



Medlem af Inatsisartut, Siverth K. Heilmann, Atassut

## Besvarelse af § 37-spørgsmål 2018-178 om Kangerlussuaq

28-08-2018  
Sags nr.:2018-15482  
Dok. nr. 32314800

Kære Siverth K. Heilmann

Tak for de fremsendte spørgsmål, som du har sendt i medfør af § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf.: (+299) 34 50 00  
E-mail: box909@nanoq.gl  
Fax: (+299) 34 63 56  
www.naalakkersuisut.gl

Dernæst skal jeg beklage, Atassuts oplevelse af, at stillede spørgsmål ikke er blevet besvaret fyldestgørende. Jeg tillader mig at antage, at de spørgsmål, du henviser til, er de spørgsmål, der blev stillet under Atassuts ordførerindlæg under 1. behandlingen af punkt XM2018/21. I forlængelse af besvarelsen af dette § 37-spørgsmål, vil jeg gengive de rejste spørgsmål og beklage, at disse ikke tidligere er besvaret særskilt.

### Spørgsmål 1: Kan Naalakkersuisut oplyse, hvorfor tallene varierer så meget?

*Svar:* Det er korrekt, at der over tid er sagt meget om reinvesteringsbehovet i Kangerlussuaq. Estimerne i de omtalte analyser varierer, fordi analyserne er baseret på forskellige forudsætninger. Derudover varierer estimerne i analyserne fordi der løbende er tilgået nye og opdaterede oplysninger om reinvesteringsbehovene i Kangerlussuaq. Således baseres de nyere beregninger typisk på de tidligere, suppleret med ny og opdateret viden om omkostninger og tekniske løsningsmodeller og -muligheder.

### Spørgsmål 2: Kan Naalakkersuisut oplyse, hvorfor udgifter til boliger, forsyning, hotel m.m. medtages som udgifter for Kangerlussuaq lufthavn?

*Svar:* I den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering opstilles en række alternativer for tilrettelæggelsen af landets infrastruktur. Basisscenariet er situationen som den er i dag. I basisscenariet beregnes de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at fastholde den nuværende struktur. I alternativscenarierne opstilles de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at omlægge lufthavnsstrukturen.

Udgifter til at opretholde hotellet i Kangerlussuaq er medregnet i basisscenariet, da det indgår i den nuværende trafikstruktur, og da der med en opretholdelse heraf fortsat vil være indkvarteringsbehov, der overstiger kapaciteten i det private marked i Kangerlussuaq. Det kan imidlertid ikke afvises, at hotellet i et sådant scenarie vil kunne afhændes til privat drift. I alternativscenarierne er der ikke indregnet udgifter til hotel i Kangerlussuaq, idet det forudsættes at atlanttrafikken overføres til Nuuk og Ilulissat, hvor overnatningskapaciteten i privat regi forventes at modsvare efterspørgslen.

Forsyningsanlæggene i Kangerlussuaq kræver store reinvesteringer fra det offentlige, såfremt den nuværende drift skal opretholdes. Dette er også tilfældet i en tilpasset skala i de to alternative scenarier. Disse reinvesteringsbehov er derfor indregnet i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering.

I den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er der medregnet udgifter til reinvesteringer i personaleboliger, da disse udgifter også vil skulle dækkes af det offentlige. Udgifterne hertil er i analysen de samme i basisscenariet som i de alternative scenarier. Således belaster udgifterne hertil alle tre scenarier lige meget.

Dertil belastes de alternative scenarier endvidere af estimerede udgifter til flytteomkostninger, hvilket ikke er tilfældet for basisscenariet.

**Spørgsmål 3: Medtages udgifter til personaleboliger, reovering af eksisterende infrastruktur i disse byer, anlæggelse af nye hoteller, herunder nødhoteller for strandede borgere og turister til andre byer for de nye lufthavnsprojekter i de samfundsøkonomiske analyser?**

*Svar:* Der er ikke indregnet udgifter til ovennævnte ting i forbindelse med lufthavnsprojekterne i Qaqortoq, Nuuk og Ilulissat, da investeringer i disse ting forventes at ske ved private investeringer. Se endvidere besvarelsen af spørgsmål 2.

**Spørgsmål 4: Hvis det ikke er tilfældet, kan Naalakkersuisut oplyse, hvorfor der er en forskel i de samfundsøkonomiske analyser?**

*Svar:* Forskellen består i sammensætningen af de respektive alternative scenarier. Således er der for hvert scenarie taget stilling til, hvilke offentlige anlægs- og reinvesteringsudgifter, der vil følge af det enkelte scenarie. Eksempelvis er det kun relevant at indarbejde udgifter til nødindkvartering i Kangerlussuaq, da der for så vidt angår Nuuk og Ilulissat forudsættes tilstrækkelig kapacitet i det private marked til at dække nødindkvarteringsbehovet.

**Atassuts ordførerindlæg, spørgsmål 1: Er det hensigten, i de nuværende lufthavne, at man i fremtiden vil indføre nye flytyper, der kan kun have 19 passagerer med, i stedet for de nuværende Dash 8 fly?**

*Svar:* Naalakkersuisut kan ikke udtale sig om operatørernes fremtidige dispositioner om materiel. Det er således alene luffartsselskaberne, der kan og skal træffe beslutning om hvilket materiel, der anvendes.

Imidlertid er det Naalakkersuisuts forståelse, at operatørerne disponerer materiel på en sådan måde, at der tilstræbes en hensigtsmæssig balance mellem omkostninger for flyselskabet (og dermed for passageren) og den frekvens, en given destination betjenes med.

På ruter med få passagerer vil det derfor formodentligt være hensigtsmæssigt at vurdere, om man ved indsættelse af mindre fly vil kunne opretholde en højere belyvningsfrekvens på destinationen og / eller opnå en bedre transportøkonomi for operatør og dermed for passageren.

Transportøkonomien påvirkes blandt andet af følgende forhold,

- større fly har generelt lavere omkostninger pr. sædekilometer (forudsat at kabinefaktoren er tilstrækkelig høj)
- kabinefaktoren – altså hvor mange af de tilgængelige pladser, der reelt bliver anvendt.

**Atassuts ordførerindlæg, spørgsmål 2: Anser Naalakkersuisut at dette er hensigtsmæssigt, når vi arbejder for forbedring af trafikmuligheder for borgerne og turisterne samt serviceområdet i vort land?**

*Svar:* Naalakkersuisut kan og skal ikke afgøre, hvordan operatørerne disponerer materiel på de respektive ruter.

Naalakkersuisut er imidlertid af den opfattelse, at det generelt må anses for hensigtsmæssigt, at ruterne betjenes med passende materiel, så billetpriserne kan holdes så lave som muligt, og så beflyvningsfrekvensen kan holdes så høj som muligt.

**Atassuts ordførerindlæg, spørgsmål 3: Anser Naalakkersuisut at dette er hensigtsmæssigt, at man i Inatsisartut beslutter at man kan starte forhandlinger, når man endnu ikke kender hvilke konsekvenser dette vil medføre til kommunerne?**

*Svar:* Spørgsmålet forstås således, at der spørges til, hvorvidt der med lovforslaget indledes en proces på et for tidligt tidspunkt, hvor ikke alle konsekvenser af den givne beslutning kendes.

Det har været af afgørende betydning for Naalakkersuisut, at der med lovforslaget fremlægges et gennearbejdet og gennemberegnet analysegrundlag, der kan bidrage til den politiske behandling af lovforslaget, som aktuelt pågår i Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg.

Med de gennemførte samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger konkluderes det, at en omlægning af luftfartsstrukturen samfundsøkonomisk såvel som budgetøkonomisk for Landskassen vil være positivt, og samlet set markant mere positivt end det vil være, at fastholde den nuværende trafikstruktur.

Jeg håber, at ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

  
Simon Simonsen