningen af Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit.

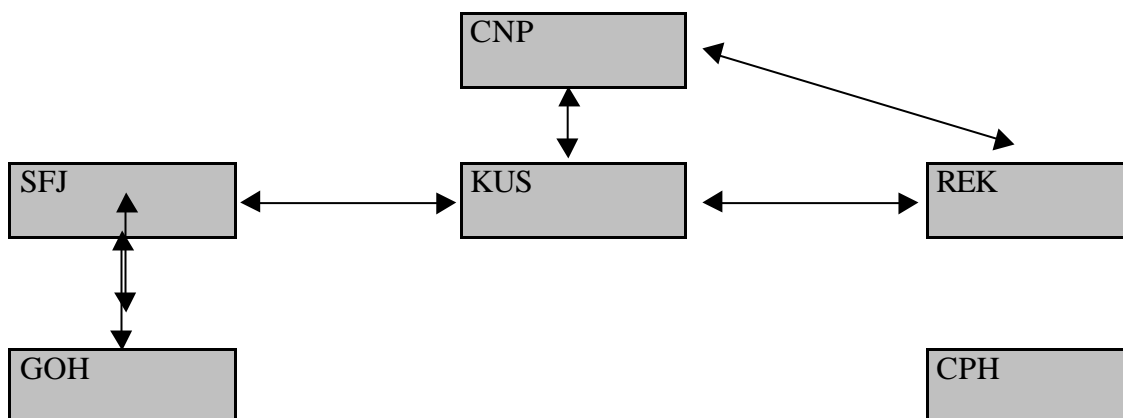
2.3 Frekvens og trafikforbindelser

Ifølge servicekontrakt mellem Hjemmestyret og Air Iceland er der to ugentlige trekant forbindelser mellem Kulusuk og Nerlerit Inaat - nordgående om lørdagen med en ATR 42 og sydgående om tirsdagen med et Metro fly. Der er forbindelse i Kulusuk til Kangerlussuaq og Nuuk og forbindelse i Reykjavik til København.

Ruteføringen ser ud som følger:

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Figur 3: Trafiksystem



Set i forhold til trafik tallene i afsnit 2.1 gælder det, at den direkte rute til Island betjener 19% af markedet (de der skal til København), mens ruten via Kulusuk betjener de 81% af markedet der kommer eller skal til det øvrige Grønland – primært til og fra Nuuk.

Den indsatte flykapacitet er begrænset af de lange flyafstande og afstande til alternative lufthavne, således at Metro flyet kun kan medtage 10 passagerer (mod normalt 19 passagerer) og ATR flyet kun 25 passagerer (mod normalt 42 passagerer) D.v.s. der udbydes 35 sæder pr. ”strækning” om ugen svarende til i alt 1.820 sæder om året.

Passagertallene for rutetrafikken andrager ca.. 100 one-way passagerer pr. år mellem Nerlerit Inaat og Reykjavik og ca. 400 one-way passagerer pr. år mellem Nerlerit Inaat og Kulusuk, hvilket set i forhold til den indsatte kapacitet giver fuldt tilstrækkelig kapacitet til at dække efterspørgslen.

Det skal dog nævnes, at der er en del fragt i nordgående retning til Ittoqqortoormiit, hvilket forbedrer kapacitetsudnyttelsen på disse strækninger. Fragten udgør ca. 33 tons pr. år, hvoraf ca. 30 tons er nordgående.

På strækningen mellem Reykjavik og Kulusuk udnyttes kapaciteten bl.a. til turister til Kulusuk området.

Den beregnede kapacitetsudnyttelse er baseret på passagertallene i år 2000 og trafikoplægget i år 2001, idet der ikke foreligger erfaringsmateriale fra de nu gældende servicekontrakter og den tilhørende trafikstruktur.

2.4 Helikoptertrafik til Ittoqqortoormiit

Beflyvningen mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit foretages på servicekontrakt af Air Alpha, der har stationeret en Bell 222U i Ittoqqortoormiit. Servicekontrakten indeholder 4 ugentlige flyvninger, der sikrer feeder- forbindelse til flyene videre til Kulusuk og Reykjavik. Ekstra flyvninger kan indsættes efter behov.

Helikopteren anvendes desuden til charterflyvning bl.a. for Dansk Polar Center, der varetager logistikfunktionen for transport til Nationalparken.

2.5 Lufthavnen i Nerlerit Inaat

Lufthavne i Nerlerit Inaat er beskrevet i AIP for Grønland, således som vist på næst følgende side.

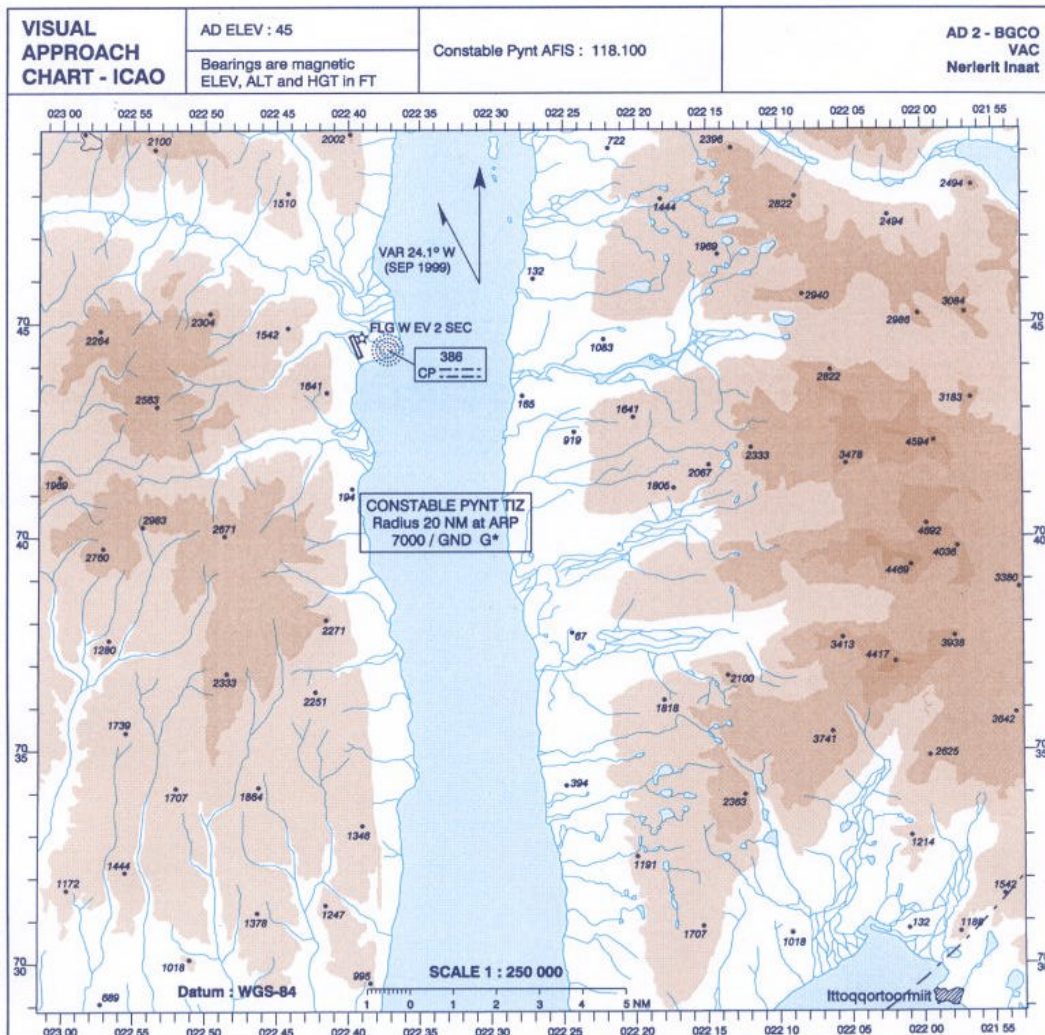
Der er tale om en 1.000 meter grusbane med landings- og banelys og med en ret kraftig længde hældning (runway slope).

Lufthavnen kan beflyves af DHC 7, Fokker 50 og ATR 42, men med reduceret payload på grund af den store afstand til alternativ lufthavn.

Lufthavnen har på grund af sine fjerne beliggenhed egen indkvarteringsforhold og kantine. Der arbejder fast 7-9 personer i lufthavnen herunder personale til told og paskontrol for udlændinge. Disse ansatte er overvejende tilflyttere og ikke beboere fra Ittoqqortoormiit.

Lufthavnen betegnes af de selskaber, som beflyver den, som meget nedslidt.

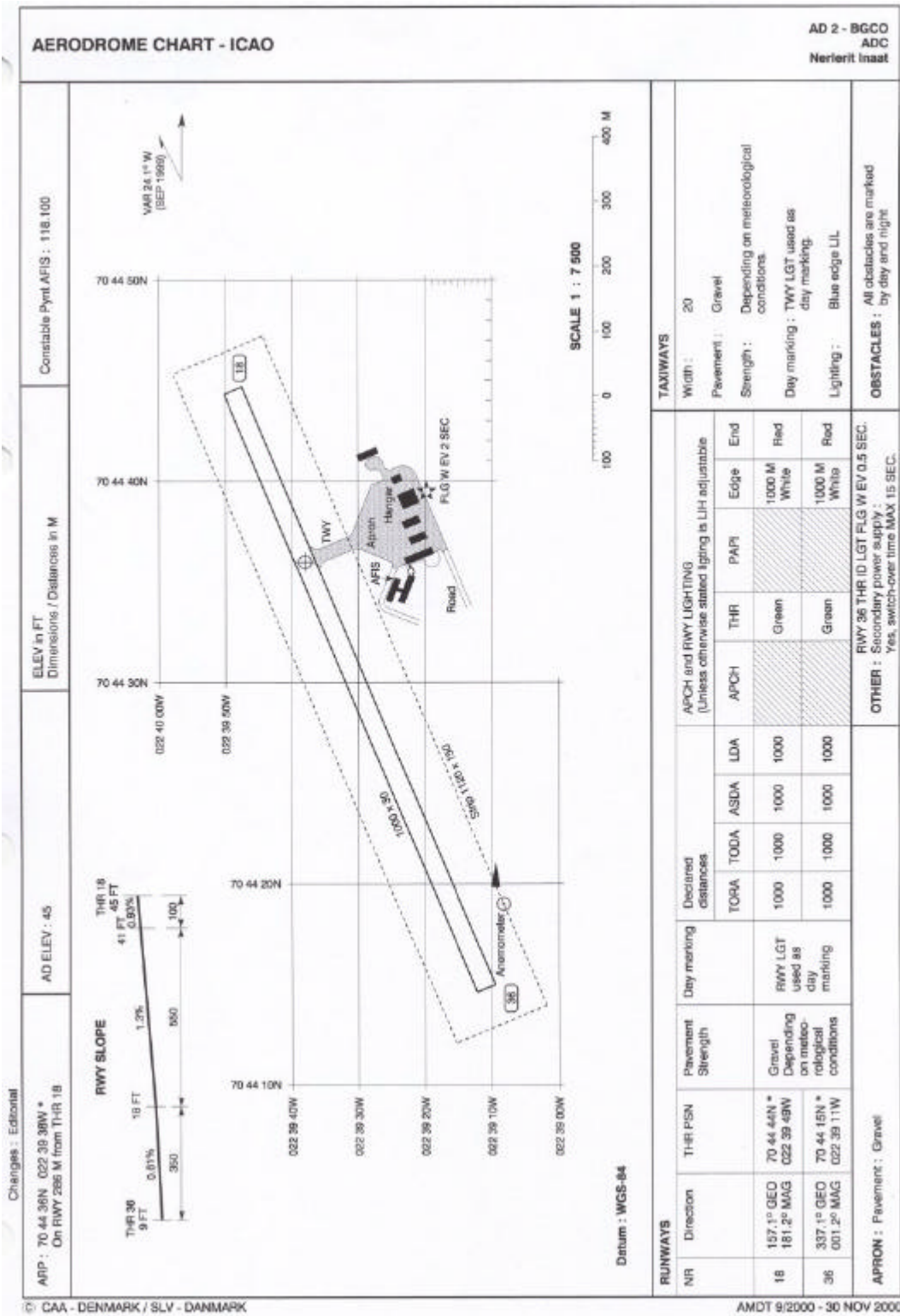
En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit



Spot elevation accuracy is within +/- 82 FT.
Elevation tints indicate 985 FT (300 M) intervals.

Changes : Editorial

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit



2.6 Trafiksystemets regularitet

Grønlandsfly oplyser, at op til 50% af alle flyvninger må aflyses eller udsættes væsentligt på grund af vejræssige forhold. Dette gælder især om vinteren, hvor der er kraftig turbulens forårsaget af de fjelde, der omgiver lufthavnen.

Disse vindforhold betyder også, at mange helikopterflyvninger mellem Nerlerit Inaat og Illoqqortoormiit må aflyses eller udsættes, hvilket kan betyde ekstra overnatninger enten i lufthavnen eller i byen.

De ugunstige vejrforhold betyder forsinkelser for passagererne samt svind i de let fordærvelige varer, som har prioritet efter passagerer og post.

2.7 Trafiksystemets omkostninger

2.7.1 Hjemmestyrets betaling til servicekontrakter

Med henblik på at sikre opretholdelsen af flytrafikstrukturen til Nerlarit Inaat og Ittoqqortoormiit har Hjemmestyret indgået servicekontrakter med hhv. Air Alpha og Air Iceland om beflyvning af ovenstående trafiksystem.

Omkostningerne ved opretholdelsen af trafiksystemet svarer langt fra til trafikindtægterne, hvorfor Hjemmestyret giver følgende faste subsidier til trafikken:

Tabel 1: Hjemmestyrets udgifter til servicekontrakter år 2001

Rute	MDKK
Reykjavik-Kulusuk-Nerlerit Inaat-Reykjavik v.v	4,0
Nerlerit Inaat-Ittoqqortoormiit v.v	7,3
I alt	11,3

Herudover kan komme tilskud til ekstra flyvninger udover fartplanen.

2.7.2 GLV's omkostninger til drift af trafiksystemet

GLV's omkostninger til drift af Nerlerit Inaat ser ud som følger i år 2000 og som budgetteret i år 2001:

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Tabel 2: GLVs driftsbudget i Nerlerit Inaat i MDKK

	2000	Budget 2001
Indtægter	2.520	3.232
Lønomkostninger	2.729	6261
Øvrige omkostninger	3.593	
I alt	-3.802	-3.029

De øgede indtægter i budgettet for 2001 skyldes den ændrede takstpolitik for beflyvning af grønlandske lufthavne og ikke en forventet ændring i trafikmængderne.

Det skal bemærkes, at lufthavnen i Nerlerit Inaat ikke kun er til rådighed for ruteflyvningen, men også betjener charterfly fra Island samt varetager forsvars- og forskningsmæssige funktioner i relation til Nationalparken.

2.7.3 Brugerbetaling

Der gælder følgende priser til og fra Ittoqqortoormiit inkl. helikoptertransport mellem Ittoqqortoormiit og Nerlerit Inaat:

Tabel 3: Billetstruktur til og fra Ittoqqortoormiit 2001

Strækning	Billetpris enkelt	Billetpris retur	APEX
Ittoqqortoormiit – Kulusuk	2.965	5.930	3.415
Ittoqqortoormiit – Reykjavik	2.965	5.930	3.415

Den samlede brugerbetaling fra de 525 one-way passagerer eller 262 retur passagerer for flyvninger fra Ittoqqortoormiit til henholdsvis Kulusuk og Reykjavik (det trafiksystem, der er subsidieret af Hjemmestyret) kan estimeres som følger, idet det forudsættes, at halvdelen rejser på fuldpris billetter og halvdelen på APEX billetter:

Tabel 4: Samlet brugerbetaling i 2001

Rejserute	Pristype	Pris retur	Antal retur passagerer	I alt
Ittoqqortoormiit – Reykjavik v.v.	Y:	5.930	25	147.598
	APEX:	3.415	25	84.999
Ittoqqortoormiit – Kulusuk	Y:	5.930	106	629.232
	APEX	3.415	106	362.366
			262	1.224.195

2.7.4 De samlede omkostninger i det nuværende trafiksystem

De samlede omkostninger til opretholdelse af det nuværende trafiksystem andrager herefter:

Tabel 5: Totale omkostninger i trafiksystemet i 2001

	MDKK
Servicekontrakt helikopter	7,3
Servicekontrakt for forbindelse til Kulusuk og Reykjavik	4,0
GLV, lufthavn og heliport	3,0
Brugerbetaling	1,2
I alt	15,5

Det ses, at brugerbetalingen kun udgør 11% af de samlede omkostninger ved opretholdelse af trafiksystemet.

2.8 Trafiksystemets erhvervsmæssige og sociale betydning

Luftransporten er naturligvis af vital betydning for Ittoqqortoormiit ikke blot for turismen og de besøgsrejsende, men også for at kommunen kan fungere i sammenhæng med det øvrige Grønland. Desuden er forbindelsen af betydning for opretholdelse af en minimum standard indenfor sundhedsvæsenet, skole- og uddannelsesvæsenet og for administration af kommunen i øvrigt.

Der har været flere forsøg på etablering af et egentligt erhvervsfiskeri og udvikling af turismen. Fiskeriet er endnu på fanger niveau og turismen er i sin meget spæde start.

Vareforsyning til kommunen sker ved to årlige anløb af skib fra Danmark i juli og september. Herudover er flytrafik eneste forsyningsvej for varer til Ittoqqortoormiit og omkringliggende byer.

Luftransporten er derfor også vigtig for forsyning af Ittoqqortoormiit med ferskvarer og til supplerende af de to årlige skibsforsyninger, mens flytrafik forbindelsen til det øvrige Grønland, Island og Danmark ikke har medvirket til egentlig erhvervsaktivitet og egenproduktion i området.

3. Alternativ placering af lufthavnen

3.1 Anlægsinvestering for en lufthavn ved Amdrup Havn

GLV har udarbejdet et arbejdsnotat vedrørende anlæggelse af en lufthavn ved Amdrup Havn nær Ittoqqortoormiit. Transporten fra lufthavnen til byen kan ske over isen om vinteren eller over vand om sommeren. Afstand ca. 4 km. Alternativt kan der bygges en vej på ca. 8 km mellem byen og lufthavnen, især til brug om foråret og efteråret, hvor man hverken kan sejle eller køre på vandet/isen. Se kort på næste side.

Projektet fra GLV beskriver en 30 x 900 meter grusbane til non-precision landing med en beslutningshøjde på mere end 500 fod over banen. Indflyvningsvinklen vil være 7,5 grader og udflyvninger mere end 2,5% afhængig af isbjerg i området.

Lufthavnen placeres således, at banen efterfølgende kan udvides til en 1199 meter bane.

Den planlagte lufthavn på 900 meter kan beflyves med DHC 7, ATR 42 og visse mindre flytyper f.eks. Metro eller DHC 6. På grund af de lange flyafstande til lufthavnen og til alternative lufthavne vil der være vægtbegrænsninger ved brugen af de pågældende flytyper.

Anlægsbudgettet for lufthavne uden vejforbindelse og i minimalistisk udgave med hensyn til landingsbanen og udstyr er MDKK 61,0.

Budgetoverslaget for en fuldt udbygget lufthavn med vej og fuldt lysanlæg, DME m.m. vil andrage MDKK 109,0.

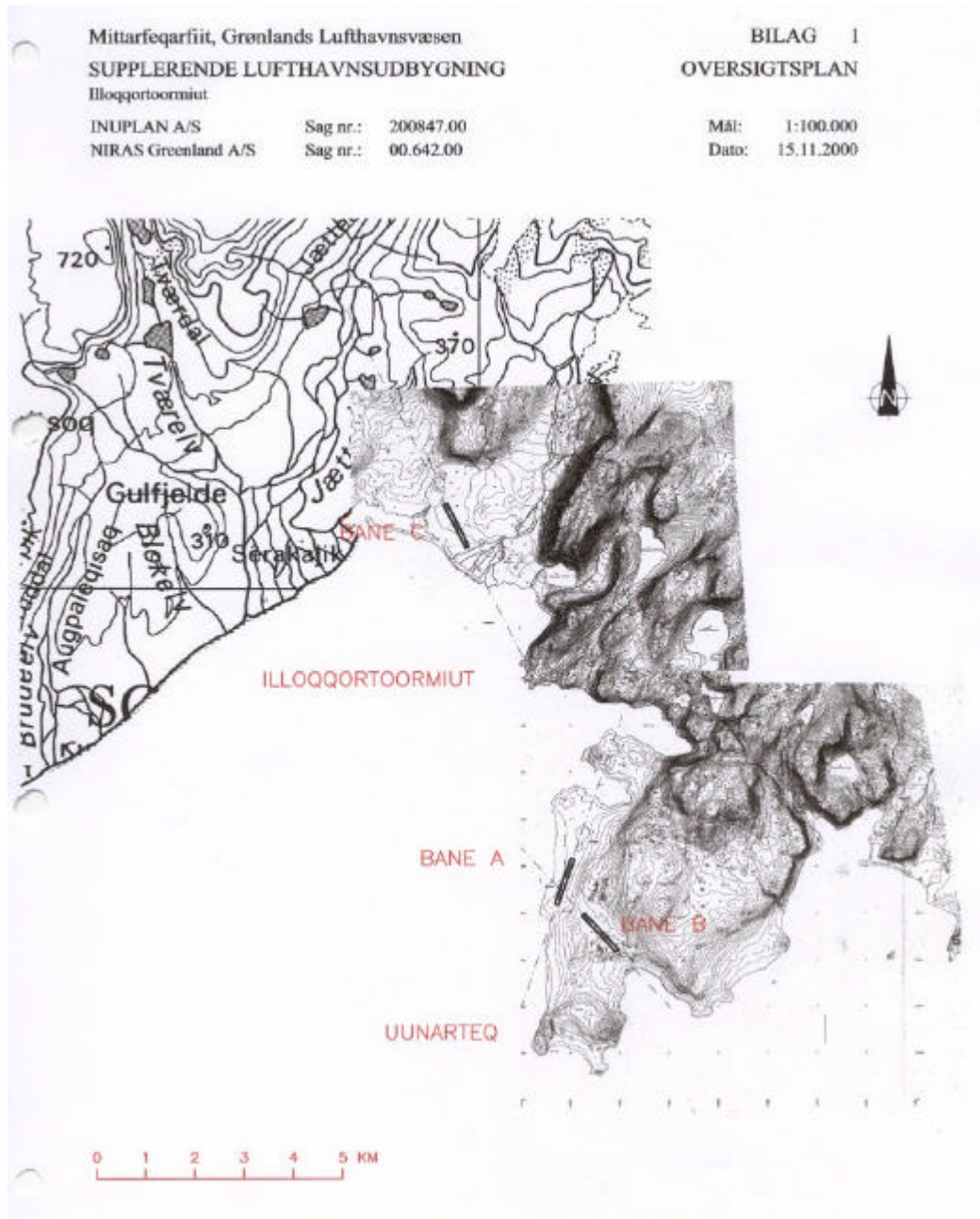
Såfremt den nuværende regularitet skal opretholdes skal banen udstyres med lysanlæg og DME, hvilket betyder en anlægsinvestering på ca. MDKK 70,0 uden vejforbindelse til byen.

Forudsættes det, at anlægsinvesteringen på MDKK 70,0 lånefinansieres med en rente på 7,0% og afvikles som en annuitet over 30 år vil de årlige kapitalomkostninger til lufthavnen andrage MDKK 6,0.

I GLV's arbejdsnotat af 15.11.2000 peges der på 3 mulige placeringer af en bane i nærheden af Ittoqqortoormiit, hvoraf kun én er forundersøgt af GLV – nemlig den bane, der er lagt til grund for den trafikøkonomiske analyse. Den er angivet med A på tegningen på næste side.

GLV har valgt denne bane A af hensyn til cirkelområderne omkring banen, idet en del af cirkelområdet for bane C (den der er nærmest byen) ligger over terræn med højere klippepartier. Bane A er således af GLV anset for den operationelt set mest hensigtsmæssige, hvilket kan have betydning for regulariteten under de ofte vanskelige vejforhold i området. Dette er særligt vigtigt for en lufthavn som Ittoqqortoormiit, hvor der er meget langt til alternativ lufthavn. Det skal bemærkes, at GLV anbefaler at alle tre placeringer detailundersøges inder der træffes endelig beslutning om placeringen af en evt. ny lufthavn.

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit



En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Det har været fremme i diskussionen, at islandske interessenter ville medfinansiere projektet. Dette kan ikke bekræftes, men en islandsk entreprenør har vurderet, at vejen kan anlægges for et lavere beløb end anført af GLV. Det islandske rejsebureau Nonni Travel er interesseret i flytningen af lufthavnen, men har ikke kapital til at deltage i projektet.

3.2 Konsekvenser for regularitet

Den planlagte lufthavn ved Amdrup Havn svarer i hovedtræk til den nuværende lufthavn i Nerlerit Inaat. Imidlertid er området omkring lufthavnen mere fladt med mindre turbulens fra omkringliggende bjerge. Derimod er der risiko for mere tåge og lave skyer ved den nye placering.

Ved flytning af banen til en placering nær byen udgår helikopter flyvningen, som er meget følsom for dårligt vejr. Helikoptertrafik kræver visuel anflyvning, hvilket som nævnt kan være vanskeligt i mange situationer.

Den samlede regularitet forventes forbedret med en bynær placering, men GLV har ikke foretaget egentlige beregninger herpå. GLV skønner, at banen vil have 75% åbningstid for fly.

3.3 Konsekvenser for trafikmængderne på ruteflyvning

En placering af lufthavnen nær byen betyder kortere transport- og ventetid samt en prisbesparelse på 15% eller 930,- kr. på en fuldpris returflyvning til Kulusuk eller Reykjavik. På en APEX billet vil besparelsen være 27%.

Langt den overvejende del af trafikken til Ittoqqortoormiit er imidlertid Hjemmestyre betalte nødvendighedsrejser og priselasticiteten vil derfor være meget lav. Det skønnes, at antallet af rejser (især APEX rejsende) vil stige ca. 10% på grund af de lavere priser og rejsetider. Under denne forudsætning vil den samlede trafikmængde stige til omkring 575 enkeltrejsende rutepassagerer om året.

3.4 Konsekvenser for turismen

Direktør Helen Dejak, Nonni Travel i Island vurderer en ny placering af banen således:

”Mht. turismen ville en længere bynær bane være mere fordelagtig. En bynær placering ville være til enorm fordel for alle, der har med sagen at gøre, indbyggere, turister, rejsebureauer, flyselskaber, Hjemmestyret. Endagsture ville således være en mulighed, da de rejsende, der kun stopper “et øjeblik” alligevel kunne se byen og evt. “sprede lidt penge rundt”. Det ville dog fortsat være de længere ture, der ville “bære turismen oppe” i Ittoqqortoormiit området.”

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Nonni Travel har ikke sat tal på betydningen af en flytning af lufthavnen, men antages det, at det nuværende antal turister fordobles, kan det betyde et ekstra dækningsbidrag i billetindtægter på ca. MDKK 0,8 til reduktion af nettoomkostningerne i trafiksystemet. Hertil kommer turisternes pengeforbrug i området.

3.5 Konsekvenser for trafiksystemets omkostninger

3.5.1 Hjemmestyrets betaling til servicekontrakter

Såfremt lufthavnen flyttes til Amdrup Havn vil den meget dyre servicekontrakt til helikopterflyvning bortfalde, og der vil kun blive behov for helikopterflyvning ca. 4 måneder om året (2 gange 2 måneder) i de perioder hvor man hverken kan køre eller sejle på fjorden. Flyvetiden mellem den nye lufthavn og Ittoqqortoormiit vil være kortere end i dag, men til gengæld vil det være dyrere at lave korttidskontrakter med en fly operatør, idet helikopteren skal færgeflyves til og fra området 4 gange om året.

Servicekontrakten til ruteflyvning på Kulusuk og Reykjavik forudsættes uændret. Flytning af lufthavnen vil ikke have væsentlig indflydelse på flyvetid og operation i den fastvingede del af trafik-systemet. Hjemmestyrets betaling til servicekontrakter vil i dette alternativ herefter "kun" andrage MDKK 5,0 mod MDKK 10,3 i dag.

Tabel 6: Betaling til servicekontrakter ved en ny placering af lufthavnen

Rute	MDKK Ny placering	MDKK Nuværende placering
Reykjavik-Kulusuk-Nerlerit Inaat-Reykjavik v.v	4,0	4,0
Nerlerit Inaat-Ittoqqortoormiit v.v	2,0	7,3
I alt	6,0	11,3

Det skal bemærkes, at denne løsning betyder, at der ikke vil være en beredskabs-helikopter i området eller en helikopter til charteropgaver udenfor forårs- og efterårsmånederne. Såfremt der skal stationeres en helikopter i Ittoqqortoormiit i de resterende 8 måneder af året til disse formål, og hvis Hjemmestyret skal betale herfor, vil det koste ca. MDKK 4,5 pr. år i faste omkostninger, hvortil kommer de fly variable omkostninger i det omfang helikopteren bruges eftersøgnings- og redningsopgaver. Hvis helikopteren anvendes til charteropgaver forudsættes det dog, at charteren betaler de fly variable omkostninger plus et bidrag til de faste omkostninger.

3.5.2 GLV's omkostninger til drift af trafiksystemet

Den nuværende lufthavn er relativ dyr i drift på grund af den afsides beliggenhed, hvor der kræves fast ophold for personalet med dertil hørende boliger, kantine m.m.

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Såfremt lufthavnen placeres nær byen, vil der kun være behov for 2 permanente ansatte samt 3 deltidsansatte, der kun arbejder, når der er flytrafik eller andre behov for ekstra arbejdskraft. Alle ansatte kan bo i Ittoqqortoormiit og kan køre eller sejle fra byen til lufthavnen.

Med udgangspunkt i de nuværende driftsbudgetter for Nerlerit Inaat og driftsomkostninger i andre bynære lufthavne i Grønland kan der ifølge GLV spares ca. MDKK 1,8 på driften. Imidlertid vil der også bortfalde indtægter fra ca. 500 helikopterpassagerer og ca. 200 helikopterstarter, således at indtægterne vil falde med MDKK 0,2 forhold til 2001 budgettet. Det samlede driftsunderskud for GLV vil herefter andrage MDKK 1,0 pr. år ved placering af lufthavnen ved Amdrup Havn.

Den nævnte stigning i trafikmængderne på ca. 10% vil ikke give anledning til omkostningsstigninger i lufthavnen i forhold til dagens omkostningsniveau.

3.5.3 Brugerbetaling og prisstrukturer

Som nævnt vil brugerbetalingen falde på grund af den manglende helikoptertransport i 8 måneder af året. Baseret på de nuværende prisstrukturer og med den samme vægtning af trafikken på destinationer som i dag vil brugerbetalingen komme til at se ud som vist i tabel 7.

Tabel 7: Brugerbetaling ved ny placering

Rejserute	Pristype	Pris retur	Antal returpassagerer	I alt
Ittoqqortoormiit – Reykjavik v.v.	Y:	5.000	25	125.000
	APEX:	2.485	29	72.065
Ittoqqortoormiit – Kulusuk	Y:	5.000	106	530.000
	APEX	2.485	128	318.080
Amdrup Havn – Ittoqqortoormiit i 4 måneder	Y:	900	96	86.400
			288	1.131.545

Den samlede vægtede brugerbetaling fra de ca. 288 passagerer for flyvninger fra Ittoqqortoormiit til henholdsvis Kulusuk og Reykjavik (det trafiksystem, der er subsidieret af Hjemmestyret) vil andrage MDKK 1,1.

3.5.4 De samlede omkostninger i det alternative trafiksystem

Det samlede omkostningsniveau til opretholdelse af trafiksystemet vil se ud som følger:

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Tabel 8: Samlede omkostninger baseret på en ny bynær lufthavn

	MDKK Ny placering	MDKK Nuværende placering
Servicekontrakt helikopter	2,0	7,3
Servicekontrakt for forbindelse til Kulusuk og Reykjavik	4,0	4,0
GLV, lufthavn og heliport	1,0	3,0
Brugerbetaling	1,1	1,2
Bidrag fra merturisme	-0,8	0,0
Kapitalomkostninger	6,0	0,0
I alt uden beredskabshelikopter	13,3	15,5
Faste omk. til redningshelikopter	4,5	
I alt med beredskabshelikopter	17,8	15,5

Det fremgår, at der kan opnås en besparelse på MDKK 2,3 pr. år vurderet på total omkostningerne ved etablering af en ny lufthavn ved Ittoqqortoormiit frem for den nuværende lufthavn i Nerlerit Inaat.

Såfremt der skal positioneres en rednings- og charterhelikopter i den nye lufthavn året rundt vil dette som nævnt koste ca. MDKK 4,5 pr. år i faste omkostninger for de 8 måneder, hvor helikopteren ikke anvendes til flyvning mellem lufthavnen og byen. Dette betyder, at en flytning af lufthavnen vil forøge de samlede omkostninger med MDKK 2,3.

Under hensyntagen til de usikkerheder, der ligger i estimatet for anlægsinvesteringerne samt i beregningerne i øvrigt må det konkluderes, at de samlede omkostninger ved flytning af lufthavnen til en mere bynær placering ved Ittoqqortoormiit vil ligge i samme størrelsesorden som de nuværende omkostninger ved flytrafiksystemet.

Imidlertid vil finansieringen af den nye lufthavn belaste Hjemmestyrets kreditmuligheder til andre infrastrukturopgaver med et beløb svarende til investeringen på de nævnte MDKK 70,0.

3.6 Erhvervsmæssige og sociale konsekvenser

Som nævnt vil regulariteten, transporttid og prisniveauet blive forbedret i forhold til dagens situation, idet de vejrmæssige og kapacitetsmæssige begrænsninger i helikopterleddet vil bortfalde.

Imidlertid vil det fortsat være meget omkostningskrævende og tidskrævende at komme til og fra Ittoqqortoormiit, og der kan næppe argumenteres for, at der bliver tale om markant forbedrede erhvervsmæssige og sociale forudsætninger. Det vil fortsat koste omkring DKK 9.765 at komme til Nuuk og DKK 8.850 at komme til København på billigste APEX billet. På normalbilletter vil prisen være DKK 18.630 retur til Nuuk og DKK 18.270 frem og tilbage til København via Reykjavik.

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

På fragtsiden kan der næppe blive tale om en fiskeeksport på grund af den lange og vanskelige transportkæde samt ringe fragtkapacitet til markederne.

Turismen fra Island vil uden tvivl få forbedrede vilkår og en umiddelbar fordobling af turismen er ikke urealistisk. En videreudvikling herfra vil kræve øgede investeringer i overnatningsfaciliteter og lokal infrastruktur til turisterne.

4. Konsekvenser for militærtrafik og forskningsaktiviteter

Udover den foran omtale rutetrafik fungerer Nerlerit Inaat også som indfaldsport til Nationalparken bl.a. i forbindelse med landingsbanen i Mestersvig. Denne bane betjener særlige turistture, Sirius patruljen samt forskningsaktiviteter.

Til belysning af omfanget af den ikke rutebundne trafik kan det oplyses, at Nerlerit Inaat har ca. 1800 passagerer om året, hvoraf de ca. 525 er rutetrafik passagerer med fly og ca. 475 er helikopter passagerer i feeder trafik til ruteflyene. De resterende ca. 800 passagerer på lufthavne i Nerlerit Inaat er intern trafik i området bl.a. i forbindelse med de nævnte forsvars- og forskningsaktiviteten i Nationalparken og i forbindelse med drift af lufthavnen.

Der er således en betydelig ikke kommerciel "sideaktivitet" udover ruteflyvningen, som fortsat skal tilgodeses. En flytning af lufthavnen til en bynær placering vil give disse øvrige aktiviteter en bedre infrastruktur i form af de om end begrænsede faciliteter og servicetilbud, der findes i Ittoqqortoormiit. Samtidig vil disse aktiviteter give beskæftigelsesmuligheder til de fastboende i byen.

Det har ikke været denne opgaves formål at undersøge de særlige militære krav, der måtte blive fremsat i forbindelse med en flytning af lufthavnen. Det anbefales imidlertid at inddrage Flyvevåbnet i detailplanlægningen af en eventuel ny lufthavn.

5. Sammenfatning for de to alternativer

Analysen af de to alternativer kan sammenfattes således:

Tabel 9: Sammenfatning

	Ny placering	Placering som i dag
Brugerbetaling pr. år	MDKK 1,1	MDKK 1,3
Hjemmestyrets betaling pr. år	MDKK 5,0	MDKK 10,3
GLV udgifter pr. år	MDKK 1,0	MDKK 3,0
Kapitalomkostninger pr. år	MDKK 6,0	MDKK 0,0
Samlede omkostninger pr. år til transportsystemet	MDKK 12,3	MDKK 14,5
Investeringsbehov	MDKK 70,0	MDKK 0,0
Regularitet	Forbedret regularitet på grund af beliggenhed og bortfald af helikopterstrækningen	
Rejse- og ventetid	Forbedres ved bortfald af helikopter strækningen	
Forsyningssikkerhed	Større forsynings-sikkerhed og kapacitet baseret på direkte fly fra Island og Kulusuk	
Beskæftigelse	Færre fuldtidsansatte i lufthavnen. Nye beskæftigelsesmuligheder for fastboende.	
Erhvervs muligheder	Ikke væsentlig forbedring	
Turisme	Forbedrede muligheder for turistudvikling herunder udvikling af endagsturisme.	
Helikopter til anden trafik herunder ambulance- og eftersøgningsflyvning	Denne sikkerhed bortfalder.	

Kilder:

1. HS Analyse: Etablering af nye landingsbaner
2. Grønlands Statistik: On/off matrix for passagerer til og fra Nerlerit Inaat 2000
3. Prismatricer for trafik til og fra Nerlerit Inaat
4. Servicekontrakt for flyvning mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit
5. Servicekontrakt for flyvning mellem Nerlerit Inaat, Kulusuk og Reykjavik
6. Topografisk kort og placering af den planlagte bane ved Amdrup havn
7. Beflyvningsmæssige forhold omkring den planlagte lufthavn
8. Kriterier for minimalistiske og ”mikromalistiske” landingspladser og lufthavne i Island
9. Interview med Nonni Travel, Helen Dejak og Sigurdur Adalsteinsson
10. Interview med Air Iceland, Arni Gunnarsson