Bemærkninger til "Åbent brev til Transportkommissionen" af 11. maj 2011 fra Qeqqata Kommunia
Af:
Christen Sørensen
Fhv. formand for Transportkommissionen

Indledning

I indledningen til skrivelsen af 11. maj 2011 anføres, at Transportkommissionen har manglet fokus på erhvervsforhold og forhold udenfor Nuuk. Dette begrundes i skrivelsen med, at kommissionen ikke har færdiggjort sin analyse af havneforholdene i Sisimiut samt helt undladt at se på konsekvenserne af Alcoa-aluminiumsprojektet.

Kommissionen anerkender eksplicit, at en analyse af havneforholdene i Sisimiut bør gennemføres, idet det i betænkningen foreslås at nedsætte en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe, som får til opgave at opstille en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse af foreslåede havneudbygninger i Sisimiut. I denne sammenhæng skal anføres, at kommissionen først ultimo november 2010 blev bekendt med rapporten: "*Sisimiut Havn. Udviklingsscenarier*" som Rambøll Grønland havde udfærdiget til kommunen. Dette er endvidere baggrunden for, at det i betænkningen er anført, at kommissionen ikke inden for de opstillede tids- og ressourcemæssige rammer for kommissionsarbejdet har kunnet verificere grundlaget for denne rapports oplysninger, se side 353. Som bekendt skulle kommissionen aflevere sit arbejde ved indgangen til 2011. Det forhold, at kommissionen ikke har kunnet færdiggøre en analyse af havneforholdene i Sisimiut, skyldes derfor ikke manglende fokus på erhvervsudviklingen.

Det er ikke korrekt, at kommissionen helt har undladt at se på konsekvenserne af Alcoa-aluminiumsprojektet. Alcoa-aluminiumsprojektet ved Maniitsoq er bl.a. beskrevet i kapitel 3: "Erhvervsudvikling og trafikal infrastruktur", ligesom der i kapitel 4: "Befolkningsudvikling og trafikal infrastruktur" er trukket på Mobilitetsrapporten, der er udarbejdet i tilknytning til dette aluminiumsprojekt. Det kan naturligvis altid diskuteres, om der er taget tilstrækkeligt hensyn til mulige projekter.

I denne sammenhæng er det vigtigt at understrege, at det primært var transportområdet, som Transportkommissionen selvstændigt skulle analysere. Dette er generelt udtrykt således i indledningen til kapitel 3:

"… det skal understreges, at de efterfølgende betragtninger om den kommende erhvervsudvikling er afpasset efter, at det er kommissionens opgave at analysere transportområdet i relation til kommende infrastrukturbeslutninger og -investeringer.

Dette betyder bl.a., at der i det følgende sondres mellem, om nye erhvervsmuligheder i relation til mineraludvinding m.v. sker tæt på nuværende befolkningscentre eller ej, da det afgørende i relation til transportsammenhængen er, om der kan benyttes allerede eksisterende lufthavne og havne, og om der er mulighed for daglig pendling. Såfremt rentabel udnyttelse af mineralforekomster m.v., der ligger i betydelig afstand fra de nuværende befolkningscentre nødvendiggør, at der anlægges nye lufthavne og/eller havne i tilknytning hertil, er det som udgangspunkt næppe sandsynligt, at sådanne udvindingsaktiviteter får afgørende indflydelse på de beslutninger om infrastrukturinvesteringer, der i øvrigt må tages. Det er f. eks. næppe afgørende, hvis det ikke er

optimalt at knytte forbindelsen hertil fra den nærmeste lufthavn, hvorfra flyforbindelsen så etableres – sandsynligvis fra landets centrale lufthavn, uanset hvor denne er placeret."

Såfremt aluminiumsprojektet ved Maniitsoq realiseres, vil der blive anlagt en havn direkte i tilknytning til aluminiumsværket. Når Transportkommissionen ikke nærmere har analyseret havneforholdene i Maniitsoq hænger det – som anført i afsnit 13.4 i betænkningen – sammen med, at Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked har igangsat et specifikt analysearbejde herom. Dette er udtrykt således i betænkningen: "På det foreliggende grundlag vil Transportkommissionen afstå fra at vurdere havneprojekter i Maniitsoq, idet denne opgave mest hensigtsmæssigt varetages af Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked."

Denne beslutning om at undgå dobbeltarbejde er ikke speciel for havneforhold i Maniitsoq. Under Efterårssamlingen 2010 (punkt 78) debatterede Inatsisartut Østgrønlands forsyningssituation. Dette skete på baggrund af, at Vestnordisk Råd havde opfordret til at undersøge mulighederne for et andet forsyningsmønster af Østgrønland. Det blev besluttet, at en sådan undersøgelse skulle gennemføres og forelægges Inatsisartut til Efterårssamlingen 2011. På baggrund af Inatsisartuts beslutning om at få udarbejdet en særskilt analyse af denne problemstilling, besluttede Transportkommissionen ligeledes ikke at behandle havneforholdene i Østgrønland.

I betænkningens kapitel 3: *Erhvervsudvikling og trafikal infrastruktur"* har kommissionen generelt redegjort for de overvejelser om erhvervsudviklingen, der ligger til grund for analyserne af den trafikale infrastruktur. Det kan altid diskuteres, hvor specifikt grundlaget for de gennemførte analyser skal søges specificeret. I den sammenhæng skal anføres, at kommissionen ikke har haft til opgave at komme med specifikke forudsigelser om erhvervsudviklingen, ligesom kommissionen ikke mener at have særlige forudsætninger for at forudsige den konkrete erhvervsudvikling i mindst det 25-årige perspektiv, der som hovedregel er lagt til grund for en række afgørende analyser af den trafikale infrastruktur. Dette er baggrunden for det valg, som kommissionen har taget, når den har skullet analysere den fremtidige trafikale infrastruktur, se nærmere herom i betænkningens afsnit 1.6.

Uensartede antagelser

Kommissionen kritiseres i skrivelsen af 11. maj for at have anvendt uensartede antagelser. Dette anføres i relation til to af de centrale projekter, som Transportkommissionen har analyseret og som er centrale for Qeqqata Kommunia: 1) Kangerlussuaq kontra Nuuk som landets hub og 2) Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Desuden kritiseres analysen af en evt. ny containerhavn i Nuuk i skrivelsen af 11. maj.

Kangerlussuaq kontra Nuuk som landets hub

1. Tvangslukning af Kangerlussuaq

Det er korrekt, at kommissionen som udgangspunkt har anvendt samme relative befolkningsudvikling for hhv. byer og bygder inden for de regioner, der er anvendt i Mobilitetsundersøgelsen. Og det er også korrekt, at på trods heraf har kommissionen analyseret og foreslået, at befolkningen i de to atlanthavnsbygder Narsarsuaq og Kangerlussuaq flyttes, såfremt det besluttes at nedlægge atlantlufthavnene i disse bygder. Dette betragtes af kommunen som værende i strid med hinanden.

Årsagen til denne tilsyneladende inkonsistens er, at erhvervsgrundlaget i de to bygder grundlæggende forsvinder, såfremt atlantlufthavnene nedlægges. Dette gælder i hvert fald i udpræget grad for Narsarsuaq. Derfor har Transportkommissionen indregnet de ekstra omkostninger til boliger m.v., der vil blive en konsekvens heraf. Transportkommissionen har i tilknytning hertil også antaget, at el-, vand- og varmeforsyning ikke længere varetages af det offentlige, ligesom børneinstitutioner og skoler m.v. lukkes. Følges Transportkommissionens indstilling, der er baseret på en endimensional samfundsøkonomisk betragtning, bliver Narsarsuaq og Kangerlussuaq fremover steder for fritidsbeboelser.

I Narsarsuaq og Kangerlussuaq bor der i dag omkring hhv. 160 og 550 personer. Altså betydeligt flere end i en række bygder, især f.s.v.a. Kangerlussuaq. Derfor er det også relevant at udfordre Transportkommissionens indstilling. Men det er samtidig også væsentligt at forholde sig til, hvorfra erhvervsgrundlaget så skal komme. I denne sammenhæng må det også inddrages, at det synes realistisk at regne med, at en række medarbejdere ved atlantlufthavnene i Narsarsuaq og Kangerlussuaq, såfremt atlantlufthavnene flyttes herfra, vil få tilbudt arbejde ved de alternative placeringer. Derfor må der under alle omstændigheder regnes med en betydelig fraflytning i et sådant scenarie.

Som jeg anførte på borgermødet i Sisimiut, analyserede Transportkommissionen først en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq, idet det på forhånd stod klart, at det ville blive langt mere kompliceret at gennemføre en analyse af en evt. flytning af atlantlufthavnen fra Kangerlussuaq til Nuuk.

Som formand for Transportkommissionen påtager jeg mig det fulde ansvar for, at de grundforudsætninger, der blev anvendt i relation til analysen af en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq, også blev anvendt i relation til analysen af en evt. flytning af atlantlufthavnen fra Kangerlussuaq til Nuuk. Jeg erkender, at vi burde have analyseret et scenarie, hvor Kangerlussuaq opretholdes som en bygd og fortsat får mulighed for luftfartsbetjening. Denne undladelse kan jeg kun forklare ved en for ukritisk overtagelse af de forudsætninger, der var blevet lagt til grund i relation til en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Men jeg vil stærkt understrege, at der skulle laves beregninger, hvor det var en forudsætning, at Kangerlussuaq blev nedlagt, idet der må sættes spørgsmålstegn ved erhvervsmulighederne i Kangerlussuaq, hvis atlantlufthavnen her nedlægges. Men det beslutningsgrundlag, som transportkommissionen skulle tilvejebringe for Naalakkersuisut havde været mere gennemskueligt, hvis der havde været lavet yderligere beregninger med et alternativ, hvor bygden kunne fortsætte og stadig have adgang til en lufthavn med mulighed for turisme. Denne mulighed blev allerede præsenteret for mig af Naalakkersuisoq Jens B. Frederiksen forud for borgermødet, idet det eksempelvis kunne være en mulighed at opretholde flyforbindelsen til Kangerlussuaq ved at forlænge den rute, som kommissionen foreslår etableret mellem byerne Nanortalik, Qaqortoq, Paamiut og Nuuk til Kangerlussuaq. Og jeg forstod også, at en sådan supplerende undersøgelse vil blive iværksat i løbet af den beslutningsproces, der er nødvendig for at komme til en afklaring af, om den centrale atlantlufthavn skal flyttes fra Kangerlussuaq til Nuuk.

2. Engangsudgifter ved tvangslukning af Kangerlussuaq

Under denne overskrift sættes der først og fremmest spørgsmålstegn ved, at der kun er afsat 40 mio. kr. til opbygning af institutioner og anden infrastruktur.

Der ligger følgende forudsætninger til grund for dette beløb. For det første er det kun kommunalt infrastruktur, der er inkluderet, idet anlægsudgifter til anden infrastruktur som hangarer m.v. indgår i de anvendte anlægsbudgetter, ligesom anlægsudgifter til hoteller ikke er inkluderet. Som det fremgår af side 170 i betænkningen, balancerer driften af hotellet i Kangerlussuaq. Dette forhold og det forhold, at flypassagererne enten direkte eller indirekte må antages fortsat at bære udgifterne til hotelophold m.v., har betydet, at der ikke er inkluderet anlægsudgifter til hoteller - som også anført under borgermødet.

Tallet på 40 mio. kr. til opbygning af institutioner og anden infrastruktur er fremkommet ved en pragmatisk vurdering, jf. også det nedenfor under 3 anførte. Når befolkningen koncentreres, kan evt. ledig kapacitet andre steder udnyttes.

Der er også her anlagt samme princip, som blev anvendt i analysen af en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Her blev omkostninger til opbygning af institutioner og anden infrastruktur skønnet til 10 mio. kr. Da befolkningen er 3-4 gange højere blev beløbet i Kangerlussuaq skønnet til 40 mio. kr.

I tilknytning til, om de af kommissionen anvendte forudsætninger er udtryk for en undervurdering eller en overvurdering i relation til en evt. nedlukning af Kangerlussuaq, bør det også inddrages, at kommissionen har forudsat, at der indgår en omkostningspost på 330 mio. kr. til opførelse af nye boliger til befolkningen der, se side 157.

I tilknytning hertil er der samme side anført:

”Hvis de eksisterende boliger og den eksisterende infrastruktur kan benyttes og/eller disses tilstand er ringere end nyt, er dette et overkantsskøn. Betydningen heraf kan aflæses af den gennemførte følsomhedsanalyse af lavere engangsposter.”

3. Besparelser på de kommunale udgifter ved lukning af Kangerlussuaq

Transportkommissionen har side 171 redegjort for, hvordan besparelsen på de kommunale udgifter ved en lukning af Kangerlussuaq er beregnet, jf. følgende uddrag:

”Såfremt lufthavnen i Kangerlussuaq nedlukkes, vil en række kommunale serviceydelser falde bort. Det vedrører f.eks. administration, børnehaver, skoledrift, renovation mv. De tilsvarende serviceydelser skal tilbydes befolkningen andre steder. På grund af smådriftsulemper i Kangerlussuaq er det skønnet, at dette vil give besparelser i de kommunale udgifter.

KANUKOKA har oplyst, at det samlede kommunale budget for udgifter til Kangerlussuaq i 2010 udgør ca. 32,2 mio. kr. Det er her antaget, at 30 pct. heraf vil kunne spares.[1] Dette svarer til en besparelse på ca. 9,3 mio. kr. om året.

Udover de kommunale udgifter kan der være udgifter, som Selvstyret afholder, og som også bortfalder (havnedrift, sygeplejestation m.v.). Disse er ikke medregnet i analysen.”

[1] Denne besparelsesandel er også anvendt i kapitel 7, hvor en nedlukning af Narsarsuaq er analyseret.

Det er meget vanskeligt at skønne over, hvor stor en andel af de kommunale udgifter i såvel Narsarsuaq som Kangerlussuaq, der spares ved en større koncentration af befolkningen. I rapporten fra 2010: "*Økonomisk selvstændighed. En enorm opgave, men ikke håbløs*" udarbejdet til Grønlands Arbejdsgiverforening af NIRAS GREENLAND er denne problemstilling nærmere analyseret. Ud fra de betragtninger herom, der er anført i denne publikations afsnit 3.2.2 "*Smådriftsulemper og bosætningsproblematikken*" har det været kommissionens vurdering, at besparelsen på 30 pct. var forsigtigt anslået. Men de 30 pct. er naturligvis udtryk for et skøn.

Det baggrundsmateriale, som kommissionen har anvendt i relation til de 80,9 mio. kr. er anført i bilag 1. Der indgår tre hovedposter heri: 25,9 mio. kr. i 2009-priser til administration og tekniske afdelinger, 28,6 mio. kr. i 2009-priser til drift af selve lufthavnen og 23,6 mio. kr. i 2009-priser til el-, vand- og varmeforsyning. Omregnet til 2010 priser beløber det sig til 80,9 mio. kr., jf. bilag 1. Baggrundsmaterialet er stillet til rådighed af Mittarfeqarfiit. I tilknytning hertil skal anføres, at der er gennemført en følsomhedsberegning, se tabel 6.5.10, hvor der regnes med, at de løbende poster ved en evt. lukning af Kangerlussuaq halveres. Størrelsesordenen af disse løbende poster fremgår af tabel B 6.1.12 side 169.

4. Antal beboere pr. bolig

Det er korrekt, at antallet af boliger, der skal opføres, såfremt Kangerlussuaq nedlægges, er beregnet ud fra et gennemsnit på 2,5 personer pr. bolig, hvilket også har været tilfældet i relation til en evt. nedlukning af Narsarsuaq. Og det er også korrekt, at der er anvendt et gennemsnit på 2 personer, når byudviklingshastigheden i Nuuk er vurderet med henblik på at vurdere, hvornår øer syd for Nuuk må inddrages til byudviklingsformål.

Side 161 anføres i relation hertil: "Kommuneqarfik Sermersooq har anbefalet en antagelse på 2,3 personer pr. bolig. Når transportkommissionen alligevel har valgt i beregningerne at anvende 2,0 personer pr. bolig hænger det sammen med, at kommissionen forventer, at tendensen til mindre husstande fremover vil fortsætte."

Dette skal dels ses i tilknytning til, at antal af personer pr. bolig typisk er lavere i hovedstæder end andre steder, og dels i tilknytning til at det først er efter mange år, at byudviklingen i Nuuk i basisforløbet nødvendiggør inddragelse af arealer udenfor det nuværende byområde og Qinngorput. I vækstscenarie 1 er det først efter afslutningen af investeringshorisonten i 2060, hvorfor antagelsen om 2,0 ingen betydning har for de beregnede resultater i dette tilfælde. I vækstscenarie 2 er det først i 2040, at dette vil ske, hvorfor det er realistisk at regne med færre beboere pr. bolig end nu. Der er ikke stor forskel til vækstscenarie 3, hvor det først er i 2037, at byudviklingen ikke kan rummes inden for det nuværende område og Qinngorput, se side 164.

Kommissionens antagelser skal ses på baggrund af, at det er lagt til grund, at husstandenes størrelse ikke reduceres som følge af en evt. flytning. Når det derimod er byudvikling og restrummelighed, der skal vurderes, er det ikke blot forholdene for tilflyttere men for alle beboere på det pågældende sted, her Nuuk, der er relevant.

I tilknytning hertil skal anføres, at udgifterne til nye boliger under den af kommissionen anførte forudsætning om en byggepris på 1½ mio. kr. pr. bolig ville skulle forøges med 82,5 mio. kr.,

såfremt husstandsstørrelsen blev reduceret fra 2,5 til 2 ved flytningen af 550 personer fra Kangerlussuaq (275 mod 220 boliger, dvs. 55 flere boliger á 1½ mio. kr.).

Kommissionen har lavet beregninger over, hvad en mindre restrummelighed på 4.000 personer i det nuværende byområde og i Qinngorput i Nuuk ville betyde for de udførte rentabilitetsberegninger. Dette er kun af betydning for en evt. placering af en atlantlufthavn på øerne syd for Nuuk, idet restrummeligheden i Nuuk er den samme i basis- og projektalternativet, hvis den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk skulle blive anvendt i relation til en atlantlufthavn. Det fremgår af tabel 6.5.13, side 127 sammenholdt med tabel 6.5.8, side 122, at dette ville reducere nettonutidsværdierne af en evt. atlantlufthavn på øerne syd for Nuuk med mellem 120-140 mio. kr. Såfremt der i 220 boliger kun antages at bo 2 personer og ikke 2,5 personer, vil det reducere rummeligheden med 110 personer. Det fremgår heraf, at en ændring af denne størrelsesorden kun ville få marginal indflydelse på rentabilitetsberegningerne.

5. Tunneler i forbindelse med sydløsningen i Nuuk

Kommissionen har side 159 ret så indgående beskrevet grundlaget for antagelsen om en enhedspris på 89.000 kr. pr. meter for tunneller og dæmninger. Der er her også eksplicit gjort opmærksom på, at denne antagelse er forbundet med stor usikkerhed. I tilknytning hertil er også anført, at kommissionen er bekendt med, at der foreligger rapporter med andre skøn, bl.a. med en enhedspris på 140.000 kr. pr. meter for en vejtunnel til Siorarsiorfik.

Kommissionen har generelt lagt til grund, at der kan være stor usikkerhed knyttet til overslag over anlægsprojekter, især når disse ikke er detailprojekteret. Derfor har kommissionen generelt lavet følsomhedsanalyser, hvor de anvendte skøn over engangsposter, herunder anlægsomkostninger, er ændret. Det er kun for placeringerne af en evt. atlantlufthavn på øerne syd for Nuuk, at anlægsomkostninger til tunneller og dæmninger er relevant.

Såfremt der alternativt blev anvendt en pris på 140.000 kr., ville anlægsomkostningerne til tunneller og dæmninger til placeringerne syd for Nuuk blive forøget med hhv. 508 mio. kr. i 5a og 5b og 297 mio. kr. i 6a og 6b. Når effekterne heraf skal indregnes, må der tages hensyn til, at tunneller og dæmninger også kan indgå i basisalternativet om end senere end i projektalternativet.

For at beregne forskellen mellem basissituationen og projektsituationer er det derfor nødvendigt at omregne til nettonutidsværdier. Denne beregning fremgår af tabel B 6.1.10, side 168 med udgangspunkt i en forudsætning om 89.000 kr. pr. meter. Tabellen viser, at nettonutidsværdien af omkostningerne med en horisont frem til 2060 for vækstalternativ 2 er hhv. 542 mio. kr. for 5a og 5b og 308 mio. kr. for 6a og 6b.

Med en forudsætning om 140.000 kr. pr. meter stiger disse nettonutidsværdier til hhv. 824 mio. kr. for 5a og 5b og til 459 mio. kr. for 6a og 6b. Altså stigninger på hhv. 282 mio. kr. for 5a og 5b og 151 mio. kr. for 6 a og 6b.

6. Beskæftigelseseffekter

Det er korrekt, at det i afvejningen af den centrale lufthavns placering i kapitel 6 inddrages beskæftigelseseffekter, især i relation til de to mulige placeringer på hhv. Angisunnguaq og Qeqertarssuaq syd for Nuuk. Dette hænger sammen med den meget store forskel, der er i anlægsomkostningerne specielt ved disse placeringer i relation til en fastholdelse af atlantlufthavnen i Kangerlussuaq. Som det fremgår af side 137, er investeringsbeløbene i disse to alternativer, hvor der betragtes en 2200 m bane, hhv. 2 og 2¼ mia. kr. større end i alternativet, hvor atlantlufthavnen forbliver i Kangerlussuaq, hvor der i dette alternativ kun er investeringer på 122 mio. kr. til en udvidelse af lufthavnen i Nuuk til 1199 m. Derfor er det ikke korrekt at se bort fra beskæftigelseseffekter i anlægsperioden, når bl.a. disse alternativer skal sammenlignes.

7. Vejrregularitet

Der henvises til bilag 2, hvor forudsætningerne for kommissionens beregninger i relation hertil er nærmere beskrevet.

Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

1. Interregional kystsejlads

Det er korrekt, at Transportkommissionen ud fra samfundsøkonomiske forudsætninger lagde til grund, at rutetrafikken med skib på vestkysten, der p.t. varetages af AUL, ville blive indstillet. Som det anføres, har Selvstyret imidlertid besluttet, at denne rutetrafik vil blive understøttet med offentlige subsidier i de kommende 5 år.

Årsagen til, at kommissionen ikke også inddrog et alternativ, hvor rutetrafikken på vestkysten blev opretholdt, var, at det generelt var nødvendigt at reducere antallet af alternativer for at respektere tidsfristen for kommissionens arbejde og for at begrænse udgifterne ved kommissionens arbejde.

Det er imidlertid vurderingen, at det ikke afgørende havde ændret beregningsresultaterne, selv om det var forudsat, at kystsejladsen var fortsat, idet der ikke er den store forskel i de billetpriser, som passagerne betaler. Hertil kommer den begrænsede kapacitet på det nuværende skib.

Såfremt kystsejladsen skal opretholdes efter de 5 år og det nuværende prisniveau fastholdes, vil det kræve betydeligt større offentlige subsidier, idet der så ret hurtigt må træffes beslutning om indsættelse af et andet skib, jf. betænkningens side 389. Og uden offentlige subsidier er det næppe tænkeligt, at kystsejladsen med et andet skib vil blive opretholdt.

2. 3-strenget trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Dette spørgsmål blev også rejst på mødet med kommunalbestyrelsen og på borgermødet i Sisimiut 28. april. Spørgsmålet var uventet, idet det var baseret på forkerte præmisser, jf. nedenfor, og dette var medvirkende til, at jeg ikke fik svaret fyldestgørende herpå. Men forhåbentligt er dette tilfældet i det følgende.

Det er korrekt, at der side 143 anføres, at ”havnen i Kangerlussuaq bevares som i dag”, selv når der forudsættes en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Dette har imidlertid ikke tilknytning til en evt. godsforsyning med skib til Kangerlussuaq, der i dag primært varetages af RAL. Dette fremgår af følgende uddrag fra side 150: ”Derudover vil der være omkostninger til kørsel med lastbiler, når gods fra skibe i stedet transporteres til Kangerlussuaq fra Sisimiut på lastbil.”

Det fremgår af side 156, hvorfor kommissionen har lavet de samfundsøkonomiske beregninger ud fra en forudsætning om, at havnen i Kangerlussuaq – trods dette - opretholdes. Her anføres:
”Som beskrevet i afsnit 6.3 antages det, at visse aktiviteter fortsat vil eksistere i Kangerlussuaq efter en lukning af lufthavnen. Selv om det forudsættes, at befolkningen flytter fra Kangerlussuaq, og at bygdens servicefunktioner nedlægges, har kommissionen antaget, at havnen i Kangerlussuaq bevares af hensyn til betjening af de fortsættende aktiviteter. Der er således ikke indregnet omkostninger til nedlukning af havnen. Omvendt er der heller ikke indregnet besparelser på driften af havnen.”

Kommissionen regner således ikke med en 3-strenget trafikstruktur. Der regnes alene på en 1-strenget og en 2-strenget struktur afhængigt af, om lufthavnen i Sisimiut nedlægges eller opretholdes.

På side 147 er det i betænkningen anført:

"I alternativet med bevarelse af lufthavnen i Sisimiut antages, at det stadig vil være muligt at flyve mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, og det er således kun de rejsende, der vil se en fordel i at køre i stedet for at flyve, der overflyttes til vejen. Det antages i dette projektalternativ, at halvdelen af de rejsende i det kommercielle rutenet mellem Kangerlussuaq og Sisimiut overflyttes til vejen, mens den resterende del fortsat antages at benytte fly. Det svarer til, at stort set alle erhvervsrejsende fortsat vil benytte fly, mens øvrige rejsende (turister og hjemmehørende, der ikke er erhvervsrejsende) vil benytte vejen."

Det afgørende er forudsætningen om, at halvdelen af de rejsende overflyttes til vejen. Det følger også af det anførte side 147, at kommissionen ikke har antaget, at forretningsrejsende skal rejse med fly, mens andre skal benytte vejen. Kommissionen har alene lagt til grund, at det givetvis er mere sandsynligt, at forretningsrejsende i langt højere grad end andre vil benytte flytransport frem for vejtransport. Derfor den efterfølgende kommentar: ”Det svarer til, at stort set alle erhvervsrejsende fortsat vil benytte fly, mens øvrige rejsende (turister og hjemmehørende, der ikke er erhvervsrejsende) vil benytte vejen.”

Det er endvidere ikke korrekt, som det fremføres i skrivelsen af 11. maj, at ovenstående antagelse "… gør selvfølgelig resultat af beregningerne om vejprojektet urentable". Dette ses direkte af det alternativ, hvor lufthavnen i Sisimiut lukkes. I dette alternativ anvender de erhvervsrejsende naturligvis vejen, da dette er den eneste mulighed. Resultat er fortsat en stærk negativ nettonutidsværdi på mellem 158 og 430 mio. kr., jf. side 152.

3. Frekvenstid

Kommissionens forudsætninger om frekvenstid er anført i kapitel 5, side 81. Her er anført:

”Frekvenstid udtrykker den tid, der er mellem to afgange. Ændringer i frekvenstid er således ændringer i ventetid som følge af en ændring i afgangsfrekvens. Ændringen i frekvenstid værdisættes imidlertid ikke i de her foretagne samfundsøkonomiske analyser. Det skyldes, at der ikke findes undersøgelser af, hvordan de rejsende i Grønland værdisætter frekvenstid. Desuden – og nok så væsentligt – bevirker de ofte få ugentlige afgange, at frekvenstid kan være meget høj, hvorfor det er vurderet, at det ikke er muligt at overføre værdisætninger af frekvenstid fra andre lande, hvor det typisk er frekvenstid på højest få timer, der ligger til grund. Ændringer i frekvenstid er i analyser, hvor dette er vurderet at spille en central rolle, behandlet kvalitativt som i afsnit 7.4.”

I relation til en evt. vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq og dennes indflydelse på frekvenstiden skal det specifikt bemærkes, at ankomster til Kangerlussuaq fra bl.a. Sisimut er afpasset efter afgangstiderne for Danmarksflyet og indenrigsflyene. Afgangstiderne fra Kangerlussuaq er ligeledes afpasset efter de øvrige flys ankomsttider. Derfor vil der ikke være den store forskel i frekvenstiden i projektsituationen med en vej og i basissituationen uden en vej. Kommissionen har vurderet, at ændringer i frekvenstid ikke udgør en væsentlig faktor i vurderingen af et vejanlæg mellem Kangerlussuaq og Sisimiut.

Baggrunden herfor er følgende:

Det er korrekt, at der ved en evt. etablering af en vej gås fra en situation, hvor de rejsende har lav frekvens (lang tid mellem afgange) til "uendelig frekvens". Imidlertid vil det være langt de færreste af de rejsende, som enten har slut- eller startdestination fra Sisimiut til Kangerlussuaq. For disse rejsende vil der ikke være nogen afgørende gevinst ved den forøgede frekvens. De rejsende vil nemlig skulle videre enten med Danmarksflyet eller en af indenrigsmaskinerne (eller de ankommer med den). Det vil således kun være rejsende med enten slut- eller startdestination fra Sisimiut til Kangerlussuaq, som vil opnå en reel gevinst ved den forbedrede frekvens som en vejforbindelse muliggør. Dette er i øvrigt fremhævet i punkt 2 og punkt 4 på side 145 i betænkningen.

4. Vente-/forsinkelsestid ved vejrregularitet

Det er korrekt, at Transportkommissionen har valgt at anvende antagelser om enhedspriser for rejsetid fra DTU Transport. Det er også korrekt, at disse gennemgående er anvendt i analyserne.

I forhold til værdisættelse af lange ventetider i forbindelse med regularitetsproblemer er der imidlertid ikke nogen enhedspriser, som kan overføres direkte fra DTU Transport. Det skyldes, at der i datagrundlaget fra DTU Transport ikke indgår prisoplysninger for ventetider af så langt et omfang, der opstår, som når et fly aflyses. Transportkommissionen har således måttet skønne over enhedspriser for ventetider, der er så lange, som når fly aflyses.

Som det fremgår af betænkningen, har kommissionen vurderet, at passagererne vil kunne anvende forsinkelsestiden til andre formål (f.eks. arbejde), som vil give dem nytte. På denne baggrund har kommissionen anslået, at tidsværdien kunne reduceres med 75% ved lange ventetider.

Denne antagelse kan naturligvis kritiseres, hvilket også er en del af baggrunden for, at der er gennemført en supplerende følsomhedsanalyse af regularitet, jf. side 138. Variationen i antagelsen i følsomhedsanalysen går ganske vist på åbningstiderne, men betydningen af variation på værdien af ventetid kan også fortolkes med udgangspunkt i denne analyse.

5. Erhvervspotentialer

Kommissionen har generelt været forsigtig med at inddrage følgevirkninger af investeringer i trafikinfrastruktur, der er meget usikre, i rentabilitetsberegningerne. Dette er således ikke en speciel antagelse i forbindelse med analyse af et evt. vejanlæg mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

For at understrege de begrænsninger, der kunne ligge heri, har kommissionen bestræbt sig på at anføre "ikke-værdisatte effekter", jf. side 145.

Nuuk Havn

Det er korrekt, som anført i indledningen til dette punkt i skrivelsen af 11. maj 2011, at Transportkommissionen lægger op til, at Nuuk fremover kan blive eneste atlanthavn i landet. Dette hænger sammen med, at godsmængderne er så relativt beskedne, at dette giver de laveste omkostninger kombineret med overgang til brug af større skibe i atlanttrafikken, jf. bl.a. side 341.

1. Uvildigt datagrundlag

Transportkommissionen har i bilag 11.1 ret så indgående kommenteret, hvorfor de prognosticerede godsmængder over Atlanten er baseret på data fra RAL. Dette skyldes for det første, at RAL har udviklet en prognosemodel, der inddrager specifik viden om godstransport. Denne prognosemodel fremskriver data frem til 2020. Hvor der har foreligget kvantitativt begrundede prognoser, og kommissionen har været eller er blevet opmærksom herpå, er disse naturligvis anvendt af kommissionen.

RAL's forudsætninger er – som også eksplicit er anført – naturligvis ikke overtaget ukritisk, jf. bl.a. følgende fra side 330: "De forudsætninger, som ligger til grund for RALs fremskrivninger, svarer nogenlunde til de forudsætninger, som er anvendt i kommissionens opstillede vækstscenarie 1, hvor der anvendes en generel vækstprocent på 2,5 pct. p.a.

Pga. den øgede urbanisering og kraftigere vækst i Nuuk forventer RAL en større stigning i godsmængderne til/fra Nuuk end for Grønland som helhed. Alligevel er det forsigtigt lagt til grund, at den samlede godsmængde og dermed antal containere til Nuuk også kun stiger med 29 pct. eller med 2,6 pct. p.a. for såvel 2010-2020 som for 2020-2030 som for den samlede nordgående godsmængde fra 2010-2020.[2]"

Det er vurderingen, at disse antagelser er forsigtige, fordi bnp-væksten i vækstscenarie 1 er 2 pct. p.a. Og væksten i udenrigshandlen er normalt væsentligt højere end væksten i bnp, som det er anført bl.a. side 65. Desuden er vækstscenarie 1 det scenarie, hvor bnp-væksten er lavest. I vækstscenarie 2 og 3 er bnp-væksten hhv. antaget til 3 og 3½ pct. p.a. Hertil kommer, at kommissionen har antaget, at godsmængderne fra 2030 også vil være gældende for den resterende del af den 25-årige investeringshorisont, dvs. for årene 2031-39, i beregningen af rentabiliteten af en evt. ny containerhavn i Nuuk.

[2] Fra 2000 til 2009 blev antallet af containere over Nuuk havn øget med 41 pct., jf. RAL.

2. Import kontra eksport

Det kritiseres i skrivelsen af 11. maj, at det i analyserne af havneforholdene i Nuuk er lagt til grund, at landets eksportmængder kun antages at stige med 1½ pct. om året i de kommende 20 år, mens importmængderne til landet antages at stige med 2,6 pct. om året i samme periode.

Det konkluderes herudfra, at betalingsbalancen vil blive drastisk forværret i dette forløb. Dette er ganske enkelt ikke korrekt, idet de anførte antagelser gælder for koncessionstransport (især containertransport) udført af Royal Arctic Line (RAL). Transportkommissionen har i de opstillede fremtidsscenarier lagt til grund, at der må forventes en ikke ubetydelig eksport af mineraler og evt. også af aluminium, når der anlægges en tidshorisont på mindst 25 år, som det som hovedregel er tilfældet i Transportkommissionens analyser. Og eksporten herfra vil givetvis ske direkte fra produktionsstederne i næsten alle tilfælde, og vil overvejende ske med specialskibe og ikke med RAL's containerskibe. Transportkommissionen har i betænkningens kapitel 3 ret så indgående beskrevet disse nye muligheder for erhvervsudvikling.

Hertil kommer, at det først og fremmest er fisk og rejer, der eksporteres via containere af RAL. Og fangster af såvel rejer som fisk er belagt med kvoter, som igen er bestemt af, hvordan udviklingen tegner sig i bestandene af fisk og rejer. Og på basis heraf er det ikke pessimistisk at antage, at de mængder, der eksporteres af RAL i containere, stiger med 1½ pct. om året. Og bedømt ud fra historiske forhold og den forventede stigning i landets produktion, er det ikke realistisk at antage, at importmængderne stiger under 2,6 pct. om året.

3. Følsomhedsanalyse

Det kan naturligvis diskuteres, om der burde være foretaget følsomhedsanalyser på udviklingen i godsmængderne til og fra Grønland. Når det ikke er gjort, skal det ses i sammenhæng med, at det er forsigtige antagelser, der er lagt til grund, jf. det under 1 anførte.

4. *Uheldig omtale*

Indrømmet. Det er en smutter, som jeg fuldt ud tager ansvaret for. Jeg har bl.a. anmodet om, at der rettes op herpå i den trykte rapport.

5. og 6. Udvidelse af eksisterende havn og Prisforskel mellem udvidelse af kontra ny havn

Udvidelse af den eksisterende havn:

Transportkommissionen har valgt alene at analysere en havneudvidelse i Nuuk i form af anlæggelse af en ny containerhavn på Qeqertat, da den på basis af tidligere undersøgelser indledningsvist vurderede, at investeringsomkostningerne mellem en udvidelse og et projekt med en ny havn var beskeden. I fortsættelse heraf blev det anført:

"Samlet set peger de hidtidige analyser og rapporter på, at etablering af en ny havn på Qeqertat både er den mest fremtidssikrede løsning på havnens udfordringer og samtidig er det

samfundsøkonomisk mest attraktive alternativ i sammenligning med en udvidelse af den eksisterende havn.", se side 319.

Dette er baggrunden for, at der ikke er lavet beregninger på en udvidelse af den eksisterende havn i Nuuk, som det er nærmere begrundet i betænkningen.

Prisforskel mellem udvidelse kontra ny havn:

Side 327 i betænkningen er det anført:

"Der er i analysen ikke taget stilling til, om tunnelen skal udvides. Havnen vil kunne etableres uden tunnelen, og følsomhedsanalyserne med forøgede anlægsomkostninger afdækker implicit konsekvensen af højere investeringsomkostninger f.eks. som en konsekvens af følgeinvesteringer til etablering af dobbeltspor i tunnelen."

I tabel 11.3.2 er det beregnet, at øgede anlægsomkostninger på 50 pct. (svarende til godt 200 mio. kr.) reducerer nutidsværdien fra 484 mio. kr. til 322 mio. kr. og den interne rente fra 9,2 pct. p.a. til 6,5 pct. p.a. En fordyrelse af projektet med 100 mio. kr. vil dermed ikke gøre projektet urentabelt.

Det er korrekt, at det er gået ud fra, at anlægsomkostningerne til en ny containerhavn i 2010-priser er anslået til 478 mio. kr., jf. tabel 11.2.1. De 478 mio. kr. er beregnet med udgangspunkt i Inuplan (2008), idet der dog også er tillagt ekstra omkostninger til pakhus og værksted, ligesom der som anført er opregnet til 2010-priser.

De anførte anlægsomkostninger på 416 mio. kr. hidrører derimod fra Grønlands Hjemmestyre (2006). Det er denne rapport, som kommissionen har lagt til grund, når den har vurderet, at en udvidelse af den nuværende havn ikke var et fremtidsorienteret projekt. De 416 mio. kr. kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes med de 478 mio. kr. Dette burde være anført mere tydeligt i betænkningen.

7. Depottransport

Det fremgår af besvarelsen af de to ovenanførte punkter og af kapitel 11 i betænkningen, hvorfor kommissionen ikke har lagt til grund, at en udvidelse af den eksisterende havn i Nuuk var et bedre samfundsøkonomisk alternativ end en ny containerhavn på Qeqertat.

Som alternativ til et eksternt depot har kommissionen også overvejet, jf. bilag 11.1, om såkaldte port barges (som i princippet er skibe med lagerplads beliggende i havneområdet) kunne være et bedre alternativ. I konsultation med RAL kom kommissionen til det klare resultat, at dette ikke var tilfældet.

Som det fremgår af analysen af havneproblematikken, se kapitlerne 10-13, har kommissionens analyser vist, at det er samfundsøkonomisk optimalt at centrere godstrafikken.

8. Overtidsbetaling i Nuuk Havn

Losning og lastning af skibe sker af mange årsager normalt i en kontinuert arbejdsgang. Derfor er det sædvanligt, at der indgår relativt mange arbejdstimer på overtid i forbindelse hermed som nærmere bestemt af de gældende overenskomster.

I konsultation med RAL er forudsætningen om andelen på overtid igen kontrolleret og overvejet. Det er herunder igen klarlagt, at 46 pct. af alle timer har været på overtid, ligesom det ikke er et overkantsskøn under de nuværende vilkår på havnen i Nuuk, hvor bl.a. normalarbejdstiden går fra kl. 8 til kl. 16 på hverdage i henhold til de gældende overenskomster.

Meromkostningerne til det øgede tidsforbrug ved containerhåndtering, som nærmere anført i tabel B 11.1.2 i betænkningen, er derudover afhængig af den forudsatte stigning i overtidsandelen frem til 2030, hvor denne andel når 66 pct., ligesom forudsætningen om 10 pct. overtid i en ny havn er vigtig. Såfremt det imidlertid antages, at overtiden med den nuværende havn fastholdes på 46 pct., og overtiden på den evt. nye containerhavn konstant sættes til 33 pct., bliver meromkostningerne grundet dette formindsket med mellem godt 0,4 til knap 2 mio. kr. i de anførte år, jf. nedenstående skema.

	2010	2015	2020	2025	2030
Meromkostning i basis i mio. kr./år, jf. tabel B 11.1.2 i betænkningen	1,785	3,271	5.116	7,325	10,286
Meromkostning i basis i mio. kr./år, under forudsætning af 46 pct. overtid i nuværende havn og 33 pct. i evt. ny containerhavn i alle årene	1.364	2,636	4,179	5,956	8.331
Mindre meromkostninger	421	635	937	1,369	1,955

Det fremgår heraf, at det først og fremmest er faldet i antal løft, der er afgørende for meromkostningerne ved containerhåndteringen på Nuuk havn, hvorimod forudsætningerne om overtidsandelen er mindre vigtig i relation hertil.

Ændrede antagelser om overtiden vil derfor ikke ændre afgørende på rentabilitetsresultaterne i relation til en evt. ny containerhavn i Nuuk.

Bilag 1

Omkostninger i Kangerlussuaq 2005-2009
Løn- og Personaleomkostninger hele Kangerlussuaq

	2009	2008	2007	2006	2005
Total løn	40.689.815,90	39.977.694,60	39.969.743,79	38.502.485,93	38.054.657,48
Total Personaleomkostniger (bespisning, logi mv.)	44.789.925,70	44.617.542,97	44.727.562,79	43.029.280,23	43.011.377,68
Driftsomkostninger i Kangerlussuaq	**2009**	**2008**	**2007**	**2006**	**2005**
Adm. + Tekniske afdelinger (alt anden end de tre andre)	25.949.591,77	25.701.487,88	27.880.387,85	34.413.395,93	32.611.981,23
Lufthavn	28.599.830,60	28.364.931,62	27.503.351,85	23.709.832,55	24.469.601,09
El, Vand, Varme forsyning	23.663.129,58	24.174.221,04	27.618.045,47	24.470.670,98	24.413.731,65
Hotel Kangerlussuaq	27.398.944,29	27.808.930,28	28.065.361,35	25.376.615,22	28.195.494,38
Total KANG	105.611.496,24	106.049.570,82	111.067.146,52	107.970.514,68	109.690.808,35
Total KANG - uden lufthavnsomkostninger	77.011.665,64	77.684.639,20	83.563.794,67	84.260.682,13	85.221.207,26

Sparede drifts- og vedligeholdelsesomk. Kangerlussuaq

DKK	Beløb		2010 priser
Adm/tek	25.949.592		
Lufthavn	28.599.831		
El, varme	23.663.130		
I alt		2009 priser	80.949.991
	78.212.552		

Kilde: GLV, "Transport kommission KANG data 20101027.xls"

Prisudvikling 2009 til 2010 priser 3,50%

Bilag 1

Løn- og driftsudgifter 2005-2009

Nettobidrag i Kangerlussuaq 2009	Adm./Tek.afdelinger	Lufthavn	El, Vand, Varme	Hotel Kangerlussuaq	Total KANG	Total KANG - uden lufthavn
Indtægter i Kangerlussuaq	33.041.153,96	50.425.254,88	28.849.923,93	36.004.001,93	148.320.334,70	97.895.079,82
Vareforbrug i Kangerlussuaq	(6.499.324,41)	(773.343,66)	(7.922,28)	(8.746.601,01)	(16.027.191,36)	(15.253.847,70)
Driftsomkostninger i Kangerlussuaq	(25.949.591,77)	(28.599.830,60)	(23.663.129,58)	(27.398.944,29)	(105.611.496,24)	(77.011.665,64)
Finansomkostninger i Kangerlussuaq	174.219,77	288,26	-	(126.020,71)	48.487,32	48.199,06
Nettobidrag i Kangerlussuaq	766.457,55	21.052.368,88	5.178.872,07	(267.564,08)	26.730.134,42	5.677.765,54

Bemanding 2010 i Kangerlussuaq

Flyvepladschef	1
Drifts-/indsatsleder	2
Brandchef	1
Vicebrandchef	1
Terminalarbejdere	9
Terminalarbejder elever	3
Flyveledere	3
Havnebetjente	3
Security	16
Total	**39**

Omkostninger

	2009
Personaleomkostninger	2.400.004,10
Løn	15.066.076,98
Overtid	2.670.709,25
Ard.giver bidrag	499.477,60
Total	**20.636.267,93**

Omkostninger til regularitet

Den anvendte metode er ret indgående beskrevet side 172-77 i betænkningens bilag 6.1. Når resultaterne af beregningerne vurderes, er det vigtigt at holde følgende centrale forhold for øje:

- En stor del af passagererne i det grønlandske transportsystem har Nuuk som start-/slutdestination. Disse passagerer forsinkes, når der er dårligt vejr i Nuuk, uanset hvor den centrale atlantlufthavn placeres.
- Det er *forskellen* i omkostningerne til regularitet mellem basissituationen og de forskellige projektsituationer, som er opgjort. Det er således alene mer-omkostningerne ved ændret regularitet, som indgår.

Som udgangspunkt for beregningerne er anvendt de foreliggende oplysninger om vejrbetinget åbningstid for starter og landinger ved såvel de tre undersøgte placeringer ved Nuuk som for lufthavnen i Kangerlussuaq, se tabel B 6.1.14.

Der er i beregningerne skelnet mellem start og landing, og der er estimeret omkostninger for operatører og passagerer. Omkostningerne er opgjort med udgangspunkt i tre scenarier: 1) flyet bliver forsinket, 2) flyet bliver aflyst, og 3) rejsen påbegyndes, men gennemføres ikke, og der returneres. Der er endvidere redegjort for de forudsætninger, der er anvendt i værdisætningen af passagerernes forsinkelse.

Værdisætningen af de forskellige scenarier beror dog på yderligere antagelser og skøn omkring varigheden af den forsinkelse, som passagererne oplever og omkostninger derved.

Der er imidlertid tale om meget detaljerede beregninger, hvorfor en række data og forudsætninger, som yderligere indgår i beregningerne, ikke direkte fremgår af betænkningen. Dette er ikke specifikt for denne analyse. Transportkommissionen har generelt valgt kun at præsentere hovedlinjerne i de mange og ofte detaljerede beregninger i selve betænkningen. Sammenhængende hermed har kommissionen tilkendegivet, at det vil være muligt at få et større indblik i forudsætninger og beregninger via kommissionens hjemmeside.

I det følgende fremgår en række yderligere forudsætninger, der indgår i Trafikmodellen, for de gennemførte regularitetsberegninger i form af tabelopstillinger.

<u>Antal flyafgange (kun ruteflyvninger, dvs. ikke charterflyvninger (med fly/helikopter), private flyvninger, militære flyvninger etc.):</u>

Antal fly årligt, Nuuk			**2010**						
	Flytype	Fly	Basis	P1	P2	P3	P4	P5a	P6a
til/fra DK	Jet	A330	0	0	0	0	0	259	259
til/fra DK	Jet	B737	0	0	0	518	449	0	0
til/fra DK	Jet	B757	0	0	0	0	0	0	0
til/fra Island	Jet	Avro	0	104	847	34	34	34	34
til/fra	Propel	Dash 7	898	898	621	621	621	621	621
til/fra	Propel	Dash 8	1.160	1.007	312	364	364	364	364

Bilag 2

Antal fly årligt, Kangerlussuaq			2010						
	Flytype	Fly	Basis	P1	P2	P3	P4	P5a	P6a
til/fra DK	Jet	A330	225	225	0	0	0	0	0
til/fra DK	Jet	B737	0	0	0	0	0	0	0
til/fra DK	Jet	B757	34	0	0	0	0	0	0
til/fra Island	Jet	Avro	0	0	0	0	0	0	0
til/fra	Propel	Dash 7	1.796	1.728	0	0	0	0	0
til/fra	Propel	Dash 8	902	902	0	0	0	0	0

Antal fly årligt, Nuuk			2030						
	Flytype	Fly	Basis	P1	P2	P3	P4	P5a	P6a
til/fra DK	Jet	A330	0	0	0	0	0	415	415
til/fra DK	Jet	B737	0	0	0	709	640	0	0
til/fra DK	Jet	B757	0	0	0	0	0	0	0
til/fra Island	Jet	Avro	0	68	1.122	119	119	119	119
til/fra	Propel	Dash 7	898	690	760	760	760	760	760
til/fra	Propel	Dash 8	1.385	1.213	468	796	796	796	796

Antal fly årligt, Kangerlussuaq			2030						
	Flytype	Fly	Basis	P1	P2	P3	P4	P5a	P6a
til/fra DK	Jet	A330	329	329	0	0	0	0	0
til/fra DK	Jet	B737	0	0	0	0	0	0	0
til/fra DK	Jet	B757	119	102	0	0	0	0	0
til/fra Island	Jet	Avro	0	0	0	0	0	0	0
til/fra	Propel	Dash 7	1.796	1.588	0	0	0	0	0
til/fra	Propel	Dash 8	1.266	1.266	0	0	0	0	0

Forsinkelse af fly mellem Nuuk og Kangerlussuaq skal kun tælles med én gang. Dette er gjort ved, at der i opgørelser af antal fly i tabellerne ovenfor er korrigeret for "dobbelttælling" af afgange og ankomster mellem Nuuk og Kangerlussuaq (1.053 i 2010 og 1.068 i 2030).

Fordelingen på de forskellige scenarier for forsinkelse (irregularitet). Egne skøn

Afgang fra berørt lufthavn. Frekvenser for hyppigheden af scenarier i tilfælde af irregularitet								
			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	0%	0%	50%	50%	50%	50%
til/fra DK	Jet	B737	0%	0%	50%	50%	50%	50%
til/fra DK	Jet	B757	0%	0%	50%	50%	50%	50%
til/fra Island	Jet	Avro	0%	0%	50%	50%	50%	50%
til/fra	Propel	Dash 7	0%	0%	50%	50%	50%	50%
til/fra	Propel	Dash 8	0%	0%	50%	50%	50%	50%

Ankomst til berørt lufthavn. Frekvenser for hyppigheden af scenarier i tilfælde af irregularitet								
			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	10%	10%	45%	45%	45%	45%
til/fra DK	Jet	B737	10%	10%	45%	45%	45%	45%
til/fra DK	Jet	B757	10%	10%	45%	45%	45%	45%
til/fra Island	Jet	Avro	10%	10%	45%	45%	45%	45%
til/fra	Propel	Dash 7	10%	10%	45%	45%	45%	45%
til/fra	Propel	Dash 8	10%	10%	45%	45%	45%	45%

Bilag 2

Forsinkelse og rejsetidsomkostninger for passagerer ved de forskellige scenarier. Egne skøn

Forsinkelserne er skønnet for de tre forskellige situationer med irregularitet. Når fly forsinkes, vurderes det i gennemsnit at vare 3 timer. Når fly aflyses, vurderes forsinkelsen at være 36 timer. Når fly tvinges til at vende om og efterfølgende aflyses, vurderes forsinkelsen til 36 timer plus flyvetiden på 4,5 timer, således at den samlede forsinkelse er 40,5 timer. Dette fremgår af tabellerne nedenfor.

Afgang fra berørt lufthavn, ventetid for passagerer i minutter

			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	0	0	2.160	2.160	180	180
til/fra DK	Jet	B737	0	0	2.160	2.160	180	180
til/fra DK	Jet	B757	0	0	2.160	2.160	180	180
til/fra Island	Jet	Avro	0	0	2.160	2.160	180	180
til/fra	Propel	Dash 7	0	0	720	720	180	180
til/fra	Propel	Dash 8	0	0	720	720	180	180

Ankomst fra berørt lufthavn, ventetid for passagerer i minutter

			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	2.430	2.430	2.160	2.160	180	180
til/fra DK	Jet	B737	2.430	2.430	2.160	2.160	180	180
til/fra DK	Jet	B757	2.430	2.430	2.160	2.160	180	180
til/fra Island	Jet	Avro	2.310	2.310	2.160	2.160	180	180
til/fra	Propel	Dash 7	780	780	720	720	180	180
til/fra	Propel	Dash 8	780	780	720	720	180	180

Ventetid værdisættes til gennemsnitligt 92 kr./time. Dog værdisættes ventetid over 3 timer til 25% af denne værdi.

Operatøromkostninger ved de forskellige scenarier per passager. Egne skøn

Operatørernes omkostninger ved irregularitet er skønnet ud fra de kompensationsregler, som gælder på luftfartsområdet samt skøn over de andre omkostninger, som operatørerne har ved forsinkelse, aflysning og returnering.

Afgang fra berørt lufthavn, kr per berørt passager

			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	0	0	1.000	1.000	200	200
til/fra DK	Jet	B737	0	0	1.000	1.000	200	200
til/fra DK	Jet	B757	0	0	1.000	1.000	200	200
til/fra Island	Jet	Avro	0	0	1.000	1.000	200	200
til/fra	Propel	Dash 7	0	0	333	333	200	200
til/fra	Propel	Dash 8	0	0	333	333	200	200

Bilag 2

Ankomst til berørt lufthavn, kr per berørt passager								
			Flyet fanges i luften og retuner		Flyet aflyses		Flyet forsinkes	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	5.112	5.112	1.000	1.000	200	200
til/fra DK	Jet	B737	4.356	4.356	1.000	1.000	200	200
til/fra DK	Jet	B757	3.838	3.838	1.000	1.000	200	200
til/fra Island	Jet	Avro	2.393	2.393	1.000	1.000	200	200
til/fra	Propel	Dash 7	1.041	1.041	333	333	200	200
til/fra	Propel	Dash 8	1.089	1.089	333	333	200	200

Note: Omkostningerne for fly, som fanges i luften og returnerer, er beregnet som omkostningerne ved at flyve tillagt omkostningen ved at flyet forsinkes. I tabellen nedenfor er forudsætningerne for omkostningerne ved at flyve præsenteret.

Omkostning ved flyrejse som ikke gennemføres, og der returneres til udgangspunktet. Enhedspriser for materiel og rejsetider fra trafikmodellen

Flyrejse som ikke gennemføres, og der retuneres til udgangspunktet, i alt								
			Timer, hvor langt flyet i gns nå		Timerpris		Omkostning	
	Flytype	Fly	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq	Nuuk	Kangerlussuaq
til/fra DK	Jet	A330	4,5	4,5	198.259	198.259	892.166	892.166
til/fra DK	Jet	B737	4,5	4,5	95.768	95.768	430.954	430.954
til/fra DK	Jet	B757	4,5	4,5	111.689	111.689	502.602	502.602
til/fra Island	Jet	Avro	2,0	2,0	57.351	57.351	114.703	114.703
til/fra	Propel	Dash 7	1,0	1,0	26.169	26.169	26.169	26.169
til/fra	Propel	Dash 8	1,0	1,0	23.754	23.754	23.754	23.754

De samlede omkostninger til regularitet for de forskellige scenarier er beregnet på baggrund af ovenstående forudsætninger samt de forudsætninger om åbningstider, som fremgår af betænkningen.

Det er klart, at opgørelsen af omkostningerne ved regularitet er forbundet med betydelig usikkerhed. Dette er også fremhævet i betænkningen, hvorfor der også blev gennemført og præsenteret supplerende følsomhedsanalyser af regulariteten for P3 og P4, jf. side 138-139.