

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

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at igangsætte arbejdet med en lufthavn ved Qaqortoq, der som minimum udgør 1.199 meter. Banen placeres, så det er muligt at udvide den, såfremt behovet opstår og finansiering er mulig.

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

Begrundelse

I 1995 vedtog det daværende Landsting lov om anlæg af flyvepladser med det formål at anlægge flyvepladser til fastvingede fly i 7 større byer på Vestkysten. I løbet af 1990'erne blev der herefter etableret flyvepladser nord for Nuuk, men anlægsmidlerne slap op, og lufthavnene i Paamiut og Qaqortoq blev ikke realiseret. Senere, i december 2007, blev lufthavnen i Paamiut indviet.

I 2011 slog Transportkommissionen i sin betænkning fast, at det vil være samfundsøkonomisk rentabelt at anlægge en lufthavn i Qaqortoq – i første omgang på 1.199 meter, dog med mulighed for senere forlængelse. Transportkommissionen slog i samme ombæring fast, at det vil være meget kostbart samtidig at opretholde Narsarsuaq Lufthavn, og kommissionen foreslog meget drastisk helt at lukke Narsarsuaq bygd.

Med basis i Transportkommissionens anbefaling om etablering af en ny lufthavn, har Naalakkersuisut gennemført en række analyser for at kvalificere Transportkommissionens anbefalinger. Analyserne har ikke umiddelbart understøttet anbefalingen om helt at lukke Narsarsuaq bygd, men det står klart, at der ikke er basis for at bevare landingsbanen i sin nuværende konfiguration. Derimod kan en nedgradering af landingsbanen i Narsarsuaq til en simpel bane, som kan benyttes af fly med op til 19 passagerer givetvis være fornuftig. Det sikrer en fortsat eksistens af Narsarsuaq, og der gives mulighed for en vedvarende udvikling af turismen i den del af regionen. Det skal i denne sammenhæng noteres, at Kommune Kujalleq har nedsat et udvalg, der undersøger mulige alternative anvendelsesmuligheder af Narsarsuaq Lufthavn. Naalakkersuisut ser med stor interesse herpå.

I sektorplan for luftfart, som Naalakkersuisut har fået udarbejdet i første halvår af 2014, peges der på, at det med en lufthavn tæt på Qaqortoq, i langt højere grad end i dag, vil være muligt at binde landet sammen på langs med fastvinget transport. Dermed optimeres landets samlede infrastruktur.

Der er analyseret to banelængder: 1.199 meter og 1.799 meter. Anlæggelse af en 1.199 m. bane ved Qaqortoq og nedgradering af Narsarsuaq lufthavn vil gøre Qaqortoq lufthavn til Grønlands næst-længste civile bane efter Kangerlussuaq. Både Air Greenland og Air Iceland opererer Dash8-Q200, som vil kunne beflyve banen uden begrænsninger, hvorved flyvningerne med denne flytype kan optimeres, da kapaciteten kan udnyttes fuldt ud. En bane af denne længde vil dog ikke tillade jetfly at lande, som det er tilfældet i dag i Narsarsuaq. Der vil derfor være tale om en begrænsende faktor for mulighederne for erhvervsudvikling i regionen.

Det skal her tilføjes, at en analyse af landet samlede infrastruktur på lufthavnsområdet viser, at der som udgangspunkt alene er behov for én atlantlufthavn i landet, hvis fokus er på vækst

gennem konkurrence. Det skyldes, at den samlede passagermængde i dag ikke er stor nok til at kunne skabe konkurrence, hvis den fordeles på flere lufthavne. Imidlertid viser analysen også, at tilgængelighed er meget essentiel i forhold til at skabe vækst.

Med henvisning til øget erhvervsaktivitet, har Naalakkersuisut i sommeren 2014 med Finansudvalgets godkendelse bevilget midler til at påbegynde vejen fra Qaqortoq og nordpå. Midlerne inddrager det åbne land og muliggør øget erhvervsaktivitet. Samtidig fører vejen til den placering, der er anbefalet for en ny lufthavn. Det er således muligt relativt hurtigt at påbegynde arbejdet med en ny lufthavn, såfremt Inatsisartut beslutter etableringen af en ny lufthavn.

Transportkommissionen pegede i sine anbefalinger på etablering af en vej- og færgerute mellem nordsiden af Qaqortoqhalvøen og Narsaq med henblik på at optimere transporten mellem de to byer. Denne løsning er ikke umiddelbart knyttet til beslutningen om etablering af en lufthavn ved Qaqortoq, men scenariet indgår alligevel som et alternativ i analyserne, da den kan vise sig at bidrage positivt til økonomien, da flere med en vej-færgeløsning får direkte adgang til lufthavnen.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De økonomiske analyser af en ny landingsbane ved Qaqortoq viser, at anlæggelse af en lufthavn med en banelængde på 1.799 meter på ingen måde er ikke samfundsøkonomisk rentabel, mens den kortere bane på 1.199 meter viser et positivt resultat dog forudsat, at banen i Narsarsuaq nedgraderes.

Anlægsomkostningen til en 1.199 meter bane er på det nu foreliggende grundlag vurderet til 396,1 mio. kr., inkl. tilslutningsvej fra Qaqortoq. Anlæggelse af en større bane vil forøge anlægsomkostningerne. Såfremt der ønskes en vej- og færgeforbindelse til Narsaq fra nordsiden af Qaqortoqhalvøen, vil anlægsomkostningen være en ekstraudgift på 66,5 mio. kr.

Den budgetøkonomiske konsekvensvurdering viser, at såvel Selvstyret som kommunen vil have et negativt resultat. Selvstyret som følge af de store anlægsinvesteringer, og kommunen som følge af øgede udgifter til vedligehold af vej, smådriftsulemper i Narsarsuaq mv.

De driftsøkonomiske analyser, der ser på finansieringen af projektet, er endnu ikke tilendebragt, men foreløbige resultater viser, at indtægterne langt fra vil kunne dække udgiftsniveauet. Set over hele investeringsperioden vil det samlede udgift, der skal dækkes af landskassen udgøre i omegnen af en halv mia. kr. (ved en diskonteringsrente på 4 procent).

Da rentabiliteten således er negativ, forventer Naalakkersuisut ikke, at eksterne finansieringsparter vil være interesserede i at investere i dette projekt i sin helhed. Finansieringen vil dermed altovervejende eller alene ske via landskassen, og investeringen skal ses som en langsigtet investering i den sydgrønlandske region som helhed. Nærmere analyser skal afdække, om der er basis for at lånefinansiere en mindre del af lufthavnen. Inatsisartut vil i givet fald skulle godkende dette.

Der er i FFL2015 er der på hovedkonto 87.73.20 afsat 32 mio. kr. i 2015 og 337 mio. kr. i de efterfølgende overslagsår til etablering af en lufthavn ved Qaqortoq.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv

Den korte bane på 1.199 meter vil i udgangspunktet ikke give mulighed for, at jettfly kan benytte banen, og dermed er den direkte beflyvning over Atlanten, som det ses i

sommerperioden idag ikke mulig. Dette giver nogle udfordringer bl.a. for turismen, da det er en kendsgerning, at tilgængelighed er en faktor, der i høj grad er afgørende for, hvilke destinationer turistoperatører vælger. Der er således en risiko for, at udvikling af turismen i Sydgrønland vil have sværere vilkår, hvis der etableres en bane på 1.199 meter, da det er begrænset, hvilke flytyper, der kan benytte en så kort bane.

I forbindelse med mineprojekterne i Sydgrønland har mineselskaber udtalt, at de ønsker at bevare en bane på minimum 1.799 meter, men at placeringen i Narsarsuaq eller Qaqortoq ikke er så afgørende. Det er særligt i forbindelse med Kvanefjeldsprojektet, at en lang bane er nødvendig.

Banen i Narsarsuaq nedgraderes til en simpel bane, hvilket i første omgang sker administrativt således at Mittarfeqarfiit spares for en række driftsomkostninger. Stillingerne, som kan spares i Narsarsuaq, vil for en stor dels vedkommende være at finde i den nye lufthavn i Qaqortoq. Såfremt det viser sig, at mineindustrien får brug for en lang bane, vil det være muligt enten at forlænge landingsbanen ved Qaqortoq eller at se på en opgradering af lufthavnen i Narsarsuaq igen, da en nedgradering ikke indebærer en eliminering af landingsbanen. På denne måde sikres en fleksibilitet i infrastrukturen, som understøtter Naalakkersuisuts ønske om at udnytte landets ressourcer bedst muligt.

Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Anlæggelse af en lufthavn på Qaqortoqhalvøen vil ændre trafikmønstret i Sydgrønland og påvirke alle rejsende i regionen. En fastvinget lufthavn ved Qaqortoq vil indebære, at ca. 40 % af regionens passagerer ikke længere skal befordres med helikopter. Dette er i sig selv en stor fordel, og bidrager markant til den samfundsøkonomiske gevinst ved projektet.

Anbefaling

De samfundsøkonomiske analyser viser, at det alene er en bane på 1.199 meter, der er samfundsøkonomisk rentabel, men samtidig viser analyserne, at det driftsmæssigt ikke er muligt at generere et overskud. Analyserne viser også, at det er samfundsøkonomisk rentabelt at etablere en færgerute fra den nordlige halvdel af Qaqortoqhalvøen til Narsaq, men det samlede resultat bliver mindre rentabelt end uden en færgeforbindelse.

Henset til den manglende driftsøkonomi og prioritering af Landskassens midler, ønsker Naalakkersuisut at fokusere på en bane på 1.199 meter, da den i sig selv bidrager med en række positive elementer. Samtidig vælges en placering, så det senere vil være muligt at udvide banen, hvis behovet og ikke mindst finansiering tillader det. For at skabe bedst mulig økonomi i en landingsbane ved Qaqortoq, er det nødvendigt at nedgradere banen i Narsarsuaq til en simpel bane. Viser behovet sig - for eksempel i forbindelse med mineprojekterne - vil Naalakkersuisut se konstruktivt på mulighederne for enten at udvide banen ved Qaqortoq eller at opgradere banen i Narsarsuaq.

Med hensyn til færgelejet, vil dette umiddelbart generere en øget mulighed for at pendle mellem Qaqortoq og Narsaq. Det er imidlertid Naalakkersuisuts vurdering, at en investering i dette projekt ikke skal gennemføres endnu. Investeringen bidrager ikke samfundsøkonomisk til investeringen og kan dermed ses som en fordyrelse af projektet. I første omgang ønsker Naalakkersuisut derfor at se på andre muligheder for øget i sejlads i området med udgangspunkt i Qaqortoq by. Viser behovet sig fortsat at være der for en færgeforbindelse, vil dette emne kunne tages op på et senere tidspunkt.