



Medlem af Inatsisartut Aqqaluaq B. Egede
Inuit Ataatigiit
/Her

Svar på § 37-spørgsmål nr. 253

Brev dato: 12-10-2018
Sagsnr. 2018 - 18196

Du har den 21. september 2018 stillet Naalakkersuisut spørgsmål vedr. luft-havnsinvesteringer.

Postboks 1614
3900 Nuuk

Tlf. (+299) 34 50 00

Fax (+299) 34 54 10

E-mail: nap@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmålene er delvist henvist til min besvarelse, der er derfor indhentet bidrag fra Formandens Departementet samt Departementet for Boliger og Infrastruktur.

1. Støtter Naalakkersuisut og står fast ved, at vores partner i rigsfælleskabet udover deres bevilling til de kommende lufthavne også skal være medejere i selskabet?

Svar: Som det fremgår i den indgåede aftale "*Aftale mellem regeringen og Naalakkersuisut om dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland og styrket erhvervssamarbejde mellem Danmark og Grønland*" mellem den danske regering og Naalakkersuisut, er parterne blevet enige om følgende:

"..i tillæg til selvstyrets egenkapitalindsud på 1,4 mia. kr. samt 0,1 mia. kr. i ansvarlig lånekapital til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat – og for at reducere lånefinansieringen – foretager staten egenkapitalindsud og erhverver en ejerandel på lidt over 33,3 pct. svarende til 700 mio. kr. i Kalaallit Airports A/S's selskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat."

2. Såfremt amerikanerne skal være med til at finansiere lufthavnene, hvilke krav stiller de?

Svar: På nuværende tidspunkt forelægger der en hensigtserklæring fra USA om et muligt samarbejde om amerikanske investeringer, jf. erklæring af 16. september 2018.

Det er en ensidig hensigtserklæring, og den ændrer ikke på eksisterende aftaler, og den er i øvrigt heller ikke juridisk bindende.

Det er først i den kommende tid, at parterne vil skulle undersøge de konkrete muligheder for fremtidige fælles indsats i Grønland til gensidig fordel inden for rammerne af bl.a. Permanent Committee. Det skal bemærkes, at der på dette

tidligere tidspunkt efter udsendelsen af den ensidige erklæring ikke er aftalt nærmere drøftelser parterne imellem vedrørende opfølgende møder, udover at forsvarssamarbejdet er et fast dagsordenspunkt på Permanent Committee møderne.

For så vidt angår lufthavnsprojekterne vedr. Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq, så er det Kalaallit Airports A/S, der har ansvar for at anlægge og fremskaffe finansiering til disse lufthavne, jf. EM2018/21 om forslag til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

3. Ønsker Naalakkersuisut og har mål om, at Amerika skal være med til at bygge lufthavnene?

Svar: Hvad angår lufthavnsprojekterne vedr. Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq, så er det Kalaallit Airports A/S, der har ansvar for at anlægge og fremskaffe finansiering til disse lufthavne, jf. EM2018/21 om forslag til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om procedurer for udbud af lufthavn, jf. forslaget kapitel 4.

Som det bl.a. fremgår af pressemeddelelsen af den 17. september fra undertegnede, udenrigsministeren samt forsvarsministeren ses den amerikanske hensigtserklæring som et positivt initiativ.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 2 ovenfor.

4. Har amerikanerne til hensigt at bevare Kangerlussuaq og Narsarsuaq i forbindelse med deres investering?

Der henvises til spørgsmål 2 ovenfor.

5. Hvis amerikanerne skal være medinvestorer til lufthavnsprojektet, har de så hensigt til at intensivere deres militære tilstedeværelse her i landet?

Svar: Som anført ovenfor i forhold til spørgsmål 2, så vil man i den kommende tid drøfte mulighederne for fremtidige fælles indsatser i Grønland.

USA og Danmark og Grønland drøfter i øvrigt løbende den amerikanske militære tilstedeværelse i Grønland inden for rammerne af det permanente udvalg (Permanent Committee).

Danmark og Grønland har orienteret USA om Naalakkersuisuts forslag til investeringer i infrastruktur i Grønland. Orienteringen har fundet sted inden for rammerne af det permanente udvalg. Danmark, Grønland og USA har også inden for

rammerne af Permanent Committee drøftet muligheden for amerikanske investeringer i infrastruktur i Grønland. Danmark og Grønland har løbende over for amerikanerne lagt vægt på at sikre fælles fordele af eventuelle investeringer.

Mere generelt så kan jeg ligeledes oplyse, at USA er forpligtet til at konsultere og informere den danske regering og Grønland forud for gennemførelse af enhver væsentlig ændring af Amerikas Forenede Staters militære operationer eller faciliteter i Grønland, jf. artikel 3 (1) (c) i Igaliku-aftalen fra 2004.

6. Vil man overføre Kangerlussuaqs og Narsarsuaqs militære og sikkerhedsmæssige position til de byer hvor nye lufthavne vil blive bygget?

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 5 ovenfor.

Det skal endvidere understreges, at der endnu ikke er taget stilling til Kangerlussuaqs fremtid, således som det også fremgår af bemærkningerne til EM2018/21 om forslag til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

7. Hvis den danske stat skal være medejer i Kalaallit Airports, hvor store midler udgør det tabet på udbytte på 33,3 procent i løbet af en 30-årig periode?

Svar: Ved at den danske stat erhverver en ejerandel på lidt over 33,3 pct. svarende til 700 mio. kr. i Kalaallit Airports A/S's selskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat, vil de tilsvarende ud fra størrelsen af deres ejerandel være berettiget til en potentiel fremtidig udbyttebetaling. Det er dog ikke besluttet, i hvilket omfang man i dette selskab forventer at kunne udlodde udbytte eller, om der vil ske en konsolidering, hvorfor en opgørelse af fremtidig udbytte er svær at beregne.

8. Når de nye lufthavne er bygget færdige, hvilken påvirkning på beflyvningen vil der være på de eksisterende lufthavne? (Sisimiut, Maniitsoq, Aasiaat, Paamiut, Upernavik og Kulusuk m.v.)

Svar: Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur oplyser følgende: "Det afhænger af hvorledes operatøren optimerer sin operation i den nye lufthavnsstruktur. Der kan i øvrigt henvises til Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering, Trin 2 som behandler dette emne."

9. Hvornår har man haft de indledende samtaler med den danske regering om amerikanernes investering?

Som bekendt har Naalakkersuisut løbende drøftet de forskellige muligheder for amerikanske investeringer, hvilket man også gjorde med sin tidligere koalitions-partner før seneste valg.

Planerne om de nye lufthavne har ligeledes været genstand for drøftelser i Permanent Committee, som er det sted, hvor spørgsmål om den amerikanske militære tilstedeværelse bliver drøftet. Det seneste møde fandt sted i august 2018.

Danmark og Grønland har orienteret USA om Naalakkersuisuts forslag til investeringer i infrastruktur i Grønland. Orienteringen har fundet sted inden for rammerne af Permanent Committee. Danmark og Grønland vil i fællesskab fortsætte dialogen med USA, herunder på møderne i Permanent Committee. Udgangspunktet vil fortsat være at udforske samarbejdsområder til gensidig nytte – baseret på en gensidig forståelse af, at USA's militære tilstedeværelse i Grønland i størst muligt omfang skal komme Grønland og det grønlandske samfund til gavn.

10. Hvor stor er regulariteten i procent i forbindelse med indflyvning til Narsarsuaq lufthavn ved indflyvning fra vest?

Svar: Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur oplyser følgende:

”Mit Departement har indhentet bidrag til besvarelsen fra Inuplan:

For hastighedskategori C-fly er den vejrbedingede regularitet for gennemførelse af landinger på Bane 06 fra sydvest beregnet til 88 – 89 %. Udenfor perioder med dagslys og tussmørke (dvs. om natten) er det alene fly med stejl landingsvinkel på minimum 5,6°, der må lande på Bane 06. Vedr. ”hastighedskategori C-fly”, ”vejrbedinget regularitet” og ”tussmørke”, se svar på spørgsmål 12.”

11. Hvor stor er regulariteten i procent i forbindelse med indflyvning fra øst i lufthavnens åbningstid (dvs. i dagtimerne)?

Svar: Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur oplyser følgende:

”Mit Departement har indhentet bidrag til besvarelsen fra Inuplan:

For hastighedskategori C-fly er den vejrbedingede regularitet for gennemførelse af landinger på Bane 24 fra nordøst i dagslys og perioder med tussmørke beregnet til ca. 78 %. Vedr. ”hastighedskategori C-fly”, ”vejrbedinget regularitet”, ”tussmørke” og ”lufthavnens åbningstid”, se svar på spørgsmål 12.”

12. Jeg ønsker at der oplyses korrekte procentuelle tal for regulariteten i forbindelse med indflyvningen til Narsarsuaq fra både vest og øst under lufthavnens normale åbningstid.

Svar: Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur oplyser følgende:

”Mit Departement har indhentet bidrag til besvarelsen fra Inuplan:

Lufthavnens normale åbningstid er iflg. AIP Grønland mandag – lørdag mellem kl. 08:00 – 17:00 (lokal tid). Som det fremgår af svar på spørgsmål 10 og 11 er vilkårene for landing på Bane 06 og 24 afhængig af lysforholdene. Der skelnes

således mellem på den ene side perioder med dagslys og tussmørke og på den anden side øvrige perioder. Det såkaldt "borgerlige tussmørke" er en periode før solopgang og efter solnedgang bestemt af hvor langt solen står under horisonten. Mellem ca. 1. feb. – 1. nov. er der dagslys/tussmørke i lufthavnens normale åbningstid. På årets korteste dag d. 21. dec. er perioden med dagslys/tussmørke mellem kl. ca. 08:15 – 15:45 (lokal tid).

Den vejrbedingede regularitet for landing med C-fly på Bane 06 fra sydvest er 88 – 89 % i det meste af lufthavnens normale åbningstid, med den begrænsning vedr. landingsvinkel, der gælder jf. svar på spørgsmål 10 for tidlige og sene landinger i nov. – jan. måned.

Den vejrbedingede regularitet for landing med C-fly på Bane 24 fra nordøst er ca. 78 % i det meste af lufthavnens normale åbningstid. Tidlige og sene landinger på Bane 24 i nov. – jan. indenfor lufthavnens normale åbningstid men udenfor dagslys- og tussmørkeperioden kan ikke gennemføres.

I beregningerne er vindens indflydelse ikke indregnet."

13. Såfremt Naalakkersuisut havde til hensigt om at sikre Kangerlussuaqs fremtid ved at amerikanerne gennem deres investering renoverer Kangerlussuaq, hvilke initiativer har Naalakkersuisut taget i den forbindelse?

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 6 for så vidt angår Kangerlussuaqs fremtid.

14. Agter Naalakkersuisut at nedlægge Kangerlussuaq og Narsarsuaq som atlantlufthavne?

Svar: Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur oplyser følgende:

"Som det også er beskrevet i koalitionsaftalen af oktober 2018, skal Kangerlussuaqs og Narsarsuaqs fremtid afgøres i samarbejde med de berørte kommuner, ligesom Naalakkersuisut er åbne for at lufthavnene måske kan overtages af private næringsdrivende.

Naalakkersuisut er åbne for at afsøge muligheder for fremtidige aktiviteter i de to bygder i tæt samarbejde med de to kommuner."

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen


Ane Lone Bagger