



Medlem af Inatsisartut, Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit

-HER

## Besvarelse på § 37 spørgsmål nr. 2012-058 omhandlende investeringer i Grønlands lufthavne

Indledningsvis vil jeg gerne takke medlem af Inatsisartut, Aqqaluaq B. Egede, for spørgsmålene vedrørende investeringer i Grønlands lufthavne. Dine spørgsmål er besvaret i kronologisk rækkefølge nedenfor.

### 1. Hvilke initiativer har Naalakkersuisut iværksat efter, at transportkommissionens konklusioner og anbefalinger har været debatteret i Inatsisartut?

Siden Transportkommissionens anbefalinger blev behandlet af Inatsisartut på efterårs-samlingen i 2011, har Naalakkersuisut behandlet kommissionens anbefalinger på møder med partiformændene, de politiske ordførere samt Anlægs- og Miljøudvalget. Der mangler dog stadig at blive afholdt møde med Atassut. På møderne blev Naalakkersuisuts udkast til en foreløbig prioritering over kommissionens anbefalinger diskuteret.

Desuden har Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit fortsat arbejdet vedrørende undersøgelser af en mulig omstrukturering af Mittarfeqarfiit.

Endelig har man fortsat igangværende forundersøgelser vedrørende følgende mulige projekter: Anlæg af en lufthavn ved Qaqortoq, forlængelse eller flytning af lufthavnen i Nuuk samt udvidelse af Nuuk havn.

### 2. Hvilke overvejelser gør Naalakkersuisut sig i forbindelse med privatiseringen af lufthavnene i Grønland?

Naalakkersuisut har ingen aktuelle planer om at privatisere lufthavnene i Grønland. I den henseende opfatter Naalakkersuisut en privatisering som et salg af Mittarfeqarfiit til private.

Naalakkersuisut arbejder derimod på en model, hvor Mittarfeqarfiit omdannes til et offentligt ejet aktieselskab med flere underliggende virksomheder. En opdeling i rentable og ikke-rentable selskaber vil være nødvendig, hvis det skal være muligt at skaffe kapital til at foretage de baneudvidelser, -renoveringer og nybygninger, som er nødvendige. De undersøgte modeller bygger på, at Mittarfeqarfiit fortsat skal være koncessionshaver og operatør for lufthavnene. Dette betyder, at myndighedsopgaver, uddannelse og sikkerhed fortsat vil være en offentlig opgave. I den mere rentable del vil der blive åbnet op for, at andre kan være medinvestorer i selskabet.

12. marts 2012  
Sagsnr. 2012-062511  
Dok. Nr. 848928

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: iaan@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

**3. Hvis en eller flere lufthavne skal bygges, hvilke finansieringsformer overvejes?**

Naalakkarsuisut er i gang med at undersøge mulige finansieringsformer for fremtidige anlægsinvesteringer i nye og eksisterende lufthavne i Grønland. Analyserne omfatter modeller, hvor både Mittarfeqarfiit, Selvstyret og private investorer indgår.

**4. Hvis der skal bygges lufthavne, er det så Mittarfeqarfiit, der skal finansiere lufthavnsbyggerierne? Eller er det landskassen, der direkte skal finansiere byggerierne?**

Der henvises til ovenstående besvarelse.

**5. Hvis der skal bygges lufthavne, og det er forudsat at Mittarfeqarfiit skal stå for finansieringen, har man så konsekvensberegninger for rejseomkostningerne?**

Undersøgelserne vedrørende en omstrukturering af Mittarfeqarfiit og mulige løsninger for finansiering af fremtidige anlægsinvesteringer i lufthavne er stadig i et tidligt stadie. Der er endnu ikke foretaget konsekvensberegninger for rejseomkostningerne relateret til forskellige mulige finansieringsmodeller.

**6. Hvis der skal bygges en lufthavn i Qaqortoq, har man så undersøgt, hvilke konsekvenser det vil få for arbejdstagerne i Kommune Kujalleq?**

Transportkommissionen har i arbejdet med betænkningens anbefaling vedrørende anlæg af en lufthavn ved Qaqortoq indarbejdet en række parametre med betydning for arbejdstagerne i Kommune Kujalleq. Disse omfatter blandt andet ændringer i rejsetid, forsinkelsestid, til- og frbringelsestid og skiftetid for både hjemmehørende, erhvervsrejsende, turister, fragt, post samt ændringer i billetudgifter m.m. Som det fremgår i kapitel 7.2.2 i Transportkommissionens betænkning, vil anlæg af en 1199 meter bane ved Qaqortoq fortrinsvis være forbundet med brugergevinster for de lokale brugere.

Det kan desuden forventes, at arbejdet relateret til anlæg af en mulig ny lufthavn ved Qaqortoq vil have en positiv beskæftigelses- og indkomstmæssig effekt i regionen.

**7. Transportkommissionen er fremkommet med forskellige placeringsmuligheder for det mulige lufthavnsbyggeri ved Qaqortoq, hvilke alternativ har man besluttet sig for? Eller hvis man har overvejet andre muligheder end de i rapporten mulige alternativer, hvor vil man så bygge lufthavnen?**

Naalakkarsuisut har endnu ikke besluttet, om der skal anlægges en lufthavn ved Qaqortoq, ej heller hvor denne i givet fald vil skulle placeres. Mittarfeqarfiit har en igangværende forundersøgelse, der skal bidrage til beslutningen om, hvor en eventuel fremtidig lufthavn ved Qaqortoq bedst placeres.

**8. Hvis der bliver bygget en lufthavn ved Qaqortoq, hvilke dokumentationer har Naalakkarsuisut for de samfundsøkonomiske besparelser, der ligger til grund for lufthavnsbyggeriet? Hvordan og hvor opstår besparelsemulighederne?**

Transportkommissionen har i betænkningen foretaget en analyse af, hvorvidt anlæg af en lufthavn ved Qaqortoq er et samfundsøkonomisk rentabelt projekt. Som det fremgår af kapitel 7.2.2 i Transportkommissionens betænkning, viser disse analyser, at anlæg af en lufthavn ved Qaqortoq vil være forbundet med anseelige samfundsøkonomiske besparelser. Disse omfatter blandt andet besparelser til fly- og helikoptertransport, da flere rejsende og mere gods vil kunne flyve direkte mellem start- og slutdestination, end tilfæl-

det er i dag. Derudover vil der være besparelser til drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

### **9. Hvis der skal bygges lufthavne i Nuuk og Qaqortoq, kan Naalakkersuisut fremlægge officielle meteorologiske undersøgelser for de påtænkte steder til Inatsisartut?**

Der foreligger i dag følgende meteorologiske data for de mulige placeringer af en lufthavn ved Nuuk:

- Angisunnguaq for perioden fra april 2007 og frem til maj 2009.
- Hundeøen fra januar 1999 til december 2000 og igen i en periode fra 2001 til 2002.
- Simiutaa øen øst for Angisunnguaq fra 1989 til 1992.

Derudover er der foretaget beregninger af den vejrbedingede regularitet for en forlængelse af den eksisterende bane ved en forlængelse til 1799 meter baseret på eksisterende data. Der er desuden planlagt regularitetsundersøgelser i forbindelse med en eventuel forlængelse af den eksisterende bane til 2200 meter.

Mittarfeqarfiit har en igangværende undersøgelse vedrørende den vejrbedingede regularitet relateret til en lufthavn ved Qaqortoq.

### **10. Hvis der som foreslået i Transportkommissionens rapport skal nedlægges lufthavne, har Naalakkersuisut samfundsøkonomiske konsekvensberegninger, der understøtter eventuelle lukninger?**

Naalakkersuisut har ikke foretaget yderligere undersøgelser af en mulig lukning af Kangerlussuaq Lufthavn. Dette skyldes, at denne beslutning afhænger af regularitetsundersøgelserne vedrørende forlængelse af den eksisterende bane ved Nuuk og anlæg af en ny bane på øerne syd for byen.

Der foregår i skrivende stund undersøgelser af de samfundsøkonomiske konsekvenser af en mulig lukning af lufthavnen i Narsarsuaq. Da driften af en eventuel fremtidig lufthavn ved Qaqortoq vil være afhængig af kvalificeret arbejdskraft, synes det umiddelbart realistisk, at der vil være behov for den arbejdskraft, der i dag er ansat i Narsarsuaq (jf. kapitel 7.2 i Transportkommissionens betænkning). Da resultaterne af analyserne endnu ikke foreligger, er det for tidligt at sige, hvorvidt en flytning af lufthavnen vil være forbundet med nedlæggelse af stillinger.

### **11. Hvordan har man tænkt sig at opnå en forbedret driftsøkonomi i Mittarfeqarfiit?**

Det er en udfordrende og omkostningstung opgave at drive lufthavne i Grønland. Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit er til stadighed opmærksomme på at udnytte muligheder, der kan optimere Mittarfeqarfiits driftsøkonomi.

Udover Mittarfeqarfiits kerneydelse, som er lufthavnsdriften, driver selskabet desuden en række samfundspålagte opgaver. Herunder kan blandt andet nævnes hoteldrift og anden servicevirksomhed, som ikke bidrager positivt til Mittarfeqarfiits driftsøkonomi.

Som det fremgår af ovenstående, er Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit ved at undersøge mulighederne vedrørende en omstrukturering af Mittarfeqarfiit. De eventuelle driftsøkonomiske fordele ved en sådan omstrukturering indgår i denne undersøgelse.

## **12. Hvis lufthavnen i Kangerlussuaq nedlægges, og en ny lufthavn bygges i Nuuk, hvor mange færre ansatte regner man med, vil være i driften af lufthavnen.**

I bilag 6.1 i Transportkommissionens betænkning fremgår det, at det i den samfundsøkonomiske analyse som udgangspunkt er antaget, at den frigjorte arbejdskraft ved lukning af lufthavnen i Kangerlussuaq finder beskæftigelse andre steder, hvorfor der ikke er inkluderet særlige beskæftigelses- eller ledighedseffekter som følge heraf.

Naalakkersuisut har ikke foretaget yderligere undersøgelser af en mulig lukning af Kangerlussuaq Lufthavn, da denne beslutning afhænger af regularitetsundersøgelserne vedrørende forlængelse af den eksisterende bane ved Nuuk og anlæg af en ny bane på øerne syd for byen.

Det er Mittarfeqarfiits overordnede vurdering, at der skal bruges omtrent den samme arbejdsstyrke til lufthavnsdriften af en atlantlufthavn i Nuuk som i Kangerlussuaq.

Ud over lufthavnsdriften varetager Mittarfeqarfiit i dag en række servicefunktioner i Kangerlussuaq, som ikke er direkte relateret til lufthavnsdriften. Naalakkersuisut har ikke taget stilling til den fremtidige status for Kangerlussuaq i tilfælde af anlægsinvesteringer i en atlantlufthavn i Nuuk. Der kan på den baggrund ikke gives svar på den fremtidige status på de stillinger, som er knyttet til Mittarfeqarfiits varetagelse af disse funktioner.

## **13. Hvilke konsekvenser vil der være for arbejdstagerne i henholdsvis Qeqqata kommunia og Nuuk by?**

De samfundsøkonomiske konsekvenser af en eventuel fremtidig flytning af Grønlands atlantlufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk er behandlet i kapitel 6 i Transportkommissionens betænkning.

Heraf fremgår det, at en placering af atlantlufthavnen i Nuuk blandt andet kan forventes at have følgende konsekvenser:

Der vil kunne opstå større konkurrence blandt fremtidige operatører. Dette vil kunne medføre et fald i priserne på billetter til og fra Nuuk, hvilket blandt andet vil have betydning for turisterhvervet i regionen. For det andet vil det betyde, at flere rejsende og mere gods vil kunne flyve direkte mellem start- og slutdestinationen, end tilfældet er i dag. For det tredje vil anlægsarbejdet relateret til en flytning af atlantlufthavnen til Nuuk kunne forventes at have en ikke-ubetydelig positiv beskæftigelses- og indkomstmæssig effekt.

En direkte effekt på arbejdstagerne i Qeqqata kommunia vil være, at en række arbejdspladser i Kangerlussuaq relateret direkte til driften af lufthavnen vil flyttes fra Kangerlussuaq. Derudover forventes det at ville have en negativ effekt på turismen i Kangerlussuaq, at bygden ikke længere ville blive serviceret med atlantflyvninger.

**14. Transportkommissionen konkluderer, at der er væsentlige samfundsøkonomiske besparelser ved etablering af nye lufthavne kombineret med nedlæggelser af nogle af de eksisterende lufthavne. Kan Naalakkersuisut i besvarelsen af herværende § 37 spørgsmål fremskaffe valide dokumentationer for besparelsernes omfang for samfundsøkonomien generelt og for Mittarfeqarfiit i særdeleshed.**

Som det fremgår af kapitel 6 og kapitel 7 i Transportkommissionens betænkning, viser kommissionens analyser, at nedlæggelse af banerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil betyde besparelser til blandt andet fly- og helikoptertransport, da flere rejsende og mere gods vil kunne flyve direkte mellem start- og slutdestinationen, end tilfældet er i dag. Derudover vil der være besparelser til drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Kommissionens vurdering af besparelsernes omfang fremgår af betænkningen.

Naalakkersuisut anser dataene i Transportkommissionens betænkning for værende valide, hvad angår vurderingen af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved nedlæggelse af banerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Det er Mittarfeqarfiits overordnede vurdering, at der skal bruges omtrent den samme arbejdsstyrke til lufthavnsdriften af en atlantlufthavn i Nuuk som i Kangerlussuaq. Det samme er tilfældet for driften af en regional lufthavn i Qaqortoq versus i Narsarsuaq.

Ud over lufthavnsdriften varetager Mittarfeqarfiit i dag en række servicefunktioner i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som ikke er direkte relateret til lufthavnsdriften. Naalakkersuisut har ikke taget stilling til den fremtidige status for hverken Kangerlussuaq eller Narsarsuaq i tilfælde af anlægsinvesteringer i lufthavne i Nuuk og Qaqortoq. Der kan på den baggrund ikke gives svar på den fremtidige status på de stillinger, som er knyttet til Mittarfeqarfiits varetagelse af disse funktioner.

**15. Hvis der skal bygges en eller flere lufthavne, er der så indgået aftaler med entreprenørselskaber på nuværende tidspunkt?**

Nej. Naalakkersuisut har ikke truffet beslutninger om anlæg af nye lufthavne i Grønland eller forlængelser af eksisterende baner. Der er dermed ikke indgået aftaler med entreprenørselskaber herom.

**16. Hvis det ikke er tilfældet, hvad er visionerne for udførelsen af byggerierne?**

Naalakkersuisut mener, at eventuelle fremtidige anlægsinvesteringer i grønlandske lufthavne så vidt mulig bør baseres på brug af grønlandsk arbejdsmarked.

**17. Hvor mange færre ansatte i Mittarfeqarfiit vil der være ved nedlæggelse af lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq?**

Naalakkersuisut har ikke foretaget yderligere undersøgelser af en mulig lukning af lufthavnen i Kangerlussuaq. Grunden er, at denne beslutning afhænger af regularitetsundersøgelserne vedrørende forlængelse af den eksisterende bane ved Nuuk og anlæg af en ny bane på øerne syd for byen.

Der foregår i skrivende stund undersøgelser af de samfundsøkonomiske konsekvenser af en mulig lukning af lufthavnen i Narsarsuaq. Da resultaterne af analyserne endnu ikke foreligger, er det for tidligt at sige, hvorvidt en flytning af lufthavnen vil være forbundet med nedlæggelse af stillinger.

Det er Mittarfeqarfiits overordnede vurdering, at der skal bruges omtrent den samme arbejdsstyrke til driften af en atlantlufthavn i Nuuk som i Kangerlussuaq. Det samme er tilfældet for driften af en regionallufthavn i Qaqortoq versus i Narsarsuaq.

Ud over lufthavnsdriften varetager Mittarfeqarfiit i dag en række servicefunktioner i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som ikke er direkte relateret til lufthavnsdriften. Naalakkersuisut har ikke taget stilling til den fremtidige status for hverken Kangerlussuaq eller Narsarsuaq i tilfælde af anlægsinvesteringer i lufthavne i Nuuk og Qaqortoq. Der kan på den baggrund ikke gives et svar på den fremtidige status på de stillinger, som er knyttet til Mittarfeqarfiits varetagelse af disse funktioner.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen