



Agathe Fontain
Medlem af Inatsisartut
/Her

Brevdato: 02-06-2016
Sags nr.: 2016-7126
Dok. nr. 10763328

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 32 52 86
E-mail: isan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 110 om lufthavnen i Kangerlussuaq

Indledningsvis skal jeg takke dig for spørgsmålene omkring lufthavnen i Kangerlussuaq, som du har fremsendt i medfør af § 37 i forretningsordenen for Inatsisartut.

Da USA byggede baserne i Grønland, herunder lufthavnen i Kangerlussuaq i 1941, blev de opført og placeret udelukkende med militære strategiske formål for øje, hvilket har resulteret i at visse dele af vores lands infrastruktur i en vis udstrækning ikke afspejler og understøtter civile formål, befolkningens rejsebehov og turisternes destinationer. Lufthavnen i Kangerlussuaq blev bygget i en tid hvor det politiske verdenskort så meget anderledes ud end det gør i dag, og dette var også en realitet da man fik overdraget lufthavnen i 1992. De betingelser som overdragelsen funderede på, er således meget anderledes i dag, og møntet på nogle forhold som ikke længere gør sig gældende. Samtidig stiller vi fortsat højere krav til infrastrukturen generelt og til luftfartsinfrastrukturen specifikt. Vi ønsker en sammenhængende, pålidelig og tidssvarende infrastruktur.

Indledningsvis vil jeg videre knytte den overordnede kommentar til præmissen for dine spørgsmål, som i vid udstrækning baseres på en lukning af lufthavnen i Kangerlussuaq, at det hverken er min eller Naalakkersuisuts politik at lukke Kangerlussuaq. Tværtimod er det hensigten, at lufthavnen i Kangerlussuaq også i fremtiden kommer til at indgå i det samlede trafiknet – om end givetvis i en anden rolle, end den spiller i dag.

Jeg vil herunder besvare de fremførte og ofte meget tekniske spørgsmål på bedste vis.

1.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad bloktilskuddet fra den danske stat for at drive Kangerlussuaq er årligt?

Svar:

Bloktilskuddet fra Danmark til Grønland blev i datidens priser forhøjet med 59,1 mio. kr. i 1993, svarende til 75 % af de samlede skønnede udgifter til drift og anlæg. Dette skete i forbindelse med, at hjemmestyret (nu Selvstyret) overtog de amerikanske og danske lufthavnsanlæg i Søndre Strømfjord (Kangerlussuaq) og Kulusuk med henblik på deres fortsatte anvendelse til civil luftfart samt civil speditivirksomhed på forsvarsområdet ved Thule. Der var således tale om en samlet overførelse af opgaver og ikke kun overførelse af driften af Kangerlussuaq. Af overslagene dengang fremgår det dog, at driften af Søndre Strømfjord udgjorde godt 80 % af de samlede skønnede udgifter til drift og anlæg. Dette beløb er siden 1993 gået direkte til Landskassen. Herudover modtager Mittarfeqarfiit 6,4 mio. fra det Danske Forsvarsministerium for at opretholde flyveledelse med radar samt for udlejning af en række bygninger til det danske forsvar i Kangerlussuaq. Der henvises her til finanslovens hovedkonto 72.24.02. Beløbet anvendes til at refundere Mittarfeqarfiits udgifter som følge af denne serviceaftale.

2.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvilke krav der er forbundet med denne bloktilskudsftale?

Svar:

Ifølge aftalen af 13. marts 1991 art I, stk. 3 og art. VIII-XV har USA ret til fortsat at anvende lufthavnen i Kangerlussuaq og lufthavnen i Kulusuk i visse situationer. På baggrund af oplysninger fra Udenrigsministeriet, er det Naalakkersuisuts generelle opfattelse at aftalememorandummet af 13. marts 1991 indebærer, at ændringer af lufthavnen der væsentligt berører USA's ret til fortsat at anvende lufthavnen i visse situationer ikke kan gennemføres uden forudgående konsultationer med USA. Naalakkersuisut har ikke grundlag for en konkret vurdering af resultatet af sådanne forhandlinger, men i forbindelse med den forestående tilpasning af infrastrukturen i Grønland, er det nærliggende at genoverveje aftalens præmisser indenfor en overskuelig fremtid, samt eventuelt at indlede dialog med de berørte parter om det videre forløb. Man påtænker dog ikke at indlede konsultationer med USA i den nærmeste fremtid.

2-a.

Kan Grønlands Selvstyre f.eks. lukke Kangerlussuaq Lufthavn og beholde dette bloktilskud?

Svar:

Det er Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastrukturens opfattelse at Landskassen fortsat vil tilføres det samlede bloktilskud uafhængigt af en evt. lukning af Kangerlussuaq. Mittarfeqarfiit ikke vil modtage det kontraktuelle driftstilskud fra Det Danske Forsvarsministerium på 6,4 mio. kr. såfremt Kangerlussuaq lufthavn lukkes. Tilsvarende vil Mittarfeqarfiits udgifter jf. aftalen forsvinde. Dette er dog ikke aktuelt jf. indledningen.

2-b.

Kan Grønlands Selvstyre f.eks. forkorte landingsbanen i Kangerlussuaq og beholde dette bloktilskud?

Svar:

Det vurderes, at Grønlands selvstyre kan forkorte landingsbanen og samtidig beholde bloktilskuddet fra den danske stat. I serviceaftalen med Forsvarsministeriet på de 6,4 mio., er der ikke beskrevet et specifikt krav til banelængden, men det ligger implicit at lufthavnen skal give operationel værdi for forsvaret.

3.

Gælder denne adgang for USA stadig?

Svar:

Adgangen for USA gælder stadig.

Det antages i besvarelsen at den fremlagte begrundelse AD 2) refererer til spørgsmål 3.

4.

Er Naalakkersuisut bekendt med, hvorfor USA ønsker denne mulighed?

Svar:

Muligheden for at USA lejlighedsvist kan benytte Kangerlussuaq var en betingelse ved overdragelsen i 1992.

De praktiske årsager er beskrevet i artikel XV stk. 3 i aftalememorandummet af 13. marts 1991: *"I perioder med krig, NATO-beredskab og, under forudsætning af enighed mellem de to regeringer, i andre perioder med spænding, krise, i anden nødsituation eller i forbindelse med militære øvelser, skal De Forenede Staters militære styrker kunne gøre brug af disse anlæg, på den måde som er foreskrevet i nærværende Memorandum, når det er påkrævet under lejlighedsvisse togter, øvelser og operationer i nødsituationer."*

Mittarfeqarfiit oplyser at der ugentligt lander fly fra det amerikanske militær i forbindelse med tankning af brændstof, samt at man har et samarbejde med Air National Guard som udøver forskning sammen med National Science Foundation særligt i forbindelse med logistikken omkring iskerneboringer. I alle tilfælde har de henvendt sig som kunder på lige fod med alle andre kunder, uden henvisning til ovennævnte aftalememorandum.

5.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvilke kompetencer Mittarfeqarfiit har vedr. udarbejdelse af sådanne overslag?

Svar:

Det antages i besvarelsen at den fremlagte begrundelse AD 4) refererer til spørgsmål 5.

Mittarfeqarfiit har i forbindelse med udarbejdelse af overslaget trukket på anlægserfaringer for bl.a. de 7 regionale baner og andre store anlægsopgaver samt flere rapporter fra Grønlandske og Danske rådgivende ingeniørfirmaer, herunder en rapport fra Energi Midt. Specifikt er overslaget udarbejdet af Mittarfeqarfiit senior ingeniør, som gennem 20 år har arbejdet med anlæg og byggeri af lufthavne i Grønland. Denne har bl.a. tidligere stået for anlæggelse af lufthavne på permafrost i Grønland og har en anerkendt kompetence inden for dette område.

6.

Kan Naalakkersuisut fremlægge det baggrundsdata, som Mittarfeqarfiit anvendte, da de opgraderede overslaget fra 250 mio. kr. til 1529 mio. kr.?

Svar:

Der er ikke tale om at overslaget er opgraderet fra 250 mio til 1529 mio. kr. Opgraderingen, der refereres til i spørgsmålet, er ikke sammenligneligt med det oprindelige overslag, men derimod baseret på et scenarie hvor hele lufthavnen, inklusive bygninger, tankanlæg, el- og vandforsyning, forplads syd med tilhørende taxiways mv., bliver totalrenoveret. Ligeledes er der i overslaget taget forbehold for at vurderingerne er af forholdsvis grov karakter, samt baseret på antagelser omhandlede permafrostspejlets nuværende dybde samt en formodning om udviklingen af klimaforværringen, således at banen i en rimelig fremtid (30 år) stadigvæk kan benyttes – og i den forbindelse udbredelsen af frostfølsomme aflejringer under bane, forpladser og taxiways. Overslaget er således ikke et udtryk for en pludselig ændring af forhold og pris på banerenovationen i Kangerlussuaq Lufthavn, men tilsigtet at belyse flest mulige scenarier og områder for renovering, for dermed at kunne tage stilling på et oplyst grundlag.

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur er på nuværende tidspunkt i gang med at forberede og projektere supplerende undersøgelser af banes tilstand for komme denne del af projektets egentlige pris nærmere.

Vedhæftet forefindes overslaget med de forskellige scenarier udarbejdet af Mittarfeqarfiit.

7.

Kan Naalakkersuisut oplyse om man er bekendt med andre store landingsbanereneroveringer, hvor man har udskiftet underlaget ned til 7 meters dybde for 50-60% af landingsbanen som antaget af Mittarfeqarfiit?

Svar:

Der er flere forhold der gør sig gældende, som gør det kompliceret at sammenligne andre landingsbanereneroveringer med situationen i Kangerlussuaq Lufthavn. Det er bl.a. størrelsen af lufthavnen, den omstændighed at den er beliggende på permafrost og der ikke er væsentligt anden infrastruktur i området.

Seneste sammenlignelige projekt er renoveringen af Pituffik (Thule Air Base). Der er dog stadig en række omstændigheder som gør situationen i Kangerlussuaq unik, bl.a. permafrostspejlets formodede større dybde, hvilket gør en direkte sammenligning problematisk.

Som tidligere beskrevet og som angivet i det af Mittarfeqarfiit udarbejdede overslag, bygger dette bl.a. på en række antagelser om permafrostspejlets beliggenhed, den fremtidige udvikling af dette samt udbredelsen af de frostfølsomme aflejringer under de flybefærdede områder. Disse vil, som angivet, blive undersøgt nærmere, så der kan udarbejdes et mere præcist overslag.

8.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad det har kostet at få udarbejdet denne rapport?

Svar:

Der er ikke udarbejdet en rapport i forbindelse med overslaget. Der er anvendt ca. 60 ingeniørtimer på udarbejdelse af overslaget, hertil kommer den tid, som Mittarfeqarfiits personale i Kangerlussuaq har anvendt på at fremkomme med diverse oplysninger til brug ved udarbejdelse af overslager – skønsmæssigt 20 teknikertimer.

9.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad der menes med de facto lukning af Kangerlussuaq?

Svar:

Det antages i besvarelsen at den fremlagte begrundelse AD 7) refererer til spørgsmål 9.

Rapporten som Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel bestilte hos Rambøll i 2015 forholder sig ikke eksplicit til spørgsmålet om en eventuel nedlukning af Kangerlussuaq, men opererer med flere scenarier, som på nogle områder forudsætter en de facto lukning, hvilket betyder at den i yderste konsekvens ikke vil blive benyttet grundet lave passagertal. Den beskriver dog også tydeligt at den konkrete trafikstruktur og beflyvningsmønster ikke kan forudsiges, idet det bestemmes af flyoperatørerne, sandsynlige nye konkurrenceforhold og sammenhængen med trafikmønstrene i indenrigstrafikken. Når en de facto lukning behandles i rapporten, er der således kun tale om et analytisk scenarie, og dermed ikke en politisk beslutning.

10.

Kan Naalakkersuisut forklare, hvorfor Naalakkersuisut bruger penge på en rapport, der forudsætter lukning af Kangerlussuaq, når man samtidigt meddeler, at Naalakkersuisut ikke har planer om at lukke Kangerlussuaq?

Svar:

Rapporten havde til formål at kortlægge Grønlands turismestrategi og byggede på en forudsætning om en betydelig omstrukturering af Grønlands infrastruktur. Naalakkersuisut kan i den forbindelse oplyse at Kangerlussuaq fortsat udgør en del af Grønlands Infrastruktur – også efter etableringen af de nye lufthavne. Det er dog givet, at driftsgrundlaget for lufthavnen i Kangerlussuaq vil blive påvirket af de forestående baneforlængelser i Nuuk og Ilulissat, hvorfor driften til enhver tid bør afspejle det realiserede trafikmønster.

11.

Kan Naalakkersuisut oplyse, om Naalakkersuisut har planer om at besvare borgergruppens konkrete spørgsmål?

Svar:

Det antages i besvarelsen at den fremlagte begrundelse AD 10) refererer til spørgsmål 11 og 12. Naalakkersuisut lægger stor vægt på at besvare alle rejste spørgsmål.

12.

Kan Naalakkersuisut oplyse om de har planer om at afholde et borgermøde i Kangerlussuaq?

Svar:

Det antages i besvarelsen at den fremlagte begrundelse AD 10) refererer til spørgsmål 11 og 12. Jeg vil fortsat prioritere en åben debat og et højt informationsniveau for borgerne i Kangerlussuaq ligesom jeg forventer at Mittarfeqarfiit agerer med størst mulige åbenhed. Såfremt der på et givent tidspunkt foreligger nye oplysninger kan et borgermøde blive aktuelt, og jeg kunne forestille mig at det kunne være relevant at afholde et sådant i efteråret, hvor vi blandt andet forventer at have opnået større afklaring af de førromtalte undersøgelser af banens beskaffenhed.

Jeg håber at der hermed er skabt klarhed over sagerne, både i henhold til banereparation og bloktilskud, men også betingelserne for USA's rolle i Kangerlussuaq der, som skrevet, stammer fra en anden tid, hvormed man med rette kan betvivle om det fortsat har relevans i en moderne verden. Jeg vil gerne takke for muligheden for at skabe klarhed over disse ting igennem dine spørgsmål, og jeg håber at de er besvaret på tilfredsstillende vis.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Knud Kristiansen

Bilag:

1: 2015.08.28.ISAN.Kangerlussuaq.Investeringsbehov.Brev

2: 2015.08.28.Opgradering.C-overslag. Rev. 1-3



Mittarfeqarfiit

Grønlands Lufthavne | Greenland Airports

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
Imaneq 1A - 601
Postboks 909
3900 Nuuk

Nuuk, den 28. august 2015

HNS/-

(Fremsendt pr. mail til aost@nanoq.gl)

Att.: Andreas Østbirk

Vedr.: Kangerlussuaq. Investeringsbehov, revideret vurdering

Under henvisning til vort brev af 19. maj 2015, hvori vi på basis af meget "grove" vurderinger oplyste et investeringsbehov på 725 mio. kr. (eksklusive den store sydlige forplads) samt ligeledes oplyste en "groft" vurderet usikkerhedsmargin på -20/+50%, skal vi hermed meddele, at vi på basis af stedfundne gennemgange i sommerhalvåret i år af forholdene i Kangerlussuaq er kommet frem til følgende reviderede investeringsbehov jfr. det vedlagte regneark af 28.08.2015.

Landingsbane, Forplads Nord og Taxiway (areal: ca. 200.000 m2)	646 mio. kr.
Forplads Syd og 3 Taxiways (areal: ca. 290.000 m2)	883 -
Opgradering af MITs bygningsmasse (areal: ca. 18.700 m2)	281 -
El-forsyning	41 -
Vandforsyning	37 -
Varmeforsyning	58 -
Tankanlæg	19 -
<hr/> Investeringsbehov i alt	<hr/> 1.964 mio. kr.

Såfremt man skulle finde det hensigtsmæssigt ikke at renovere hele den sydlige forplads med tilhørende 3 Taxiways, men kun den del på ca. 130.000 m2 (incl. 2 Taxiways), der er beliggende foran hangarerne og frem forbi tårnet og hen til, hvor den store, brede del af den sydlige forplads begynder, kan det anførte investeringsbehov reduceres med ca. 512 mio. kr. til i alt 1.452 mio. kr. Dette vil så på sigt og under forudsætning af stigende benyttelse af lufthavnen betyde reduktion i de ellers mulige indtjeneringer på flyparkeringer.

Der er fortsat tale om ret grove vurderinger, der baserer sig på grove antagelser om især underbundens forhold, herunder ikke mindst af permafrostspejlets beliggenhed – udviklingen af dette i årene fremover er det nok vanskeligt at få en kvalificeret vurdering på.



Mittarfeqarfiit

Grønlands Lufthavne | Greenland Airports

Der er endvidere jfr. regnearket foretaget beregninger af 3 andre banestørrelse end den nuværende:

Landingsbane 2810 x 45 m (minimumsbreddekrav) – altså 15 m smallere end den nuværende

Opgraderingsomkostningerne for denne er jfr. det vedlagte regneark på ca. 502 mio. kr. – altså ca. 144 mio. kr. billigere end opgraderingen af den eksisterende bane i fuldt omfang.

Landingsbane 2400 x 45 m (Norsaq kan operere med fuld last under optimale bremseforhold)

Opgraderingsomkostningerne for denne er jfr. det vedlagte regneark på ca. 433 mio. kr. – altså ca. 213 mio. kr. billigere end opgraderingen af den eksisterende bane i fuldt omfang.

Landingsbane 1799 x 30 m (Norsaq kan **ikke** operere på denne)

Opgraderingsomkostningerne for denne er jfr. det vedlagte regneark på ca. 168 mio. kr. – altså ca. 478 mio. kr. billigere end opgraderingen af den eksisterende bane i fuldt omfang.

Investeringsbehovene er angivet i prisniveau 07.15. På alle de anførte investeringsbehov vurderes usikkerheden til at være -20/+30%.

Med hensyn til tidshorizonten for de anførte investeringer, skønnes at renovering af bane, forpladser og Taxiways bør være udført inden for de nærmeste 5 – 6 år. Bygningsrenoveringen, der i øvrigt lejlighedsvis pågår, bør intensiveres og afsluttes inden for de kommende 10 år. Renovering af forsyningsområderne bør ligeledes snarest påbegyndes og afsluttes i løbet af en 6 – 8 årig periode.

Inussianersumik Inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen | Best regards

Niels Grosen
Ingerlatsinermut pisortaaneq | Driftsdirektør | Chief Operation Officer



Mittarfeqarfiit

Grønlands Lufthavne | Greenland Airports

P.O. Box 1036 | 3900 Nuuk
Kalaallit Nunaat | Grønland | Greenland
Dir. +299 38 26 01 & Mob. +299 52 79 89
www.mit.gl

Bilag: Regneark, dateret 28.08.2015

Kangerlussuaq Lufthavn. Opgradering				28.08.2015
				HNS/-
C-overslag. Prisniveau 07.15				
BENÆVNELSE	Mængde	Enhed	Enhedspris	Pris i alt
Landingsbane (2810 x 60 m), Forplads Nord og Taxiway (samlet areal: ca. 200.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			32.207.000
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn. og betonkonstr.	Lump sum			100.000
Udskiftning under belægninger, 7 m under overflade; omfang 50%	700.000	m3	150	105.000.000
Skærbærelag, 50 cm; omfang 100%	200.000	m2	400	80.000.000
Ny asfaltbelægning, 25 cm; omfang 100%	200.000	m2	1.540	308.000.000
Grøfter, ubeklædte. Regulering	5.000	lbm	500	2.500.000
Grøfter, beklædte med betonelementer:				
- jordarbejde ifm hermed	400	lbm	200	80.000
- 2 x 3m brede elementer (1m3 beton/lbm)	400	lbm	15.000	6.000.000
Erosionsregulering af nedre del af grøftesystemet	250	h	1.200	300.000
Indflyvnings- og banelys, 100%	Lump sum			30.000.000
Forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere mm	6.000	lbm	800	4.800.000
Forundersøgelser	Lump sum			3.500.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			15.000.000
Sum				587.487.000
Uforudset	10%			58.748.700
Landingsbane (2810 x 60m), Forplads Nord og Taxiway, i alt				646.235.700
Forplads Syd og 3 Taxiways (samlet areal: ca. 290.000 m2 - heraf udgør Taxiway D og brede forplads 160.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			44.748.000
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn., betonkonstruktioner	Lump sum			500.000
Udskiftning under belægninger, dybde 7 m; omfang 60%	1.218.000	m3	150	182.700.000
Skærbærelag, 50 cm; omfang 100%	290.000	m2	400	116.000.000
Ny asfaltbelægning, 25 cm; omfang 100%	290.000	m2	1.540	446.600.000
Forundersøgelser	Lump sum			2.000.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			10.000.000
Sum				802.548.000
Uforudset	10%			80.254.800
Forplads Syd og tilhørende 3 Taxiways, i alt				882.802.800
Opgradering af MITs bygningsmasse	18.700	m2	15.000	280.500.000
El-forsyning				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			1.888.396
Overslag jfr. ENERGIMIDTs rapport af 2007 opdateret til 0715	Lump sum			13.338.000
HSP-ringforbindelse via Gl. Lejr til sydsiden	2.000	lbm	1.200	2.400.000
HSP-forbindelse Netstation 11 - Roklub	3.000	lbm	1.200	3.600.000
HSP-forbindelse Netstation 11 - Tacaen (Naviar og videre til Radar)	5.500	lbm	1.200	6.600.000
Fjernelse gamle HSP-installationer	Lump sum			500.000
Etablering/ombygning af beskyttelsesrelæer i netstationer	12	stk	25.000	300.000
Nyt nødgeneratoranlæg,	Lump sum			3.000.000

- heraf indeholdt i Energimidts rapport til vedligehold	Lump sum			-2.264.736
Ombygning til 6 kV, 50 Hz medfører udskiftning af diverse pumper, køleskabe, vaskemaskiner og andet udstyr, der er følsomme over for frekvensændringer, herunder lufthavnsudstyr. Ændring af el-Installationerne er med under "Opgradering af MITs bygningsmasse"	Lump sum			4.000.000
Forundersøgelser	Lump sum			500.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			3.000.000
Sum				36.861.660
Uforudset	10%			3.686.166
EL-forsyning, i alt				40.547.826
Vandforsyning				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			1.717.800
Overslag jfr. ENERGIMIDTs rapport af 2007 opdateret til 0715	Lump sum			27.530.000
UV-vandbehandlingsanlæg	Lump sum			1.000.000
Fjernelse af pumpestation P1 (hvor vandledning går igennem)	Lump sum			100.000
Forundersøgelser	Lump sum			500.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			3.000.000
Sum				33.847.800
Uforudset	10%			3.384.780
Vandforsyning, i alt				37.232.580
Varmeforsyning				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			2.632.098
Overslag jfr. ENERGIMIDTs rapport af 2007 opdateret til 0715	Lump sum			31.904.000
Varmeværk B-665, nyt bygges i eksisterende renoveret bygning	Lump sum			7.000.000
- heraf indeholdt i Energimidts rapport til vedligehold	Lump sum			-6.205.700
Udskiftning af undercentraler	7	stk	600.000	4.200.000
- heraf indeholdt i Energimidts rapport til vedligehold	Lump sum			-2.230.000
Udbygning af fjernvarme fra B-665 (Uummimaq + Kommunekontor)	650	lbm	6.500	4.225.000
Renovering af diverse kedelcentraler	13	stk	75.000	975.000
Terminalbygning; absorptionskøleanlæg	Lump sum			4.000.000
Forundersøgelser	Lump sum			1.000.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			5.000.000
Sum				52.500.398
Uforudset	ca. 10%			5.250.040
Varmeforsyning, i alt				57.750.438
Tankanlæg				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			718.200
Renovering af indpumpningsarrangement	Lump sum			2.500.000
Renovering af indpumpningsledninger til tankene	13.000	lbm	175	2.275.000
Renovering af tanke, som MIT har i brug	3	stk	1.440.000	4.320.000
Tankfunderingen ustabil (kan medføre uvarslet tankbrud)	3	stk	300.000	900.000
Opfyldelse af krav om indhegning af tank bassin	3	stk	100.000	300.000
Fjernelse af tanke, der ikke er i brug	17	stk	75.000	1.275.000
Fjernelse af nedgravede tanke op mod Kellyville, som ikke er i brug	4	stk	100.000	400.000
Inspektion og kontrol af anlæggene (Masanti A/S tilbud, opdateret)	Lump sum			1.100.000

Forundersøgelser	Lump sum			750.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			3.000.000
Sum				17.538.200
Uforudset	10%			1.753.820
Tankanlæg, i alt				19.292.020
TOTALT				1.964.361.364
Landingsbane, Forplads Nord og Taxiway (areal: ca. 200.000 m2)	646 mio. kr.			
Forplads Syd og 3 Taxiways (areal: ca. 290.000 m2)	883 -			
Opgradering af MITs bygningsmasse (areal: ca. 18.700 m2)	281 -			
El-forsyning	41 -			
Vandforsyning	37 -			
Varmeforsyning	58 -			
Tankanlæg	19 -			
Investeringsbehov i alt	1.964 mio. kr.			
Forplads Syd. Kun del foran hangarer og hen til den brede del samt taxiway C og D renoveres (130.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			18.438.000
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn., betonkonstruktioner	Lump sum			500.000
Udskiftning under belægninger, dybde 7 m; omfang 40%	364.000	m3	150	54.600.000
Skærbærelag, 50 cm; omfang 100%	130.000	m2	400	52.000.000
Ny asfaltbelægning, 25 cm; omfang 100%	130.000	m2	1.540	200.200.000
Forundersøgelser	Lump sum			1.000.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			10.000.000
Sum				336.738.000
Uforudset	10%			33.673.800
Forplads Syd og tilhørende 2 Taxiways, i alt				370.411.800
Besparelse ved kun at renovere en del af forplads syd				512.391.000
Dvs. totalen bliver reduceret til				1.451.970.364
I det efterfølgende er der beregnet udgifter for:				
- Landingsbane 2810 x 45 m (minimumsbreddekrav) - altså 15 m smallere				
- Landingsbane 2400 x 45 m (Norsaq kan kun operere med fuld last under optimale bremseforhold)				
- Landingsbane 1799 x 30 m (Norsaq kan ikke operere på denne)				
Landingsbane (2810 x 45 m), Forplads Nord og Taxiway (samlet areal: ca. 150.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			24.812.000
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn. og betonkonstr.	Lump sum			100.000
Udskiftning under belægninger, 7 m under overflade; omfang 50%	525.000	m3	150	78.750.000
Skærbærelag, 50 cm; omfang 100%	150.000	m2	400	60.000.000
Ny asfaltbelægning, 25 cm; omfang 100%	150.000	m2	1.540	231.000.000

Grøfter, ubeklædte. Regulering	5.000	lbm	500	2.500.000
Grøfter, beklædte med betonelementer:				
- jordarbejde ifm hermed	400	lbm	200	80.000
- 2 x 3m brede elementer (1m3 beton/lbm)	400	lbm	15.000	6.000.000
Erosionsregulering af nedre del af grøftesystemet	250	h	1.200	300.000
Indflyvnings- og banelys, 100%	Lump sum			30.000.000
Forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere mm	6.000	lbm	800	4.800.000
Forundersøgelser	Lump sum			3.000.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			15.000.000
Sum				456.342.000
Uforudset	10%			45.634.200
Landingsbane (2810 x 45m), Forplads Nord og Taxiway, i alt				501.976.200
Landingsbane (2400 x 45 m), Forplads Nord og Taxiway (samlet areal: ca. 130.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			21.389.000
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn. og betonkonstr.	Lump sum			100.000
Udskiftning under belægninger, 7 m under overflade; omfang 40%	364.000	m3	150	54.600.000
Skærvebærelag, 50 cm; omfang 100%	130.000	m2	400	52.000.000
Ny asfaltbelægning, 25 cm; omfang 100%	130.000	m2	1.630	211.900.000
Grøfter, ubeklædte. Regulering	5.000	lbm	500	2.500.000
Grøfter, beklædte med betonelementer:				
- jordarbejde ifm hermed	400	lbm	200	80.000
- 2 x 3m brede elementer (1m3 beton/lbm)	400	lbm	15.000	6.000.000
Erosionsregulering af nedre del af grøftesystemet	250	h	1.200	300.000
Indflyvnings- og banelys, 100%	Lump sum			25.000.000
Forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere mm	5.000	lbm	800	4.000.000
Forundersøgelser	Lump sum			2.500.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			13.000.000
Sum				393.369.000
Uforudset	10%			39.336.900
Landingsbane (2400 x 45m), Forplads Nord og Taxiway, i alt				432.705.900
Landingsbane (1799 x 30 m), Forplads Nord og Taxiway - begge reducerede (samlet areal: ca. 70.000 m2)				
Anstilling; 6% af håndværkerudgifterne	Lump sum			8.043.200
Fjernelse af eksist. underjordiske fuelledn. og betonkonstr.	Lump sum			100.000
Udskiftning under belægninger, 7 m under overflade; omfang 35%	171.500	m3	180	30.870.000
Skærvebærelag, 30 cm; omfang 100%	70.000	m2	290	20.300.000
Ny asfaltbelægning, 10 cm; omfang 100%	70.000	m2	730	51.100.000
Grøfter, ubeklædte. Regulering (alle eksist. grøfter skal eftergås)	5.000	lbm	500	2.500.000
Grøfter, beklædte med betonelementer:				
- jordarbejde ifm hermed	400	lbm	200	80.000
- 2 x 3m brede elementer (1m3 beton/lbm)	400	lbm	15.000	6.000.000
Erosionsregulering af nedre del af grøftesystemet	250	h	1.200	300.000
Indflyvnings- og banelys, 100%	Lump sum			20.000.000
Forsyning til vindposer, PAPI, skyhøjdemålere mm	3.500	lbm	800	2.800.000
Forundersøgelser	Lump sum			2.000
Projektering, udbud, kontrahering, byggeledelse og tilsyn	Lump sum			11.000.000

Sum				153.095.200
Uforudset	10%			15.309.520
Landingsbane (1799 x 30m), Forplads Nord og Taxiway, i alt				168.404.720