

17 Sammenfatning af betænkningen

17.1 Indledning

Transportkommissionens opgave i henhold til dets kommissorium var kort udtrykt at analysere, om transportopgaverne kunne udføres samfundsøkonomisk mere effektivt og i givet fald hvordan.

En betydningsfuld og udfordrende opgave

Med den betydning transportopgaver har i det grønlandske samfund, hvor transporterhvervet bredt afgrænset står for næsten 1/7 af værditilvæksten, var det såvel en meget betydningsfuld som en udfordrende opgave.

Forlængelse af tidsfrist

Kommissionen har da heller ikke kunnet afslutte sit arbejde inden for den oprindeligt fastsatte tidsfrist medio 2010, men måtte søge og fik bevilliget en fristforlængelse til ultimo 2010. Selv med denne forlængelse har kommissionen måttet prioritere arbejdsopgaverne for at overholde den nye tidsfrist.

Afgrænsning af kommissionens arbejde

Dette kommer i betænkningen til udtryk ved, at det for det første især er de meget centrale transportbeslutninger, der er anvendt ressourcer på at analysere. De centrale beslutninger vedrører, om landets primære atlantlufthavn skal flyttes fra Kangerlussuaq til Nuuk, om lufthavnen i Narsarsuaq skal flyttes til Qaqortoq, og om der skal anlægges en ny containerhavn i Nuuk.

For det andet er der en række relevante transportanalyser, der ikke har kunnet gennemføres. Det nødvendige datagrundlag hertil har ikke kunnet tilvejebringes af enten tids- og/eller ressourcemæssige grunde inden for tidsfristen for arbejdets afslutning. Dette er eksempelvis tilfældet i relation til analyser af havneudvidelser i Sisimiut og Ilulissat. Her har kommissionen følgelig måttet foreslå, at der efterfølgende i givet fald nedsættes særlige arbejdsgrupper til at gennemføre disse analyser.

For det tredje er der enten påbegyndt eller planlagt særskilte analyser af specifikke transportopgaver i andet regi. Det er for eksempel tilfældet vedr. havneproblemstillinger i Maniitsoq og godsforsyningen af Østgrønland. Hvor sådanne specifikke analyser er igangsat eller annonceret igangsat, har kommissionen afstået fra også at foretage nærmere analyser heraf.

For det fjerde er der en række transportpolitiske emner, hvor kommissionen ikke har haft tilstrækkelig viden til at gennemføre de fornødne analyser. Dette gælder eksempelvis i relation til opgavefordelingen mellem kommuner og Selvstyret i relation til havneopgaver. I sådanne tilfælde har kommissionen foreslået, at der efterfølgende også nedsættes specifikke arbejdsgrupper, hvad enten dette så skyldes, at kommissionen har skønnet, at det ikke var realistisk selv med udefra kommende eksternbistand at indhente de fornødne analyser inden for tidsfristen for afslutningen af kommissionens arbejde, eller kommissionen har vurderet, at den ikke var den rigtige til at løse den pågældende opgave.²⁴⁷

²⁴⁷ Det skal bemærkes, at kommissionen ikke har set på en række mindre anlægsprojekter i relation til såvel havne som lufthavne, ligesom der heller ikke specifikt er set på drifts- og vedligeholdelsesmæssige problemstillinger i de enkelte havne og lufthavne. Derudover har kommissionen ikke analyseret bygdesejladsen, idet der er indgået en aftale herom, der rækker 20 år frem, jf. afsnit 2.3. Havneanlæg i bygder er i tilknytning hertil heller ikke analyseret.



Kommissionens tilgang til arbejdet

Selv med den således beskrevne afgrænsning er kommissionen bevidst om, at de fremlagte analyser og forslag ikke er så detaljerede og deterministiske langt ud i fremtiden, som der har været udtrykt ønsker om. Dette har overordnet set baggrund i to forhold.

For det første har kommissionen vurderet, at det ikke er muligt eller tilrådeligt at forsøge at fastlåse infrastrukturen mange år frem.

For det andet er det kommissionens opfattelse, at de analysemetoder, der er anvendt i dens analyser, efterfølgende kan anvendes på en relativ enkel måde på projekter, hvor der ikke er betydelige skift i det interne rejse- og transportmønster. Når de overordnede beslutninger om trafikinfrastrukturen såvel vedrørende skibsfart som luftfart er truffet, er det i øvrigt i en række tilfælde meget enklere at analysere de øvrige trafikinfrastrukturprojekter – f.eks. efter de metoder som Transportkommissionen har anvendt. Og de ydre omstændigheder skifter, hvorfor efterfølgende analyser kan baseres på et bedre datagrundlag.

I kommissionens analyser er der anlagt en ret så endimensional tilgangsvinkel, idet denne har været, om de analyserede projekter er samfundsøkonomisk rentable. Kommissionen er naturligvis opmærksom på, at der i politiske beslutninger indgår flere forhold. Men inddragelse af sådanne ekstra hensyn og afvejningen heraf i forhold til samfundsøkonomisk rentabilitet er ikke kommissionens opgave.

Når kommissionen har analyseret og vurderet, om et transportprojekt er samfundsøkonomisk rentabelt, er der rent metodemæssigt anvendt samme fremgangsmåde i alle tilfælde. Det er for det første specificeret, hvordan situationen ville være i et basisforløb, hvor det pågældende projekt ikke gennemføres, og for det andet specificeret et alternativforløb, hvor projektet omvendt antages gennemført. I de samfundsøkonomiske analyser og vurderinger er det forskellen mellem betalingsstrømmene i disse to forløb, der er lagt til grund. Der er som hovedregel anvendt en 25-årig investeringshorisont fra projektets påbegyndelse. Resultatet af den samfundsøkonomiske analyse er endvidere som hovedregel sammenfattet i to tal: projektets nettonutidsværdi og projektets interne rente.

Nettonutidsværdien udtrykker værdien af projektets indtægter og udgifter over investeringshorisonten, når disse er tilbagediskonteret med en bestemt rente, som kommissionen har fastsat til 4 % p.a. Nettonutidsværdien er ikke blot tilbagediskonteret til begyndelsen af investeringshorisonten, men til primo 2010. For de investeringsprojekter, der ikke er antaget igangsat umiddelbart, men evt. først i 2015, vil dette alt andet lige resultere i en lavere nettonutidsværdi. Denne fremgangsmåde er valgt for at muliggøre en sammenligning af investeringsprojekterne også via nettonutidsværdi uanset projektets påbegyndelsestidspunkt.

Den interne rente angiver det årlige samfundsøkonomiske afkast af investeringen, idet den interne rente er beregnet, så nettonutidsværdien af projektet netop er nul. Da de indgående beløb i de samfundsøkonomiske beregninger – både indtægter og udgifter – er i faste priser, typisk 2010-priser, er den beregnede interne rente at fortolke som en realrente. Dette gælder derfor også renten på 4 % p.a. ved beregningen af nettonutidsværdien.²⁴⁸

²⁴⁸ I afsnit 1.5.2 er nettonutidsværdi og intern rente nærmere kommenteret.

17.2 Generelle forudsætninger for de af kommissionen foretagne projektanalyser

Udviklingsscenarier

I kapitel 3 og 4 har kommissionen redegjort for, hvilke generelle udviklingsscenarier kommissionen har baseret sine analyser på. Konkret er disse analyser sammenfattet i tre vækstscenarier, der er fastsat ud fra hhv. situationen i 2010 og antagelser om udviklingen frem til og/eller i 2030. De væsentligste forudsætninger om: BNP, befolkningens størrelse og fordeling efter bopæl, effektiv arbejdsstyrke samt om udviklingen i antallet af turister, fragt- og postmængder for de tre vækstscenarier, er sammenfattet i skema 17.2.1.

Vækstscenarie 1 afspejler et forløb med en relativ afdæmpet samfundsøkonomisk udvikling med bl.a. en BNP-vækst på 2 % p.a. og et fald i den effektive arbejdsstyrke på 5 % fra 2010 til 2030, ligesom antallet af turister kun stiger med 2½ % p.a. Vækstscenarie 3 afspejler omvendt et forløb med en betydelig stærkere udvikling. Der er i vækstscenarie 3 således antaget en gennemsnitlig årlig BNP-vækst på 3½ % p.a., ligesom den effektive arbejdsstyrke er uændret. Hertil kommer, at det er antaget, at antallet af turister stiger med 5½ % p.a. Vækstscenarie 2 afspejler et mellemforløb. Det skal bemærkes, at det er vækstscenarie 2, der primært er anvendt i analysen af projekternes rentabilitet. Vækstscenariernes antagelser om den samfundsmæssige udvikling er anvendt i de tre lufthavnsanalyser i kapitel 6-8.

Skema 17.2.1 Forudsætninger om den samfundsmæssige udvikling frem til eller i 2030 i de tre opstillede vækstscenarier.

Parameter	Vækstscenarie 1	Vækstscenarie 2	Vækstscenarie 3
Real BNP	+ 2 % p.a.	+ 3 % p.a.	+ 3½ % p.a.
Befolkning: vækst og fordeling	"Hovedscenariet" samt geografisk fordeling som i model 1 i "Mobilitetsundersøgelsen"	"Hovedscenariet" + 22 % flere i 2030 samt geografisk fordeling som i model 1 i "Mobilitetsundersøgelsen"	"Hovedscenariet" + 22 % flere i 2030 samt yderligere befolkningskoncentration i byerne i Centerregionen
Effektiv – arbejdsstyrke	Falder med 5 %	Uændret	Uændret
Antal turister	+ 2½ % p.a.	+ 5½ % p.a.	+ 5½ % p.a.
Gods-/fragtmængder	+ 2½ % p.a.	+ 3½ % p.a.	+ 4 % p.a.
Post-mængde	Falder med 50 %	Falder med 50 %	Falder med 50 %

Projektanalyser

Med udgangspunkt i disse generelle forudsætninger om den samfundsøkonomiske udvikling og i de projektspecifikke data er de i kapitel 6-8 analyserede lufthavnsprojekters samfundsøkonomiske rentabilitet beregnet. I analysen af en evt. ny containerhavn i Nuuk i kapitel 11 er der taget udgangspunkt i de mere specifikke forudsætninger om godstrafikkens udvikling, som Royal Arctic Line anvender. For øvrige projekter er anvendt mere simple forudsætninger om den samfundsøkonomiske udvikling i relation til de pågældende projekter.

17.3 Sammenfatning af kommissionens tre centrale analyser

Det er kommissionens vurdering, at analyserne af en evt. flytning af landets primære atlantlufthavn fra Kangerlussuaq, af en evt. flytning af Sydgrønlands lufthavn fra Narsarsuaq og en evt. havneudvidelse i Nuuk har været de tre centrale trafikpolitiske emner, som kommissionen har skullet analysere. Konklusionerne af disse analyser er resumeret og sammenfattet i afsnit 17.3.1-17.3.4.



17.3.1 Placeringen af landets centrale atlantlufthavn

Hvis landets centrale lufthavn skal flyttes fra Kangerlussuaq og forblive i Grønland, er den eneste samfundsøkonomiske rentable mulighed, at denne centrale lufthavn placeres i Nuuk, idet passagerer fra/til Nuuk er og fremover også forventes at være den helt dominerende passagergruppe inden for den af kommissionen anvendte tidshorisont. Transportkommissionen har på denne baggrund undersøgt dels tre placeringer i Nuuk og dels anvendelse af Keflavik i Island som den centrale hub for landets flytrafik.

De omkostningsestimater for anvendelse af fly, som kommissionen har måttet basere sine oplysninger på, har indikeret, at det kunne være mere omkostningseffektivt at anvende mellemstore jetfly i stedet for et stort jetfly som eksempelvis den Airbus 330-200 på atlantforbindelsen mellem Kangerlussuaq og København, som i dag anvendes.²⁴⁹ Dette synes at være tilfældet, selv om store fly normalt er mere omkostningseffektive at anvende end mindre fly, hvis der opnås et tilstrækkeligt antal effektive flyvetimer. Kommissionen har imidlertid ikke adgang til de vilkår, som Air Greenland opnår ved leasing af Airbus 330-200, og har heller ikke kendskab til udnyttelsesgraden for flyet, og kan derfor ikke afgøre, om anvendelsen af et stort jetfly alligevel ikke er mest omkostningseffektivt for Air Greenland.

To basissituationer

Dette har betydet, at kommissionen i dette tilfælde - som en undtagelse - har måttet basere sig på to basissituationer: dels en basissituation, hvor det antages at være mest omkostningseffektivt at anvende Airbus 330-200 som nu, og dels en basissituation, hvor det antages at være mest omkostningseffektivt at anvende (to) mellemstore jetfly i stedet.

Seks projekialternativer

Kommissionen har i dette tilfælde set på seks projekialternativer, jf. skema 17.3.1:

Skema 17.3.1 Oversigt over undersøgte projekialternativer.

	Projekt-alternativ 1 (P1)	Projekt-alternativ 2 (P2)	Projekt-alternativ 3 (P3)	Projekt-alternativ 4 (P4)	Projekt-alternativ 5 (P5)	Projekt-alternativ 6 (P6)
Lufthavn i Kangerlussuaq:						
	Bevares som i dag	Nedlægges ^a	Nedlægges	Nedlægges	Nedlægges	Nedlægges
Lufthavn i Nuuk:						
Længde	1.199 m	1.199 m	1.799 m	2.200 m	3.000 m	2.800 m
Placering	Nuværende placering	Nuværende placering	Nuværende placering	Nuværende placering	Angisunnguaq syd for Nuuk	Qeqertarsuaq syd for Nuuk

a) I dette alternativ anvendes Keflavik på Island som hub for trafikken over Atlanten.

Med anvendelsen af mellemstore jetfly i den alternative basissituation sænkes kravet til banens længde i projekialternativ 5 og 6, og som en konsekvens heraf er der to varianter af projekialternativ 5 og 6, idet der med mellemstore jetfly kun er behov for baner på 2200 meter. Det er kun for projekialternativerne 5 og 6, at det er teknisk/økonomisk realistisk at anlægge baner på op til 2.800/3.000 m.

²⁴⁹ De af kommissionen anvendte oplysninger om omkostninger ved anvendelse af fly er baseret på oplysninger fra ASO ([Aircraft Shopper Online](#)) og Transportkommissionens egne antagelser om timeforbruget pr. år.

Følgende varianter af projekialternativerne 5 og 6 er derfor analyseret:

- P5a: 3000 m Angisunnguaq syd for Nuuk, store jetfly, konkret Airbus 330-200
- P6a: 2800 m Qeqertarsuaq syd for Nuuk, store jetfly, konkret Airbus 330-200
- P5b: 2200 m Angisunnguaq syd for Nuuk, mellemstore jetfly
- P6b: 2200 m Qeqertarsuaq syd for Nuuk, mellemstore jetfly.

Forudsætningerne for de to varianter af projekialternativ 5 og projekialternativ 6 er ens med undtagelse af anlægskostningerne, driftsomkostningerne og materielanvendelsen. I det følgende dækker projekialternativ 5 (P5) og projekialternativ 6 (P6), hvor andet ikke er anført, over begge varianter.

Projekialternativernes rentabilitet

I tabel 17.3.1 er de forskellige projekialternativers rentabilitet i de to basissituationer sammenlignet, idet effekten på turistsøgningen endvidere er inddraget. Projekialternativ 5a og 6a, hvor der indgår landingsbaner på hhv. 3000 m og 2800 m på hhv. øerne Angisunnguaq og Qeqertarsuaq syd for Nuuk er ikke medtaget i denne sammenligning, idet så lange baner ikke kan anbefales anlagt fra starten, hvis disse placeringer for en central lufthavn ved Nuuk skulle blive foretrukket.

Tabel 17.3.1 Nettonutidsværdier i de seks projekialternativer i vækstscenarie 2 under hensyntagen til turismeeffekter, og hvor basissituationen er med anvendelse af hhv. nuværende og alternativ flymateriel. Investeringshorisont: 25 år, real diskonteringsrente: 4 % p.a.

Mio. DKK, 2010-priser (NNV 2010)	P1 1.199 m Bevar	P2 1.199 m Luk	P3 1.799 m Luk	P4 2.200 m Luk	P5b 2.200 m Luk	P6b 2.200 m Luk
Basissituation: Nuværende flymateriel, jf. tabel 6.5.16:						
I alt nettonutidsværdi (NNV)	128	751	1.000	2.110	1.099	1.008
Intern rente, % p.a.	9,2 %	13,4 %	9,5 %	13,9 %	6,9 %	6,4 %
Basissituation: Anvendelse af alternativt flymateriel, jf. tabel 6.5.19:						
I alt nettonutidsværdi (NNV)	128	-599	-353	757	-154	-245
Intern rente, % p.a.	9,2 %	0,2 %	2,7 %	8,2 %	3,8 %	3,6 %

Hvis anvendelsen af et stort jetfly som Airbus 330-200 er mest omkostningseffektivt, og den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk grundet for lav regularitet fravælges som atlantlufthavn med en banelængde på 2200 m (projekialternativ P4), viser tabel 17.3.1, at det umiddelbart er relevant at overveje projekialternativ P2 ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel.

Selv om afledede effekter af påvirkningen på turismesøgningen er inkluderet i tabel 17.3.1, er der andre effekter, der ikke mindst må inddrages, såfremt landets centrale lufthavn flyttes ikke blot internt i landet, men evt. til en udenlandsk placering.

Kommissionen har generelt baseret sig på, at der også på mellemlangt sigt - inden for en 25-årig horisont - er en ikke ubetydelig positiv beskæftigelseseffekt af øget efterspørgsel grundet ikke mindst friktionerne på arbejdsmarkedet. Derfor vil en forlængelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk (eller anlæggelsen af en ny lufthavn på øerne syd for Nuuk) for det første kunne skabe en ikke ubetydelig positiv beskæftigelses- og indkomsteffekt i anlægsfasen, såfremt den overordnede samfundsøkonomiske udvikling afpasses efter produktionskapaciteten, dvs. at der bl.a. føres en ansvarlig finanspolitik. For det andet ville en overflytning af den centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq til Keflavik betyde, at der direkte mistes en række arbejdspladser i tilknytning til driften af den centrale atlantlufthavn. Og for det tredje ville en sådan overflytning betyde, at der i landet mistes de synergieffekter, der måtte



være knyttet til en central lufthavn. Det er derfor kommissionens konklusion, at i det tilfælde vil en fastholdelse af lufthavnen i Kangerlussuaq umiddelbart være at foretrække, idet denne placering dog må afvejes mod en placering på øerne syd for Nuuk, hvis der her kan opnås en tilstrækkelig regularitet.

I overvejelserne heraf må det inddrages, om der i øvrigt i samfundet er et tilstrækkeligt antal investeringsprojekter, der kan give et større afkast, end der i givet fald kan opnås ved en placering af den centrale lufthavn syd for Nuuk. Såfremt det ikke er tilfældet, er det mere attraktivt at opnå en forrentning på omkring 6½ % p.a. end godt 9 % p.a., idet investeringsbeløbene i projekialternativ P5b og P6b er hhv. 2 og 2¼ mia. kr. større end i projekialternativ P1.²⁵⁰ Dette forudsætter dog igen, at de større investeringer kan finansieres.

Hvis anvendelse af mellemstore jetfly er mest omkostningseffektive i atlantflyvningerne mellem Grønland og Danmark, må der igen foretages en afvejning mellem de mulige indenlandske placeringer, idet anvendelse af Keflavik under denne forudsætning ikke er rentabel. Det fremgår af tabel 17.3.1, at en fastholdelse af landets centrale lufthavn i Kangerlussuaq giver et lidt større afkast end anlæggelsen af en 2.200 m bane i Nuuk. Som i den anden basissituation må der også her inddrages videregående overvejelser i en samlet vurdering.

En forlængelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk (eller anlæggelsen af en ny lufthavn på øerne syd for Nuuk) vil kunne skabe en ikke ubetydelig positiv beskæftigelses- og indkomsteffekt i anlægsfasen, såfremt den overordnede samfundsøkonomiske udvikling afpasses efter produktionskapaciteten, dvs. at der bl.a. føres en ansvarlig finanspolitik. Det må også antages, at en flytning af landets centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq vil betyde, at det bliver lettere at udnytte de synergieffekter, der måtte være knyttet til en central lufthavn. Men den vigtigste forskel er nok, at flytningen af den centrale lufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk vil kunne medføre, at der opstår betydelig større konkurrence blandt potentielle operatører. Kommissionens analyser har bl.a. vist, at dette er meget centralt for bl.a. turismesøgningen, men gevinster i relation til flytransport er naturligvis i det hele taget væsentligt for det grønlandske samfund.

I overvejelserne om den interne placering af landets centrale lufthavn må som allerede anført også inddrages, om der i øvrigt i samfundet er et tilstrækkeligt antal investeringsprojekter, der kan give et større afkast end i projekialternativ P4, hvor der anlægges en atlantlufthavn på 2200 m ved den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk. Såfremt det ikke er tilfældet, er det mere attraktivt at opnå en forrentning på godt 8 % p.a. end godt 9 % p.a., idet investeringsbeløbene i projekialternativ P4 er næsten 1,2 mia. kr. større end i projekialternativ P1.²⁵¹ Dette forudsætter dog igen, at de større investeringer kan finansieres.

Såfremt den nuværende placering ikke må fravælges grundet for lav regularitet, er det derfor kommissionens anbefaling ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, at den centrale atlantlufthavn bør flyttes

²⁵⁰ I projekialternativ P1 investeres der, jf. tabel B 6.1.1, 122 mio. kr. i vejanlæg. I projekialternativ P5b og P6b er investeringerne i lufthavnen hhv. 1.127 mio. kr. og 1.782 mio. kr., hvortil kommer følgeinvesteringer i veje, tunneller og dæmninger på hhv. 982 mio. kr. og 606 mio. kr., jf. tabel B 6.1.4. Endvidere er der i projekialternativ P5b og P6b også investeringer i boliger og infrastruktur på anslået 370 mio. kr. som følge af nedlukningen af Kangerlussuaq, se bilag 6.1.

²⁵¹ I projekialternativ P1 investeres 122 mio. kr. i vejanlæg, mens der i projekialternativ P4 investeres 927 mio. kr., jf. tabel B 6.1.1. I projekialternativ P4 kommer hertil investeringer i boliger og infrastruktur på anslået 370 mio. kr. som følge af nedlukningen af Kangerlussuaq, se bilag 6.1.

fra Kangerlussuaq til Nuuk ved den nuværende placering med anlæggelsen af en 2.200 m bane til følge. Kommissionen har derfor underkastet betydningen af regularitetsforskelle en nøjere vurdering, idet en banelængde på 1.799 m også er inddraget heri.

Supplerende følsomhedsanalyse af regularitet for P3 og P4

Forskellene i regularitet er allerede inddraget i de samfundsøkonomiske beregninger i tabel 17.3.1. De supplerende følsomhedsanalyser vedrører på ovenstående baggrund alene regulariteten i Nuuk ved anlæggelse af en 1.799 m bane eller en 2.200 m bane (projektalternativ 3 og 4).

Der er i de supplerende følsomhedsanalyser anvendt regularitetsdata i form af vejrbetingede åbningstider for landing og start på den nuværende placering ved Nuuk samt for Kangerlussuaq (basisalternativet). Tabel 17.3.2 viser dels de anvendte vejrbetingede åbningstider i de hidtidige analyser og dels de tilsvarende åbningstider, der er anvendt i de supplerende følsomhedsanalyser.

Tabel 17.3.2 Centrale antagelser og følsomhedsantagelser for vejrbetingede åbningstider for landing og start for nuværende placering af lufthavnen i Nuuk samt for lufthavnen i Kangerlussuaq.

	Nuværende placering i Nuuk, nuværende længde		Nuværende placering i Nuuk, 1.799 m og 2.200 m		Lufthavnen i Kangerlussuaq	
	Central	Følsomhed	Central	Følsomhed	Central	Følsomhed
Landing	94,5 %	94,5 %	94,5 %	89 %	99 %	99 %
Start	97 %	97 %	97 %	94 %	99 %	99 %

Som det fremgår af tabellen, er det alene regulariteten i projektalternativ 3 og 4 med baner på hhv. 1799 m og 2200 m på den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk, som er varieret i forhold til de centrale antagelser. Lukketiden for disse projektalternativer i de supplerende følsomhedsanalyser er fordoblet for både start og landing i forhold til de centrale antagelser. Samtidig er lukketiden i basissituationen uændret. Regulariteten for Nuuk lufthavn er den samme i basissituationen og i projektalternativet med den centrale antagelse for regularitet. Det er først i projektalternativet, hvor der gennemføres en supplerende følsomhedsanalyse af regularitetens betydning, at der er forskel mellem regulariteten for Nuuk lufthavn i basissituationen og i alternativsituationen. Det betyder, som det fremgår af tabel 6.6.3, at det beregnede regularitetstab mere end tredobles.

Tabel 17.3.3 viser, hvordan nettonutidsværdi og intern rente påvirkes for projektalternativ 3 og 4, når regulariteten forringes.



Tabel 17.3.3 *Nettonutidsværdier i projekialternativer 3 og 4 i vækstscenarie 2 under hensyntagen til turismeeffekter og med følsomhedsantagelse om regularitet, og hvor basissituationen er med anvendelse af hhv. nuværende og alternativ flymateriel. Investeringshorisont: 25 år, real diskonteringsrente: 4 % p.a.*

Mio. DKK, 2010-priser (NNV 2010)	P3 1.799 m Luk	P4 2.200 m Luk
Basissituation: Nuværende flymateriel, jf. tabel 17.3.1:		
I alt nettonutidsværdi (NNV)	1.000	2.110
Intern rente, % p.a.	9,5 %	13,9 %
Regularitet - central antagelse	-103	-86
Regularitet – følsomhedsantagelse	-332	-295
I alt nettonutidsværdi (NNV)	771	1.901
Intern rente, % p.a.	6,9 %	12,2 %
Basissituation: Anvendelse af alternativt flymateriel, jf. tabel 17.3.1:		
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-353	757
Intern rente, % p.a.	2,7 %	8,2 %
Regularitet - central antagelse	-103	-86
Regularitet - følsomhedsantagelse	-332	-295
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-582	548
Intern rente, % p.a.	0,1 %	6,5 %

Som det fremgår af tabellen, reduceres rentabiliteten af såvel P3 som P4 betydeligt af dårligere regularitet. Men som det også fremgår, forbliver projekialternativ 4 rentabel både i situationen med anvendelse af store jetfly og i situationen med anvendelse af mellemstore jetfly²⁵².

Hvis der må regnes med en lavere regularitet, end der som udgangspunkt er lagt til grund, eller regularitetstabene som følge af en formindsket regularitet er større end lagt til grund af Transportkommissionen, øges naturligvis forskellen mellem afkastet som målt ved intern rente mellem projekialternativ P1 og P4 i en situation, hvor der anvendes mellemstore jetfly. Skal P4 derfor foretrækkes for P1 også i denne situation, må der som allerede anført ovenfor anlægges videregående overvejelser.

En forlængelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk vil som anført i forhold til projekialternativ P1 kunne skabe en ikke ubetydelig positiv beskæftigelses- og indkomsteffekt i anlægsfasen, såfremt den overordnede samfundsøkonomiske udvikling afpasses efter produktionskapaciteten, dvs. at der bl.a. føres en ansvarlig finanspolitik. Det må også antages, at en flytning af landets centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq vil betyde, at det bliver lettere at udnytte de synergieffekter, der måtte være knyttet til en central lufthavn. Men den vigtigste forskel er nok, at flytningen af den centrale lufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk vil kunne medføre, at der opstår betydelig større konkurrence blandt potentielle operatører. Kommissionens analyser har bl.a. vist, at dette er meget centralt for bl.a. turismesøgning-

²⁵² Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at regularitetstabene i projekialternativerne 3 og 4 - og også i projekialternativerne 5 og 6 - er overvurderet i forhold til regularitetstabene i projekialternativ 1 og 2. I forhold til projekialternativ 1 er størrelsesordenen under 50 mio. kr. i nettonutidsværdi. Dette skyldes, at der i beregningerne i basissituationen såvel som i projekialternativ 1 (og 2) har været anvendt samme regularitet for en 1.199 m bane som for baner på 1.799 m eller 2.200 m på den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk, jf. bilag 6.1. Grundet størrelsesordenen af denne forskel er det ikke forsøgt at korrigere herfor.

gen, men gevinster i relation til flytransport er naturligvis i det hele taget væsentligt for det grønlandske samfund.

I overvejelserne herom må det som allerede anført også inddrages, om der i øvrigt i samfundet er et tilstrækkeligt antal investeringsprojekter, der kan give et større afkast, end i projekialternativ P4, hvor der anlægges en atlantlufthavn på 2200 m ved den nuværende placering af lufthavnen i Nuuk. Såfremt det ikke er tilfældet, er det mere attraktivt at opnå en forrentning på omkring 6½ % p.a. end godt 9 % p.a., idet investeringsbeløbene i projekialternativ P4 som anført er næsten 1,2 mia. kr. større end i projekialternativ P1. Dette forudsætter dog igen, at de større investeringer kan finansieres.

Vurdering

Sammenfattende vil Transportkommissionen på ovenstående baggrund konkludere, at det samfundsøkonomisk er rentabelt at flytte landets centrale lufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk på den nuværende placering med en 2.200 m bane. Som anført i afsnit 6.2.2 er regulariteten på den nuværende placering imidlertid omdiskuteret i relation til turbulensforhold. Derfor anbefaler Transportkommissionen som der anført, at der gennemføres en flyoperativ vurdering af turbulensforhold og af mulige indflyvningsprocedurer med jefly. Som også anbefalet i rapporten fra Force Technology fra 2006 bør der desuden udføres forsøg med en skalamodel af lufthavnen og dens omgivelser i en vindtunnel for at kunne konkludere mere definitivt på regulariteten som følge af terrænpåvirket turbulens. Transportkommissionen skal desuden anbefale, at anlæg af en 2.200 m bane gennemgås med luftfartsmyndighederne med udgangspunkt i de planlægningsparametre, der i 1976 lå til grund for placeringen og anlæggelsen af den nuværende lufthavn. Det er Transportkommissionens vurdering, at dette kan afklares inden for en tidshorisont på et år.

Såfremt det skulle vise sig, at det er mere omkostningseffektivt at anvende det nuværende materiel i atlantruten til København og ikke mellemstore jefly, kan kommissionen ikke afvise, at det kan være samfundsøkonomisk mere rentabelt at anlægge en atlantlufthavn på øerne syd for Nuuk, hvis det vel at mærke skulle vise sig at være en meget betydelig positiv regularitetsforskel i sammenligning med en lufthavn på den nuværende placering. De data, som indtil nu foreligger, tyder på, at der ikke kan forventes en så betydelig regularitetsforskel.

Det er kommissionens vurdering, at Air Greenland inden for en tidshorisont på et år må træffe beslutning om, hvilke flytyper der fremover skal anvendes i atlantrafikken. Som anført i afsnit 6.2.2 anbefaler Transportkommissionen, at der skal anvendes mindst fem år til at indsamle vejrdata for placeringerne på øerne.

Hvis det besluttet at overgå til mellemstore jefly i atlantrafikken, er det kommissionens vurdering, at der herefter vil være et tilstrækkeligt grundlag til at beslutte sig for den nuværende placering, hvis tidsfaktoren er væsentlig.

Såfremt den nuværende placering imidlertid fravælges, eller hvis der ønskes en yderligere afklaring af regularitetsforskellene mellem en atlantlufthavn på den nuværende placering og placeringerne på øerne syd for Nuuk inden en evt. beslutning om at anvende den nuværende placering, er det som anført kommissionens anbefaling, at der indsamles vejrdata for en mindst 5-årig periode. Det er således tidligst ved årsskiftet 2015/16, at resultaterne heraf kan foreligge. Den nuværende lufthavn i Kangerlussuaq, hvor der i øvrigt netop er blevet investeret i en opgradering af lufthavnsbygningen, kan imidlertid også anvendes frem til 2020 uden større nyinvesteringer. Såfremt der ikke umiddelbart påbegyndes en indsamling af supplerende vejrdata, risikeres det, under de nævnte forudsætninger, at en atlantlufthavn på øerne først kan være operationsklar efter 2020.



Det følger også af det lige anførte, at såfremt det ikke beslutes at vælge den eksisterende placering i afventning af vejrdato fra øerne, kan en atlantlufthavn på den nuværende placering først være en realitet et par år efter årsskiftet 2015/16.

Beslutes det at indsamle vejrdato m.v. for at afklare mulighederne for at anlægge en atlantlufthavn på øerne syd for Nuuk, må disse mulige placeringer endvidere afvejes i forhold til en fastholdelse af landets centrale lufthavn i Kangerlussuaq. I afvejningen heraf er samme hensyn relevante som i afvejningen mod den eksisterende placering. Såfremt basissituationen med et stort jettfly (Airbus 330-200) lægges til grund, må transportkommissionen også konkludere, at en flytning af landets centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq er samfundsøkonomisk rentabel og anbefales, idet forrentningen også i dette tilfælde er omkring 6½ % p.a. Dette forudsætter dog, at de forudsatte undersøgelser af regularitetsforholdene ikke fører til en lavere regularitet på øerne syd for Nuuk end antaget i udgangsanalyserne.

Såfremt mellemstore jettfly er de mest omkostningseffektive, falder rentabiliteten af en placering af den centrale atlantlufthavn på øerne ved Nuuk ganske meget. Som det fremgår af tabel 6.6.1, er placeringerne syd for Nuuk næsten rentable. Og inddrages de yderligere beskæftigelsesmæssige effekter af en placering af den centrale lufthavn i landets hovedstad i såvel anlægs- og driftsfasen er der næppe tvivl om, at disse placeringer også er samfundsøkonomisk rentable.

Et supplerende regneeksempel kan tjene til illustration heraf. Hvis beskæftigelseseffekten af en placering af landets centrale lufthavn i hovedstaden svarer til 200 fuldtidsbeskæftigede i gennemsnit pr. år (med en antaget gns. årsløn på 300.000 kr.), viser kommissionens beregninger, at dette medfører en forøgelse af nettonutidsværdien i 2010 på 660 mio. kr. regnet over investeringsperioden fra 2020-2044. Dette vil forøge den interne rente med ca. 1½ pct.-point p.a. for projekialternativerne P5b og P6b med placering af lufthavnen syd for Nuuk.

Kommissionen kan i dette tilfælde ikke komme med en klar vurdering af, hvilken intern placering – Kangerlussuaq eller Nuuk - der skal vælges. I tilknytning hertil skal kommissionen tilkendegive, at ændringer i forudsætninger kan forrykke rentabilitetsberegningerne ganske meget, som det er fremgået af de ret så forskellige resultater afhængigt af om den ene eller den anden basissituation lægges til grund.

Det skal fremhæves, at den samfundsøkonomiske rentabilitet af evt. at flytte landets primære atlantlufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk er baseret på en meget væsentlig forudsætning: at Kangerlussuaq nedlukkes. Der er således ikke tale om et både/og.

17.3.2 Placeringen af den centrale lufthavn i Sydgrønland

Som det fremgår af kapitel 7 anbefaler Transportkommissionen, at Sydgrønlands lufthavn bør flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Men de gennemførte undersøgelser giver dog ikke et klart resultat hverken i relation til placering eller i relation til længde af lufthavnen ved Qaqortoq.

Projekialternativer

I de gennemførte beregninger er der indgået de fire mulige lufthavnsplaceringer ved Qaqortoq, som tidligere er undersøgt og som stadig er mulige, ligesom der er indgået to standardbanelængder for lufthavne: nemlig 1.199 m og 1.799 m.

Valget af lufthavnens placering i Qaqortoq afhænger grundlæggende af tre forhold:

- Anlægsomkostningerne ved de fire placeringer for en 1.199 m bane
- Meromkostninger til at forlænge en bane på 1.199 m
- Regulariteten.

Prioritering af placeringer

Tabel 17.3.4 viser, hvordan de forskellige placeringer bør prioriteres i forhold til disse tre forhold.

Tabel 17.3.4 Placeringernes prioritering ift. tre centrale forhold.

	Pl. 1	Pl. 2	Pl. 3	Pl. 5
Anlægsomkostninger	1	2	4	3
Meromkostninger til at forlænge banen	2	3	1	4
Regularitet	1	3 ^a	3 ^a	2

Anm.: Placering 4 er ikke medtaget i skemaet, da denne ikke længere er en mulig placering pga. den byudvikling, som har fundet sted i Qaqortoq.

a) Samme prioritering, da de har samme vejrbetingede regularitet.

Det skal i tilknytning til tabel 17.3.4 anføres, at de foreliggende regularitetsberegninger er behæftet med en ikke ubetydelig usikkerhed, hvorfor denne faktor - på det nuværende grundlag - ikke tillægges nogen større vægt i prioriteringen, hvilket også skal ses i sammenhæng med, at forskellene i regularitet mellem de fire placeringer er begrænset.

Muligheder for forlængelse af banerne

Med hensyn til muligheder for forlængelse af banerne, kan en bane ved placeringerne 1 og 2 forlænges til 1.500 m, men det kræver specifikke forhandlinger med luftfartsmyndighederne ved placering 2. En bane ved placering 3 kan forlænges til 2.100 m. Transportkommissionen vil på dette grundlag anbefale, at valget står mellem placeringerne 1, 2 og 3.

Valget mellem placeringerne 1, 2 og 3 afhænger efter Transportkommissionens opfattelse især af to forhold: den flyteknologiske udvikling og erhvervsudviklingsmulighederne. Den flyteknologiske udvikling har i de senere år, som nærmere beskrevet i bilag 5.1, gået i en retning, der fordrer længere landingsbaner. Transportkommissionen kan naturligvis ikke forudsige, hvad der vil ske på dette område, men vil dog på ingen måde udelukke, at der fremtidsrettet kun vil være relativt få flytyper, der kan anvendes optimalt inden for en samlet længde på 1.500 m.

Som beskrevet i afsnit 3.2 er der realistiske muligheder for en meget betydelig mineaktivitet i nærheden af Narsaq og Qaqortoq ved Kuannersuit (Kvanefjeldet) og/eller Kringlerne.²⁵³ Såfremt der etableres en sådan betydelig mineaktivitet i tilknytning hertil, vil dette trække i retning af en 1.799 m bane ved placering 3 og i øvrigt også tale for placering 3, hvis der, som Transportkommissionen anbefaler, i første omgang alene beslutes at anlægge en 1.199 m bane.

²⁵³ Transportkommissionen er opmærksom på, at den nuværende udformning af nul-tolerancepolitikken over for uranudvinding ikke muliggør en udnyttelse af mineralerne i Kuannersuit (Kvanefjeldet).



I de overvejelser, der fra politisk side må gøres, er det relevant at inddrage, at trafikforholdene og erhvervsforholdene i det hele taget er blevet forringet i Sydgrønland i de senere år. Senest er dette blevet dokumenteret i en omfattende rapport til kommune Kujalleq udarbejdet af Greenland Venture A/S.²⁵⁴ Dette er nærmere uddybet i afsnit 7.7.3.

Da det endnu er uafklaret, om, hvornår og i hvilket omfang der etableres de omtalte mineaktiviteter i nærheden af Narsaq og Qaqortoq, må Transportkommissionen anbefale, at der i første omgang kun anlægges en bane på 1.199 m. Såfremt der etableres de anførte mineaktiviteter forligger imidlertid en ny situation, hvor det er samfundsøkonomisk relevant at overveje en forlængelse af banen til 1.799 m.

Det fremgår af analysen i kapitel 7, at nedlæggelsen af Narsarsuaq bidrager med omkring 450 mio. kr. til den samlede netto nutidsværdi på godt 660 mio. kr. af projektet med en lufthavn i Qaqortoq.²⁵⁵ Det vil således være samfundsøkonomisk endog meget kostbart at opretholde lufthavnen i Narsarsuaq samtidig med, at der anlægges en ny lufthavn i Qaqortoq, hvorfor kommissionen ikke anser dette for en realistisk mulighed.

17.3.3 Havneudvidelse i Nuuk

Det er Transportkommissionens vurdering, at en ny havn ved Qeqertat, foreløbigt afgrænset til fase 1, bør anlægges. I denne fase anlægges en ny containerhavn med en 320 m lang kaj med et bagland på 40.000 m² med pakhus og værksted ved Qeqertat. Såvel kajlængden som baglandet kan forøges uden større problemer ved denne placering, jf. kapitel 11.

Transportkommissionens analyser viser, at de forventede og fortsatte stigninger i godsmængderne vil reducere effektiviteten på den eksisterende havn i Nuuk mere og mere, ligesom afviklingen af sejladsen over Atlanten i stigende grad vil blive for omkostningstung, hvis havnekapaciteten i Nuuk ikke forøges. Det vil udløse så store omkostningsstigninger, at anlæggelsen af en ny containerhavn synes samfundsøkonomisk meget rentabel.

Som det er redegjort for, synes dette resultat også at være meget robust. Selv om der er anvendt forsigtige antagelser om de mulige omkostningsbesparelser, især i relation til atlantransporten, og også forsigtige skøn over udviklingen i den fremtidige godsmængde over Nuuk havn, viser de gennemførte beregninger, at en ny containerhavn ved Qeqertat er samfundsøkonomisk ret så rentabel. Og denne konklusion ændres heller ikke af de gennemførte følsomhedsberegninger, hvor fordelagtigheden af anlæggelsen af en ny containerhavn ved Qeqertat ellers er reduceret ret så betydeligt.

17.3.4 Umiddelbare fordelingsmæssige konsekvenser i kommissionens tre centrale analyser

Som anført bl.a. i afsnit 1.5.2 er det rentabiliteten for det grønlandske samfund under et, der er lagt til grund, når kommissionen har analyseret, om et projekt er rentabelt. Heraf følger naturligvis også, at et projekt, der vurderes at være samfundsøkonomisk rentabelt, kan være rentabelt for nogle aktører og ikke-rentabelt for andre af de involverede aktører. Det er denne problemstilling, der behandles i det følgende.

²⁵⁴ Greenland Venture 2009. *Kommune Kujalleq - Vilkår for udvikling*. Oktober 2009.

²⁵⁵ Følger af, at netto nutidsværdien reduceres med 226 mio. kr., såfremt der kun indregnes en besparelse på halvdelen af fordelene ved at nedlægge lufthavnen i Narsarsuaq, jf. tabel 7.2.4.

I tabel 17.3.5 er det vist, hvordan de *umiddelbare fordelingsmæssige konsekvenser* er for de involverede aktører i de tre centrale analyser i kommissionens betænkning. Det er resultaterne før inddragelse af de afledede effekter af turismepåvirkningen, der er anført i tabel 17.3.5 for lufthavnsprojekterne. Aktørerne er i tabel 17.3.5 opdelt på operatører (luftfarts- og skibsoperatører), forvaltere (af lufthavne og havne), brugere (hjemmehørende efterspørgsel efter persontransport og efterspørgslen efter fragt og post) samt Selvstyret/samfundet, hvor der endvidere er sondret mellem direkte provenumæssige konsekvenser og eksternalitetseffekter, der kun omfatter CO₂-udledninger i kommissionens analyser, jf. afsnit 1.5.3.²⁵⁶ Det skal fremhæves, at da tabel 17.3.5 kun viser de *umiddelbare* fordelingsmæssige konsekvenser i de tre analyserede centrale projekter, kan disse resultater direkte aflæses af de beregninger, der allerede er gennemført i relation til disse projekter.²⁵⁷ Det skal endvidere bemærkes, at da de samfundsøkonomiske resultater set under et er forbundet med usikkerhed, så er fordelingen af det samlede samfundsøkonomiske resultat på de forskellige aktører det naturligvis også. Opgørelserne er, som det er fremgået af kapitlerne 6, 7 og 11, baseret på en række skøn og antagelser.

Tabel 17.3.5 Umiddelbare fordelingsmæssige konsekvenser af de tre centrale projekter.

NNV, mio. kr.	Alle	Operatører			Infrastruktur- forvaltere	Brugere			Selvstyret/ samfundet	
	I alt	Luftfart	Skibe	Andre ^e	Lufthavne/ havne	Hjemme- hørende	Ikke- hjemme- hørende	Frugt	Lands- og kommune- kasse	Ekster- nalite- ter
Ny lufthavn i Nuuk - P4										
Airbus 330-200 i basis ^a	2.309	539	0	0	952	1.102	0	205	-572	83
Mellemstore jettfly i basis ^b	1.322	-448	0	0	952	1.102	0	205	-572	83
Flytning af lufthavnen i Narsarsuaq til Qaqortoq - jf. afsnit 7.2 ^c	664	705	0	0	157	50	0	114	-374	11
Ny havn i Nuuk - jf. kapitel 11 ^d	484	0	285	21	438	0	0	0	-260	0

a) Basisscenarie med anvendelse af Airbus 330-200, projekialternativ 4, 2.200 m bane, vækstscenarie 2, jf. tabel 6.5.6. I dette alternativ har ikke-hjemmehørende et tab på små 90 mio. kr.

b) Basisscenarie med anvendelse af mellemstore jettfly, projekialternativ 4, 2.200 m bane, vækstscenarie 2, jf. tabel 6.5.17. I dette alternativ har ikke-hjemmehørende også et tab på små 90 mio. kr.

c) Placering 3, 1.199 m bane, vækstscenarie 2, jf. tabel 7.2.2. I dette alternativ har ikke-hjemmehørende et tab på knap 270 mio. kr. i nettonutidsværdi.

d) En ny havn i Nuuk ved Qeqertat, jf. tabel 11.2.1.

e) Vognmænd.

²⁵⁶ Det er som anført i afsnit 17.3.6 lagt til grund, at de samfundsøkonomiske rentabilitetsberegninger foretages ud fra et nationalt synspunkt. De betyder som udgangspunkt, at de økonomiske konsekvenser for *ikke-hjemmehørende* personer og virksomheder o. lign. ikke indgår.

²⁵⁷ Analyser, hvor det alene er de umiddelbare fordelingsmæssige konsekvenser, der belyses, kaldes også i den økonomiske litteratur for: "impact incidence" analyser.



Atlantlufthavn i Nuuk

Tabel 17.3.5 viser, at både luftfartsoperatører, infrastrukturforvalteren (Mittarfeqarfiit) samt brugere står til betydelige gevinster, hvis der etableres en ny lufthavn i Nuuk på 2200 m til erstatning for lufthavnen i Kangerlussuaq med udgangspunkt i situationen med anvendelse af store jettfly i basis. Operatørerne vil dog umiddelbart få et betydeligt tab med udgangspunkt i situationen med anvendelse af mellemstore jettfly i basis.

Mittarfeqarfiits gevinst er et resultat af, at der spares betydelige omkostninger, såfremt lufthavnen i Kangerlussuaq lukkes. Endelig opnår brugerne gevinster i form af lavere billetpriser samt kortere rejsetider og ventetider. Da det er antaget, at Selvstyret finansierer en ny lufthavn over de offentlige budgetter (og ikke ved brugeravgifter), står Selvstyret umiddelbart til at tabe på projektet. Som anført viser tabel 17.3.5 kun de *umiddelbare* fordelingsmæssige konsekvenser. I afsnit 17.3.5 har kommissionen sammenfattet årsager til, at det ikke er retvisende at basere fordelingsmæssige konklusioner på de umiddelbare fordelingsmæssige konsekvenser i dette tilfælde.

Ny lufthavn i Qaqortoq

Tabel 17.3.5 viser generelt samme billede, såfremt Sydgrønlands lufthavn i Narsarsuaq flyttes til Qaqortoq, som fremgår i relation til en atlantlufthavn i Nuuk. Luftfartsoperatører, infrastrukturforvalteren (Mittarfeqarfiit) samt brugere står til umiddelbare gevinster, hvis der etableres en ny lufthavn i Qaqortoq til erstatning for den nuværende i Narsarsuaq. Der er dog en markant anderledes fordeling af de umiddelbare gevinster i dette tilfælde. Luftoperatørerne får ligefrem større gevinster end den samlede samfundsmæssige gevinst som målt ved nettonutidsværdien af projektet. Gevinsten for Mittarfeqarfiit udgør kun knap 25 % af den samlede samfundsmæssige gevinst i dette tilfælde mod over 40 % i tilfældet med en atlantlufthavn i Nuuk. Endelig får de hjemmehørende brugere af persontransport kun beskedne gevinster. Ud fra en forudsætning om, at Selvstyret finansierer den ny lufthavn over de offentlige budgetter (og ikke ved brugeravgifter), står Selvstyret umiddelbart til også at tabe på dette projekt. I afsnit 17.3.5 har kommissionen som anført sammenfattet årsager til, at det heller ikke i dette tilfælde er retvisende at basere fordelingsmæssige konklusioner på de umiddelbart beregnede fordelingsmæssige konsekvenser.

Ny havn i Nuuk

Gevinsterne ved en ny havn i Nuuk tilfalder tre aktører, nemlig skibsoperatører, havneforvaltere samt vognmænd. Under de nuværende forhold er det samme selskab, Royal Arctic Line A/S (RAL), som både står til gevinsterne for såvel skibsoperatører som for havneforvaltere i kommissionens analyse af en havneudvidelse i Nuuk – konkret en ny containerhavn ved Qeqertat. Gevinsterne for RAL er dels et direkte resultat af effektiviseringsgevinster for aktiviteter på havnen og en dels følge af en ændret tonnagesammensætning og logistik *i forhold til en basissituation uden en ny havn*. Det skal anføres, at gevinster ved en ændret tonnagesammensætning og logistik formentlig er ret så undervurderet i det gengivne eksempel i tabel 17.3.4, jf. også skema 17.4.1. Også i dette tilfælde står Selvstyret til umiddelbart at tabe. I afsnit 17.3.5 har kommissionen sammenfattet årsager til, at det heller ikke i dette tilfælde er retvisende at basere fordelingsmæssige konklusioner på de umiddelbart beregnede fordelingsmæssige konsekvenser.

17.3.5 Fordelingsmæssige konsekvenser i kommissionens tre centrale analyser

Som anført er det kun de *umiddelbare* fordelingsmæssige konsekvenser i de af kommissionen gennemførte tre centrale analyser, der er beskrevet i afsnit 17.3.4. Der er efter kommissionens opfattelse to hovedårsager til, at det ikke kan antages, at det er retvisende at basere fordelingsmæssige konklusioner på de umiddelbare beregnede fordelingsmæssige konsekvenser i de anførte tre centrale analyser.

Konkurrenceforhold og offentlig regulering må nødvendigvis inddrages i de videre fordelingsmæssige vurderinger.²⁵⁸

Konkurrenceforhold og offentlig regulering

Som anført i afsnit 16.5 er det kommissionens opfattelse, at det på lufthavnsområdet er muligt at skærpe konkurrencesituationen mellem operatørerne, såfremt de nuværende atlantlufthavne Narsarsuaq og Kangerlussuaq erstattes af en lufthavn i Qaqortoq og en atlantlufthavn i Nuuk. Det er naturligvis især en evt. flytning af atlantlufthavnen fra Kangerlussuaq til Nuuk, der i den henseende vil veje tungt. Såfremt Kangerlussuaq opgives som landets centrale atlantlufthavn og flyttes til Nuuk, vil andre operatører end Air Greenland få bedre muligheder for at etablere sig, end de allerede har. Uanset om andre operatører i højere grad etablerer sig eller ej, vil muligheden heraf og de reducerede omkostninger for operatører, som fremgår af bl.a. tabel 17.3.4, efter kommissionens opfattelse betyde, at operatørerne må reducere billetpriserne på atlantforbindelserne i det mindste svarende til omkostningsreduktionen.²⁵⁹ Såfremt der ikke som følge heraf sker ændringer i Takst- og Betalingsregulativet eller andre ændringer i vilkårene for flytransport, er det kommissionens vurdering, at de umiddelbare gevinster for operatørerne i vidt omfang vil komme brugerne til gode – både hjemmehørende og ikke-hjemmehørende. Det må dog under alle omstændigheder forventes, at en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq vil indebære, at servicekontrakten med Air Greenland for Sydgrønland vil blive ændret.²⁶⁰

Som også anført i afsnit 17.3.4 har kommissionen en anderledes vurdering af mulighederne for at effektivisere og dermed reducere omkostningerne i godstransporterne med skib ved at åbne op for konkurrence og dermed for flere aktører, i hvert fald så længe Nordvestpassagen ikke er en realitet. Under denne forudsætning er det kommissionens vurdering ud fra bl.a. de gennemførte analyser i kapitel 11, at det ikke er samfundsmæssigt rentabelt med flere aktører til at varetage godstransporten over Atlanten. Godsmængderne, der skal viderebefordres fra en eller flere atlantlufthavne i Grønland til landets øvrige byer, og for en delmængde heraf videre til bygder, er endvidere så begrænsede og opgaverne så specialiserede, at der – under hensyn til smådriftsulemper – ikke er samfundsøkonomisk grundlag for flere aktører.

Som det fremgår af tabel 17.3.4, opnår RAL både som operatør og som havneforvalter en betydelig bedre driftsøkonomi end i basissituationen. Med en ny containerhavn vil omkostningsniveauet i godstransporten være lavere end i basissituationen. Disse fordele – i form af et lavere omkostningsniveau – må stort set alle forventes at komme kunderne til gode eller blive overført til samfundet via højere udlodninger end ellers. RAL er 100 % ejet af Selvstyret, hvorfor det i aftalegrundlaget med RAL yderligere kan sikres, at selskabet bliver forpligtet på driftsmæssig effektivitet, som naturligvis også under alle omstændigheder må være en central opgave for RAL.

²⁵⁸ Når afledede effekter inddrages i fordelingsmæssige analyser, betegnes sådanne analyser i den økonomiske litteratur for: "effective incidence" analyser. Kommissionen er opmærksom på, at det anførte kun kan fortolkes som en kvalitativ og ikke en kvantitativ "effective incidence" analyse.

²⁵⁹ Såfremt markedskræfterne ikke skulle kunne sikre dette prisfald, foreligger der i givet fald en opgave for konkurrencemyndighederne.

²⁶⁰ I tilfældet med mellemstore jettfly i basis får operatørerne umiddelbart et tab på næsten 450 mio. kr., jf. tabel 17.3.4. Dette skal imidlertid sammenholdes med, at operatøromkostningerne falder med næsten 1 mia. kr. i projektalternativ 4 fra basissituationen med Airbus 330-200 til basissituationen med mellemstore jettfly.



17.3.6 Det nationale udgangspunkt

De samfundsøkonomiske beregninger er i denne betænkning gennemført ud fra et nationalt grønlandsk synspunkt. Dette betyder, at det kun er påvirkningen af hjemmehørende personers gevinster/tab, direkte eller indirekte over f.eks. de offentlige budgetter, der er indregnet. Påvirkningen af udefra kommende turisters eller udefra kommende erhvervsrejsendes gevinster/tab som følge af de analyserede transportprojekter er således ikke inkluderet i de samfundsøkonomiske beregninger. Dette betyder bl.a. – som flere gange anført i betænkningen – at der opstår forskelle mellem ændringerne i billetindtægter for operatører og billetudgifter for de rejsende i de samfundsøkonomiske beregninger over de analyserede projekter. Det nationale udgangspunkt er naturligvis valgt, da dette er det relevante udgangspunkt for kommissionens arbejde også i henhold til dets kommissorium.

Som det fremgår af det netop anførte og ikke mindst af tabel 17.3.1, så påvirkes operatørernes situation også – og i nogle tilfælde umiddelbart ganske meget. Derfor fordrer et nationalt udgangspunkt også, at operatørers og forvalters ejerforhold inddrages. Ses der bort fra Air Greenland og Air Iceland er alle de afgørende og betydende operatører, herunder RAL og Mittarfeqarfiit, 100 % ejede af det grønlandske samfund via Selvstyret. I alle de beregninger, som Transportkommissionen har udført, indgår alle gevinster/tab for alle operatørerne trods dette fuldt ud, dvs. også de umiddelbare gevinster/tab for Air Greenland og Air Iceland. Der er tre hovedbegrundelser for dette. For det første er det kommissionens vurdering, at fordelingen af de umiddelbare gevinster/tab, især for flyoperatørerne, ikke giver et retvisende billede af, hvordan det faktiske resultat vil blive. Dette skyldes, som anført i afsnit 17.3.5, at konkurrencesituationen og/eller indgreb fra konkurrencemyndighederne vil resultere i, at langt de fleste nettogevinster for operatørerne vil blive overflyttet til andre, dvs. enten til brugerne eller til samfundet via f.eks. ændringer i Takst- og Betalingsregulativet, servicekontrakter el. på anden måde. For det andet anvender ikke mindst Air Greenland i høj grad hjemmehørende arbejdskraft i dets virksomhed, ligesom Selvstyret har en ejerandel på 37,5 % i selskabet. Dette betyder, at selv for den del af nettogevinsten, som evt. ikke måtte blive overført til det grønlandske samfund via konkurrencetrykket og/eller trykket fra konkurrencemyndigheder, vil en ikke ubetydelig andel indirekte tilfalde det grønlandske samfund. Kommissionen kan for det tredje ikke vurdere, hvor stor en andel af nettogevinsten for flyoperatørerne, som ikke - hverken direkte eller indirekte – overføres til det grønlandske samfund.²⁶¹ Men kommissionen vurderer, at dette kun er en mindre og en ikke væsentlig andel i de betragtede projekter, hvorfor der ikke er forsøgt at korrigere herfor, selv om dette forhold er relevant at inddrage i en samlet politisk vurdering.

17.4 Samlet oversigt over kommissionens projektanalyser

I skema 17.4.1 er der en samlet oversigt over kommissionens projektanalyser, dvs. for de analyser der er nærmere beskrevet i kapitlerne 6-9 og 11-13.²⁶² For hvert projekt viser skema 17.4.1 – om muligt – for mindst et projekialternativ dette alternativs anlægsbudget, nettonutidsværdi og interne rente, ligesom der er anført projektspecifikke kommentarer. Der er, som det også fremgår af skema 17.4.1, af

²⁶¹ Air Iceland opererer p.t. i fem grønlandske lufthavne: Nuuk, Ilulissat, Narsarsuaq, Kulusuk og Nerlerit Inaat. En evt. flytning af lufthavnene på Østkysten vil som anført i afsnit 9.3 og 9.4 ikke umiddelbart påvirke driftssituationen for Air Iceland. Længere landingsbaner i Nuuk og Ilulissat samt flytningen af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq vil påvirke Air Islands driftsmuligheder. Dette slør for det nationale udgangspunkt, der er en følge af kombinationen af inddragelsen af alle operatører og Air Islands ret så beskedne markedsandel, skønnes at være uden større betydning.

²⁶² Analysen af den kystlange passagersejlsads er analyseret i kapitel 15 og er i dette kapitel resumeret i afsnit 17.8.

hensyn til at lette sammenligningen projekterne imellem, medtaget alternativer fra de tre centrale trafikprojekter, som kommissionen har analyseret.

Projektanalyser uden en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse

For en del af de projekter, som kommissionen har inkluderet i sit analysearbejde, har det af forskellige årsager imidlertid ikke været muligt for kommissionen at gennemføre egentlige rentabilitetsanalyser.

Det er tilfældet i relation til anlæggelsen af en lufthavn på Uummannaq-øen til evt. erstatning af lufthavnen Qaarsut på Nuussuaq-halvøen. Tidligere undersøgelser har vist, at det er teknisk meget vanskeligt og endvidere økonomisk kostbart at anlægge en lufthavn på Uummannaq-øen. I givet fald er der behov for nye undersøgelser af mulighederne for at anlægge en lufthavn på Uummannaq-øen, der tager udgangspunkt i de nugældende bestemmelser for lufthavne og de nuværende forhold på Uummannaq-øen.

Som det fremgår af kapitel 12, har kommissionen ikke inden for de opstillede tids- og ressourcemæssige rammer kunnet verificere grundlaget for de vurderinger af en evt. havneudvidelse i Sisimiut, der blev forelagt for kommissionen ultimo november 2010. Imidlertid er der flere indikationer af, at en havneudvidelse i Sisimiut kan være samfundsøkonomisk rentabel, i hvert fald for den del heraf der består i en udvidelse af fiskeri-/industrikajen. Kommissionen har følgelig anbefalet, at der nedsættes en hurtig arbejdende arbejdsgruppe, der får til opgave at opstille samfundsøkonomiske rentabilitetsanalyser af de foreslåede havneudbygninger i Sisimiut efter f.eks. de retningslinjer, som kommissionen har anvendt i relation til en evt. ny containerhavn i Nuuk.

Der er også over for kommissionen anført, at der er kapacitetsmæssige problemer og vanskelige manøvreforhold i havnen i Ilulissat. De projekter til forbedring af havneforholdene, som har været foreslået, er imidlertid kun overordnet skitseret. Således foreligger der ikke egentlige anlægsoverslag for de mulige projekter. Kommissionen har derfor heller ikke i relation til evt. havneudbygninger i Ilulissat kunnet gennemføre samfundsøkonomiske analyser heraf. Kommissionen har følgelig anbefalet, at der nedsættes en arbejdsgruppe på tilsvarende måde som i relation til en evt. havneudvidelse i Sisimiut.

Der foreligger ingen konkrete planer for udvidelser af havnen i Aasiaat, men der er en lokal forventning om, at en udvidelse af havnen kan blive nødvendig inden for kort tid pga. olieefterforskningsaktiviteter. Det er Transportkommissionens vurdering, at en udbygning af havnen i Aasiaat må ses i tilknytning til de kommende olieefterforskningsaktiviteter langs *hele* vestkysten. Derfor bør en evt. udbygning af havnen i Aasiaat koordineres med de planer, som olieselskaber har for den fremtidige efterforskning. I tilknytning hertil bør finansieringen af en evt. udvidelse af havnen afklares. I denne proces må øvrige interessenter i havnen også inddrages.

Havneudvidelser i Maniitsoq analyseres p.t. af Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked i relation til Alcoa-projektet. Derfor har Transportkommissionens afstået fra at vurdere havneprojekter i Maniitsoq, idet denne opgave mest hensigtsmæssigt varetages af Departementet for Erhverv og Arbejdsmarkedsmarked.

Transportkommissionen har også - jf. afsnit 13.4 - set på havneudvidelser i Narsaq, Nanortalik og Qaqortoq. Som det fremgår heraf, kan Transportkommissionen ikke anbefale havneudvidelser i disse byer, hvor det endvidere primært er relevant at betragte en udvidelse af havnen i Qaqortoq. Selv om der kan realiseres ikke ubetydelige effektivitetsgevinster ved en havneudvidelse i Qaqortoq i form af anlæggelsen af en ny atlanthavn, er gevinsterne herfra ikke tilstrækkelige til at sikre en klar samfunds-



økonomisk rentabilitet. Hvis det endvidere besluttes at udnytte forekomsterne af sjældne jordmetaller ved Kringlerne, skal der givetvis anlægges en havn i tilknytning hertil samtidig med, at der måske etableres vejforbindelse til Qaqortoq. Såfremt dette sker, vil det blive muligt at udnytte denne havn i forbindelse med den alm. godsforsyning af Qaqortoq, som RAL står for. Dette betyder alt i alt, at kommissionen anbefaler, at spørgsmålet om anlæggelsen af en ny atlanthavn ved Qaqortoq først tages op, når der foreligger en afklaring af mineprojektet ved Kringlerne.

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 skal gennemføres og forelægges Inatsisartut til Efterårssamlingen 2011. Undersøgelsen skal bl.a. omfatte overordnede økonomiske og trafikmæssige fordele og ulemper ved en koncessionsbaseret besejling af Østgrønland. Ligeledes skal det analyseres, om islandske havnemyndigheder og eventuelt rederier vil kunne leve op til den ønskede forsyningssikkerhed, og om det er muligt at indkøbe forsyningerne hos islandske leverandører og grossister. På baggrund af Inatsisartuts beslutning om at få udarbejdet en særskilt analyse af denne problemstilling, har Transportkommissionen ikke behandlet havneudvidelser på Østkysten og godsforsyningen til Tasiilaq og Ittoqqortoormiit.

Projektanalyser med en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse

I skema 17.4.1 er der en sammenfattende oversigt over de af kommissionens projektanalyser, der har kunnet afsluttes med en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse og en konkret anbefaling fra kommissionen om enten at gå videre med eller indstille projektarbejdet på det foreliggende grundlag. I skema 17.4.1 er der af hensyn til at lette sammenligneligheden mellem projekterne også anført resultater fra analysen af de tre centrale projekter. I afsnittene 17.4.1-17.4.10 er kommissionens vurderinger af de øvrige projekter i skema 17.4.1 uddybet.

Skema 17.4.1 *Oversigt over kommissionens projektanalyser, der har kunnet afsluttes med en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse og en konkret anbefaling fra kommissionen om enten at gå videre med eller indstille projektarbejdet på det foreliggende grundlag.*

Projekt	Anlægs-invest. Mio. kr. 2010-priser	Nettonutidsværdi Mio. kr. Primo 2010	Intern rente, % p.a.	Kommentar	Uddybet i:
Atlantlufthavn i Kangerlussuaq eller i Nuuk: ^a					
Kangerlussuaq med 1.199 m i Nuuk	122 mio. kr.	128 mio. kr.	9,2 %	Basissituation med Airbus 330-200	Kapitel 6
Nuuk, 2.200 m med nedlukning af Kangerlussuaq	1.297 mio. kr.	2.110 mio. kr.	13,9 %	Basissituation med Airbus 330-200 og central regularitet	
Nuuk, 2.200 m med nedlukning af Kangerlussuaq	1.297 mio. kr.	1.901 mio. kr.	12,2 %	Basissituation med Airbus 330-200 og forringet regularitet	
Kangerlussuaq med 1.199 m i Nuuk	122 mio. kr.	123 mio. kr.	9,2 %	Basissituation med mellemstore jettfly	
Nuuk, 2.200 m med nedlukning af Kangerlussuaq	1.297 mio. kr.	757 mio. kr.	8,2 %	Basissituation med mellemstore jettfly og central regularitet	
Nuuk, 2.200 m med nedlukning af Kangerlussuaq	1.297 mio. kr.	548 mio. kr.	6,5 %	Basissituation med mellemstore jettfly og forringet regularitet	
Lufthavn i Qaqortoq	681 mio. kr.	534 mio. kr.	8,9 %	For 1.199 m banen ved placering 3 i vækstscenarie 2 inkl. afledede effekter af turisme	Afsnit 7.2
	1.389 mio. kr.	-368 mio. kr.	2,3 %	For 1.799 m banen ved placering 3 i vækstscenarie 2 inkl. afledede effekter af turisme	Afsnit 7.2
Containerhavn i Nuuk	478 mio. kr.	484 mio. kr.	9,2 %	Nutidsværdi og intern rente givetvis undervurderet, jf. nedenfor	Kapitel 11
	478 mio. kr.	646 mio. kr.	10,8 %	Gevinsten ved mere effektiv sejl-logistik er forøget fra 19 til 30 mio. kr. om året. Gevinsten kan blive helt op til 67 mio. kr. Derfor er nutidsværdi og intern rente givetvis stadig undervurderet	
Lufthavnsforlængelse i Ilulissat	73 mio. kr.	27 mio. kr.	6,2 %	Det er tallene for projektoptionen med en 1.199 m bane, der er anført. Inkl. afledede effekter af turisme	Kapitel 8
Simpel bane i Nanortalik	68 mio. kr.	42 mio. kr.	13,2 %	Forudsætter, at Paamiut lufthavn nedgraderes. Der er anvendt det centrale skøn for enhedsomkostninger	Afsnit 9.2
Lufthavn i Tasilaq	257 mio. kr.	54 mio. kr.	5,4 %	Afledede effekter af turismepåvirkningen er indregnet	Afsnit 9.3
Lufthavn i Iltoqqortoormiit	152 mio. kr.	35 mio. kr.	5,5 %	Afledede effekter af turismepåvirkningen er ikke indregnet	Afsnit 9.4
Lukning af lufthavn i Qaanaaq	Ikke relevant	59 mio. kr.	Uendelig eller meget stor	Forudsætter en politisk aftale mellem Selvstyret og det amerikanske myndigheder om anvendelse af Thule Air Base til civiltransport	Afsnit 9.5.2
Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq	300/590 mio. kr.	-294 mio. kr./-565 mio. kr.	Ikke beregnet	Med bevarelse af lufthavnen i Sisimiut. Der har i analyserne af vej anlægget været anvendt to anlægsoverslag, hvorfor der også er angivet to nettonutidsværdier	Afsnit 6.7
	300/590 mio. kr.	-158 mio. kr./-430 mio. kr.	Ikke beregnet	Ved en lukning af lufthavnen i Sisimiut. Der har i analyserne af vej anlægget været anvendt to anlægsoverslag, hvorfor der også er angivet to nettonutidsværdier	Afsnit 6.7
Vejforbindelser i Sydgrønland	750 mio. kr.	-600 mio. kr.	Ikke beregnet	Vejløsning med færge mellem Narsaq og Qaqortoq	Afsnit 7.3
	2,1 mia. kr.	-2,2 mia. kr.	Ikke beregnet	Vejløsning med fire tunneller	
	2,2 mia. kr.	-2,3 mia. kr.	Ikke beregnet	Vejløsning med tunnel under fjorden Qooroq	
Intern passagerbefordring i Sydgrønland				Der kan opnås en samfundsøkonomisk besparelse på mindst 1,2 mio. kr. pr. år ved kombineret helikopter-/båd drift. Kommissionen har ikke vurderet de sikkerhedsmæssige problemstillinger ved anvendelse af mindre både.	Afsnit 7.4
Kombineret vej- og bådforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq	19 mio. kr.	52 mio. kr.	20,7 %	Alternativet med mindre både. Kommissionen har ikke selvstændigt vurderet de sikkerhedsmæssige problemstillinger ved anvendelse af mindre både.	Afsnit 7.5
Kombineret vej- og bådforbindelse mellem Qaarsut og Umannaq	5 mio. kr.	20 mio. kr.	31,6 %	Benyttes i sommerperioden, der er antaget at strække sig over 4 måneder fra juni til september	Afsnit 9.5.1

Anm.: Det er tallene for vækstscenarie 2, der indgår i skemaet, i de tilfælde, hvor der er anvendt forskellige vækstscenarier i analyserne.

- a) Der er kun projektoption P1 og P4, der indgår i dette skema, da disse projekter er de mest sandsynlige. Rentabiliteten for de øvrige projektoptioner fremgår af tabel 17.3.1. Der er inkluderet turismeeffekter i de viste tal for nettonutidsværdi og intern rente.



17.4.1 Lufthavnsforlængelse i Ilulissat

Der er analyseret to muligheder for en baneforlængelse af Ilulissat lufthavn, dels en forlængelse til 1.199 m og dels en forlængelse til 1.799 m i forhold til den nuværende banelængde på 845 m.

Analyserne har vist, at der er to hovedårsager til, at en forlængelse til 1.799 m mangler meget i at kunne blive samfundsøkonomisk rentabel. Anlægges der en relativ lang landingsbane i Ilulissat undermineres for det første de effektivitetsgevinster, der opnås ved en central hub i Grønland. For det andet betyder det nationale udgangspunkt og det forhold, at Ilulissat er centrum for landets turisme, at en betydelig andel af gevinsterne ved anlæggelsen af en 1.799 m bane i Ilulissat tilfalder udefra kommende. Og denne andel af gevinsterne er ikke - og med rette - inkluderet i analyserne. Disse to forhold er så afgørende, at analyserne viser, at en 1.799 m bane også er urentabel, selv om den blev foræret til landet under de af kommissionen generelt anvendte forudsætninger.

Som det fremgår af kapitel 8, betyder inddragelse af turismeeffekter, at en forlængelse af banen i Ilulissat til 1199 m er samfundsøkonomisk rentabel. Og i relation til en evt. udvidelse af lufthavnen i Ilulissat kan der ikke ses bort fra turismeeffekter. Ilulissat er centrum for landets turisme.

Kommissionen skal imidlertid tilkendegive, at den af både tids- og ressourcemæssige grunde ikke har haft mulighed for en tilbundsående vurdering af de turistmæssige muligheder i Ilulissat-området. Kommissionen er heller ikke bekendt med undersøgelser af denne type.

De af Transportkommissionen anlagte forudsætninger om turismeudviklingen er derfor baseret på skøn, hvor der ofte har været begrænsede holdepunkter herfor, hvorfor disse skøn naturligvis kan kritiseres. Derfor er det også i bilag 8.1 vist, hvordan alternative skøn over turismeudviklingen forholdsvis enkelt kan indregnes i de samfundsøkonomiske beregninger.

Det er investeringsbeløb og rentabilitetsmål for en 1.199 m bane, der er anført i skema 17.4.1.

17.4.2 Simpel bane i Nanortalik

Kommissionens analyser viser, at det samlet set er forbundet med en betydelig samfundsøkonomisk gevinst at anlægge en simpel bane i Nanortalik og anvende små fly i ruteflyvning mellem Nanortalik og Nuuk via Qaqortoq og Paamiut under forudsætning af, at lufthavnen i Paamiut nedgraderes til en simpel lufthavn. Dette resultat er endvidere robust overfor betydelige variationer i de centrale forudsætninger.

En nedgradering af Paamiut vil imidlertid betyde, at det regionale rutenet bliver mindre "robust", og at der i visse situationer vil skulle flyves med reduceret last (kapaciteten i form af antal pladser begrænses) af sikkerhedsmæssige hensyn. Men selv under hensyn hertil forbliver anlæggelsen af en simpel bane i Nanortalik rentabel under de anførte forudsætninger om ikke mindst en nedgradering af lufthavnen i Paamiut.

Vurdering

Ud fra en samfundsøkonomisk vurdering må Transportkommissionen på ovenstående baggrund derfor konkludere, at der bør anlægges en simpel landingsbane i Nanortalik under forudsætning af, at lufthavnen i Paamiut nedgraderes.

17.4.3 Lufthavn i Tasiilaq

Turisme fra Island spiller en forholdsvis stor rolle på Østkysten og ikke mindst i relation til Kulusuk/Tasiilaq. Derfor er det nødvendigt at inddrage effekten af en evt. flytning af lufthavnen fra Kulusuk til Tasiilaq på turismeudviklingen.

Det er dog i tilknytning hertil vigtigt at fremhæve, som det nærmere fremgår af afsnit 9.3, at en flytning af lufthavnen fra Kulusuk til Tasiilaq er samfundsøkonomisk rentabel selv før hensyntagen hertil, idet projektet har en intern rente på godt 4 % p.a., konkret 4,3 % p.a.

Inddrages de afledede effekter af turismepåvirkningen i analysen på de præmisser, som kommissionen generelt har anlagt, øges den samfundsøkonomiske rentabilitet til 5,4 % p.a.

Kommissionen skal tilkendegive, at de anførte turistpåvirkninger dels er forsigtigt vurderet og dels er usikre. Usikkerheden er baggrunden for, at det i afsnit 9.3 er redegjort ret detaljeret for, hvordan kommissionen er kommet frem til de anvendte skøn for de afledede effekter af turismepåvirkningen, så det er relativt enkelt at skønne over effekten, hvis der anlægges andre skøn.

Vurdering

Men sammenfattende er det kommissionens vurdering, at en flytning af lufthavnen fra Kulusuk til Tasiilaq er samfundsøkonomisk rentabel.

I de overvejelser, der må indgå i en politisk stillingtagen, er det også relevant at inddrage de muligheder for en styrkelse af den erhvervsmæssige udvikling på Østkysten, der kan ligge i en flytning af lufthavnen fra Kulusuk til Tasiilaq.

17.4.4 Lufthavn i Ittoqqortoormiit

I de analyser, som Transportkommissionen har gennemført af en evt. flytning af lufthavnen fra Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit, er det forudsat, at det ikke længere vil være en helikopter i området. Årsagerne hertil er nærmere beskrevet i kapitel 14.

Under denne væsentlige forudsætning viser Transportkommissionens analyser, at det er samfundsøkonomisk rentabelt at flytte lufthavnen fra Nerlerit Inaat til Ittoqqortoormiit. Projektet interne rente er 5,5 % p.a.

Flytningen vil forbedre transportforholdene for turister og har således perspektiver i forhold til at udvikle turismen i området. De samfundsøkonomiske gevinster herved er ikke indregnet i den anførte rentabilitet.

Ved at nedlægge Nerlerit Inaat lufthavn er det muligt at etablere Ittoqqortoormiit lufthavn som indfaldsport til Nationalparken i Nordøstgrønland. Alle fly vil skulle told- og politibehandles i Ittoqqortoormiit, og de forskere og turister, der i dag besøger Nationalparken uden på nogen måde at komme i berøring med det grønlandske samfund, vil få mulighed for at besøge byen.

Vurdering

Samlet set vurderer Transportkommissionen, at der er grundlag for at bygge en ny lufthavn i Ittoqqortoormiit og samtidig lukke den nuværende lufthavn i Nerlerit Inaat.



17.4.5 Lukning af lufthavnen i Qaanaaq

Analysen af en evt. lukning af lufthavnen i Qaanaaq er af kommissionen baseret på en forudsætning om, at det vil være muligt at genindføre det transportsystem, som fungerede frem til 1. september 2001, hvor lufthavnen i Qaanaaq blev åbnet. Det er således antaget, at det bliver muligt igen at benytte Pituffik/Thule Air Base som tidligere.

Kommissionens analyser viser, at det samlet set er forbundet med en stor samfundsøkonomisk gevinst at lukke lufthavnen i Qaanaaq. Den store reduktion i driftsomkostningerne for lufthavnen opvejer rigeligt de højere driftsomkostningerne til helikoptertransport mellem Pituffik og Qaanaaq.

Vurdering

På baggrund af den gennemførte analyse anbefaler Transportkommissionen derfor, at lufthavnen i Qaanaaq nedlægges så snart som muligt. Der bør således arbejdes på hurtigst muligt at få forhandlet en aftale på plads med amerikanerne, som gør det muligt at anvende lufthavnen i Pituffik/Thule Air Base til at skifte mellem fly/helikopter. Aftalen bør som udgangspunkt sigte på at genetablere de regler, som var gældende frem til Qaanaaqs åbning i 2001.

17.4.6 Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Anlægsomkostningerne for en vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq afhænger naturligvis af, hvordan vejen udformes. I rapporten *Projektbeskrivelse og overslag – anlæggelse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq*, der blev udarbejdet af Rambøll for Sisimiut Kommune og offentliggjort i maj 2004, blev anlægsbudgettet for vejen anslået til 250 mio. kr., der af kommissionen er vurderet at svare til 300 mio. kr. i 2010-prisniveau. I en efterfølgende *Rapport vedrørende vejprojekt mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Vurdering af Sisimiut Kommunes konsekvensanalyse og projektets egnethed for videre projektering*, der blev udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter for Sisimiut Kommune, Direktoratet for Erhverv, Landbrug og Arbejdsmarked, Økonomidirektoratet og Direktoratet for Boliger og Infrastruktur og offentliggjort i december 2004, anslog Mittarfeqarfiit Anlæg, at anlægsbudgettet for vejen ville være 490 mio. kr., der af kommissionen er vurderet at svare til 590 mio. kr. i 2010-priser. De betydelige forskelle mellem disse to rapporter skyldes forskellige forudsætninger om vejens udformning, adgang til anlægsmaterialer m.v.

Kommissionen har valgt at analysere vejforbindelsen med udgangspunkt i begge de anførte anlægsbudgetter omregnet til 2010-prisniveau, jf. afsnit 6.7 og skema 17.4.1.

Der er endvidere for begge anlægsoverslag analyseret to alternativer: dels et alternativ, hvor anlæggelsen af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq kombineres med fortsat brug af lufthavnen ved Sisimiut, og dels et alternativ, hvor anlæggelsen af vejen kombineres med en lukning af lufthavnen i Sisimiut.

Bevarelse af lufthavnen i Sisimiut

Det fremgår af skema 17.4.1, at nettonutidsværdien af anlæggelsen af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq i dette tilfælde er hhv. -294 mio. kr. og -565 mio. kr. afhængigt af, om anlægsbudgettet er enten 300 mio. kr. eller 590 mio. kr.

En række effekter er dog ikke inkluderet i disse beregninger. Det drejer sig bl.a. om fordele for områdets beboere i form af tættere forbindelse mellem samfundene i området, ligesom gevinsterne af en øget turisme som følge af vejforbindelsen ikke er indregnet.

Derudover er der en usikkerhedsfaktor i vurderingen, der knytter sig til antagelsen om, at den kystlange passagerbesejling med AUL af kommissionen ikke forudsættes opretholdt på lang sigt. En fortsat drift af kystruten vil give mulighed for kombineret sejl- og køreforbindelse til lufthavnen i Kangerlussuaq fra byer eller bygder langs vestkysten. Nogle rejsende vil opleve dette som en gevinst, der således ikke er indregnet i vurderingen.

Men der vil også være negative effekter, hvoraf der kan nævnes længere rejsetid for den del af de rejsende, der alternativt ville benytte fly. Hertil kommer mindre omkostninger til sikkerhedsforanstaltninger i form af telekommunikationsforbindelser og hytter langs vejen.

Det er ikke forsøgt at sammenveje disse effekter. Imidlertid er det opgjort, hvor stor positiv værdi de samlede ikke-værdisatte effekter netto skal have, for at projektet bliver rentabelt. En sådan opgørelse viser, at med anvendelse af det lave anlægsoverslag skal de ikke-værdisatte effekter antage en nettoværdi på 18 mio. kr. om året, for at projektet skal blive samfundsøkonomisk rentabelt. Med et højt anlægsoverslag skal de ikke-værdisatte effekter antage en nettoværdi på 34 mio. kr. om året.

Vurdering

Ud fra de forudsætninger, som Transportkommissionen i øvrigt har anvendt, når de afledte konsekvenser af øget turisme vurderes, kan det ikke antages, at øget turisme kan gøre vejen samfundsøkonomisk rentabel.

Lukning af lufthavnen i Sisimiut

Det fremgår af skema 17.4.1, at nettonutidsværdien af anlæggelsen af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq i dette tilfælde er hhv. -158 mio. kr. og -430 mio. kr. afhængigt af, om anlægsbudgettet er enten 300 mio. kr. eller 590 mio. kr.

Dette alternativ vil have de samme ikke-værdisatte effekter som ved bevarelse af lufthavnen i Sisimiut, omend størrelsen på effekterne kan være anderledes. Alternativet med lukning af lufthavnen i Sisimiut vil yderligere bidrage med den negative effekt, at starter fra Sisimiut med charterfly, der ikke er en del af det kommercielle rutenet, heller ikke vil kunne gennemføres.

Det er ligeledes ikke forsøgt at sammenveje de ikke-værdisatte effekter i tilfældet med en lukning af lufthavnen i Sisimiut. Igen er det imidlertid opgjort, hvor stor positiv værdi de samlede ikke-værdisatte effekter netto skal andrage, for at projektet bliver samfundsøkonomisk rentabelt. En sådan opgørelse viser, at med anvendelse af det lave anlægsoverslag skal de ikke-værdisatte effekter antage en nettoværdi på 10 mio. kr. om året, for at projektet bliver samfundsøkonomisk rentabelt. Med et højt anlægsoverslag skal de ikke-værdisatte effekter antage en nettoværdi på 26 mio. kr. om året.

Vurdering

Ud fra de forudsætninger, som Transportkommissionen i øvrigt har anvendt, når de afledte konsekvenser af øget turisme vurderes, kan det ikke antages, at øget turisme kan gøre vejen samfundsøkonomisk rentabel.

Konklusion

På baggrund af ovenstående vurderer Transportkommissionen, at det ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv ikke er realistisk at anlægge den betragtede vejforbindelse mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Denne konklusion gælder både med og uden bevarelse af lufthavnen i Sisimiut.

Ovenstående vurderinger er knyttet til en situation, hvor lufthavnen i Kangerlussuaq bevares som i dag. I en samfundsøkonomisk sammenhæng må dette udgangspunkt ses som det klart mest gunstige



udgangspunkt for at opnå samfundsmæssig rentabilitet af en vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Hvis lufthavnen i Kangerlussuaq nedlægges, vil den samfundsøkonomiske rentabilitet af vejen blive væsentligt forringet i forhold til en situation, hvor lufthavnen i Kangerlussuaq bevares.

17.4.7 Vejforbindelser i Sydgrønland

Som det fremgår af skema 17.4.1, har kommissionen vurderet tre forslag til "faste" forbindelser i Sydgrønland, som forbinder Qaqortoq og Narsaq med Narsarsuaq med henblik på at fastholde Sydgrønlands lufthavn i Narsarsuaq.

Vejløsning med færge mellem Narsaq og Qaqortoq

Denne løsning er langt den billigste af de tre undersøgte muligheder for faste forbindelser med et anslået anlægsbudget på 750 mio. kr. Alligevel resulterer dette anlægsprojekt under de opstillede forudsætninger i en negativ nettonutidsværdi på ca. 600 mio. kr.

En række effekter er dog ikke inkluderet i denne økonomiske beregning. Det drejer sig bl.a. om fordele for de rejsende i form af tættere forbindelse mellem samfundene i byerne og bygderne i området og bedre forbindelser til det potentielle minefelt i Kuannersuit (Kvanefjeldet). Der skal dog heri korrigeres for risikoen for nedbrud af bilfærger. Men der vil også være negative effekter, primært længere rejsetid for den del af de rejsende, der alternativt ville benytte helikopter, og udgifter til investeringer i og drift af køretøjer.

Det er ikke forsøgt at sammenveje disse effekter. Imidlertid er det opgjort, hvor stor positiv værdi de samlede ikke-værdisatte nettoeffekter skal være, for at denne forbindelse skal kunne betragtes som værende samfundsøkonomisk rentabel.

En sådan opgørelse viser, at de ikke-værdisatte effekter skal vurderes til mindst en nettogevinst på 36 mio. kr. om året, såfremt projektet skal kunne betragtes som samfundsøkonomisk rentabelt ud fra de af kommissionen i øvrigt anvendte kriterier om et afkast på mindst 4 % p.a. Skal projektet matche en flytning af lufthavnen til Qaqortoq med en 1.199 m bane ved placering 3, jf. tabel 7.2.3, hvorefter den interne rente er 9,9 %, så skal den årlige værdi af de ikke-værdisatte effekter være 74 mio. kr. Skal projektet matche følsomhedsanalysen, hvor effekten af turisme er medregnet, jf. tabel 7.2.5, hvor den interne rente er 8,9 %, så skal den årlige værdi af de ikke-værdisatte effekter være 68 mio. kr. Og det er alternativet med en flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq, der er det relevante sammenligningsgrundlag.

Beløbet på årligt 68-74 mio. kr. for at matche en 1.199 m banes rentabilitet svarer til et årligt beløb på ca. 9.000 kr. pr. indbygger i hele Kommune Kujallueq.

Vejløsning med fire tunneller

Denne faste forbindelse, hvor der til etableringen af en fast forbindelse mellem Narsaq og Qaqortoq via øerne Illutalik, Qanngui, Illukasik og Kingittoq må bygges fire undersøiske tunneller, er estimeret til et anlægsbudget på 2,1 mia. kr. Denne forbindelse resulterer i en negativ nettonutidsværdi på godt 2,2 mia. kr.

Denne løsning vil have de samme ikke-værdisatte effekter som vejløsningen med en færge mellem Narsaq og Qaqortoq. Derudover vil denne løsning yderligere give positive effekter ved, at der kan rejses, når det passer den enkelte.

Vurdering

Men med en negativ nettonutidsværdi på godt 2,2 mia. kr. kan denne løsning på ingen måde være en samfundsøkonomisk rentabel alternativ til en flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

Vej-/tunnel-løsning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq med færge-link til Narsaq

Det er anslået, at etableringen af denne løsning vil udløse anlægsinvesteringer på 2,2 mia. kr. Denne forbindelse resulterer i en negativ nettonutidsværdi på godt 2,3 mia. kr.

Der har overfor Transportkommissionen været oplyst betydelig lavere estimater for omkostninger til anlæg af denne forbindelse. Men selv med en reduktion i anlægsprisen på 50 % er rentabiliteten opgjort til en negativ nettonutidsværdi på ca. 900 mio. kr.

Som ved den anden løsning med tunneller vil der være gevinster i form af muligheder for at rejse, når det passer den enkelte, såfremt det ikke er nødvendigt at bruge den forudsatte færgeforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq. I forhold til løsningen med fire tunneller vil denne løsning i mindre omfang knytte bysamfundene i Qaqortoq og Narsaq sammen, da transportafstand og rejsetid vil være betydelig længere. Omvendt vil der være bedre forbindelse til bygden Igaliku.

Vurdering

Men igen må det konkluderes, at denne løsning på ingen måde kan være en samfundsøkonomisk rentabel alternativ til en flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

Konklusion

På ovenstående baggrund vurderer Transportkommissionen, at det ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv ikke er realistisk at anlægge vejforbindelser imellem lufthavnen i Narsarsuaq og Qaqortoq med forbindelse til Narsaq. Konklusionen gælder som anført for alle de tre undersøgte forbindelsesmuligheder. Ingen af disse muligheder kan derfor være et alternativ til at flytte lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

17.4.8 Intern passagerbefordring i Sydgrønland

Det er en kompliceret opgave at fastlægge, hvordan den interne befordring bør indrettes i Sydgrønland. Med en flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq, som kommissionen forudsætter gennemført i analysen af den interne passagerbefordring i Sydgrønland, reduceres den interne persontransport ligesom sammensætningen af de rejsende ændres, således at der i den interne persontransport bliver færre rejsende, som skal videre med flytransport. Hertil kommer for Sydgrønland variationen i perioderne med stori/fastis, som rejser en række problemstillinger om, hvordan risikoen knyttet hertil bedst muligt fordeles mellem operatører og samfundet i de servicekontrakter, som skal indgås.

Vurdering

På baggrund af analysen i afsnit 7.4 er det imidlertid Transportkommissionen vurdering, at betjening af Sydgrønland med mindre både i perioder uden stori/fastis er forbundet med samfundsøkonomiske fordele frem for et system, som er baseret på anvendelse af helikoptere hele året. Transportkommissionen har dog som anført i skema 17.4.1 ikke vurderet de evt. sikkerhedsmæssige problemstillinger ved evt. overgang til at anvende mindre både i perioder uden stori/fastis.

Det enstrengede system opretholdes. Med anvendelse af mindre både i perioder uden stori/fastis kan der imidlertid opnås et mere fleksibelt system med højere frekvens for færre penge – mindst 1,2 mio. kr. om året, jf. skema 17.4.1 – end ved anvendelse af helikoptere hele året.



For stadig at kunne udføre SAR-operationer vil det være nødvendigt, at der også udenfor perioden med stori/fastis er stationeret en helikopter i Sydgrønland. Der henvises i denne sammenhæng til kapitel 14 og afsnit 17.7.

Det skal fremhæves, at Transportkommissionens anbefaling af at flytte lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq ikke er afhængig af, hvordan den interne personbefordring i Sydgrønland organiseres.

17.4.9 Kombineret vej- og bådforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq

Det er alene alternativet med anvendelse af små både, der her er knyttet bemærkninger til, idet anvendelsen af en stor båd ikke er samfundsøkonomisk rentabel, se afsnit 7.5 for en nærmere udredning heraf.

Såfremt der anvendes mindre både, er det anslået, at de samlede anlægsomkostninger til veje og havne kan reduceres fra godt 25 mio. kr. til godt 19 mio. kr. i forhold til et alternativ med en større båd. Indsættelse af mindre både, hvor der er plads til 12 personer, vil endvidere betyde, at rejsetiden næsten kan halveres i forhold til et alternativ med anvendelse af en stor båd, idet de mindre både er ca. dobbelt så hurtige.

Vurdering

Kombinationen af lavere anlægsomkostninger og bedre driftsøkonomi betyder, at nettonutidsværdien af en sådan forbindelse er anslået til 52 mio. kr. sammenhængende med en intern rente på 20,7 % p.a. Dette er baggrunden for, at Transportkommissionen anbefaler, at såfremt lufthavnen flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq, bør den kombinerede vej-/bådforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq etableres i øvrigt uanset, hvor lufthavnen ved Qaqortoq måtte blive placeret. Forbindelsen bør endvidere etableres med indsættelse af mindre både. Transportkommissionen har dog ikke selvstændigt vurderet de sikkerhedsmæssige problemstillinger ved anvendelse af mindre både til den betragtede forbindelse.

17.4.10 Kombineret vej- og bådforbindelse mellem Qaarsut og Uummannaq

Transportkommissionen har undersøgt, om der kan opnås en samfundsøkonomisk gevinst ved i sommerperioden at sejle passagerer frem og tilbage mellem Qaarsut og Uummannaq i stedet for at anvende helikopter. Det er i denne vurdering antaget, at sommerperioden strækker sig fra juni til september, det vil sige over 4 måneder.

Analysen heraf viser, at det samlet set er forbundet med en stor samfundsøkonomisk gevinst at anvende bådtransport som erstatning for helikoptertransport i de 4 sommermåneder. Investeringen i en ny anløbsbro samt omkostninger til båd og bus mere end opvejes af besparelserne til drift af helikopteren.

Vurdering

På baggrund af de gennemførte beregninger vurderer Transportkommissionen, at der bør indsættes båd til erstatning for helikopteren for befordringen af passagerer i sommerperioden.

Set i lyset af de store besparelser der kan realiseres ved at nedlægge helikoptertransporten i sommerperioden finder kommissionen desuden, at det bør undersøges nærmere, om det er muligt at anlægge en lufthavn på selve Uummannaq øen. Det har tidligere været undersøgt, men undersøgelsen er foretaget for over 20 år siden. I undersøgelsen kan det tages i betragtning, at den samlede anlægsomkostning for lufthavnen må være op til 160 mio. kr. Hertil kommer den samfundsøkonomiske værdi, der følger af, at det bliver muligt bedre at opdyrke ikke mindst de turistmæssige muligheder, der ligger i Uummannaq-området.

17.5 Prioriteringsovervejelser

Der er flere elementer i de prioriteringsovervejelser, der skal anlægges, når kommissionens anbefalinger af trafikprojekter sammenfattende skal vurderes. For det første skal der vælges mellem selv rentable projekter, såfremt alle af den ene eller anden årsag ikke kan eller ønskes gennemført. I afsnit 17.5.1 har kommissionen peget på, hvordan der kan vælges mellem rentable projekter. I fortsættelse heraf er der i afsnit 17.5.2 anført forhold, bl.a. beskæftigelsesmæssige, der må inddrages, når det enkelte projekt betragtes. Og i afsnit 17.5.3 er det tidsmæssige aspekt i den evt. implementering af projekter kort berørt. Endelig ses der i afsnit 17.5.4 på den prioriteringssituation, der kan opstå grundet dels den annoncerede udfasning af Dash 7 flyene, der i øvrigt er relateret til den generelle flyteknologiske udvikling.

17.5.1 Prioritering mellem projekter

Ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt – og det er det udgangspunkt, som kommissionen må have – bør der prioriteres efter rentabilitet, idet den hertil knyttede usikkerhed dog også må inddrages. Derfor er det et projekts samlede rentabilitet, der må være afgørende, og ikke rentabiliteten for de enkelte aktører i projekterne. Som anført er det endvidere rentabiliteten ud fra et nationalt synsvinkel, som kommissionen har lagt til grund. Det følger af de i afsnit 17.3.4 og afsnit 17.3.5 anførte bemærkninger om fordelingsmæssige virkninger, at kommissionen finder det berettiget at anvende de i skema 17.4.1 anførte samlede rentabilitetsmål for nettoresultatsværdi og intern rente som udgangspunkt for prioriteringen mellem projekterne.

De tre centrale projekter

Ses der først på de tre centrale projekter, er der en klar forskel herimellem. Det er således kommissionens vurdering, at såvel anlæggelsen af en ny containerhavn i Nuuk som flytningen af lufthavnen fra Narsarsuaq dels er så rentable og dels så afklarede, at der umiddelbart kan gås videre med en evt. realisering af disse to projekter. Som nærmere redegjort for i afsnit 17.3.1 anbefaler kommissionen, at en beslutning om en evt. flytning af landets centrale lufthavn fra Kangerlussuaq udskydes til der forelægges resultater af de der anbefalede turbulensundersøgelser m.v., som skønnes at kunne forelægges inden for en tidshorisont på 1 år.

Øvrige projekter med rentabilitetsmål

De projekter, der i øvrigt er anført rentabilitetsmål for i skema 17.4.1, er enten fem lufthavnsprojekter eller tre projekter knyttet til lufthavnsprojekter. To af disse tre projekter er knyttet til en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq: nemlig etablering af den kombinerede vej-/bådforbindelse mellem Narsaq og Qaqortoq og den interne passagerbefordring i Sydgrønland. Efter kommissionens vurdering bør disse to projekter etableres, så de kan tages i brug senest samtidig med ibrugtagningen af en evt. ny lufthavn i Qaqortoq. Det tredje af de til lufthavnsprojekter analyserede projekt: etablering af en kombineret vej-/bådforbindelse mellem Qaarsut og Uummannaq med et anslået anlægsbudget på 5 mio. kr. synes at være så rentabel, at realiseringen heraf bør gennemføres, så snart dette er muligt.

Analysen vedrørende Qaanaaq lufthavn er en af de fem (øvrige) lufthavnsprojekter i skema 17.4.1. Ud fra en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse bør Qaanaaq lufthavn nedlægges så hurtigt som muligt, såfremt det er muligt at etablere betjeningen af området som indtil september 2001. Da dette indebærer, at Pituffik lufthavn også kan benyttes til civil luftfart forudsætter dette også en aftale med de amerikanske basemyndigheder. Beslutningen om fremtiden for Qaanaaq lufthavn forudsætter således en politisk aftale.



Kommissionen har, som det også fremgår af skema 17.4.1, fundet, at anlæggelsen af en simpel landingsbane ved Nanortalik, der kan betjenes af mindre fly er et ret så rentabelt projekt. Dette gælder imidlertid kun, såfremt landingsbanen i Paamiut samtidig nedgraderes til en simpel lufthavn.

De tre andre af de fem øvrige lufthavnsprojekter vedrører en forlængelse af landingsbanen i Ilulissat til 1.199 m, flytningen af lufthavnen i Kulusuk til en 1199 m grusbane ved Tasiilaq samt flytningen af lufthavnen i Nerlerit Inaat til en 1199 m grusbane ved Ittoqqortoormiit. Alle disse tre projekter giver under de af kommissionen anvendte forudsætninger et samfundsøkonomisk afkast på omkring 5-6 % p.a., og er således alle også samfundsøkonomisk rentable.

17.5.2 Beskæftigelseseffekter og øvrige afledede effekter

Alene det forhold, at transporterhvervet – godt nok bredt afgrænset – står for næsten 1/7 af hele landets værditilvækst, viser, at det er vigtigt for hele samfundet med et effektivt og velfungerende transportsystem. Det er derfor også centralt at vurdere de afledede effekter af transportprojekter, som evt. ikke er inddraget i de gennemførte analyser. Dette er, jf. også Finansudvalgets fokusering på betydningen for turisterhvervet af de gennemførte takststigninger i Takst- og Betalingsregulativet fra maj 2010, i særlig grad tilfældet i relation til turismeudviklingen. Som det fremgår af de gennemførte analyser, har kommissionen da også systematisk forsøgt at inddrage de afledede effekter på turismen i dens analyser. I den sammenhæng skal anføres, at kommissionen ikke har vurderet, om infrastrukturen uden for transportsystemet er eller vil blive udbygget til en evt. stigende søgning af turister.²⁶³

Kommissionen har i nogle tilfælde eksplicit inddraget afledede effekter, der ikke er knyttet til turisterhvervet. Såvel i analysen, hvor lufthavnen i Narsarsuaq evt. flyttes til Qaqortoq, som i analysen, hvor den centrale atlantlufthavn evt. flyttes fra Kangerlussuaq til Nuuk, er dette eksempelvis sket.

I analysen, hvor lufthavnen flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq, er det lagt til grund, at de ansatte får tilbud om at fortsat beskæftigelse ved den nye placering af lufthavnen. Derfor er det umiddelbare beskæftigelsesproblem i dette tilfælde begrænset.

I Nuuk er der allerede en lufthavn. Det betyder, at beskæftigelsen i en atlantlufthavn i Nuuk som udgangspunkt vil være mindre end den nuværende samlede beskæftigelse i lufthavnen i Kangerlussuaq og Nuuk. Såfremt alle ansatte i Kangerlussuaq i givet fald skulle ønske at blive ansat i en ny atlantlufthavn i Nuuk, vil dette ikke være muligt.

17.5.3 Tidsmæssig prioritering

Prioriteringen af projekter bør også indpasses i en tidsmæssig sammenhæng. Dette medfører også, at gennemførelsen af projekterne må afpasses i forhold til konjunktursituationen. Såfremt der ikke er kapacitet i økonomien til at gennemføre projekterne risikeres, at ellers positive effekter modvirkes eller ligefrem elimineres af en overophedning af økonomien. Dette understreger kun vigtigheden af at føre en ansvarlig finanspolitik.

²⁶³ Når effekter af stigende turisme sammenfattende vurderes, må der også – som anført i kapitel 16 – tages hensyn til, om flere turister udløser større offentlige udgifter til lokal transport i form af større udgifter til servicekontrakter.

Kommissionen er bevidst om, at selv en realisering af kun de mest rentable projekter, som kommissionen har analyseret, kan medføre et meget betydeligt kapacitetspres i økonomien og dermed udløse meget store krav til finanspolitikken. Derfor bliver en tidsmæssig prioritering mellem projekterne givetvis også særdeles vigtig.

17.5.4 Udfasning af Dash 7 og den flyteknologiske udvikling kan fremtvinge en anden prioritering

Den prioriteringsrækkefølge, der måtte følge af det ovenfor anførte, kan imidlertid blive tilsidesat af flytekniske forhold. Som det er redegjort for i afsnit 9.1, kan den forestående udfasning af Dash 7 flyene, som Air Greenland nu har 6 fly i drift af, betyde, at nogle af de mindre landingsbaner må forlænges for at muliggøre en økonomisk forsvarlig flydrift. Som det også er redegjort for i afsnit 9.1, må det bl.a. overvejes, om forlængelsen af disse baner skal være til 1.050 m eller til 1.199 m. En forlængelse til 1.050 m vil være tilstrækkelig til, at eksempelvis Dash 8 fly (model 100 og 200) kan operere optimalt under alle vejrforhold ved regionale flyvninger. En banelængde på 1.199 m er imidlertid den kritiske grænse, der vil muliggøre anvendelse af mindre jetfly. Hertil kommer, at en banelængde på 1.199 vil muliggøre anvendelse af større propelfly, se boks 17.5.1.

Boks 17.5.1 Mulige flytyper med banelængder på enten 1.050 m eller 1.199 m.

Baner på 1.050 m:

Dash 7 og de to mindste Dash 8 modeller (100 og 200) kan operere uden begrænsninger og under alle vejrforhold, der tillader flyvning, på baner med en længde på 1050 meter. Disse flytyper er propelfly med plads til 37-44 passagerer. Det er disse flytyper, som Air Greenland anvender i den regionale beflyvning. Air Iceland anvender ligeledes Dash-8 i beflyvningen af Kulusuk og Nuuk.

Baner på 1.199 m:

Udover de ovenfor nævnte flytyper vil der i en lufthavn på 1.199 m kunne anvendes større propelfly med plads til 50-70 passagerer – dog med begrænsninger. Foruden Dash 8, model 300 vil flere modeller af ATR 72 kunne benyttes.

Endvidere vil mindre jetfly kunne benyttes – dog med begrænsninger under tørre, men især under våde baneforhold. Det drejer sig om flere modeller i serien Avro/Bae-146. Det er disse fly som Atlantic Airways benytter i beflyvningen af Færøerne.

Kilde: Bilag 5.1.

Det er i tabel 17.5.1 anført, for hvilke lufthavne en forlængelse kan komme på tale, og hvor der samtidigt i tidligere undersøgelser har været skønnet over de hertil hørende anlægsomkostninger til banelængelser til primært 1199 meter.



Tabel 17.5.1 Aktivitet i eksisterende lufthavne med kortbaner og anlægsomkostninger til forlængelse af disse.

	Antal afgående passagerer i 2008	Antal starter i 2008	Samlede omkostninger, mio. kr. (priseniveau 2008)	Samlede omkostninger, mio. kr. (priseniveau 2010)
Nuuk (30 x 1.199 m) ^a	63.575	4.032	109	115
Ilulissat (30 x 1.199 m) ^b	36.630	2.504	70	73
Sisimiut (30 x 1.199 m)	29.071	1.408	70	73
Aasiaat (30 x 1.199 m)	20.912	1.346	52	55
Maniitsoq (30 x 1.000 m)	16.880	844	55	58
(30 x 1.199 m)			135	142
Paamiut (30 x 1.199 m)	6.848	382	100	105
Upernavik (30 x 940 m) ^c	6.564	864	115	121

Anm.: Banerne forudsættes alle anlagt med en bredde på 30 m. Der findes ikke overslag over omkostningerne ved evt. at forlænge landingsbanerne i Qaarsut og Qaanaaq.

- a) Banen i Nuuk er i dag 950 meter. En udvidelse af banen i Nuuk er mere indgående behandlet i kapitel 6.
- b) En udvidelse af banen i Ilulissat er mere indgående behandlet i kapitel 8.
- c) Banen kan realistisk set ikke forlænges til mere end ca. 940 m.

Kilde: E-mail med titlen "Regionale lufthavne / Udbygning" fra Mittarfeqarfiit den 28. maj 2010. Grønlands Hjemmestyre, Miljø- og infrastrukturstyrelsen 2008. *Lufthavnsudbygning - Status 2008*. November 2008. Grønlands Statistik 2009. *Statistisk Årbog 2009*.

Anlægsomkostningerne varierer mellem 55 til 142 mio. kr. i 2010-priser for de syv baner i tabel 17.5.1. Hvis banen i Maniitsoq kun forlænges til 1.000 m, kan anlægsomkostningerne hertil reduceres markant fra 142 mio. kr. til 58 mio. kr.

Vurdering

Det er Transportkommissionens vurdering, at såfremt en udbygning efter flytekniske forhold må lægges til grund, bør udbygningsrækkefølgen som udgangspunkt afhænge af aktiviteten i lufthavnene.

Hvis det viser sig, at forudsætningen for en evt. flytning af landets centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk måtte blive, at den skal placeres på øerne syd for Nuuk, kan denne først åbne efter 2020. Da en evt. forlængelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk på disse præmisser derfor først – om overhovedet – bliver overflødig efter 2020, er det kommissionens opfattelse, grundet det markant højere passagerantal i Nuuk lufthavn end de andre lufthavne i tabel 17.5.1, at den i tabellen anførte rækkefølge alligevel bør følges ved baneforlængelser af flytekniske årsager. Kommissionen skal i relation hertil anbefale, at den anførte prioritering diskuteres med flyoperatørerne. Som anført i afsnit 17.3.1 forventer kommissionen, at der inden for et års tid kan foreligge en afklaring af, om den nuværende placering kan anvendes til en atlantlufthavn med en banelængde på 2.200 m.

Men der skal i givet fald ikke blot træffes en beslutning om rækkefølgen af evt. baneforlængelser af flytekniske årsager, men også af om der skal forlænges til 1.050 m eller til 1.199 m. Kommissionen har, jf. afsnit 17.3.2, anbefalet, at en ny lufthavn i Qaqortoq mindst bygges med en længde på 1.199 m, ligesom kommissionen også anbefaler at forlænge banen i Ilulissat til 1.199 m, jf. afsnit 17.4.1. Som anført vil en forlængelse til 1.199 m muliggøre, at flere flytyper – dels større propelfly og dels mindre jetfly (dog med begrænsninger) – kan beflyve de pågældende byer. På denne baggrund og i lyset af de muligheder for større konkurrence, der må antages at blive en følge heraf, anbefaler kommissionen, at banen i Nuuk under alle omstændigheder forlænges til 1.199 m.

Som det endvidere fremgår af afsnit 9.1 anbefaler kommissionen, at de eksisterende baner på 799 m udvides for at gøre det muligt at anvende fly af typen Dash 8-200 eller lignende i takt med udfasning

gen af Dash 7 flyene. Det anbefales i tilknytning hertil, at der først bør ske en forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat. Udvidelserne af de øvrige lufthavne bør endvidere først ske, når udfasningen af Dash 7 fly gør dette nødvendigt. Det er kommissionens anbefaling, at der som udgangspunkt vælges den rækkefølge, der følger af aktiviteten i lufthavnene, jf. tabel 17.5.1.

17.6 Oversigt over kommissionens anbefalinger, der ikke er specifikt projektorienterede

Transportkommissionen har ikke blot skulle analysere en række konkrete havneprojekter og projekter om lufthavne, men har også skullet analysere en række tværgående problemstillinger i tilknytning til trafikinfrastrukturen. Disse analyser er i kapitel 16 koncentreret om: 1) mulighederne for at gennemføre en mere effektiv drift af flypladserne, der primært varetages af Mittarfeqarfiit, 2) opgavefordelingen mellem Selvstyret og kommunerne i relation til havne, lufthavne og servicekontrakter, 3) konkurrencemæssige problemstillinger, herunder koncessionen med Royal Arctic Line A/S og 5) finansierings- og ejermæssige udfordringer.

17.6.1 Mere effektiv drift af lufthavne og øvrige flypladser

Kommissionen har alene set på Mittarfeqarfiits virksomhed i relation til mere effektiv drift af lufthavne og øvrige flypladser, idet Mittarfeqarfiit på dette område er den helt afgørende aktør. Kommissionen analyser har vist, at Mittarfeqarfiits drift er karakteriseret ved betydelige smådriftsulemper. En benchmarkinganalyse, som Avinor AS har foretaget af 9 nordiske lufthavne, hvor Nuuk lufthavn indgår, viser, at omkostningerne/effektiviteten i Nuuk lufthavn i hvert fald ikke afviger negativt fra forholdene i de øvrigt medtagne otte nordiske lufthavne i Avinor AS's analyse.

Begrænsning af smådriftsulemper

Dette udelukker naturligvis ikke, at der kan ske effektiviseringer i Nuuk lufthavn eller i andre lufthavne i landet. I denne sammenhæng ønsker Transportkommissionen at henlede opmærksomheden på mulighederne for at begrænse smådriftsulemperne, der kunne være forbundet med etablering af driftsfællesskaber med andre.

De aktiviteter, som det er nærliggende at overveje at overføre til driftsfællesskaber med andre, er de mindst specialiserede opgaver. Opgaver, som kræver en høj grad af specialisering (som f.eks. AFIS-operatører, indsatsleder i forbindelse med Brand- og Redningstjenesten) bør fortsat være til stede i Mittarfeqarfiit. Som eksempler på opgaver, der kan drives i driftsfællesskaber kan nævnes: passagerer-, bagage- og fragthåndtering, snerydning osv.

Pilotprojekt om samdrift

Det skal fremhæves, at Mittarfeqarfiit allerede har taget initiativ til et pilotprojekt om samdrift om alm. driftsopgaver. Mittarfeqarfiit har således ansøgt Trafikstyrelsen om, om de sammen med RAL kan benytte de samme terminalmedarbejdere i både havnen og lufthavnen i Paamiut. Trafikstyrelsen skal godkende dette, bl.a. fordi terminalmedarbejdere også indgår i brand- og redningstjenesten. Godkendelsen blev givet 8. december 2010 med virkning fra 1. jan. 2011.

Undersøgelser og arbejdsgruppe

Transportkommissionen vil anbefale, at samdriftsmulighederne systematisk undersøges, og at tiltag iværksættes, hvor dette er muligt og rentabelt. Herunder bør det undersøges på hvilke områder, der er opgaver, der kan varetages i et samarbejde med kommunale brandvæsener, vejvæsener m.v., idet et driftsfællesskab på disse områder synes meget nærliggende. Transportkommissionen skal konkret anbefale, at der nedsættes en fælles arbejdsgruppe med repræsentanter fra Mittarfeqarfiit, Selvstyret og kommunerne med henblik på at reducere omkostningerne i driften af lufthavne. I tilknytning hertil



bør det afklares, hvordan det opståede investerings- og/eller opretningsefterslæb skal håndteres, og hvordan det skal undgås, at nye efterslæb opstår.

Med den betydning flytransport har for landets befolkning og økonomi er det centralt, at lufthavnene drives så effektivt som muligt.

17.6.2 Opgavefordelingen mellem Selvstyret og kommunerne i relation til havne, lufthavne og servicekontrakter

Havne

Transportkommissionen finder, at det er relevant at overveje en uddelegering af havneopgaver til kommunerne. Transportkommissionen finder imidlertid også, at det er afgørende vigtigt, at en sådan uddelegering grundigt undersøges for fordele/ulemper. Inden for de tids- og ressourcemæssige rammer, som har været gældende for Transportkommissionen, har denne opgave ikke kunnet løftes tilfredsstillende af kommissionen. Transportkommissionen skal derfor anbefale, at der i givet fald ned sættes en specifik arbejdsgruppe med repræsentanter for de involverede parter, der specifikt analyserer dette område og ledsager dette med konkrete anbefalinger. Trafikinfrastrukturprojekter har næsten ifølge sagens natur en række eksterne effekter, som det eksempelvis fremgår af kapitel 11. I forbindelse med en evt. uddelegering af havneopgaver til kommunerne bør det derfor grundigt overvejes, hvilke eksterne effekter ud over kommunegrænserne der er relevante i relation hertil, og hvordan det i givet fald sikres, at positive eksterne effekter fremmes og negative eksterne effekter bremses.

I Strukturudvalgets betænkning, *Betænkning vedrørende en strukturreform af den offentlige sektor*, fra 2005 blev der ikke taget stilling til kommunernes mulighed for at få medejerskab til havnene. Med en tekstanmærkning i Finanslovens Hovedkonto 87.73.10 har der siden 2007 været skabt mulighed for, at værdierne af Selvstyrets havneanlæg kan indskydes som apportindskud i aktieselskaber, hvor foruden Selvstyret den lokale kommune, som havnen hører under, og private investorer kan være aktionærer. Muligheden for at stifte sådanne havneselskaber er imidlertid hidtil ikke blevet benyttet.

Lufthavne

Strukturudvalget anbefalede, at driften af Mittarfeqarfiit og den løbende vedligeholdelse af anlæggene blev overdraget til kommunerne, idet det blev påpeget, at der ville kunne opnås rationaliseringsgevinster ved samdrift med havnene, ved snerydning og brandberedskab. Tilsyn med flyvepladserne, under Trafikstyrelsen som myndighed, skulle herefter være hovedopgaven for Mittarfeqarfiit.

Sikkerhed en central funktion

Sikkerhedsaspektet er i relation til luftfart helt afgørende. Uanset, hvordan organiseringen indrettes, bør kravene til sikkerhed honoreres. Det er, som anført i afsnit 16.2, Transportkommissionens opfattelse, at de flysikkerhedsmæssige opgaver bør fastholdes i Mittarfeqarfiit i samvirke med Trafikstyrelsen. En række alm. enkle driftsopgaver kan givetvis forestås mere effektivt i samdrift med andre. Transportkommissionen skal, udover at henvise til det anførte i afsnit 17.6.1, ikke mindst henlede opmærksomheden på, at eksterne effekter på lufttrafikkens område må inddrages i overvejelserne. Det er Transportkommissionens vurdering, at eksterne effekter er af afgørende betydning på luftfartsområdet, hvorfor uddelegering til kommuner og privatiseringer o. lign. nøje må overvejes i relation hertil.

På Landstingets Efterårssamling 2008 blev Lov om flyvepladser vedtaget. Denne giver mulighed for, at Naalakkersuisut kan indskyde eksisterende anlæg i finansiering af nye landingsbaneanlæg – såvel ved nyetablering som ved forlængelse af eksisterende anlæg. Dette giver kommunerne mulighed for kommunalt medarbejderskab og dermed direkte indflydelse og varetagelse af lokale interesser. Muligheden for at stifte sådanne selskaber er – som i relation til havne – ikke konkret blevet efterspurgt.

Servicekontrakter

Strukturudvalget anbefalede, at ansvaret for forhandling om de fremtidige servicekontrakter i relation til befordring af personer og gods blev overdraget til kommunerne.

I forbindelse med overvejelser om en evt. uddelegering af opgaven med at indgå servicekontrakter på såvel personbefordrings- som godsbefordringsområdet fra Selvstyret til kommuner bør i hvert fald følgende forhold inddrages:

- Hovedparten af servicekontrakter er som overvejende hovedregel indgået distriktsvis og inden for de gældende kommunegrænser. Kontrakten for Midtgrønland vedrører dog Sisimut, Maniitsoq og Nuuk samt tilhørende bygder, hvorfor den omfatter to kommuner. Men selv om der kun er en enkelt undtagelse fra en kommunal afgrænsning, er der af hensyn til bl.a. eksterne effekter flere bånd mellem disse kontrakter. Bag udformningen af servicekontrakterne ligger der således et koordinerende arbejde med henblik på at skabe sammenhæng mellem fartplanerne for både fly- og skibstrafikken også i forhold til resten af landet og internationalt – for eksempel med henblik på at sikre sammedags-forbindelser for så mange passagerer som muligt.
- Det bør indgå, om omkostningerne ved at uddelegere fra Selvstyret til de fire kommuner vil stige, idet det som udgangspunkt må antages, at et større forhandlingsgrundlag vil resultere i billigere kontrakter.
- Omvendt vil en uddelegering fra Selvstyret til de fire kommuner kunne føre til bedre lokale løsninger, idet det lokale engagement givetvis ville blive større. Fra lokal side er der således kritik af, at der på centralt hold, altså i Selvstyret, ikke er tilstrækkelig viden om lokale forhold, herunder om befolkningens ønsker til rejsemåde m.v.
- Da de befordringsopgaver, der dækkes af servicekontrakterne, varierer ganske betydeligt mellem de fire kommuner, vil en uddelegering givetvis også få konsekvenser for den kommunale udligning og de kommunale bloktilskud.

I forbindelse med udbud af servicekontrakter foretog Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik i april 2009 en rundrejse til de fire kommuner. I tilknytning hertil fremstod et noget broget billede af kommunernes ønsker. Således var det kun Qeqqata Kommunia, der ønskede helt at overtage distrikstrafikken, mens Qaasuitsup Kommunea direkte frasagde sig muligheden. Dette skal givetvis ses i relation til opgavens størrelse i de to kommuner. I Qeqqata Kommunia er der nogle få bygder omkring to byer (Maniitsoq og Sisimiut), der skal betjenes, hvor det er muligt at sejle hele året. Modsat er der i Qaasuitsup Kommunea et meget stort antal bygder og fjerntliggende byer, der skal betjenes under vanskelige forhold – især om vinteren. Kommuneqarfik Sermersooq udtrykte tilfredshed med den eksisterende ordning, mens Kommune Kujalleq ønskede mere indflydelse på valget af trafikform.

Transportkommissionen har ikke inden for de givne tids- og ressourcemæssige rammer kunnet lave en tilfredsstillende analyse af fordele og ulemper ved en uddelegering af opgaven med at indgå servicekontrakter på personbefordrings- og godsbefordringsområdet, der bl.a. på godsbefordringsområdet må omfatte en belysning af subsidieringsgraden til de enkelte destinationer.

Kommissionen skal derfor anbefale, at der i givet fald nedsættes en arbejdsgruppe til nærmere at udrede fordele og ulemper herved. Igen ønsker kommissionen at fremhæve, at det er vigtigt at inddrage betydningen af de eksterne effekter i dette arbejde. Det er endvidere kommissionens opfattelse, at problemstillingerne er ret så forskellige på hhv. personbefordrings- og godsbefordringsområdet.



Det vil være naturligt, at denne arbejdsgruppe også ser på fordelingen af arbejdsopgaverne mellem kommunerne og Selvstyret i relation til havne og lufthavne.

17.6.3 Konkurrencemæssige problemstillinger, herunder koncessionen med RAL

Netop på transportområdet er der mange naturlige monopoler, dvs. hvor det samfundsøkonomisk kun er rentabelt med en udbyder. Og i et meget stort land som Grønland, hvor en lille befolkning på godt 56.000 indbyggere endvidere bor meget spredt, er dette i udpræget grad tilfældet. Det er f.eks. ikke samfundsøkonomisk effektivt med to lufthavne i landets hovedstad og største by Nuuk. Problemet ved monopoler er, at en privat monopolindehaver kan udnytte en monopolstilling til at opnå økonomisk gevinst på bekostning af andre, mens en offentlig monopolindehaver måske ikke har tilstrækkelig med incitamenter til effektiv opgavevaretagelse. Disse forhold betyder, at monopoler i mange tilfælde udløser/ledsages af et stort offentligt regelsæt med tilhørende administration. Er der derimod konkurrence, er der stadig en række opgaver, som skal varetages af det offentlige, men der er også mange problemer, som markedet selv tager vare på, bl.a. effektivitet.

Disse problemstillinger har også ligget bag Transportkommissionens overvejelser. Så længe Nordvestpassagen ikke er en realitet, er det ikke realistisk at antage, at det er samfundsøkonomisk rentabelt med flere aktører til at varetage godstransporten over Atlanten, som nærmere uddybet i afsnit 17.3.5.

Koncessionen

Hermed udelukkes naturligvis ikke, at der kan være behov for justeringer og præciseringer i den koncession som Royal Arctic Line i dag har med eneret til godsbefordring over Atlanten og til godsbetjeningen af byerne, ligesom effektivitetsforbedringer inden for koncessionen bør fremmes, jf. bl.a. kapitel 11. De evt. justeringer, som Transportkommissionen vil pege på, er, at åbningen af miner ved byer, og som derfor ligger inden for RAL's koncessionsområde, kan give anledning til særskilte dispensationer. Generelt kan det ikke afgøres, hvad der er mest samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt, idet det afhænger af det konkrete mineprojekt. Transportkommissionen finder derfor, at evt. undtagelser fra koncessionen i forbindelse med bynære miner bør besluttes fra situation til situation afhængigt af det konkrete mineprojekt. Sådanne problemstillinger kan også opstå i relation til olieefterforskning og -udvinding.

Transportkommissionen finder således ikke, at der i den foreliggende situation er grundlag for væsentlige ændringer i Selvstyrets koncessionsaftale med RAL, idet det i sammenhæng hermed også er vigtigt at sikre forsyningssikkerhed med den afgørende betydning som godstransport med skib har for landet. I tilknytning hertil skal også henvises til den aftale, som Selvstyret har indgået med Aalborg Havn om, at den forbliver basishavn frem til 2022, ligesom der skal henvises til den finansieringsaftale, som med virkning fra 1. januar 2011 er indgået i relation til finansieringen af nye skibe til Royal Arctic Bygdeservice. Endelig følger det af koncessionsaftalen med RAL, at den hver december kan opsiges med 2 års skriftlig varsel.

Luftfartsområdet

Det er derimod kommissionens opfattelse, at det på luftfartsområdet er muligt og også samfundsøkonomisk potentielt fordelagtigt at opnå en større konkurrence mellem operatørerne, såfremt de nuværende atlantlufthavne Narsarsuaq og Kangerlussuaq erstattes af atlantlufthavne i Qaqortoq og Nuuk, idet det naturligvis især er en evt. flytning af atlantlufthavnen fra Kangerlussuaq til Nuuk, der i den henseende vil veje tungt. Såfremt Kangerlussuaq opgives som landets centrale atlantlufthavn ved en flytning til Nuuk, vil andre operatører end Air Greenland få bedre mulighed for at etablere sig. Dette er nærmere uddybet i afsnit 17.3.5.

Kommissionens analyser har vist, specielt i analysen af en evt. anlæggelse af en 1.799 m bane i Ilulisat, at det er meget centralt, at der kun er én central hub i landet. Det er kommissionens vurdering, at fordelene herved bibeholdes ved en flytning af landets centrale lufthavn til Nuuk, selv om flere operatører betjener denne lufthavn.

17.6.4 Finansierings- og ejermæssige udfordringer

Finansiering af anlægsinvesteringer i transportinfrastruktur har traditionelt været en offentlig opgave. I de senere år har der i mange lande været megen fokus og omtale af privat investering og finansiering som alternativ. Det er Transportkommissionens opfattelse, at privat finansiering i form af projektf finansiering kan være relevant i relation til en række konkrete trafikinvesteringer. Det er i tilknytning hertil også opfattelsen, at det først vil være relevant at afsøge markedet herfor, når der foreligger et ret så konkret projekt. Hvordan formen for privat projektf finansiering mest hensigtsmæssigt udformes - i form af BOT (Build, Operate and Transfer), OPP (Offentligt Privat Partnerskab) eller anden form - afklares også mest hensigtsmæssigt i relation til et konkret projekt.

Hvis det alene var det offentlige gældskvot - uanset om det er brutto- eller nettokvoten - der var afgørende for kreditværdigheden, ville Grønland have en usædvanlig fin kreditværdighed. Dette ville også være tilfældet, selv om udviklingen i disse kvoter som bestemt af bl.a. saldoen på de offentlige finanser blev inddraget i bedømmelsen heraf. Dette er nærmere dokumenteret i afsnit 16.5.1. Men i relation til Grønland må mindst to yderligere forhold inddrages: 1) det grønlandske økonomis størrelse og sammensætning og 2) de offentlige ejede selskabers gældssituation.

Grønlands økonomi er stadig – bortset fra bloktilskuddet – i meget høj grad afhængig af udviklingen for fiskeriet – være sig mængder og priser. Denne ensidighed for så vidt angår de kommercielle grundvilkår indebærer et betydeligt risikoelement for landet og dermed også for dets potentielle långivere. Hertil kommer, at offentligt ejede virksomheder som Royal Greenland A/S, Royal Arctic Line A/S, Tele Greenland A/S og KNI A/S spiller en meget stor rolle i den grønlandske økonomi.²⁶⁴ Selv om det offentlige ikke formelt skulle være forpligtiget til at hæfte for disse selskabers lån, er det spørgsmålet, om dette alligevel ikke vil blive realiteten. I 2009 tilførte Selvstyret således Royal Greenland A/S et kapitalindskud på 500 mio. kr. svarende til knap 20 % af selskabets samlede gæld for at sikre selskabets eksterne finansieringsmuligheder. Det er denne mulige sammenhæng, der givetvis vil indgå i en række långiveres overvejelser, i hvert fald når de offentligt ejede selskaber kører med underskud eller for beskedne overskud. De fem nævnte selskaber havde ultimo 2008 en nettorentebærende gæld på 4.075 mio. kr. Denne gæld faldt ultimo 2009 til 3.273 mio. kr., hvilket også skal ses i sammenhæng med, at Selvstyret i sommeren 2009 indskød 500 mio. kr. som ansvarlig lånekapital i Royal Greenland A/S. Der forventes ikke store ændringer i selskabernes gældsætning i 2010. Men i 2011 og 2012 forventes gælden igen at stige bl.a. som følge af anskaffelser af ny tonnage i Royal Arctic Line A/S. De nævnte selskabers rentebærende gæld svarede såvel i 2008 og 2009 til under 40 % af BNP.

Det offentlige kreditværdighed

Det offentlige i lande, der betragtes som kreditværdige, vil typisk kunne låne til lavere renter end private, jf. eksempelvis forholdet mellem renter på statsobligationer på den ene side og kreditforeningsobligationer eller virksomhedsobligationer på den anden side. Dette gælder f.eks. i Danmark. Det er Transportkommissionens opfattelse i tilknytning til den gennemførte komparative analyse af niveauet og udviklingen i offentlige gældskvoter, at det givetvis også vil forholde sig således i Grønland.

²⁶⁴ Alle disse selskaber er 100 % ejet af Selvstyret. I Air Greenland A/S, som også er en meget betydelig virksomhed i Grønland, har Selvstyret en ejerandel på 37,5 %.



Långivere vil søge at få det størst mulige afkast afvejet i forhold til risikoen, hvorfor det ikke er realistisk at regne med, at der vil blive givet særligt gunstige lånevilkår til grønlandske projekter fra private långivere, uanset om finansieringen er til mineprojekter eller trafikprojekter. I denne sammenhæng er det også nødvendigt at være opmærksom på, at låneomkostninger f.eks. kan være inddækket indirekte, f.eks. ved gunstigere koncessionsvilkår end ellers.

Optimal risikoallokering

Låneomkostninger er imidlertid kun den ene af de to hovedelementer i finansieringsovervejelser. Risikoelementet må også inddrages. Information/viden om investeringsprojekter kan f.eks. være ret så asymmetrisk fordelt. Det offentlige har f.eks. ikke nær så stor viden om olieproduktion, mineproduktion, aluminiumsproduktion m.m. og de hertil knyttede risici, som de internationale selskaber, der opererer på disse områder. Dette tilsiger alt andet lige, at det offentlige, særligt i en lille økonomi som den grønlandske, overfører finansieringsopgaven til sådanne selskaber, der har tilstrækkelig styrke og indsigt til at tage de til disse produktioner knyttede risici bl.a. i kraft af også deres specialviden. Dette er selvsagt relevant i relation til det betragtede aluminiumsprojekt ved Maniitsoq og kan blive det ved olieprojekter samt givetvis også ved mineprojekter. Hvordan, risikoen fordeles, vil givetvis blive afspejlet i koncessionsvilkårene eller i andre vilkår for projekterne. Hvor asymmetrisk viden er et væsentligt element, er det naturligvis yderst relevant at overveje og evt. beslutte sig for forskellige former for privat/offentligt samspil i form af BOT (Build, Operate and Transfer) eller andre former for OPP (Offentligt Privat Partnerskab).

Offentlig finansiering bør være primær kilde

De projekter, som indgår i Transportkommissionens analyser, landingsbaner, havne, veje og hertil knyttede anlæg, er alt overvejende af en så sædvanlig karakter, at problemet med asymmetrisk viden er ret så beskeden. Derfor finder Transportkommissionen, at det kun kan være relevant at overveje privat finansiering, såfremt manglende kreditværdighed eller specifikke forhold tilsiger dette.

Sådanne specifikke forhold kan være, at offentligt ejerskab af den ene eller anden grund udelukker tilstrækkelige midler til vedligehold, at kommercielle muligheder i relation til de offentlige anlæg ikke udnyttes, selv om der er mulighed for udlicitering af f.eks. lufthavnsbutikker m.m., som det eksempelvis er tilfældet for taxfree-butikkerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, der drives af KNI og ikke af Mittarfeqarfiit.

Når det ikke blot er offentlig finansiering, der erstattes af privat finansiering, men også offentligt ejerskab, der erstattes af privat ejerskab, må det også inddrages, om samfundet mister kontrollen med udøvelsen af vigtige samfundsmæssige opgaver, som transportopgaver ikke mindst i det grønlandske samfund må betragtes som, jf. også kapitel 2.²⁶⁵ Ved privat ejerskab er det som udgangspunkt i sidste ende brugerne, der bærer omkostningerne, herunder også finansieringsomkostningerne, enten direkte i form af brugerbetaling eller indirekte ved tilkøb. Men såfremt privat ejerskab og/eller finansiering fører til større effektivitet, er der samfundsøkonomiske fordele herved, som også vil komme brugerne til gode.

²⁶⁵ At det ikke er uproblematisk at miste kontrollen med betydelige trafikanlæg, hvortil der kan være knyttet afgørende eksterne effekter, er blandt andet udtalt af den danske Økonomi- og Erhvervsminister Brian Mikkelsen i et interview af 26. april 2010: "Jeg har tidligere været ihærdig tilhænger af at privatisere mest muligt. Det er jeg ikke mere. Både af praktiske årsager, men også fordi jeg mener, at der er nogle ting, som er vigtige for staten at have indflydelse på." Dette blev udtrykt i relation til såvel Københavns Lufthavne som TDC, som blev solgt til kapitalfonde, hvorfor staten ikke længere har direkte medindflydelse i relation hertil.

Det skal endelig anføres, at privat finansiering primært er relevant i tilknytning til projektf finansiering, men næppe i relation til generelle offentlige formål.

Blandt Transportkommissionens opgaver som anført i kommissorium er, at "*Identificere eksterne finansieringskilder og finansieringsmodeller*". Hvilke finansieringskilder og -modeller, der står til rådighed, er afhængig af ejerskabsformen. Den afgørende son dring går her mellem offentligt og privat ejerskab, idet der er en række mellemformer herimellem: kombineret offentligt/privat ejerskab; først privat ejerskab efterfulgt af offentligt ejerskab (som i BOT), eller offentligt ejerskab efterfulgt af privat ejerskab (som ved privatiseringer). Som allerede anført er det først rigtigt relevant at afsøge markedet for projektf finansiering, når der foreligger ret konkrete projektforslag. Derfor har Transportkommissionen ikke yderligere dyrket dette område. I afsnit 16.5.2 har kommissionen i fortsættelse af dens overvejelse af privat contra offentlig finansiering set på skattefinansiering og brugerbetaling som den endelige finansieringsform. Der henviser i relation hertil i det hele til afsnit 16.5.2.

17.7 Andre tjenester og services

Der er en række tjenester og services på transportområdet, som i det daglige ikke direkte har noget med transport af passagerer og fragt at gøre, men som er afgørende for samfundets funktion. Det drejer sig om SAR-beredskab²⁶⁶ samt andre tjenester som sundhedstjenester, inspektion af teknisk udstyr m.m. Hertil kommer de tjenester, der varetages med Iscentralen. Disse tjenester og services på transportområdet er nærmere gennemgået i kapitel 14. Kommissionens vurderinger på disse områder er i det følgende kort gengivet.

Iscentralen

I forbindelse med en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq vil det være oplagt at flytte Iscentralen til den nye lufthavn ved Qaqortoq. I den forbindelse skal der sikres kontorfaciliteter til personalet og standplads til helikopteren, hvilket vurderes at kunne ske uden væsentlige omkostninger.

SAR-beredskab

I forhold til de ændringer i passagerbefordring, som Transportkommissionen har vurderet i denne betænkning, er det alene i Sydgrønland og i Ittoqqortoormiit, at de undersøgte ændringer vil have betydning for mulighederne for SAR-operationer eller for supplerende assistance til SAR-operationer.

Hvis passagerbefordringen i Sydgrønland overgår til sejlads udenfor perioden med storis/fastis, vil der i det meste af året ikke være behov for helikoptere i distriktet hertil. Da en helikopter er en del af SAR-beredskabet i Sydgrønland, vil det være nødvendigt, at der også udenfor perioden med storis/fastis er stationeret en helikopter i Sydgrønland (dvs. hele året).

I Ittoqqortoormiit vil anlæg af landingsbane ved byen fjerne behovet for en helikopter til passagerbefordring. Hvis helikopteren ikke længere er fast stationeret i distriktet, vil det ikke længere være muligt altid at tilkalde helikopter i forbindelse med eftersøgningsoperationer.

Øvrige tjenester med store transportbehov

Der er en række aktører med særligt store transportbehov, hvis behov der skal tages højde for i det samlede udbud af transport i landet. I de følgende anføres de væsentligste.

²⁶⁶ SAR er en forkortelse for Search And Rescue.



Sundhedsvæsenet

Sundhedsvæsenet er afhængigt af et velfungerende trafiksystem og er en betydelig køber af luftbårne transporter til evakueringer, bådetransporter, patienter og personale.

Sundhedsvæsenet indgår kontrakter om sine transporter (Medevac²⁶⁷) med luftoperatører, hvor helikoptererne spiller en vigtig rolle. Der kan således både være tale om flyvninger på almindelige afgang og om særlige ekstraordinære flyvninger.

Der foregår i øjeblikket en opbygning af telemedicinrådgivning med terminaler i alle bygder. Det giver mulighed for langdistance lægefaglig rådgivning via nettet til borgere i bygderne, hvilket på sigt forventes at reducere behovet for transporter.

Sundhedsvæsenets muligheder for transporter forventes ikke at blive påvirket af de ændringer, som Transportkommissionen har vurderet.

Tele Greenland

Tele Greenland er en stor kunde hos Air Greenland i forhold til inspektioner m.m. af teknisk udstyr, som er af vital betydning for kommunikationen i samfundet. Det er derfor vigtigt, at der til en hver tid er helikoptere til rådighed til transport af personel og udstyr til de ofte afsidesliggende lokaliteter. Aftaler omkring dette indgås direkte mellem teleselskabet og luftoperatørerne.

Mineralefterforskning m.m.

Også i forhold til mineralefterforskning m.m. er det vigtigt, at der er helikoptere til rådighed. Aftaler omkring dette indgås ligeledes direkte mellem de forskellige mineselskaber og luftoperatørerne.

Grønnedal/ Kangilinnguit

Grønlands Kommando i Kangilinnguit har en normeret bemanning på 60 militærpersoner. Nogle få er ansat ved kommunen, og endvidere har et privat entreprenørfirma en stab af civile medarbejdere, der kun opholder sig i Kangilinnguit i sommerhalvåret. Alt i alt kommer det samlede indbyggertal aldrig meget over 150 personer. Der er i løbet af året en relativ høj rejseaktivitet mellem Kangilinnguit og Danmark. Forsvaret chartrer således årligt flere jettfly, som flyver direkte fra Aalborg til Narsarsuaq. Herfra flyves efter særlig aftale videre med helikopter til heliporten i Kangilinnguit.

Der er nedsat en gruppe, som kigger på Forsvarskommandoens fremtidige placering. Her analyseres en fortsat placering i Kangilinnguit, en flytning til Narsarsuaq eller til Nuuk. Hvis Forsvarskommandoens hovedkvarter fortsat skal ligge i Kangilinnguit, skal helikopterbetjeningen af bygden ske fra lufthavnen ved Qaqortoq, såfremt lufthavnen ved Narsarsuaq nedlukkes.

²⁶⁷ Medevac står for Medical Evacuation.

17.8 Den kystlange passagersejlds og konsekvenser af takststigninger i Takst- og Betalingsregulativet fra maj 2010

Udover de opgaver for kommissionen, som fremgik af kommissoriet, blev kommissionen i april 2010 af Naalakkersuisut anmodet om at foretage en specifik analyse af den kystlange passagersejlds, der udgøres af Arctic Umiaq Line (AUL). I maj 2010 blev kommissionen endvidere anmodet om at undersøge mulige konsekvenser for især turisterhvervet af de takststigninger i Takst- og Betalingsregulativet til Mittarfeqarfiit, der med virkning fra primo maj 2010 blev gennemført. Kommissionen accepterede at inddrage disse problemstillinger i sit arbejde. Analysen af den kystlange passagersejlds blev afsluttet primo juli 2010 og offentliggjort på kommissionens hjemmeside 28. september 2010. Da kommissionen har ønsket, at det skulle være muligt at få et overblik over kommissionens samlede arbejde, herunder også analysen af den kystlange passagersejlds, er denne analyse også inkluderet i betænkningen som kapitel 15. Konsekvenserne af takststigningerne for især turisterhvervet er belyst i relation til analysen af Mittarfeqarfiits driftsvilkår i afsnit 16.2.5.

17.8.1 Den kystlange passagersejlds

Baggrunden for, at kommissionen i april 2010 blev anmodet om at foretage en specifik analyse af den kystlange passagersejlds, var AUL's anstrengte økonomi, der bl.a. førte til, at Naalakkersuisut den 29. april 2010 ansøgte Inatsisartuts Finansudvalg om en merbevilling til AUL på 4,3 mio. kr. i 2010, hvilket blev godkendt af Finansudvalget 6. maj. Begrundelsen for ansøgningen og merbevillingen var bl.a., at Naalakkersuisut ville udskyde sin stillingtagen til AUL's fremtid, indtil Transportkommissionen havde afgivet dets betænkning, der oprindeligt var planlagt til primo juli 2010.

Kommissionen har i dens samfundsøkonomiske analyse af den kystlange passagersejlds sammenlignet omkostningerne ved fortsat kystlang passagersejlds mod et alternativ, hvor der overgås til flybetjening af befolkningen, hvor dette er muligt som nærmere beskrevet i kapitel 15. Analysen er udført ved som udgangspunkt at sammenligne enhedsomkostningerne, konkret omkostningerne pr. passagerkilometer, i de to situationer. Hovedresultatet af denne analyse er sammenfattet i tabel 17.8.1.

Tabel 17.8.1 *Beregnete gennemsnitlige omkostninger pr. passagerkilometer med og uden fortsat drift af den kystlange passagerbesejling, 2009-prisniveau.*

	Fortsat drift af den kystlange besejling		Lukning af den kystlange besejling
	Med eksisterende skib	Med nyt skib	
Omk. til passagerbeflyvning pr. passagerkilometer, kr.	4,8	6,8	Under 3,6

Anm. Det skal anføres, at sammenligningen af tallene er baseret på en kilometerbetragtning, skønt det samlede set er de totale omkostninger, der er afgørende. Da det imidlertid kun vil øge forskellen i de anførte kilometeromkostninger med og uden kystlang besejling, og det desuden ikke er oplagt, hvordan forskellen i tilbagelagte passagerkilometer skal opgøres, er denne korrektion ikke forsøgt gennemført.

Med en fortsat sejlds vil omkostningerne være 4,8 kr. pr. passagerkilometer, så længe det nuværende skib, Sarfaq Ittuk, er i drift. Det forventes at være udtjent efter sæson 2016, hvorefter omkostningen stiger til 6,8 kr. pr. passagerkilometer.

Med lukning af sejldsen forventes omkostningerne at falde til under 3,6 kr. pr. passagerkilometer. I en situation, hvor lukningen sker umiddelbart, vil der opnås en besparelse på mindst 1,2 kr. pr. passagerkilometer. Besparelsen vil pr. passagerkilometer stige til mindst 3,2 kr., såfremt der betragtes en situation, hvor anskaffelse af nyt skib bliver nødvendigt.

I tilknytning hertil skal anføres, at besætningen på Sarfaq Ittuk ifølge en særlig lovbestemmelse aflønnes efter en nettolønsordning på tilsvarende måde som under DIS-ordningen (Dansk Internationalt



Skibsregister). Den samlede aflønning til besætningen er årligt godt 10 mio. kr., som således ikke giver skatteindtægter, hvad der yderligere må indgå i en samfundsøkonomisk vurdering.

Ud fra en driftsøkonomisk vurdering må det derfor konkluderes, at der opnås den største gevinst ved den hurtigst mulige lukning, dvs. efter indeværende sæson.

I tilknytning hertil skal det anføres, at hvis det besluttes at flytte lufthavnen til Qaqortoq, vil passagergrundlaget for den kystlange rute blive reduceret, når lufthavnen tages i brug. Dette er baggrunden for, at Transportkommissionen i kapitel 15 også har inddraget muligheden for fortsat drift af den kystlange sejlads, indtil en ny lufthavn i Qaqortoq måtte blive bygget. Kommissionen har i beregningen heraf lagt til grund, at den kystlange sejlads fortsætter til og med sæson 2014. Derudover er der i kapitel 15 også analyseret en situation, hvor den kystlange sejlads fortsætter så længe det nuværende skib, Sarfaq Ittuk, kan anvendes, jf. tabel 17.8.1. Kommissionen har som anført baseret disse beregninger på, at Sarfaq Ittuk kan anvendes til og med sæsonen 2016.

Transportkommissionen skal understrege, at der er en række konsekvenser ved en lukning af den kystlange passagersejlads, som ikke indgår i en isoleret driftsøkonomisk betragtning. Det drejer sig primært om:

- Sociale konsekvenser. Grupper, der i dag kan opnå rabatter ved sejlads, vil opleve større transportudgifter ved overgang til flytransport. Det drejer sig om omkring 20 % af de rejsende med skib. Hertil kommer, at der er relativt få billige flybilletter ved den nuværende billetstruktur. Besparelsen ved lukningen af den kystlange passagersejlads er imidlertid så store, at disse grupper kan kompenseres, hvis dette besluttes politisk.
- Muligheden for med kort varsel at rejse til en række destinationer til lavere priser end til det gældende niveau for flypriser, hvortil kommer, at bagagerestriktioner er større ved flyrejser end ved rejser med skib.
- Det traditionelle og kultur-historiske aspekt samt det sociale element i at sejle mellem byer og bygder på vestkysten vil forsvinde ved en lukning af ruten.
- En række passagerer, der i dag rejser med AUL, vil måske vælge ikke at rejse, hvis den kystlange besejling lukkes. Dette kan begrænse mobiliteten og have afledte effekter i samfundet.
- Ved at gå fra et to-strengt til et en-strengt transportsystem bliver systemet alt andet lige mere sårbart, f.eks. overfor naturfænomener som ved vulkanudbrud m.m. samt ved andre forhold som f.eks. strejker. Det bør dog i denne forbindelse bemærkes, at skibstrafikkens andel af det samlede antal rejser er meget lille, som det fremgår af kapitel 15, hvorfor transportsystemets sårbarhed overfor naturfænomener m.v. stadig vil være stor. Ved et stop for flytrafikken vil kapaciteten i sejladsen hurtigt fyldes op. Omvendt vil der i krisesituationer være mulighed for sejlads med alle de øvrige skibe og bygdebåde, som findes i Grønland, hvilket vil kunne bidrage med en betydelig transportkapacitet. Dette vil imidlertid gælde både i en situation med og uden den kystlange rute.

Det er ikke Transportkommissionen, der skal definere, hvilke andre elementer end de driftsøkonomiske, der skal inddrages i overvejelserne om den kystlange routes fremtid. Det er heller ikke Transportkommissionen, der skal afgøre, om de forskellige ikke-værdisatte effekter samlet set opvejer den årlige ekstra omkostning, der vil være ved en fortsat opretholdelse af kystsejladsen. Det ses som en politisk opgave.

Vurdering

Ud fra de opstillede vurderinger af de driftsøkonomiske konsekvenser, er det imidlertid Transportkommissionens konklusion, at der vil være en driftsøkonomisk gevinst ved at lukke den kystlange rute så hurtigt som muligt, dvs. efter sæsonen 2010. Denne vurdering understøttes af, at der er anlagt forudsætninger, der i hvert fald ikke overvurder omkostningerne ved skibstransport, ligesom omkostningerne ved flytransport ikke er undervurderet.

På sit møde 11. august 2010 besluttede Naalakkersuisut, at den endelige beslutning om kystpassagersejladsen træffes, når Transportkommissionens samlede betænkning foreligger. Dette sker på baggrund af ønsket om en bred parlamentarisk tilslutning til den samlede, fremtidige trafikstruktur.

17.8.2 Analysen af de forhøjede takster i Takst- og Betalingsregulativet fra 1. maj 2010

I den proces, som fulgte efter Mittarfeqarfiits ansøgning om en forhøjelse af taksterne i Takst- og Betalingsregulativet med virkning fra 1. maj 2010, udtrykte Finansudvalget betænkeligheder over for takstforhøjelsernes indvirkning på bl.a. turisterhvervet. I tilknytning hertil blev Naalakkersuisut anmodet om, at Transportkommissionens skulle vurdere mulige konsekvenser af takststigningerne. Ved skrivelse af 28. maj 2010 fra Naalakkersuisoq ved Jens B. Frederiksen blev Transportkommissionen anmodet om at inddrage det anførte fra Finansudvalget.

Transportkommissionen skal hertil bemærke, at det generelt er afgørende for ikke mindst turisterhvervet, at lufthavnene drives så effektivt som muligt, hvorfor kommissionen indledningsvist i det hele skal henvise til analysen af driftsvilkårene og -mulighederne for Mittarfeqarfiit og de i hertil knyttede anbefalinger.

Negativ påvirkning af turisme

Turistbranchen vil naturligvis blive negativt påvirket af det fald i turistantallet, der bliver en følge af den stigning i flypriserne, der igen måtte blive en følge af højere takster til Mittarfeqarfiit. Takststigningerne forventes at indbringe et ekstra provenu på 15 mio. kr. på årsbasis. Under forudsætning af, at de højere takster fuldt ud overvælttes i billetpriserne, kan der, når der sammenholdes med Air Greenlands årsomsætning på godt 1 mia. kr., forventes en prisstigning på 1½ % på turistbilletter, såfremt takststigningerne fordeles jævnt på alle indtægtsformer. På årsbasis besøges landet nu af ca. 36.000 udefra kommende turister. Med den af kommissionen generelt anvendte prislelsomhed for turister, skønnes det, at takststigningerne betyder godt 500, konkret 540, færre udefra kommende turister på årsbasis. Hertil kommer også et fald i den interne turisme.

I tabel 17.8.2 er kommissionens skøn over de afledede effekter på bl.a. turisterhvervet af et fald på godt 500 turister anført. For at understrege usikkerheden i disse beregninger er der også anført et skøn for 750 færre udefra kommende turister i tabel 17.8.2.



Tabel 17.8.2 Betydningen af færre udefra kommende turister på landets indkomster i en 20-årig horisont omregnet til nettonutidsværdi.

	540 færre udefra kommende turister	750 færre udefra kommende turister
Årligt fald i alm. forbrugsudgifter fra turister ^a	3.024.000 kr.	4.200.000 kr.
Hertil svarende indkomstnedgang ^b	1.512.000 kr.	2.100.000 kr.
Indkomstnedgang på 500 kr. pr. turist som følge af lavere passagerafgifter, se bilag 1.1	270.000 kr.	375.000 kr.
Indkomstnedgang i alt	1.782.000 kr.	2.475.000 kr.
Nettonutidsværdi ^c	27.799.200 kr.	38.610.000 kr.

- a) Der er som i relation til Ilulissat her antaget et gennemsnitligt turistforbrug på 5.625 kr. afrundet til 5.600 kr., jf. tabel B 8.1.5 og bemærkningerne hertil.
- b) Der er, jf. bilag 1.1, anvendt en faktor på $\frac{1}{2}$ ved omregning til indkomststigning.
- c) Der er anvendt en faktor på 15,6 ved omregning til nettonutidsværdi, jf. tabel 1.5.1.

Det skal for det første bemærkes, at de 15 mio. kr. i takstforhøjelser først og fremmest skal sammenlignes med de 1,8/2,5 mio. kr. i tabel 17.8.2 eller de hertil svarende bruttobeløb, idet de anførte beløb så alle er årsbeløb. For det andet skal det fremhæves, at der i disse beregninger ikke er taget hensyn til, at flyselskabernes indtægter reduceres som følge af færre udefra kommende turister og også færre hjemmehørende turister. Hvor stor denne reduktion bliver, afhænger af hvilke muligheder flyselskaberne har for at tilpasse kapaciteten. For det tredje er det kun effekterne af et mindre antal udefra kommende turister, der er inddraget i tabel 17.8.2. Den heraf følgende undervurdering modsvares dog af, at 6 mio. kr. ud af de 15 mio. kr. fra takstforhøjelserne går til ekstra åbninger af lufthavnene i Nuuk, Sisimiut og Ilulissat.

Litteraturliste

Air Greenland 2006. Notat vedrørende vejrbetinget regularitet og turbulens. Udgivet som bilag til Opdateret delrapport vedr. beflyvningslogistik dateret 5/4-2006. December 2006.

Air Greenland 2010. *SULUK, 2011 nr. 01*. Nuuk 2010.

Air Greenland 2010. *Årsrapport 2009*. 15. marts 2010.

Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn 2006. *Opdateret delrapport vedr. beflyvningslogistik*. Arbejdsgruppen er nedsat af Nuup Kommunea, Ilulissat Kommuneat og Grønlands Hjemmestyre. December 2006.

Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn 2006. *Tillæg nr. 1 af 13.12.2006 til Rapporten: Nuuk, Fremtidig lufthavn – Vejrbetinget regularitet*. Udarbejdet af INUPLAN A/S - NIRAS. 7. december 2005.

Arbejdsgruppe vedrørende trafikale infrastrukturprojekter i Sydgrønland 2007. *Vurdering af de trafikale infrastrukturprojekter i Sydgrønland*. Nedsat af det daværende Nanortalik Kommune, Qaqortup Kommunia, Narsap Kommunia og Grønlands Hjemmestyre. Juli 2007.

Arctic Umiaq Line A/S. *Årsrapport 2008*. Nuuk 2008.

Arctic Umiaq Line A/S. *Årsrapport 2009*. Nuuk 2009.

ASIAQ 2010. Klimastation på Angisunnguag, Nuuk - Kvalitetssikring og statistik. Maj 2010.

Avinor AS 2010. Project Benchmarking – Review benchmarking of small and remote regional airports. 25. june 2010.

Betænkning nr. 807. Betænkning vedrørende Den interne trafik i Grønland. København 1977.

CTT, Danmarks Tekniske Universitet (DTU) 2007. *Dokumentationsrapport for TGB Vurderingsmodel*. Maj 2007.

CTT, Danmarks Tekniske Universitet (DTU) 2007. *TGB – Beskrivelse af trafikmodelberegninger*. Juli 2007.

Dansk Vejtidskrift 2009. *"Vejbygning og udvikling i Sydgrønland"*. August 2009.

Deloitte 2008. Etablering af en ny havn i Nuuk. Beslutningsoplæg. November 2008.

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur 2007. *Perspektivdegørelse 2007*. Nuuk, juli 2007

Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked 2010. Maniitsoq – Analyse af havneforhold i forbindelse med aluminiumsprojektet, Fase II: Skitseforslag og økonomiske overslag for de forskellige havne. 2. udgave - september 2010.

Departementet for Finanser 2010. *Politisk-Økonomisk Beretning 2010*. Nuuk

Direktoratet for Bolig og Infrastruktur 2006. *Rapporter og anlægsoverslag*. Oktober 2006.



DMI 2009. *Iscentralen 50 år – i glimt*. København 2009.

Fiskerikommissionen 2009. *Fiskerikommissionens betænkning*. Februar 2009. Nuuk.

FORCE Technology 2006. Turbulensundersøgelser ved Nuuk og Ilulissat. December 2006.

Gillen, D. W. 2002. *Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement*. Wilfred Laurier University. November 2002.

Greenland Venture 2009. *Kommune Kujalleq – Vilkår for udvikling*. Oktober 2009.

Grøntmij|Carl Bro 2009. Forslag til bortskaffelse af kondemnabile skibe i Grønland. 21. september 2009.

Grønlands Hjemmestyre 1998. *Rapport fra Ekspertgruppen*. September 1998.

Grønlands Hjemmestyre 2003. *Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger*. Udarbejdet af Havnegruppen. November 2003

Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Direktoratet for boliger og infrastruktur. Maj 2006.

Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Maj 2006.

Grønlands Hjemmestyre 2007. *Det økonomiske grundlag for Nuuk Internationale havn A/S. Foreløbig udgave*. NIRAS for Grønlands Hjemmestyre. September 2007.

Grønlands Hjemmestyre m.fl. 2007. *Vurdering af de trafikale infrastrukturprojekter i Sydgrønland*. Udarbejdet af "Arbejdsgruppen vedrørende trafikale infrastrukturprojekter i Sydgrønland". Maj 2007.

Grønlands Hjemmestyre, Miljø- og infrastrukturstyrelsen 2008. *Lufthavnsudbygning Status 2008*. November 2008.

Grønlands Lufthavnsvæsen 2003. Nuuk Lufthavn. Udbygning til en 1199 m landingsbane. September 2003.

Grønlands Selvstyre - Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik 2010. *Status og problemstillinger - på transportområdet*. COWI for Grønlands Selvstyre. Juni 2010.

Grønlands Selvstyre - Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik 2010. *Trafikmodelværktøj til beslutningsstøtte, Teknisk dokumentation*. COWI for Grønlands Selvstyre. Maj 2010.

Grønlands Selvstyre. *Finanslov 2010*. Nuuk 2009.

Grønlands Statistik. *Statistisk Årbog 2009*. Nuuk 2009.

Grønlands Statistik 2009. Befolkningsfremskrivninger 2009-2040. Befolkning 2009:2. Nuuk.

Grønlands Statistik 2009. Input-output tabel for 2004. Nationalregnskab 2009:2. Nuuk.

Grønlands Statistik 2010. *Turisme 2010:1*. Nuuk.

Havnegruppen 2003. Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger. November 2003.

IATA 2008. Economic Briefing No 9: Air Travel Demand. Januar 2008.

INUPLAN 2008. *Ny containerhavn på Qeqertat*. Notat samt tilhørende Excel regneark med ajourføring af tidligere 2006-budgetoverslag for etablering af en ny havn på Qeqertat fra rapporten Nuup Kommunea og Grønlands Hjemmestyre (2006) udarbejdet på opdrag fra Nuup Kommunea, Grønlands Hjemmestyre og Royal Arctic Line A/S. Maj 2008.

Logistikudviklingsarbejdsgruppen. *Hovedindfaldsport til Nationalparken*. November 2007.

Miljøministeriet 2010. Samfundsøkonomisk vurdering af miljøprojekter. Januar 2010.

Mittarfeqarfiit 1994. *Notat om nødvendige banelængder for DHC-8*. 11. oktober 1994.

Mittarfeqarfiit 2000. *Arbejdsnotat nr. 2.1, Qaqortoq*. 15.11.2000.

Mittarfeqarfiit 2000. *Arbejdsnotat nr. 3.1, Narsarsuaq*. 15.11.2000.

Mittarfeqarfiit 2004 Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og -overslag, Lufthavn mellem Qaqortoq og Narsaq. 27.05.2004 .

Mittarfeqarfiit 2004. Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og -overslag, delopgave: Trafikanlæg mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq, emne: Færgeforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq. Nuuk 2004.

Mittarfeqarfiit 2004. Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og -overslag, delopgave: Trafikanlæg mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq, emne: Vejforbindelse. Nuuk 2004.

Mittarfeqarfiit 2006. Nuuk, Fremtidig lufthavn på Angisunnguaq, Lufthavn med 3000 m landingsbane. Marts 2006.

Mittarfeqarfiit 2008. *Årsrapport*. Nuuk 2008.

NIRAS GREENLAND A/S 2010a. *Aluminiumsprojektets økonomiske betydning*. Greenland Development A/S, januar 2010. Nuuk.

NIRAS GREENLAND A/S 2010b. *Økonomisk selvstændighed. En enorm opgave, men ikke håbløs*. Grønlands Arbejdsgiverforening, marts 2010. Nuuk.

Nordregio 2010. Mobilitet i Grønland. Sammenfattende analyse. Stockholm.

Nuup Kommunea, 2000. Nuuk 2050 - Teknisk/Økonomisk analyse af byudviklingsmuligheder i Nuuk. Oktober 2000.

Nuup Kommunea 2004. *Helhedsplan for havnene i Nuuk*. NIRAS for Nuup Kommunea. Juni 2004.

Nuup Kommunea 2006. *Kommuneplan 2005-2014*. April 2006.



Nuup Kommunea og Grønlands Hjemmestyre 2006. Nuuk Havn - Udvidelse af eksisterende Atlant-havn eller Ny havn på Qeqertat. September 2006.

Nuup Kommunea, m.fl. 2006. Rapport fra Underarbejdsgruppen vedr. anlægsomkostninger. August 2006.

Nuup Kommunea, Ilulissat Kommuneat og Grønlands Hjemmestyre 2007. En teknisk, fysisk og økonomisk vurdering af fremtidige lufthavns-løsninger for Nuuk og Ilulissat. April 2007.

OECD 2009. *Health at a Glance 2009*. OECD Indicators. Paris.

Rambøll Grønland 2010. *Sisimiut Havn. Udviklingsscenarier*. 15. okt. 2010.

ROADDEX 2001. *Winter Maintenance Practice in the Northern Periphery*, ROADDEX SUB PROJECT B PHASE I. Juli 2001.

Royal Arctic Lines 2009. *Årsrapport 2009*. Nuuk.

Royal Arctic Lines 2010. *Mastersejlplan 2010*. Nuuk.

SAS 2004. Luftfarten i Skandinavien – værdi og betydning. COWI for SAS. November 2004.

SCANAVIA A/S 1999. Nuup Kommunea, Rapport vedrørende en placeringsmulighed for en atlant-lufthavn syd for Nuuk ved Qeqertarsuaq samt på Akia med udgangspunkt i en flyveteknisk vurdering. Maj 1999.

Sisimiut Kommune 2003. Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Konsekvensanalyse af fordele og ulemper. Marts 2003.

Sisimiut Kommune 2004. Projektbeskrivelse og overslag – anlæggelse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Rambøll. Maj 2004.

Sisimiut Kommune, Direktoratet for Erhverv, Landbrug og Arbejdsmarked, Økonomidirektoratet og Direktoratet for Boliger og Infrastruktur 2004. *Rapport vedrørende vejprojekt mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Vurdering af Sisimiut Kommunes konsekvensanalyse og projektets egnethed for videre projektering*. Udarbejdet af arbejdsgruppe vedr. vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. December 2004.

Sisimiut Kommune 2006. Forretningsplan for A/S Umimmak Traffic. Sisimit 2006.

Strukturudvalget 2005. Betænkning vedrørende en strukturreform af den offentlige sektor. Nuuk.

Sørensen, C. 2005. Demografi. Befolkningsudvikling, befolkningsprognoser og arbejdsudbud. *Økonomisk Samfundsbeskrivelse, 4. udg.* Systime Academic.

Sørensen, C. 2005. Demografi. Befolkningsudvikling, befolkningsprognoser og arbejdsudbud. *Økonomisk Samfundsbeskrivelse, 4. udg.* Systime Academic.

Trafikstyrelsen 2010. *Aeronautical Information Publications (AIP Grønland)*. Dokument hentet på <http://www.trafikstyrelsen.dk>. København 2010.

Transportkommissionen 2010. *Forslag til vision*. 1. marts 2010.

Transportkommissionen 2010. *Scenarietypir*. 20. maj 2010.

Transportkommissionen 2010. Redegørelse: Transportinfrastruktur i Sydgrønland. 1. juli 2010.

Transportkommissionen 2010. Redegørelse: Den kystlange passagerbesejling fra Qaqortoq til Ilulissat. 2. juli 2010.

