

I henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut fremsætter Naalakkersuisut hermed følgende beslutningsforslag:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at gå i dialog med potentielle investorer med henblik på at afdække mulighederne for et OPP samarbejde, og om at opstille rammevilkår, der sikrer økonomisk rentabilitet, sikkerhed for beflyvning og samfundsøkonomisk vækst. Dette skal bidrage til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag, som kan anvendes til beslutning i Inatsisartut om en eventuel udbygning af lufthavnen i Ilulissat.

(Medlem af Naalakkersuisut for Sundhed og Infrastruktur, Steen Lynge, Atassut)

Begrundelse

Naalakkersuisut fremlægger senere i 2014 en samlet vækst- og holdbarhedsplan for landets økonomi. Det er i erkendelse af, at samfundets store problemer ikke alene kan løses ved omfordeling og effektivisering af de nuværende ressourcer, men at der skal skabes nye arbejdspladser, nye investeringer og øget vækst. Dette er efterspurgt af arbejdsmarkedets parter og kommunerne.

Der er et stort potentiale i udvikling af turisme i Grønland og særligt i Diskobugt-regionen. Realisering af potentialet kan have store samfundsøkonomiske gevinster og bidrage til en mere balanceret udvikling af landet. Derfor ønsker Naalakkersuisut at indlede arbejde der kan identificere barrierer for udviklingen og løsninger til at nedbryde disse.

I efteråret 2013 blev Naalakkersuisut kontaktet af Qaasuitsup Kommunia med henblik på et samarbejde om det såkaldte Projekt Newport. Projektet omhandler etablering en atlantlufthavn i Ilulissat, som skal muliggøre en markant forøgelse af det antal turister, der hvert år besøger Diskobugten. Foruden en lufthavn omfatter Projekt Newport planer for krydstogtfaciliteter og øget hoteldrift.

Naalakkersuisut har i løbet af første halvdel af 2014 gennemført en række analyser med henblik på at vurdere projektets rentabilitet, usikkerheder og samspil med landets øvrige lufthavnsstruktur.

Derfor er der inkluderet effekter for ændringer i trafikstrømmene i hele landet. Gennemføres projektet, vil passagerer til Nordgrønland fremover få mulighed for flyve direkte til Ilulissat. Hvorvidt passagerer til øvrige destinationer skal rejse via Ilulissat er afhængig af, om der etableres en længere bane i Nuuk, om Kangerlussuaq fortsat vil opretholdes som passagerdestination eller om Keflavik i højere grad kan anvendes som hub for udlandstrafik.

Transportkommissionen anbefalede i sin betænkning i 2011, at der etableres én passagerhub i landet, da passagertallet ikke umiddelbart giver grundlag for international beflyvning af flere lufthavne. Transportkommissionen tog imidlertid ikke højde for at en forlængelse af landingsbanen i Ilulissat vil kunne skabe basis for en markant stigning i antallet af turister.

Naalakkersuisut har derfor fået analyseret, hvad der skal til for at skabe vækst i turismen. Resultaterne er klare. Tilgængelighed og et godt produkt er altafgørende for, at få turister til landet. Det er derfor nødvendigt at foretage investeringer, for at kunne tiltrække flere turister. Lavere billetpriser har naturligvis også en effekt. Dette kan dels ske gennem en effektivisering af Mittarfeqarfiit, som kan lede til lavere lufthavnsafgifter, denne effekt vil dog være meget begrænset. Langt mere effektivt vil det være at skabe grundlag for, at flere flyoperatører

tilbyder flyvninger til og fra Grønland og dermed konkurrerer på pris og kvalitet. Analyserne viser dog, at etableres der to Atlantflughavne for eksempel i Ilulissat og Nuuk, vil passagererne blive spredt, og grundlaget for konkurrence mindskes markant. Det er således ikke sikkert, at man ved to lufthavne vil kunne opnå den samme vækst, som hvis der kun er én lufthavn.

Det er Naalakkersuisuts overbevisning, at en lufthavn i Ilulissat ikke bør udelukke udviklingsmuligheder for en lufthavn i Nuuk. På Inatsisartuts Forårssamling 2014 blev Naalakkersuisut pålagt at undersøge mulighederne for at udvide lufthavnen i Nuuk, og der er nu indgået et samarbejde med Kommuneqarfik Sermersooq om udarbejdelse af en forretningsplan, der analyserer 3 forskellige banelængder. Naalakkersuisut forventer at orientere Inatsisartut om resultaterne af disse analyser på Forårssamlingen 2015.

Foruden investeringen i lufthavnen i Ilulissat, vil der være en række øvrige investeringer, der er nødvendige at kortlægge, inden der tages endelig stilling til Projekt Newport. En realisering af projektet vil skabe nye jobs og tiltrække flere borgere til særligt Ilulissat. Der vil derfor være behov for byudvikling og udvidelse af den offentlige service i form af anlæggelse af boliger, daginstitutioner, skoler mv. Ligeledes vil der være et behov for at hæve niveauet for byggemodning og udvidelse af vejnettet, ligesom el-, vand- og varmforsyningen også skal forbedres. Der vil formentlig på længere sigt være mulighed for brugerfinansiering af en del af de offentlige følgeinvesteringer. Endvidere skal der et konkurrencedygtigt turistprodukt med være overnatningsmuligheder og aktiviteter i høj kvalitet og på et attraktivt prisniveau. Turistproduktet skal udvikle sig i takt med lufthavnsudvidelsen og den efterfølgende udvikling i antallet af turister.

Omfanget af disse investeringer kortlægges i en arbejdsgruppe, så det står klart, hvad effekten for de offentlige kasser reelt vil være. Arbejdsgruppen vil ligeledes udarbejde en helhedsplan for den fysiske udvikling af Ilulissat ligesom der skal tages initiativ til en samlet plan for udvikling af turistproduktet.

Anlæggelse af en atlantflughavn i Ilulissat vil endvidere påvirke den interne krydssubsidiering, der finansierer underskudsgivende lufthavne. En omlægning af flyvningerne til Ilulissat vil derfor reducere aktivitetsniveauet i Kangerlussuaq og dermed indtjeningen i Mittarfeqarfiit. Der skal således udarbejdes modeller, der sikrer fortsat finansiering af de underskudsgivende lufthavne, når der samtidig åbnes op for flere lufthavnsoperatører. Det kræver både, at der udvikles vilkår for private aktører og at der udstikkes klare rammer for Mittarfeqarfiits opgaver. Herunder hvilke, der skal løses, selvom de er underskudsgivende, og hvilke der skal løses på markedsvilkår.

Der skal helt overordnet laves rammer for udviklingen, som sikrer, at der er sikkerhed med infrastrukturen i landet, men samtidig mulighed for, at private kan få et rimeligt afkast og en høj grad af sikkerhed for deres investering.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Naalakkersuisut har på baggrund af en forretningsplan for Projekt Newport fået udarbejdet en analyse, som viser, at udbygning af lufthavnen vil bidrage med en samfundsøkonomisk gevinst i størrelsesordenen 3,4 mia. kr. Det afhænger dog i høj grad af den forventede udvikling i antallet af turister. Der forudsættes en stigning i antallet af turister på 140.000 i forhold til i dag. Det forudsætter en stigningstakst på niveau med Island, men fortsat på et turistniveau der er langt under det tilsvarende i Island. Der er også foretaget en break-even

analyse, som viser, at gevinsten vil være positiv, hvis blot stigningen i antallet af turister er på omkring 12.000 i forhold til i dag.

Der er ikke taget stilling til finansieringsformen. Såfremt ovenstående forretningsplan er valid, må det antages, at private investorer vil være villige til at indskyde kapital og investere i lufthavnen. Der skal i den forbindelse tages stilling til, hvorvidt selvstyret ønsker at indskyde den eksisterende lufthavn i projektet mod at blive medejer af lufthavnen. I så fald vil det offentlige anlægsbudget ikke belastes direkte ved selve lufthavnsudbygningen. En anden mulighed er, at Selvstyret i højere grad deltager i finansieringen.

Naalakkersuisut har ikke taget endelig stilling til selvstyrets engagement i selve finansieringen. Det ligger dog fast, at såfremt der bliver tale om en ekstern finansieringspart, vil der skulle foretages en vurdering af projektet i forhold til lov om flyvepladser, ligesom der skal udarbejdes retningslinjer for de vilkår, lufthavnen skal drives under. Det skal endvidere sikres, at lufthavnen kan operere og fungere aktivt i tilfælde af betalingsstandsning og konkursbegæring, uden at Selvstyret eller kommunen risikerer en stor ufinansieret omkostning.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv

En udvikling af lufthavnen af den karakter vil skabe arbejdspladser både direkte i turismeindustrien, men også i følgeerhverv. Dette er sket andre steder i det arktiske område. Eksempelvis har Island haft en meget betydelig vækst i antallet af turister med afsæt i Keflavik og nærtliggende turistattraktioner med et tilhørende serviceapparat. Dette har skabt øget indtjening i landet og mange arbejdspladser.

Gennemføres projektet succesfuldt, betyder det først og fremmest, at det samlede indtjeningsgrundlag i landet forøges, men det kan også betyde, at der andre steder i landet lokalt vil være nedgang i indtjenings- og trafikgrundlaget, især i Kangerlussuaq.

Projektet giver afledte muligheder for, at fiskerierhvervet kan sende frisk fisk hurtigere til flere destinationer, ligesom råstofefterforskningen potentielt også kan have gavn af en bedre udbygget infrastruktur.

Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Umiddelbart vil en forbedret infrastruktur have en positiv effekt for borgerne. Afhængigt af, hvordan de øvrige lufthavne udvikles, vil der dog være risiko for, at nogle borgere får længere rejsetid, særligt borgere i Sydgrønland, hvis passagerhubben flyttes fra Kangerlussuaq til Ilulissat.

Afgrænsning af bemyndigelse til Naalakkersuisut

Med dette beslutningsforslag gives Naalakkersuisut bemyndigelse til at gå i dialog med private investorer om udvidelse af lufthavnen i Ilulissat. Det indebærer udarbejdelse af rammevilkår, hvor der igennem et OPP samarbejde opstilles, hvad en privataktør skal levere og på hvilke vilkår. Dette vil blive fremlagt til godkendelse i Inatsisartut, såfremt det er muligt at igangsætte et samarbejde, der er fordelagtigt for samfundet.

Det samtidig hensigten, at der udarbejdes en plan for udvikling af Diskobugt-regionen som en konkurrencedygtig turistdestination.