



Medlem af Inatsisartut, Anders Olsen, Siumut
/her

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2021-087 om lufthavne

19-07-2021
Sags nr.: 2021 - 12853
Id. nr. 65878781

Kære Anders Olsen

Du har i henhold til § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om Kalaallit Airports A/S (KAIR). Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmål 1) Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat er blevet 900 mio. kr. dyrere, end man havde regnet med, og når man dertil medregner, at den kommende lufthavn i Qaqortoq også bliver dyrere end beregnet, hvad mener Naalakkersuisut da om det?

Svar: Det er en udfordring, som vi i Naalakkersuisut og Inatsisartut må håndtere. De 900 millioner kroner der vedrører projekterne i Nuuk og Ilulissat vil blive lånefinansieret af Kalaallit Airports International A/S, men som beskrevet i "Redegørelse vedrørende lufthavns pakken og det yderligere kapitalbehov i Kalaallit Airports International A/S" vil der på sigt komme afledte negative konsekvenser for landskassen. Udgiften til lufthavnen i Qaqortoq skal landskassefinansieres og er dermed en fælles udfordring. Naalakkersuisut forventer, at der er bred politisk enighed om, at der skal findes en løsning til landets bedste.

Spørgsmål 2) Hvilken en af de planlagte lufthavne vil Naalakkersuisut anbefale Inatsisartut skal stoppe midlertidigt, eller vil man enten gøre banerne kortere eller fortsætter man med alle planlagte lufthavne?

Svar: Naalakkersuisut har i første omgang iværksat nye analyser vedrørende lufthavns pakken for, i samarbejde med Inatsisartut, at kunne træffe beslutning på et oplyst grundlag. Inatsisartut vil blive oplyst om analyserne, når de foreligger. Se også "Redegørelse vedrørende lufthavns pakken og det yderligere kapitalbehov i Kalaallit Airports International A/S". Der er ikke planer om at stoppe de igangværende anlæggelser af lufthavne.

Spørgsmål 3) Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat er blevet 900 mio. kr. dyrere end forventet, i hvor lang tid har KAIR og Naalakkersuisut vidst at det blev 900 mio. Kr. dyrere?

Svar: Oplysningen var offentlig kendt, før det nuværende Naalakkersuisut trådte til. Der henvises i øvrigt til "Redegørelse vedrørende lufthavns pakken og det yderligere kapitalbehov i Kalaallit Airports International A/S".

Spørgsmål 4) Kunne Naalakkersuisut ikke have forudset de fordyrende grunde under projekteringsfasen?

Svar: Fordyrelsen af anlægsarbejderne og skærpede myndighedskrav kunne ikke forudses, men der er lavet følsomhedsanalyser, der tager højde for lavere og højere pris. Det har længe været kendt, at der ville skulle afsættes midler til igangsættelse af driften i anlægsfasen. Det sidstnævnte beløb udgør 142,5 million af de 900 millioner, sådan som det fremgår af " Redegørelse vedrørende lufthavnspakken og det yderligere kapitalbehov i Kalaallit Airports International A/S".

a) Såfremt det ikke er tilfældet, hvad er så årsagen hertil?

Svar: Der er altid usikkerheder ved anlægsprojekter og efterhånden som kravene til flysikkerheden generelt bliver højere i hele verden er vi selvsagt nødt til også at følge med, også selvom det aktuelt kan have betydning af fordyrelse i projekterne.

Spørgsmål 5) Med så store afvigelser i beregningerne, kan det så få juridiske konsekvenser, hvis der er tale om forkert rådgivning eller forkert beregning?

Svar: Naalakkersuisut har ikke grund til at tro, at der var tale om forkert rådgivning eller forkerte beregninger. Der er blandt andet tale om konsekvenser af ændrede myndighedskrav, ændret lovgivning og ændrede forudsætninger. Rådgiverne er oprindeligt alene blevet bedt om at vurdere anlægsomkostninger, mens en del af fordyrelsen er driftsomkostninger i anlægsperioden, som derfor ikke har været med i anlægsbudgettet.

Det er dermed ikke umiddelbart relevant at tale om juridiske konsekvenser, men det vil KAIR International A/S i givet fald skulle håndtere som kontraktpart.

a) Og i så fald for hvem?

Svar: Se svaret på spørgsmål 5.

Spørgsmål 6) Er det rigtigt, at lufthavnen i Kangerlussuaq ud af sit driftsmæssige overskud tidligere har været med til at betale underskuddet for de andre lufthavne?

Svar: Ja, det har været og er stadig tilfældet, at især transitpassagerer, som rejser igennem Kangerlussuaq, gennem betaling af lufthavnsafgifter krydssubsidierer andre dele af trafiksystemet.

a) Hvad har det kostet pr. år?

Svar: Mittarfeqarfiit er en nettostyret virksomhed. Virksomheden har igennem en længere årrække svaret et negativt driftsbidrag til landskassen. Det betyder at Mittarfeqarfiit i en årrække har indbetalt et beløb til Landskassen. Mellem Mittarfeqarfiits overskuds- og underskudsgivende aktiviteter er der historisk sket en krydssubsidiering, som er forskellig fra det ene regnskabsår til det andet. Dette er blandt andet afhængig af selskabets indtægter på de koncessionerede områder det enkelte år, ligesom indtægtsgrundlaget fra ikke koncessionerede aktiviteter, som for eksempel drift af

hoteller, cafeer, kiosker, brandvæsen for resten af bostederne, havnedrift med videre, indgår i opgørelsen.

Det vil således kræve et større udredningsarbejde at fastlægge det konkrete beløb. I forbindelse med de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger ved anlæggelsen af lufthavnene, blev der udarbejdet et beregningsgrundlag for, hvordan krydssubsidieringen kan foregå. Disse findes i rapporten "Mittarfeqarfiit - Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsstruktur" som kan findes på <https://naalakkersuisut.gl/da/Naalakkersuisut/Departementer/IANN/Lufthavns pakken>.

b) I hvor mange år har dette foregået?

Svar: Naalakkersuisut har ikke foretaget en historisk udredning, men formoder, at det er foregået alle årene, siden Grønlands Hjemmestyre overtog Kangerlussuaq Lufthavn i 1992.

c) Hvordan vil man fremover dække lufthavnenes underskud ude på kysten?

Svar: Udgangspunktet for økonomien i lufthavnene er, at de er brugerfinansierede gennem indtægter fra blandt andet start- og passagerindtægter. Dertil forventer Naalakkersuisut, som det også nævnes i "Redegørelse vedrørende lufthavns pakken og det yderligere kapitalbehov i Kalaallit Airports International A/S", at der vil skulle indgås servicekontrakter med Mittarfeqarfiit om driften af underskudsgivende lufthavne.

d) Skal de kommende lufthavne i Nuuk og Ilulissat bære de andre lufthavnes underskud?

Svar: Se svaret på spørgsmål 6c.

Spørgsmål 7) Ud fra de eksisterende planer skal alle lufthavne fortsætte, vil vort lands økonomi kunne bære denne byrde?

Svar: Naalakkersuisut har indledt en række supplerende analyser af økonomien i lufthavns pakken specifikt og i den samlede lufthavnsstruktur generelt.

De første delanalyser forventes at foreligge i august 2021, mens en egentlig opdatering af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger forventes at foreligge senere.

De samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger fra 2018 pegede på, at lufthavns pakken er en samfunds- og budgetøkonomisk god ide.

De samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger er gennemgået i bemærkningerne til loven, som daværende Inatsisartut vedtog. Der henvises til Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Den oprindelige analyse viste forskel på rentabiliteten af de enkelte projekter for de tre lufthavne, og dette er også forventet med de nyeste oplysninger. Skulle de nye beregninger vise et andet billede vil Inatsisartut blive inddraget.

Spørgsmål 8) Hvilke flytyper er der tale om, der skal i anvendelse i forbindelse med den kommende lufthavn i Qaqortoq på 1.500 meter?

Svar: Flyselskaberne bestemmer hvilke flytyper der skal tages i anvendelse på en lufthavn.

Rambøll har oplyst, at etableringen af en 1.500 meter bane gør det operationelt muligt, at flytyper som ATR 72 eller Dash 8 Q-400 vil kunne flyve til og fra Island med fuld last svarende til ca. 75 passagerer. Derudover vil jetfly fra Island med op til ca. 150 passagerer potentielt også kunne flyve til lufthavnen.

Dertil vil fly, der pt. bruges i indenrigstrafikken naturligvis også kunne benyttes (Dash 8 Q-200).

Det skal understreges, at selvom Rambøll har vurderet hvilke flytyper der kan benytte en given bane, er det ikke ensbetydende med at disse flytyper vil komme i brug på banen. Dette afhænger alene af flyselskaberne og den flåde de har til rådighed.

a) Vil de flytyper, man har tænkt sig skal benyttes, kunne benyttes på en kortere bane?

Svar: Rambøll har oplyst, at

- Med en banelængde på 1.199 meter er det operationelt muligt for flytyper som ATR-72 og Dash 8 Q-400 at kunne flyve til og fra lufthavnen fra Island med ca. 55-70 passagerer. Det vil ikke være muligt med beflyvning af jetly med op til 150 passagerer.
- Med en banelængde på 1.000 meter kan det være operationelt muligt for flytyper som ATR 42 eller Dash 8 Q-200 at kunne flyve til Island med ca. 30-37 passagerer.
- Med en banelængde på 799 meter vil der være få af flytyper, der produceres i dag, der vil kunne lande på banen. Derudover vil flytyper som ATR 42 eller Dash 8 Q-200 ikke kunne flyve direkte til Island med et økonomisk rentabelt antal passagerer.

Spørgsmål 9) Er der udefrakommende flyselskaber, der er blevet lovet at skulle beflyve Qaqortoq Lufthavn som følge af, at den skal være 1.500 meter lang?

Svar: Nej, der er ikke afgivet løfter til udefrakommende flyselskaber.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Naaja H. Nathanielsen