



Medlem af Inatsisartut, Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit
-/Her

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 55 2015

Kære Aqqaluaq B. Egede

Mange tak for dine spørgsmål vedr. lufthavnsanlæggelser.

Der findes ingen lette og entydige svar på, hvordan luffartsinfrastrukturen sammensættes, men koalitionsens intention er, at infrastrukturen skal ses i en sammenhæng, hvor hele landet bindes bedre sammen. Det er i den forbindelse vigtigt at se på transportløsninger som helhed, således at vi også indtænker mulighederne ved at kombinere skibsfart, luftfart og vejtransport.

Naalakkersuisut arbejder for, at der på Inatsisartuts efterårssamling 2015 kan fremlægges en konkret plan for lufthavnene. For at opnå dette, har Naalakkersuisut igangsat det indledende arbejde så der udarbejdes de nødvendige analyser der gør, at Inatsisartut kan træffe beslutninger på et oplyst grundlag.

Naalakkersuisut ønsker samtidig, at Inatsisartut bliver en del af processen, hvorfor Naalakkersuisut forventer, at der i løbet af foråret 2015 vil blive afholdt et seminar for Inatsisartuts anlægsudvalg således, at udvalget inddrages tidligt i processen omkring planlægningen af investeringerne på lufthavnsområdet.

Naalakkersuisuts målsætning er, at der investeres i udbygningen af luffartsinfrastrukturen i hele landet, jf. følgende skema:

Lufthavn	Primær målsætning
Ittoqqortoormiit	Opnå store driftsmæssige besparelser.
Tasiilaq	Bedre udnyttelse af turismepotentialet fra Island.
Qaqortoq	Imødekommer borgeres befordringsbehov.
Nuuk	Effektivisering af trafikmønster.
Ilulissat	Udnytte meget stort turismepotentiale i Diskoregionen.

I forhold til dine meget konkrete spørgsmål er det således Naalakkersuisuts generelle opfattelse, at det relevante analysearbejde for de enkelte projekter bliver udarbejdet, hvorefter resultaterne af dette arbejde vil blive lagt åbent frem så det kan indgå i beslutningsprocessen omkring lufthavnsanlægsprojekterne.

Med denne indledning vil jeg herefter besvare dine spørgsmål, som lyder:

16. marts 2015
Sagsnr. 2015-112239
Dok. Nr. 1900033

Postboks 1160
Tlf: 34 50 00
Fax: 32 55 05
3900 Nuuk
Email: isan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

1. Vil Naalakkersuisut fremsætte dokumentation for, at etablering af lufthavne ikke vil have indvirkning på samfundsøkonomien? Hvilke konsekvenser forudses, dersom dette ikke er tilfældet?

Større anlægsprojekter vil naturligvis altid have en indflydelse på samfundsøkonomien, idet det vil skabe aktivitet i samfundet og deraf skaber beskæftigelse, omsætning samt deraf afledte effekter. Påvirkningen af de offentlige finanser afhænger af projekternes omfang, pris samt hvilken finansieringsmodel der vælges.

2. Har Naalakkersuisut overdraget opgaver i forbindelse med etablering af en lufthavn i Qaqortoq til Rambøll, Niras eller andre tekniske rådgivere med det formål at få udarbejdet en rapport?

Naalakkersuisut har ikke på nuværende tidspunkt overdraget opgaver i forbindelse med etablering af en lufthavn i Qaqortoq til entreprenører eller konsulentvirksomheder. Der er i forbindelse med det forberedende arbejde til Qaqortoq lufthavn udarbejdet en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse samt en pengestrømsanalyse af Rambøll. Der er derudover udarbejdet et bygherreoplæg af Inuplan og en Vurdering af Samfundsmæssig Bæredygtighed af Grontmij.

3. Er der foretaget beregninger vedrørende lønsomheden i projektet til den tid, hvor lufthavnsbyggeriet måtte påbegyndes og lufthavnen komme i funktion?

Ja.

4. Hvilke former for rapporter er udarbejdet i forhold til passagerudgifter til billetter mv., udgifter i forbindelse med myndighedernes servicekontrakter, antallet af arbejdspladser og ikke mindst i forhold til borgernes betalingsevne set under ét?

I forbindelse med det forberedende arbejde til anlæggelse af en lufthavn ved Qaqortoq har Naalakkersuisut fået udarbejdet en Vurdering af Samfundsmæssig Bæredygtighed, en Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse samt en Pengestrømsanalyse.

5. Agter Naalakkersuisut at overdrage rapporter eller resultater af undersøgelser, der måtte være foretaget af Rambøll, Niras eller andre til Inatsisartut? Dersom dette ikke er tilfældet ønskes en forklaring på årsagen hertil.

Vurdering af Samfundsmæssig Bæredygtighed for Qaqortoq lufthavn er allerede blevet offentliggjort, og de resterende analyser vil blive offentliggjort efter oversættelse.

6. Hvorledes har man foretaget analyser i forhold til vejr- og vindforhold i forbindelse med planerne om en lufthavn i Qaqortoq?

Der er udarbejdet beregninger af turbulensforholdene vedr. indflyvningsforholdene ved Qaqortoq lufthavn. Beregningerne er udarbejdet af Force Technology, som er førende inden for dette felt. Derudover har ASIAQ opsat en vejrstation på den foreslåede lufthavnsplacering.

7. Har Trafikstyrelsen været indlemmet i arbejdet omkring en lufthavn i Qaqortoq?

Selvstyret har en løbende dialog med Trafikstyrelsen og der har foreløbigt myndighedsmæssigt ikke været krav, som ikke kan kompenseres for på rimelig vis.

8. Er Naalakkersuisut i stand til at fremsætte dokumentation for udsagn om, at etableringen af en lufthavn i Qaqortoq vil kunne betale sig for hele det grønlandske samfund?

Naalakkersuisut mener som nævnt i indledningen, at transportinfrastrukturen skal ses i en national sammenhæng og ikke som et isoleret anlægsprojekt. For anlæggelse af en lufthavn ved Qaqortoq er det således væsentligt at se på befordringsbehovet, ikke bare i Qaqortoq, men også i en national sammenhæng. Yderligere er det i denne sammenhæng også vigtigt at se på hvordan en lufthavn ved Qaqortoq vil kunne sammentænkes med andre transportformer for at opnå den bedst mulige transport for alle i samfundet.

9. Hvilket grundlag har Naalakkersuisut som den ansvarlige myndighed for at hævde, at etableringen af en lufthavn i Qaqortoq ifølge koalitionen udsagn vil være en økonomisk fordel for hele landet og befolkningen?

Naalakkersuisut er i gang med at undersøge forholdene omkring anlæggelse af en lufthavn ved Qaqortoq og Naalakkersuisut betragter det, som nævnt tidligere, som en del af en større sammenhæng hvor der skal tages hensyn til både det lokale, regionale og nationale transportmønstre. Naalakkersuisuts ambitiøse anlægsplan på luftfartsområdet skal således ikke ses som fem isolerede projekter, men som en samlet plan der vil forbedre både transportforholdene og omkostningerne ved at opretholde befordringen i landet. Naalakkersuisut ser frem til en god og saglig debat omkring dette, når Naalakkersuisut fremlægger sin plan for lufthavnene på Inatsisartut efterårssamling.

10. Har Naalakkersuisut mulighed for at fremsætte dokumentation indeholdende relevant talmateriale med det formål at påvise, at en sådan løsning i forbindelse med en udbygning af lufthavnen i Ilulissat, en lukning af lufthavnen i Kangerlussuaq, etablering af en Atlantlufthavn i Nuuk samt en lukning af lufthavnen i Narsarsuaq og endelig etablering af en lufthavn i Qaqortoq vil være en økonomisk fordel?

Naalakkersuisut har ingen planer om at lukke lufthavnen i Kangerlussuaq, men vil ikke lade opretholdelsen af lufthavnen i Kangerlussuaq afholde landet fra at udvikle transportinfrastrukturen andre steder. Mht. dokumentation der viser fordelene ved at udvide lufthavnene i hhv. Ilulissat og Nuuk vil jeg henlede din opmærksomhed på Transportkommissionens Betænkning, som vurderede, at udvidelse af disse to lufthavne ville være samfundsøkonomisk rentabelt.

Naalakkersuisut har som nævnt fremsat en køreplan for lufthavnsanlægsprojekter hvori det indgår, at Selvstyret i løbet af 2015 udarbejder den nødvendige dokumentation for at Inatsisartut på efterårssamlingen 2015 kan træffe beslutninger om lufthavne på et oplyst grundlag.

11. Er Naalakkersuisut i stand til at opstille en liste over hvilke fem lufthavne i Grønland, der fungerer med størst rentabilitet?

Ja.

Med venlig hilsen

Knud Kristiansen