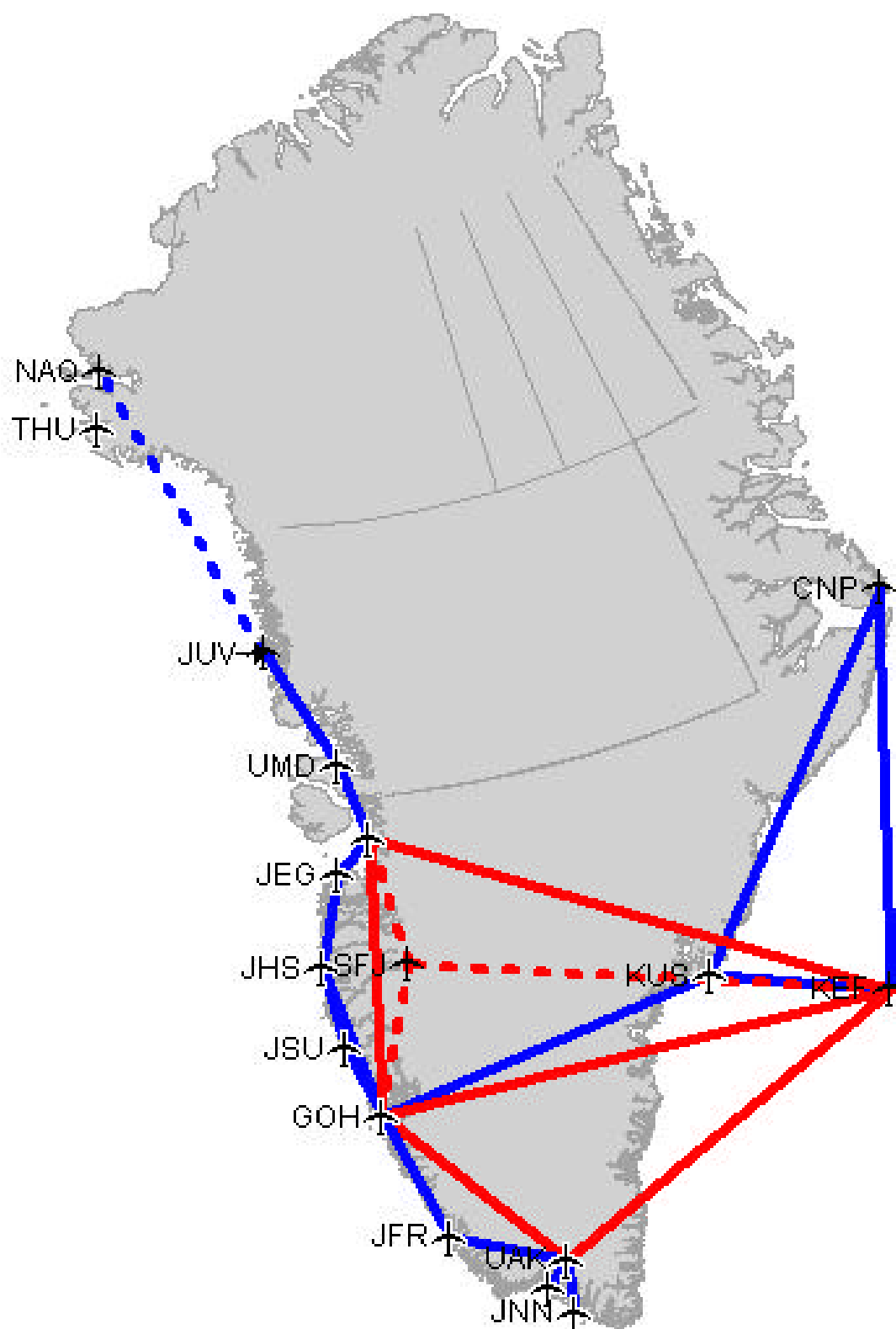




Redegørelse om Grønlands fremtidige flytrafikstruktur

Oktober 2001

Indholdsfortegnelse

<u>1.</u>	<u>Indledning</u>	3
<u>2.</u>	<u>Analyseresultater</u>	4
<u>3.</u>	<u>Flytrafikstrukturens historiske baggrund</u>	8
<u>4.</u>	<u>Politiske mål og tiltag på flytrafikområdet</u>	9
<u>5.</u>	<u>Oplæg til fremtidig trafikstruktur</u>	10
<u>6.</u>	<u>Investeringer</u>	13

1. Indledning

Under Landstingets 1. behandling af Forslag til Landstingsfinanslov for 2000 den 28. september 1999 fremkom der fra flere sider forslag om yderligere byggeri af landingsbaner. På denne baggrund blev der afsat midler til dækning af udgifter til en undersøgelse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved yderligere investeringer.

Undersøgelserne er nu tilendebragt og findes som en samling rapporter. Nærværende redegørelse har til formål at give Landstinget et overblik over disse rapporter og dermed en orientering om konsekvenserne ved yderligere infrastrukturelle investeringer. Redegørelsen og de tilhørende rapporter er endvidere tænkt til at være et oplæg til en større debat med deltagelse af politikere, trafikselskaber og andre interessenter.

Materialet skal ikke enkeltstående ses som værende udtryk for Landsstyrets endelige holdning til, hvorledes Grønlands fremtidige flytrafikstruktur skal se ud. Hvordan den fremtidige flytrafikstruktur skal se ud vil således afhænge af debattens udfald og de efterfølgende politiske afgørelser i den forbindelse.

2. Analyseresultater

Der er i sommeren 2001 udarbejdet en samling rapporter med henblik på at tilvejebringe et diskussions- og efterfølgende beslutningsgrundlag for den fremtidige flytrafikstruktur i Grønland. Rapporterne kan sammenfattes i 6 analyser, der har givet følgende hovedresultater:

1.

En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landingsbanen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for Atlanttrafikken til Grønland.

En forlængelse af banen i Nuuk til 1199 meter vil give meget væsentlige besparelser i rejsetid, øget frekvens samt reduceret brugerbetaling for Nuuk passagererne, som i dag udgør ca. 50% af Atlantpassagererne gennem Kangerlussuaq. De samme fordele vil gælde for de 17%, der er Ilulissat passagerer, hvis banen i Ilulissat forlænges til 1199 meter.

Hvis banen i Ilulissat ikke forlænges samtidigt med banen i Nuuk vil serviceniveauet for Atlantpassagerer i form af rejsetid, antal flyskift samt brugerbetaling blive forringet til diskoområdet og til det nordlige Grønland.

Den samlede brugerbetaling fra atlantpassagerer vil blive reduceret med ca. 68,0 mio. kr. pr. år, hvis der etableres forlængede baner i Nuuk og Ilulissat. Investeringen i forlængede baner til 1199 meter i Nuuk og Ilulissat vil andrage omkring 130,0 mio. kr.

Samtidigt vil Hjemmestyret spare investeringerne i forlængelse af alle øvrige baner, idet indenrigsflyvning med "store" turbo-prop fly kan bortfalde på disse lufthavne. De øvrige lufthavne kan betjenes med mindre 19 personers fly med samme eller bedre serviceniveau (frekvens) end det er tilfældet i dag.

2.

En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland

Analysen gav følgende hovedresultat:

Set i forhold til trafikmængden i Sydgrønland forekommer den af kommunerne foreslåede model og et investeringsniveau på godt 1 milliard kroner at være ude af proportion med det reelle trafikbehov.

Et trafikøkonomisk rationel løsning vil være at S-61'erne udskiftes med små fly, der beflyver små lufthavne (780 meter grusbaner) i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut med mindst samme frekvens som helikoptererne i dag, men med større fleksibilitet. Denne flystruktur kan gennemføres med væsentligt lavere operationelle omkostninger end i dag og i fri konkurrence uden subsidier fra Hjemmestyret.

3.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

En ændret fly infrastruktur vil ikke få afgørende indflydelse på fiskeriets fremtid i Sydgrønland, men forbedrede flyforbindelser og lavere billetpriser vil naturligvis være en fordel for den administrative del af erhvervet.

En forbedret trafikal infrastruktur er ikke afgørende for, om der iværksættes yderligere landbrugsproduktion i regionen.

En lufthavn i Nanortalik vil få væsentlig indflydelse på om guldmine projektet realiseres og ikke mindst på, hvorvidt Nanortalik by vil få del i de afledede virkninger fra projektet.

Et forbedret flysystem med fastvingede fly til Qaqortoq og Nanortalik vil få væsentlig betydning for en forøgelse af turismen i området. Men en forudsætning for denne udvikling er desuden, at ruten til Island genåbnes, samt at der sker markante forbedringer i indkvarteringssektoren og i modtagerapparatet i øvrigt.

En forbedret trafikal infrastruktur til Qaqortoq vil forbedre kommunens muligheder for at fastholde og videreudvikle sig som Sydgrønlands erhvervs-, uddannelses- og kultur-centrum. Muligheder som alt andet lige kan resultere i øget erhvervsaktivitet, beskæftigelse og serviceudbud.

4.

En trafikøkonomisk analyse af en forlængelse af startbanerne i Ilulissat og Aasiaat

Turistsektoren har allerede i dag mulighed for gennemførelse af direkte flyvninger fra Island og Canada med DHC 7 fly, men Grønlandsfly og tour-operatørerne har ikke vurderet denne forretningsmulighed som kommerciel lønsom.

En 1199 meter bane vil muliggøre direkte fly fra Island og Canada med moderne turbo-prop fly og mindre jetfly.

Der er et betydeligt marked for eksport af fersk fisk fra Ilulissat til de sydeuropæiske markeder, Japan og Nordamerika.

Der kan allerede i dag etableres et prisbilligt og fleksibelt distributionssystem med Grønlandsfly og SAS, der kan få fisken frem til markederne på 3-4 dage.

Direkte flyvninger fra en forlænget bane i Ilulissat på 1199 meter vil ikke forkorte den samlede indhandlings- og distributionstid for frisk fisk. Direkte flyvninger vil være væsentligt dyrere (op til dobbelt så dyr), vil kræve store garantier for flyvningerne samt vil være mindre fleksibel med hensyn til distribution til flere markeder.

fortsættes...

...fortsat

Aasiaat har knyttet venskabsbånd med Kuujjak i Nunavik samt med Makivik Corporation i Canada, der har tilkendegivet en interesse i et nærmere økonomisk og handelsmæssigt samarbejde mellem de to byer. De politiske intentioner er ikke videreført i konkrete projekter.

Turismens til Aasiaat er endnu på et indledende stade med begrænset overnatnings-kapacitet og et svagt udbygget modtagerapparat. Selv en væsentlig udvidelse af turismen vil ikke kræve udvidelse af fly- eller lufthavnskapaciteten.

Der er ikke initiativer i Aasiaat med henblik på eksport af fersk fisk til de udenlandske markeder. Såfremt en sådan eksport skulle komme i stand, vil transporten mest hensigtsmæssigt ske indenfor det nuværende flytransportsystem.

Vurderet ud fra en kommerciel betragtning kan kommunerne i Ilulissat og Aasiaat ikke blive majoritetsaktionærer i eventuelle nye selskaber for de to lufthavne, idet de oprindelige anlægsinvesteringer langt overstiger en evt. kommunal investering i forlængelse af banerne til 1199 meter.

Der kan næppe tiltrækkes eksterne private investorer, idet lufthavnene vil være underskudsgivende.

Kommunernes engagement i lufthavnene vil kræve tilladelse fra det kommunale tilsynsråd, idet lufthavnsdrift kan betragtes som en kommerciel virksomhed.

5.

En trafikøkonomisk analyse af en lufthavn ved Ittoqqortoormiit

Der kan opnås en besparelse på 2,2 mio. kr. 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 koste ca. 4,5 mio. kr. 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 2,3 mio. kr. pr. år.

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 kredituligheder til andre infrastrukturopgaver med et beløb svarende til investeringen på 70,0 mio. kr.

6.

Arbejdsgruppen vedrørende lufthavne i topografisk vanskelige områder

Arbejdsgruppen har endnu ikke fremsendt en endelige rapport, men de forventede anbefalinger fra gruppen er som følger:

Der er muligheder for at udbygge det grønlandske lufthavnsnet med pladser af en mere simpel form end etableret hidtil. Beflyvningen vil fortsat kunne baseres på kommerciel flyvning med passagerer, men som rute-taxaflyvning (flyvning efter behov) i stedet for egentlig ruteflyvning. I takt med udviklingen og efterspørgslen efter at kunne overgå til egentlig ruteflyvning med større fly, vil de simple baner kunne udbygges hen imod de allerede opførte lufthavne, der var opført efter de i forvejen reducerede krav.

Det findes vigtigt, at den benyttede banegeometri passer til de benyttede fly, og det frarådes at man forsøger at tilpasse fly til en anden banegeometri.

De etablerede lufthavnstjenester skal passe til den form for flyvning / fly, der ønskes på pladsen. Det vil dermed ikke være muligt at neddrogse eksempelvis en DASH-7 til 19 passagerer, for at få den ned under et af kravene, til at der skal være etableret Brand- og Redningstjeneste. Den samlede vægt af flyet er her afgørende.

Det vurderes, at en flyveplads opført til den mere simple form for beflyvning, kan etableres mod en investering på knap halvdelen af den, der ville være nødvendig for etablering af en lufthavn af samme type som de 6 nye lufthavne i Grønland.

De samlede årlige driftsomkostninger (excl. forrentninger, afskrivninger samt større reparationer og vedligeholdelsesarbejder) for en flyveplads, baseret på denne mere simple form for beflyvning, vurderes til at ville koste omkring 1 mio. kr. årligt. Dette skal sammenholdes med de ca. 4,5 mio. kr. om året til en lufthavn af samme type som de 6 nye lufthavne i Grønland, afhængig af supplerende opgaver, åbningstider og lignende.

Baneoverfladens beskaffenhed kan ikke afgøres generelt. Den lille besparelse, der generelt ligger i brug af grus, forsvinder let i den løbende vedligeholdelse af banen, når den er i drift. Afgørelsen om hvilken baneoverflade, der bør benyttes anbefales afgjort plads for plads, da det er lokale anlægsmæssige faktorer, der har indflydelse på valget.

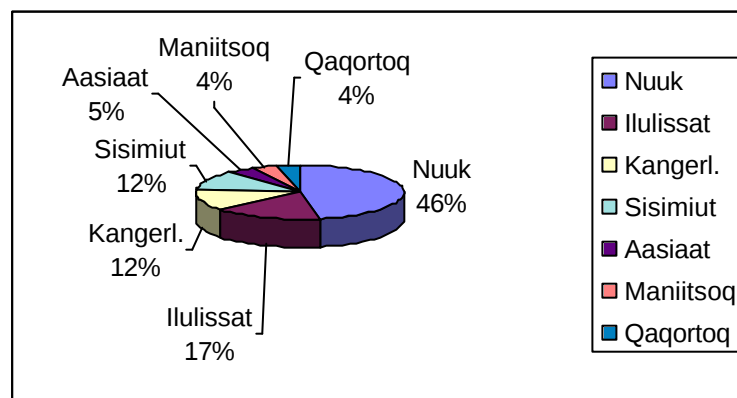
De simple flyvepladser vil kunne indgå i det allerede etablerede lufttrafiksystem i Grønland. Små fly (godkendt til max 19 passagerer og under 10 ton) vil kunne beflyve de simple flyvepladser uden problemer og vil ligeledes kunne operere på de eksisterende pladser. Dette ville samtidig give den mulighed, at allerede etablerede lufthavne kan nedgraderes, såfremt der ikke er tale om "hub", hvor større fly samler op fra en række små, eller hvor trafikbehovet kunne løses af små fly alene.

3. Flytrafikstrukturens historiske baggrund

Flytrafikstrukturen i Grønland er historisk betinget af de to oprindeligt militære lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som er ideelt placeret ud fra operationelle og militære hensyn, men uden hensyntagen til de nutidige civile og markedsmæssige behov.

Dette betyder, at al Atlantrafik til Grønland forudsætter et indenrigs "feeder" system, der på kortest mulig tid skal befordre passagererne mellem de to Atlantlufthavne og de øvrige lufthavne i Grønland. Denne operation kræver størst mulige indenrigsfly for at reducere ventetiden i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Som nævnt er knap 50% af atlantpassagererne i Kangerlussuaq skal til Nuuk og 17% skal til Ilulissat. Ved en direkte beflyvning af de to byer kan man således bringe ca. 2/3 af atlantpassagererne direkte til og fra de to byer.



Figur 1: Fordeling af atlantpassagerer fra Kangerlussuaq

De nuværende forhold betyder, at feedersystemet bliver dimensionerende for indenrigs-flytypen ikke blot til feeder-trafikken, men også i det øvrige indenrigsnet, hvor passager-underlaget ikke kræver de store 50 personers fly, såfremt der skal opretholdes en rimelig frekvens på et markedsbetinget grundlag.

Da Dash 7 flyene er de eneste 50 personers fly, der kan lande på de nuværende kort-baner, vil en fortsættelse af det nuværende trafiksystem kræve store investeringer i baneforlængelser, når Dash 7 flyene skal udskiftes med mere moderne fly i samme størrelse.

Disse baneforlængelser er imidlertid ikke dikteret af trafikbehovet på de enkelte grønlandske byer (bortset fra Nuuk og Ilulissat), men alene af flytype behovet til feedertrafikken til og fra Kangerlussuaq. Den egentlige indenrigsrafik kunne mere hensigtsmæssigt ske med mindre fly og eventuelt højere frekvens.

4. Politiske mål og tiltag på flytrafikområdet

Den fremtidige grønlandske flytrafik politik bør formuleres som følger:

- ? Det grønlandske trafiksystem skal sikre størst mulig frekvens og regularitet samt kortest mulig rejsetid til de lavest mulige brugerpriser i udenrigstrafikken.
- ? Det grønlandske trafiksystem skal sikre størst mulig frekvens og regularitet samt kortest mulig rejsetid til de lavest mulige brugerpriser i indenrigstrafikken.
- ? Flest mulige byer skal betjenes med fastvingede fly på et markedsbetinget grundlag (fri konkurrence).
- ? Trafiksvage ruter (oftest helikopterruter) skal i offentlig udbud og beflyves på servicekontrakter.
- ? Hjemmestyrets investeringsniveau samt løbende driftstilskud til trafiksystemet skal holdes på det lavest mulige niveau for at opfylde foranstående punkter.
- ? Ovennævnte mål skal gælde både for passager- og fragtflyvning

Hjemmestyret har allerede lagt grunden til dette trafiksystem gennem etablering af en række nye lufthavne på Vestkysten samt ved at indføre servicekontrakter på underskudsgivende flyvning. Hermed er der skabt klarhed om, hvor der er kommerciel bæredygtig trafik, og hvor der er behov for tilskud. I forlængelse heraf er krydssubsidieringen bortfaldet hos Grønlandsfly.

Hertil kommer, at flere beslutninger og politiske signaler er gået i retning af liberalisering af konkurrencesituationen, blandt andet ved tilladelse til Grønlandsfly's atlantbeflyvning, periodevis fragtflyvning på Atlanten, selvstændig postflyvning samt principiel politisk accept af nye operatører på de trafiktunge ruter (disse er dog ikke etableret endnu).

5. Oplæg til fremtidig trafikstruktur

På baggrund af de trafikøkonomiske analyser, og som fortsættelse af den hidtidige trafikpolitik, bør der etableres en trafikpolitik, der tager højde for markedsforholdene samt de fremtidige investeringer og driftstilskud fra Hjemmestyrets side.

Forudsætninger:

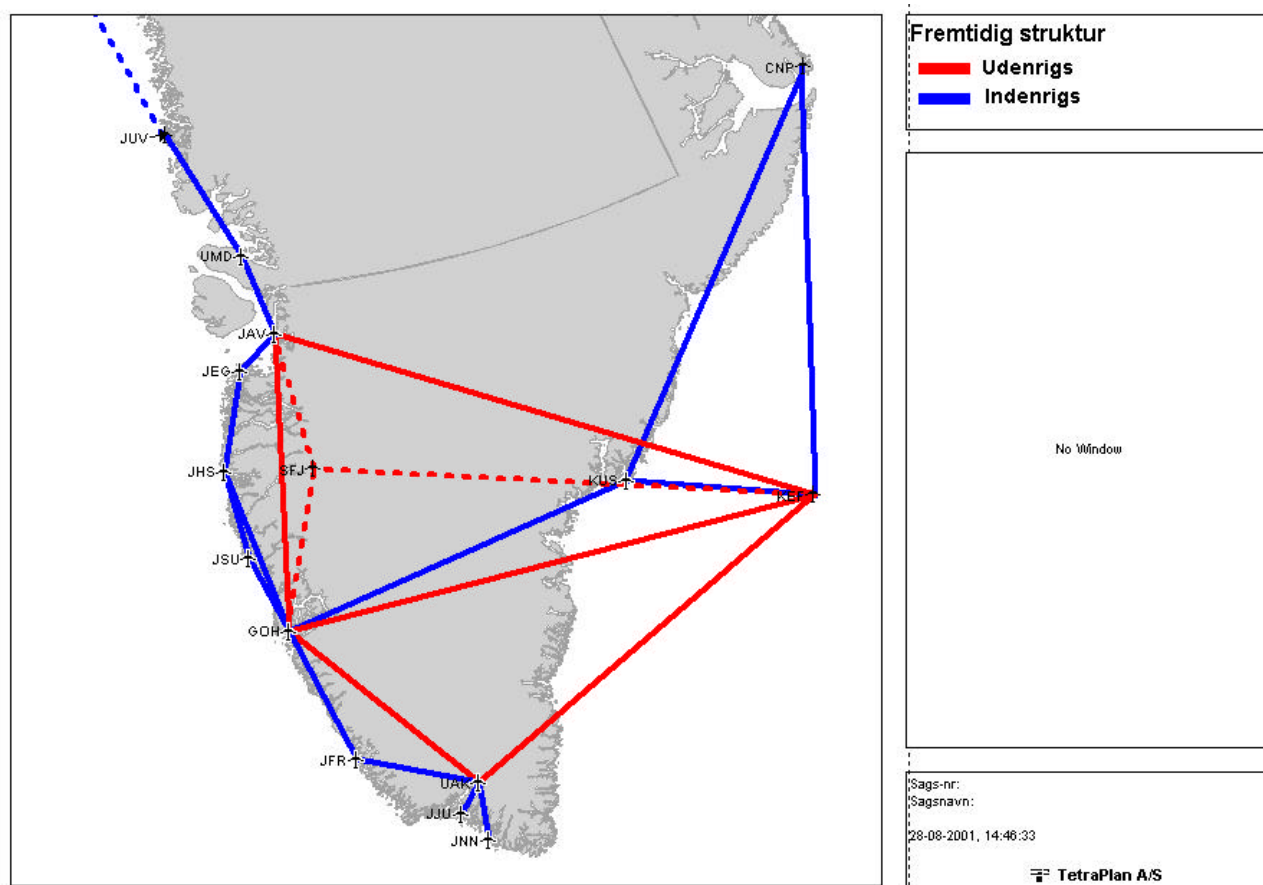
- ? Atlantpassagerer skal videst muligt flyve direkte til og fra slutdestinationen i Grønland.
- ? Alle større byer skal have en lufthavn til mindre fly og med hyppige frekvenser.
- ? Indenrigstrafikken til de større byer bør ske på markedsbetingelser.
- ? Flytyperne skal passe til trafikunderlaget.
- ? Lufthavnene skal dimensioneres til trafikmængderne og en realistisk flystørrelse.

For at tilgodese disse mål, etableres der en 3-delt struktur med følgende niveauer:

- ? Niveau 1: Atlantrafik via Keflavik som hub direkte til Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq
- ? Niveau 2: Indenrigstrafik med små fly til alle større byer inkl. 3 nye lufthavne i Sydgrønland (Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut)
- ? Niveau 3: Andre byer og bygder betjenes med små og mellemstore helikoptere.

Strukturen er vist på næste side

Redegørelse om Grønlands fremtidige flytrafik struktur



Alle røde ruter på niveau 1 beflyves med Bae 146 / AVRO RJ, 80 personers jetfly fra hubbet i Keflavik til destinationerne i Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq. Desuden foretager flyet nord- og sydgående beflyvning mellem de tre nævnte byer. Modellen er beskrevet i rapporten: *'En analyse vedrørende en eventuel forlængelse af landingsbanen i Nuuk med henblik på etablering af Keflavik som hub for Atlantrafikken til Grønland'*. Det forudsættes, at Kangerlussuaq bevares som alternativ lufthavn i trafiksystemet og med en begrænset beflyvning til Keflavik og til det øvrige trafiksystem i Grønland. Kangerlussuaqs nærmere fremtid skal afklares under hensyntagen til forskningsaktiviteter, militære aktiviteter samt turismen i området.

Alle blå ruter på niveau 2 beflyves af 19 personers fly f.eks. Dornier 228 eller Dash 6 / Twin Otter. Dog kan der blive tale om, at østkyststruterne skal beflyves af større turbo-prop fly, for eksempel fra Island, på grund af den store afstand. Dette gælder også beflyvningen af Qaanaaq, som på grund af den lange afstand heller ikke vil kunne beflyves med de nævnte 19 personers fly.

Alle øvrige ruter på niveau 3 (ikke vist på tegningen) beflyves af små helikoptere med plads til 6-9 personer eller med mellemstore helikoptere med plads til 15 personer – oftest på servicekontrakter.

Den nye struktur betyder at:

- ? Brugerbetalingen reduceres væsentligt (der kan blive tale om en reduktion på ca. 68,0 mio. kr. pr. år på atlanttrafikken).
- ? Rejsetiden forkortes for de fleste passagerer.
- ? Subsidier fra Hjemmestyret reduceres væsentligt (S-61 ruter bortfalder).
- ? Investering i nye store helikoptere og nye dyre indenrigsfly, for eksempel DHC 8, undgås.
- ? Investering i forlængelse af nuværende baner undgås bortset fra forlængelse i Nuuk og Ilulissat til 1199 meter.

6. Investeringer

Foranstående trafikstruktur forudsætter følgende investeringer fra Hjemmestyrets side:

Investering	Mio. kr.
Forlængelse af banerne i Nuuk og Ilulissat til 1199 meter	130
Nye lufthavne med 780 meter grusbaner i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut	240
I alt	370

Detaljerne omkring investeringerne i Nuuk, Ilulissat og de tre sydgrønlandske byer er beskrevet i de foran omtalte rapporter.

Det skal gentages, at man i den foreslåede trafikstruktur undgår investeringer i forlængelse af de øvrige landingsbaner, idet disse vil blive befløjet med max. 19 personers fly, der kan lande på de nuværende baner og på de nye grusbaner.

På operatørsiden undgår man investeringer i nye store helikoptere til erstatning af S-61'erne, ligesom man undgår nyinvesteringer i nye Dash 8 fly eller lignende til feederflyvningen. Kapitalomkostningerne til disse nyinvesteringer ville direkte eller indirekte blive væltet over på forbrugerne eller på Hjemmestyret.

Den eneste operatør, der i dag opererer fastvingefly og S61N helikoptere på den interne rutetrafik er Grønlandsfly. Dette selskabs kapitalbinding i flyflåde ser ud som følger henholdsvis i dag og i den fremtidige situation:

Investeringsprofil	Mio. USD
I dag	
1 stk. Boeing 757-200	34,0
6 stk. Dash 7	10,2
2 stk. DHC 6 / Twin Otter	2,0
1 stk. S-61	1,0
I alt	47,2
Ny trafikstruktur	
3 stk. Bae 146-200	36,0
4 stk. Dash 6/D 228	4,4
1 stk. mellemstor helikopter (12-15 passagerer)	6,0
I alt	46,4

Herudover vil Grønlandsfly's S61N, der er stationeret som redningshelikopter i Nuuk, samt på sigt Grønlandsfly's og Air Alpha Greenland's helikoptere til distriktsbeflyvningen skulle udskiftes med små eller mellemstore nye helikoptere. Denne udskiftning er imidlertid uafhængig af den ovenfor anbefalede trafikstruktur.