



Redegørelse om mulige investeringer i regionale landingsbaner

Supplement til analysekompleks vedr. regionale landingsbaner i:

- Qeqertarsuaq
- Qasigiannugit
- Kangaatsiaq
- Narsaq
- Nanortalik
- Uummannaq
- Tasiilaq
- Ittoqqortoormiit.

Indholdsfortegnelse

Redegørelse om mulige investeringer i regionale landingsbaner	1
Indholdsfortegnelse.....	2
Indledning.....	3
Baggrund	4
Om analyserne	5
Om servicekontrakter og anbefalingen af fortsat helikopter	6
Om vej og færgeløsning som alternativ til landingsbane i Narsaq	7
Om dynamiske effekter	7
Om Lov om flyvepladser	8
Om Budgetloven og ekstraordinære midler fra fonden for langsigtede investeringer	8
Om prioritering på Finanslovens anlægsramme	8
Anlægsøkonomi	10
Risici	10
Om økonomi i regionale lufthavne	11
Vestkysten	11
Østkysten	13
Om afskrivning af anlægsinvesteringen	13
Opsummering af konklusionerne i bilagsrapporterne	15
Bilagsrapport 1 - Regionale baner i Qeqertarsuaq, Qasigiannnguit og Kangaatsiaq:	15
Bilagsrapport 2 - Regionale baner i Narsaq og Nanortalik:.....	16
Bilagsrapport 3 – Regional bane i Uummannaq:	17
Bilagsrapport 4 – regional bane i Ittoqqortoormiit:.....	18
Bilagsrapport 5 – regional bane i Tasiilaq:	19

Indledning

Nærværende redegørelse skal læses som et supplement til de gennemførte analyser som er nævnt nedenfor, og ikke som et selvstændigt dokument.

Med Inatsisartuts vedtagelse af lufthavns pakken på EM 2015 særligt punkt 18 og punkt 167 blev der indledt en række processer vedrørende undersøgelser og forberedelser af de enkelte projekter. For lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq er dette arbejde i vid udstrækning sket i regi af Kalaallit Airports A/S.

EM 2015/167 blev vedtaget i ændret udformning således:


”Forslag til Inatsisartut beslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at indarbejde en samlet regional luftfartsinfrastruktur i sektorplan for luftfart med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger og øge beflyvningsfrekvensen. I sektorplanen indarbejdes således en regionaliseret prioritering af nedgradering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til regionale landingsbaner.”

For de øvrige regionale lufthavne er forarbejdet hertil sket i regi af Departementet for Boliger og Infrastruktur. For disse lufthavne foreligger nu et større analysekompleks, der indeholder anlægs-, drifts-, budget- og samfundsøkonomiske analyser af de enkelte projekter. Analyserne er samlet i følgende 5 bilagsrapporter:

- Bilag 1: Mulighedsstudie for regionale lufthavne i Disko-området
 - **Qeqertarsuaq, Qasigiannugit og Kangaatsiaq**
- Bilag 2: Mulighedsstudie for regionale lufthavne i Sydgrønland
 - **Narsaq og Nanortalik**
- Bilag 3: Mulighedsstudie vedrørende en lufthavn ved **Uummannaq**
- Bilag 4: Mulighedsstudie vedrørende en lufthavn ved **Ittoqqortoormiit**
- Bilag 5: Mulighedsstudie vedrørende en lufthavn ved **Tasiilaq**

Resultaterne afspejles i følgende tabel, med angivelse af farvekode ved rapporternes anbefalinger:

Oversigt over anbefalingerne:			
By	Heliport	650 meter grus eller asfalt	799 asfalt
Qeqertarsuaq	Mest lønsomme løsning for de fem byer	For kort bane til både Dash 6 og Dash 8-200	Anlægs mæssig og operationel muligt i de fem byer
Qasigiannugit			
Kangaatsiaq			
Narsaq			
Nanortalik			
Uummannaq	Muligt som i dag	Anlægs mæssigt og operationelt umuligt	
Ittoqqortoormiit	Muligt som i dag	For kort bane til både Dash 6 og Dash 8-200	Mest lønsomme løsning for de to byer
Tasiilaq			

Grøn  : Anbefales

Gul  : Anbefales ikke samfundsøkonomisk, men er teknisk mulig at gennemføre

Rød  : Kan ikke gennemføres

Baggrund

EM 2015/167 danner det primære grundlag for nærværende analyser:

"Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landingsbaner."

Baggrunden for Naalakkersuisuts ændringsforslag var jf. betænkningen fra Anlægsudvalget i forbindelse med vedtagelsen følgende:

"Naalakkersuisut deler forslagsstillernes ambition om at udbygge et net af regionale lufthavne, der sammen med landets øvrige infrastruktur binder landet bedre sammen og som bidrager til højere frekvenser, øget fleksibilitet og lavere driftsomkostninger i vores luftfartssystem. Med lavere driftsomkostninger i den enkelte lufthavn og en landingsbanestruktur, der er afstemt med tilgængeligt og effektivt materiel følger i yderste led også billigere billetpriser og reducerede udgifter til omkostningstunge servicekontrakter. Naalakkersuisut er derfor enige i, at en nedgradering af visse lufthavne til regionale lufthavne, der kan betjene flytyper med op til 19 passagerer, vil medvirke til højere beflyvningsfrekvenser og besparelser i drifts- og billetomkostninger samt en mere effektiv udnyttelse af materiel og personale. Endvidere vil opgradering af visse heliporte og helipads til regionale lufthavne kunne medføre markante besparelser, da helikoptere har høje driftsomkostninger og dermed en udstrakt sammenhæng med behov for dyre servicekontrakter."

Resultatet af de nu gennemførte analyser viser, at de daværende antagelser og forudsætninger desværre ikke alle har holdt stik:

I forbindelse med udarbejdelse af analyserne, har det vist sig, at 650 meter grusbaner er uanvendelige til regelmæssig passagertransport. For at imødekomme anlægsudvalgets ønske og intentioner i behandlingen i Inatsisartut, er analysernes omfang er derfor blevet udvidet til også at omfatte 799 meter landingsbaner.

Nogle af hovedformålene med beslutningsforslagene fra 2015 var, at den nye trafikstruktur skal nedbringe de samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence. Af analyserne fremgår, at målsætningen ikke nødvendigvis opnås ved at anlægge regionale landingsbaner, da passagergrundlaget er lille i forhold til anlægs- og driftsomkostningerne.

Driftsøkonomisk vil en landingsbane i Tasiilaq være positiv. Ingen af de øvrige baner er driftsøkonomisk rentable, og der kan ikke forventes en højere frekvens ved anlæggelsen, tværtimod. Til gengæld anses det sandsynligt, at der vil kunne opnås en mere sammenhængende transportform, hvor der i mindre grad skal skiftes mellem transportmidler.

Ses der udelukkende på samfundsøkonomiske hensyn, er det kun landingsbanerne i Tasiilaq og Ittoqqortoormiit, som kan anbefales, og som lever op til beslutningsforslagets hensigt om at *"...nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence."*

Lufthavnsprojekterne i Qeqertarsuaq, Qasigiannuit, Kangaatsiaq, Narsaq og Nanortalik kan ikke ud fra anlægs-, drifts-, budget- eller samfundsøkonomiske hensyn anbefales.

Om analyserne

Resultaterne af de gennemførte analyser og de økonomiske konsekvenser ved de enkelte lufthavnsprojekter fremgår af bilagsrapport 1 til 5, hvor der i hver rapport er en dybtgående beskrivelse af analysearbejdet og resultaterne.

I meget overordnede hovedtræk viser analyserne, at det vil være anlægsteknisk muligt at etablere landingsbaner på alle de ønskede steder. Dog undtaget Uummannaq, hvor det ikke anses for teknisk muligt at etablere en landingsbane. De steder, hvor der er alternative placeringer til de anbefalede, er der i analyserne indarbejdet en redegørelse for de anbefalede placeringer. Af analyserne fremgår endvidere, at det anbefales som minimum at anlægge 799 meter landingsbaner, ligesom det anbefales at landingsbanerne asfalteres.

Af de samfundsøkonomiske analyser af lufthavnene i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq fremgår, at disse ud fra de anlagte økonomiske perspektiver kan anbefales.

De samfundsøkonomiske analyser af lufthavnene i Qeqertarsuaq, Qasigiannuit, Kangaatsiaq, Narsaq og Nanortalik viser, at disse ikke kan anbefales. Her anbefales i stedet fortsat regional integreret helikopterbetjening med nyere, bedre og mere effektivt materiel.

Af vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger, Finansdepartementet 2015 fremgår fire kriterier, som offentlige anlægsinvesteringer bør måles på: Samfundsøkonomisk rentabilitet, finanspolitisk holdbarhed, social og miljømæssigt bæredygtighed og national samt regional udvikling.

Sagt med andre ord kan der være andre samfundshensyn, der kan begrunde anlægsinvesteringen, selvom projektet eller projekterne ikke er samfundsøkonomisk rentable.

Nationale og regionale sammenhænge, sikkerheds- og beredskabshensyn, troen på muligheden for at realisere dynamiske effekter eller andre politiske prioriteringer er eksempler på sådanne hensyn. Endvidere kan der skabes en anderledes sammenhæng i rejsen for den enkelte, for eksempel som der ses i dag i destinationer som Maniitsoq og Paamiut, som har en relativt hyppig frekvens i forhold til passagergrundlaget på grund af deres placering på vej til mere trafikunge destinationer så som Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Regionale landingsbaner vil endvidere gøre, at befolkningen i disse byer får bedre adgang til de nye internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Dertil er antageligt også potentiale for kortere rejsetid, samtidig med at fly som Dash 8 har fordel af at have højere passager- og fragtkapacitet i forhold til helikoptere eller Targa'er. Hvad angår kapaciteten, skal det dog have i mente, at overskudskapacitet kan medføre en lavere frekvens.

I de følgende afsnit beskrives en række opmærksomhedspunkter på overordnet niveau. Disse skal ses i sammenhæng med de bidrag, der er indhentet fra de relevante kommuner om deres vurdering af potentialerne ved de enkelte lufthavne. Videre beskrives på overordnet niveau en række af de politiske og lovgivningsmæssige vurderinger og beslutninger, der sandsynligvis vil skulle foretages i løbet af den kommende proces frem mod anlæggelse af lufthavnene. Disse vil skulle udbygges og analyseres yderligere, såfremt det besluttet at gå videre med et eller flere af lufthavnsprojekterne.

Coronasekretariatet har bidraget med følgende input;

"En styrkelse af infrastrukturen i form af landingsbaner, vil forhåbentlig betyde en bedre mulighed for hurtigt at fragte udstyr, personale og prøver hvis det skulle blive en nødvendighed i forbindelse med en epidemi. En hver forkortelse af den tid der går fra prøvetagning til analyse, vil betyde en effektivisering som kan spille en rolle i forbindelse med en epidemi.

Specielt på østkysten hvor det efter den nuværende struktur kan være påkrævet at prøver sendes ud af landet på vej til Nuuk, kan give problemer i forbindelse med en epidemi, f.eks. at ruten pludselig ikke længere kan gennemføres eller at prøverne havner i tolden eller på anden vis bliver tilbageholdt."

Om servicekontrakter og anbefalingen af fortsat helikopter

Analysen anbefaler først og fremmest, at der fortsat satses på anvendelse af helikoptertransport i Diskobugten og i Sydgrønland. I et samfundsøkonomisk perspektiv, hvor der beregnes på anlægsinvesteringen, fremstår de negative effekter ved anlæg af landingsbaner i de to regioner stærkest.

Dette skal ses i tæt sammenhæng med økonomien i servicekontraktsystemet, og kapacitetsudnyttelsen af de helikoptere, der betjener regionerne.

Eksempelvis er der i dag udstationeret to Bell 212 helikoptere i Sydgrønland. Den primære kontraktsum går til at betale opsætningen af operationen. Det vil sige placering af helikopteren, drift eller leje af hangar og udstationering af specialiseret personale som piloter og mekanikere. Dette udgør de faste omkostninger, som står for langt størstedelen af Selvstyrets betaling. De variable omkostninger er meget mindre end de faste og udgøres af indtægter og udgifter, herunder billetindtægter og udgifter til brændstof mv.

De største ruter i Sydgrønland, som er mellem Narsarsuaq, Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik sikrer i det system en indtægt, som opvejer den tabte fortjeneste ved betjening af de mange mindre bygder i regionen. Når lufthavnen i Qaqortoq er anlagt vil en stor del af det nuværende trafikarbejde bortfalde. Såfremt man fjerner yderligere trafiktunge destinationer fra helikopterbetjeningen, vil indtægterne falde drastisk, men de høje faste omkostninger ved at have udstationeret helikoptere vil fortsat være der. Servicekontrakten risikerer at blive dyrere, da passagerindtægterne falder, idet der skal flyves med helikopter til færre bygder.

Derfor er anbefalingen til dels bygget på, at bibeholdelsen af trafiktunge destinationer i helikopterens fartplan hjælper til at betale for befordringen af de mindre bygders befordring, og dermed holde servicekontraktbidraget på nuværende niveau.

Dog er det omvendt muligt at se på besparelser i servicekontraktsystemet, hvis man i forbindelse med ibrugtagning af nye regionale landingsbaner, samtidigt udskifter den eksisterende helikopter til en mindre model, som eksempelvis Air Greenlands aktuelle AS 350 helikopter, som i dag fortrinsvis anvendes til charteroperationer.

For Sydgrønland gælder desuden, at der i 2023 laves radikalt om på beflyvningsmønstret i regionen, idet Qaqortoq kommer til at agere som hub frem for Narsarsuaq. På grund af den korte distance mellem Qaqortoq og Narsaq må der forventes at være stor usikkerhed omkring passagergrundlaget til fastvingede fly, da der givetvis vil være grundlag for kommerciel bådtrafik som, medmindre fastvinget trafik understøttes af servicekontrakt, vil være billigere end alternativerne.

I en kommende trafiksektorplan indarbejdes en undersøgelse af muligheden for en kombineret vej og færgeløsning.

Om vej og færgeløsning som alternativ til landingsbane i Narsaq

På grund af den korte distance mellem Narsaq og Qaqortoq, er der på et overordnet plan set på muligheden for en vej og færgeløsning, som alternativ til en landingsbane i Narsaq. Umiddelbart lader vej/færgeløsning til at være den billigste løsning. Dertil vil der givetvis være mulighed for daglige forbindelser mellem Narsaq og Qaqortoq. Såfremt der oprettes en fartplan med eksempelvis en morgen- og en aftentur, vil der være potentiale for at pendle mellem de to byer, hvorved det bliver et mere sammenhængende område med mere fleksibel bosætning og arbejdsmarked.

Denne løsning ses favoriseret af Kommune Kujalleq, som en metode til at øge frekvensen mellem Qaqortoq og Narsaq. Der henvises til notatet om kommunale input til regionale landingsbaner.

Om dynamiske effekter

Som det fremgår af de gennemførte analyser, er der for de enkelte lufthavne ikke indregnet dynamiske effekter. Dette var ligeledes tilfældet i de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af lufthavnsprojekterne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Men som det videre er beskrevet, er det muligt at lufthavnene enkeltvis medfører en række dynamiske effekter.

Med andre ord må det bero på en politisk afvejning af hvor realistiske disse udviklingseffekter vurderes at være, set overfor de økonomiske konsekvenser, der er ved at gennemføre anlægsinvesteringen.

Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur har i den forbindelse indhentet kvalitative bidrag fra Kommune Qeqertalik, Kommuneqarfik Sermersooq og Kommune Kujalleq.

Kommunerne er blevet bedt om at forholde sig til udviklingspotentialet i den pågældende by, og hvordan en eventuel anlæggelse af en regional lufthavn vil understøtte realiseringen af dette potentiale. Kommunerne er endvidere blevet bedt om at forholde sig til hvilke aktiviteter i lokalsamfundene, der forventes at kunne have gavn af en regional lufthavn. Slutteligt er kommunerne blevet anmodet om at svare på, hvad der gør byen unik for besøgende, og redegøre for potentialet for turisme og erhverv.

De kommunale bidrag fremgår af notatet "Kommunale input til regionale landingsbaner", som er udarbejdet i forlængelse af nærværende notat.

Endvidere bliver dette indarbejdet i den kommende sektorplan for trafik, hvorunder det også bliver relevant at holde effekterne af etableringen af de øvrige regionale baner efter de samme parametre.

Om Lov om flyvepladser

Af Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser fremgår en række krav til de påtænkte flyvepladsers rentabilitet, såfremt det efter loven skal være tilladt at foretage anlægsinvesteringen. Kun landingsbanerne i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq lever op til den gældende lov om flyvepladser. Ingen af de øvrige landingsbaner lever op til lovens bestemmelser. Dette påkræver, at arbejdet med de kommende regionale landingsbaner, som ikke for nuværende vurderes at leve op til lovgivningen, behandles i den samlede sektorplan for trafik, hvor investeringerne vurderes op i mod alternativer, så som vejføring og andre transportformer.

Om Budgetloven og ekstraordinære midler fra fonden for langsigtede investeringer

Af Budgetloven fremgår blandt andet en række krav til projekters rentabilitet, herunder i forhold til eventuel anvendelse af ekstraordinære midler.

Lufthavnsprojekterne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq er overvejende finansieret med ekstraordinære midler, idet projekterne er vurderet at have en positiv samfundsøkonomisk effekt, og vurderes at medvirke til at forbedre den langsigtede finanspolitiske holdbarhed. Det tekniske instrument, der er anvendt til denne type indskud, er Fonden for Langsigtede Investeringer. En forudsætning for at gøre brug af Fonden for Langsigtede Investeringer er derudover, at der i det hele taget forefindes ekstraordinære midler at disponere over, hvilket der for nuværende ikke er. Dette er i vid udtrækning en konsekvens af COVID-19.

I forhold til de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk, som delvist er finansieret via midlerne fra Fonden for Langsigtede Investeringer tilgik disse igennem ekstraordinære udbytter fra de Selvstyrejede selskaber og overskud i Landskassen. Lufthavnen i Qaqortoq finansieres til gengæld udelukkende af Landskassen.

Lufthavnsprojekterne i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq vurderes på længere sigt i princippet at kunne finansieres med ekstraordinære midler via Fonden for Langsigtede Investeringer, da disse vurderes at forbedre den langsigtede finanspolitiske holdbarhed. Dette skal dog til sin tid holdes op mod andre mulige investeringer via midler i fonden, når sådanne er til stede på længere sigt.

Dette er imidlertid ikke tilfældet for de 5 regionale lufthavne på Vestkysten, som ikke vurderes at medvirke til at forbedre den langsigtede finanspolitiske holdbarhed, men skal i stedet betragtes som velfærdsinvesteringer.

Om prioritering på Finanslovens anlægsramme

Selvom lufthavnsprojekterne i Qeqertarsuaq, Qasigiannuguit, Kangaatsiaq, Narsaq og Nanortalik ikke giver et positivt samfundsøkonomisk resultat, vil de politisk kunne prioriteres over anlægsrammen på kommende års finanslove.

Her skal man være opmærksom på, at prioriteringen kan ske på bekostning af andre velfærdsinvesteringer, eksempelvis indenfor bolig-, uddannelse- eller sundhedsområderne. Dette beror i givet fald på en politisk prioritering, hvor det ligeledes vil være relevant at forholde sig til en nærmere tidsplan for anlægsarbejdernes

udførelse. Det må forventes, at en gradvis udbygning af lufthavnssystemet kan være relevant ud fra et prioriteringshensyn.

Generelt kan siges, at der for de regionale lufthavnes vedkommende skal planlægges efter to eller flere anlægssæsoner pr. by, hvormed midlerne til anlægsarbejdernes udførelse vil kunne fordeles over to eller flere budgetår pr. lufthavn. Flere anlægssæsoner kan eksempelvis gavne beskæftigelsen i anlægsbranchen. Vælger man eksempelvis at anlægge alle 5 lufthavne i Diskobugten og Sydgrønland på samme tid, vil det betyde, at lidt over halvdelen af finanslovens anlægsramme anvendes til anlæg af lufthavne to år i træk. Alternativt kan fordelingen være på 50 mio. kr. årligt over 10 år eller længere, hvor der anlægges én lufthavn ad gangen. Henset til den aktuelle situation med de økonomiske konsekvenser af COVID-19, ligger der et tydeligt ræsonnement i at prioritere projekterne over en længere årrække, og at denne påbegyndes når de økonomiske effekter af COVID-19 er aftaget.

Anlægsøkonomi

Nedenfor fremgår anlægsomkostningerne ved det enkelte projekt i en kort oversigt, som endvidere differentierer projekternes rentabilitet i forhold til eventuel anvendelse af ekstraordinære midler og finanslovens ordinære anlægsmidler:

By:	Anlægsinvestering i mio. kr.*	
	Ekstraordinære midler:	Ordinær prioritering på FL:
Qeqertarsuaq	0	92
Qasigiannuguit	0	110
Kangaatsiaq	0	107
Narsaq	0	88
Nanortalik	0	87
Uummannaq	0	0
Ittoqqortoormiit	329	0
Tasiilaq	294	0
I alt	623	484
Samlet investering	1.107	

*Beregningerne er opgjort i 2019 tal. I planlægnings- og projekteringsfasen vil beløbene ændre sig i takt med bl.a. inflation og indeksregulering.

Det skal bemærkes, at analysen ikke anviser finansiering, idet det hverken er undersøgt om der er ekstraordinære midler i Fonden for Langsigtede Investeringer, der kan allokteres, ligesom en nærmere konsekvensvurdering ved en prioritering af lufthavnsprojekterne gennem anlægsmidlerne på finansloven ikke er foretaget.

Risici

Opmærksomheden henledes på, at der er en række potentielle negative effekter af de enkelte lufthavnsprojekter, som det ikke er muligt at kvantificere i analyserne. Eksempelvis kan den lavere trafikintensitet i det resterende helikopterrutenet medføre forholdsmæssigt dyrere servicekontrakter for Selvstyret.

Et andet eksempel på en potentiel negativ effekt er, at det er muligt at frekvensen, altså antallet af ugentlige afgangene på det enkelte sted, vil blive lavere, såfremt der anlægges regionale landingsbaner. Det skyldes, at antallet af passagerer i Dash 8 flyene er markant højere end i helikopterne.

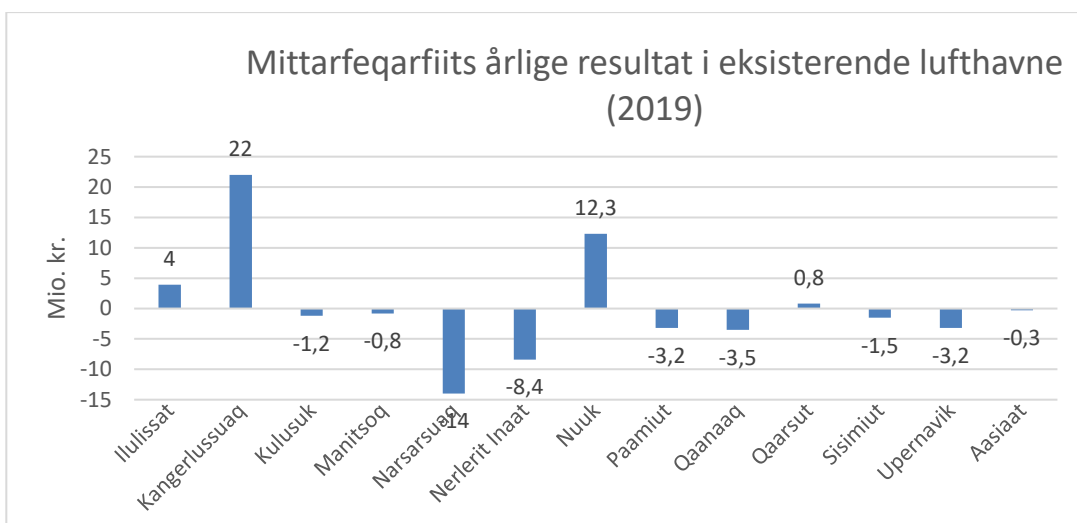
Et eksempel herpå er, at hvis der i dag er passagerer til 4 ugentlige afgangene med helikopter, vil alle disse passagerer kunne være i ét fly. Dette kan være tilfældet i alle fem byer på vestkysten, som er behandlet i dette analysekompleks. I dette eksempel vil antallet af ugentlige afgangene til og fra den pågældende by potentielt blive reduceret fra 4 til 1. Dette vil dog afhænge af en decideret opsætning og vurdering af fartplaner fra operatøren. Den videre proces, vil således skulle kvalificere hvorvidt der vil opstå et behov for servicekontrakt på beflyvningen i nærmere dialog med operatørerne. I så tilfælde forrykkes analyseresultatet negativt.

Fraværet af servicekontrakt vil medføre, at pris, frekvens og kvalitet baseres på operatørens kommercielle afvejning. Naalakkersuisutts evne til at påvirke frekvens, pris og kvalitet bliver mindre. Alternativt kan der måske fortsat være behov for servicekontrakter, hvormed det samfundsøkonomiske resultat bliver forværret.

Om økonomi i regionale lufthavne

Når det af de økonomiske analyser fremgår, at nye lufthavne, på nær Tasiilaq, vil generere et driftsunderskud, så er det vigtigt at huske på, at det langt fra er unormalt, at regionale lufthavne i Grønland genererer underskud. Således genererer 9 lufthavne ud af 13 et årligt driftsunderskud. Det betyder ikke at lufthavnene disse steder ikke skulle have været bygget. Optimistisk kan der forudsættes, at disse lufthavne i varierende grad understøtter det lokale erhvervs- og turismepotentiale og er medvirkende til generel dynamik og sammenhæng i regionen og landet.

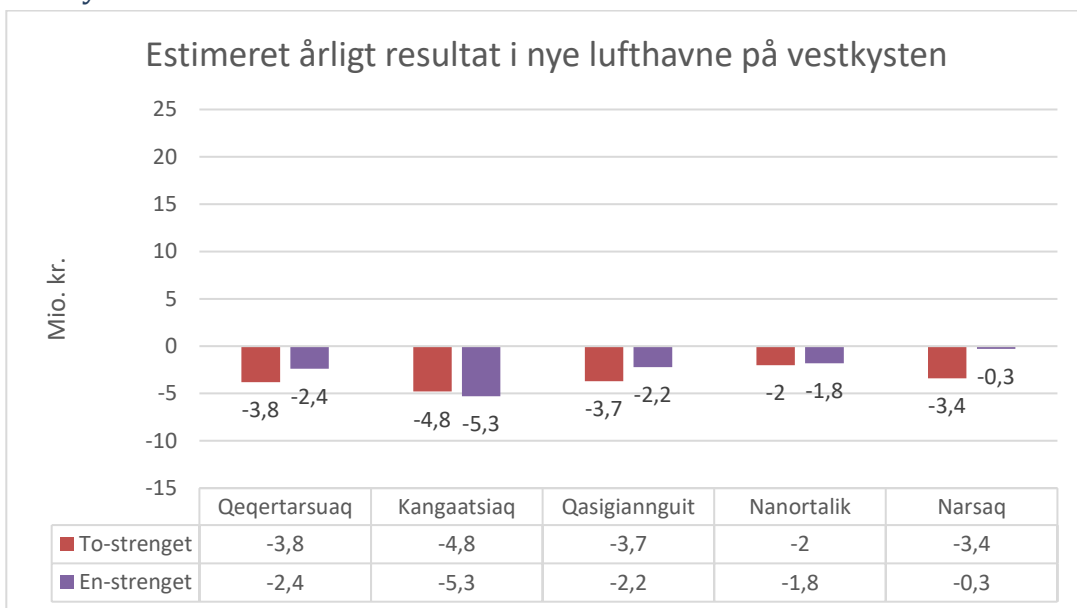
Herunder er driftsresultaterne for 2019 i de eksisterende lufthavne fremstillet grafisk og de estimerede resultater for de regionale lufthavne er ligeledes fremstillet.



Kilde: Mittarfeqarfiit

Det bemærkes til ovenstående tabel, at tallene udelukkende omhandler lufthavnens driftsresultat, og ikke andre samfundsfunktioner i regi af andre sektorer.

Vestkysten



Kilde: Rambøll

I forhold til beregningerne om en- eller to-strengt trafiksystem, skal der naturligvis tages med i overvejelserne, at det ikke er sikkert at der er politisk opbakning til at gå tilbage til et en-strengt trafiksystem. I den forbindelse kan det blot konstateres at man i 2017 gik tilbage til et to-strengt trafiksystem efter at have haft et et-strengt trafiksystem siden 2006.

Konkluderende kan det siges om estimaterne at:

- det vil kræve en servicekontrakt til Mittarfeqarfiit på ca. 17 mio. kr. om året at drive de 5 lufthavne med 799 meter asfalt baner og med et to-strengt trafiksystem,
- det vil kræve en servicekontrakt til Mittarfeqarfiit på ca. 12 mio. kr. om året at drive de 5 lufthavne med 799 meter asfalt baner og med et en-strengt trafiksystem,
- der er væsentlig usikkerhed omkring estimaterne i henhold til et en-strengt scenarie, idet det ikke vides i hvilken udstrækning skibspassagerne vil benytte fly i stedet for skib og dermed betale en højere billetpris, mod at opnå en mere sammenhængende rejse,
- driftsomkostningerne er grove estimater,
- ovenstående er rene driftsestimater uden hensyntagen til kapitalomkostningerne i forbindelse med anlæggelse af lufthavnene,
- der foregår i dag en del krydssubsidiering imellem Mittarfeqarfiits diverse aktiviteter. Når de nye atlantlufthavne tages i brug, forventes Mittarfeqarfiits evne til at krydssubsidiere at falde betydeligt. Fælles udgifter, som i dag i overvejende grad bæres af de overskudsgivende lufthavne, vil fremover skulle bæres af de regionale lufthavne eller igennem understøttelse af en servicekontrakt.

Østkysten

For de to lufthavne på Østkysten ser driftsregnskaberne anderledes ud. De opstilles i et andet format, da der er tale om at de nye lufthavne skal erstatte de gamle. Modsat på Vestkysten hvor formålet udelukkende er at opgradere eksisterede heliporte.

	Nerlerit Inaat	Ittoqqortoormiit			
	Som I dag	650 m.	799 m	799 m.	1199 m
		grus	grus	asfalt	grus
MITT indtægter	6,1	4,4	4,4	4,4	4,4
MITT udgifter excl. overhead	-14,4	-7,8	-7,9	-7,9	-8,3
MIIT driftsresultat	-8,3	-3,4	-3,5	-3,5	-3,9

Kilde: Rambøll.

Bemærk at driftsresultatet er ulønsomt i alle scenarier, men det er bedre, hvis lufthavnen i Nerlerit Inaat flyttes til Ittoqqortoormiit.

	Kulusuk	Tasiilaq		
	Som I dag	799 m.	1199 m.	1500 m.
		asfalt	grus	grus
MITT indtægter	23,6	11,2	11,2	11,2
MITT udgifter excl. overhead	-19,4	-9,1	-9,3	-9,7
MIIT driftsresultat	4,2	2,1	1,8	1,5

Kilde: Rambøll.

Bemærk at driftsresultatet er positivt i alle scenarier, men mest positivt ved at fortsætte med den nuværende model med Kulusuk som hub-lufthavn. Der er tale om rene driftsestimater uden hensyntagen til kapitalomkostningerne i forbindelse med anlæggelse af lufthavnene. Det aktuelle driftsresultat i Kulusuk, som i denne tabel er beregnet til 4,2 mio. kr. årligt, afviger fra MITs årlige resultat som gengivet tidligere i denne redegørelse. Dette skyldes at der i MITs resultat er indregnet fællesudgifter fra bl.a. hovedkvarterets ressourceforbrug på de enkelte lufthavne. Nærværende tabel anviser kun resultatet for lufthavnen isoleret.

På Østkysten er der isoleret set nogle besparelspotentialer, særligt i forbindelse med Ittoqqortoormiit, hvor en bynær lufthavn vil medføre en besparelse på servicekontrakten til den nuværende helikopter, der betjener Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit. Derudover vil udfasningen af denne helikopterrute sandsynligvis medføre lavere billetpris da helikopteren overflødiggøres. I det henseende kan man undersøge om en mindre takstforhøjelse af lufthavnsafgiften kunne understøtte et bedre driftsresultat, samtidigt med den reelle billetpris stadigvæk vil falde i niveau sammenlignet med den nuværende operation.

Om afskrivning af anlægsinvesteringen

Vilkårene for nettostyrede virksomheders regnskabsmæssige værdiansættelse af aktiver betyder, at værdiansættelsen skal ske til 0 kr., hvis aktivet ikke genererer

tilstrækkelige indtægter til forrentning og afskrivninger. Dette vil være tilfældet for alle nye lufthavne på nær Tasiilaq, som vil have et positivt resultat.

Det betyder, at det vil være rimeligt at anlægge den vurdering, at såfremt man beslutter at gennemføre et eller flere af lufthavnsprojekterne som egentlige velfærdsinvesteringer over finanslovenes almindelige anlægsramme, at selve anlægsudgiften ikke skal belaste rentabiliteten af lufthavnen.

Af denne årsag er der i Bilag 1 og Bilag 2 indarbejdet scenarier, hvor nutidsværdien opgøres uden anlægsinvesteringen. Heraf fremgår, at selve nutidsværdien af driften af lufthavnene i Sydgrønland er bedre end basisscenariet med fortsat befording via helikopter, når der ses bort om anlægsinvesteringen.

I den forbindelse skal man dog huske på, at det for Selvstyret stadig kan betyde øgede årlige udgifter i servicekontraktbidrag til Mittarfeqarfiit.

Opsummering af konklusionerne i bilagsrapporterne

Bilagsrapport 1 - Regionale baner i Qeqertarsuaq, Qasigiannugit og Kangaatsiaq:

- Det vil ud fra en samfundsøkonomisk (nutidsværdi) betragtning være ulønsomt at etablere regionale landingsbaner i de tre byer. Trafikmængderne og dermed trafikindtægterne er ikke tilstrækkelige til at dække de højere driftsomkostninger hos Mittarfeqarfiit ved lufthavne frem for heliporte, og til at forrente og afskrive investeringerne i nye regionale landingsbaner.
- Selv ved etableringen af et en-strengt flytrafiksystem, hvor skibspassagererne overflyttes til fly vil der ikke kunne opnås en bedre lønsomhed end ved fortsættelse af helikopterflyvningen.
- Det mest lønsomme scenarie er således at understøtte fortsat helikoptertrafik, hvor der indføres nyere og mere komfortabelt helikopter materiel, med bedre teknisk- og operationel regularitet og effektivitet som følge.
- En omlægning af helikoptertrafikken på de 3 største heliporte i Disko-området til fastvingede fly vil reducere kapacitetsudnyttelsen og dermed økonomien på de tilbageværende 12 helikopterdestinationer i Disko-området. Denne negative effekt kan helt eller delvist begrænses ved at indsætte mindre helikoptere afstemt med trafikbehovet (f.eks. AS 350 eller lignende helikoptertype) fremfor de nuværende Bell 212 eller tilsvarende større helikoptere.
- Sammenfattende gælder det således, at den største økonomiske og servicemæssige forbedring af trafikbetjeningen opnås ved at operatøren indsætter en mere moderne, hurtigere og omkostningseffektiv helikoptertype på det eksisterende helikopterrutenet og heliporte i Disko-området.
- I løbet af 2020 skal der indgås nye servicekontrakter fra 2021 som kan omfatte nye rutestrukturer, nyere materiel og nye økonomiske rammebetingelser. Disse nye servicekontrakter kan blive dyrere eller billigere afhængig af kontraktbetingelserne, men det vil ikke ændre på hovedkonklusionen, at det vil være mest lønsomt at bevare heliportene til beflyvning med en moderne helikopter fremfor at anlægge nye lufthavne.

Bilagsrapport 2 - Regionale baner i Narsaq og Nanortalik:

- Det vil ud fra en samfundsøkonomisk betragtning vil være ulønsomt (målt på nutidsværdien af investering og driftsresultater) at etablere nye lufthavne i Narsaq og Nanortalik. Trafikmængderne og dermed trafikindtægterne er ikke tilstrækkelige til at dække de højere driftsomkostninger hos Mittarfeqarfiit, og til at forrente og afskrive de nødvendige investeringer i nye regionale landingsbaner.
- Såfremt det vil være muligt at etablere kommercielle Dash 8-200 flyvninger uden servicekontrakter vil det dog være muligt at opnå samme lønsomhed som for helikopterdrift.
- Etableringen af et et-strengt trafiksystem med overflytning af skibspassagererne til fly vil ikke vil give tilstrækkelige trafikmængder til sikring af lønsomhed i nye lufthavne i Narsaq og Nanortalik.
- Specielt for Narsaq gælder det, at den mest lønsomme trafikale løsning vil være anlæggelse af en vej fra Qaqortoq via den nye lufthavn til den vestlige side af Qaqortoq halvøen og med videre bådforbindelse herfra til Narsaq.
- Det er helt overordnet vurderet om et stålskib kunne erstatte helikopterflyvningen til Nanortalik ikke mindst i lyset af stadigt længere isfrie perioder i Sydgrønland. Et sådant trafiksystem kunne baseres på en langsigtet servicekontrakt med en erfaren skibsoperatør, der ser en forretningsmulighed og vil påtage sig investeringen i et sådant skib. Dette scenarie kræver en mere dybtgående analyse af de operationelle og økonomiske forhold.
- Der kan udover de økonomiske effekter direkte relateret til trafiksystemet være dynamiske effekter i form af øget erhvervsudvikling og herunder udvikling af turismen i de pågældende områder. Ligeledes kan der være positive velfærdsmæssige effekter ved et forbedret trafiksystem. Dette kan opnås både med fly og en nyere helikoptertype.
- En omlægning af helikoptertrafikken til fastvingede fly i Narsaq og Nanortalik vil reducere kapacitetsudnyttelsen og dermed økonomien på de tilbageværende helikopterruter på servicekontrakter i Sydgrønland. Denne negative effekt kan helt eller delvist begrænses ved at indsætte småhelikoptere (f.eks. AS 350) fremfor de nuværende Bell 212.

Bilagsrapport 3 – Regional bane i Uummannaq:

- Der er udført analyser af vindforholdene, der viser, at det lige netop vil være muligt at opfylde kravene til landing under de gældende middel vindforhold, men vindstød og turbulens fra det 1200 meter høje fjeld midt på øen vil gøre landingsforholdene tvivlsomme ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering.
- Helt afgørende er imidlertid topografien, hvor Uummannaq øen ikke byder på områder af tilstrækkelig størrelse til en 799 meter asfaltbane med tilhørende ind- og udflyvningsplaner samt hindringsfrie flader omkring lufthavnen. En 650 meter bane vil ikke være anvendelig.
- Det er undersøgt om der kan foretages direkte helikopterflyvning mellem Ilulissat og Uummannaq by / heliport. En sådan beflyvning vil betyde en reduceret regularitet, idet man i tilfælde af dårligt vejr skal flyve udenom et stort fjeldmassiv syd for Uummannaq og medtage ekstra brændstof til den længere flyvning. En direkte helikopterbeflyvning vil desuden være ca. dobbelt så dyr at gennemføre som den nuværende beflyvning via Qaarsut.
- Der kan ikke etableres en lufthavn ved Uummannaq by. Beflyvningen må fortsat ske via den nuværende Qaarsut lufthavn.

Bilagsrapport 4 – regional bane i Ittoqqortoormiit:

- Det er topografisk og anlægsmæssigt muligt at anlægge en ny lufthavn ved "Store Sten" med en vejforbindelse over Amdrup Havn til Ittoqqortoormiit by.
- Terrænet er fladt, hvor lufthavnen tænkes anlagt.
- Investeringen for en 799 meter asfaltbane vil andrage 329 mio. kr.
- Flytningen af lufthavnen vil betyde væsentlige økonomiske og tidsmæssige besparelser for passagererne, mindre udgifter til drift af lufthavnen og bortfald af de nuværende subsidier til feeder-flyvninger mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit.
- Alle scenarier inklusiv det nuværende scenarie med landing i Nerlerit Inaat giver imidlertid et negativt samfundsøkonomisk resultat. Trafikmængderne og dermed indtægtsgrundlaget i Ittoqqortoormiit er for lille i forhold til investeringernes størrelse.
- Men en ny lufthavn direkte ved Ittoqqortoormiit med en 799 meter asfaltbane vil give et mindre negativt resultat end den nuværende lufthavnsplacering ved Nerlerit Inaat giver. Nutidsværdien ved at fortsætte med lufthavnen som i dag vil andrage -476 mio. kr. mens nutidsværdien ved en ny lufthavn med bynær placering vil være -437 mio. kr. – altså 40 mio. kr. bedre end dagens situation.
- En nyinvestering vil således ud fra en samfundsøkonomiske betragtning reducere det nuværende negative samfundsøkonomiske resultat, reducere betalingen for servicekontrakterne og forbedre trafikbetjeningen af Ittoqqortoormiit.

Bilagsrapport 5 – regional bane i Tasiilaq:

- Beregningerne for flytning af Kulusuk lufthavn til Tasiilaq omfatter tre banelængder på 799, 1199 og 1500 meter.
- Det er topografisk og anlægsmæssigt muligt at etablere alle tre banelængder, men den lange banelængde på 1500 meter vil kræve et meget omfattende og bekosteligt opfyldnings- og anlægsarbejde.
- Anlægsbudgettet for en 799 meter asfaltbane vil andrage 294 mio. kr., en 1199 meter asfaltbane er estimeret til 356 mio. kr. mens en banelængde på 1500 meter med grus belægning vil koste i størrelsesordenen 654 mio. kr.
- De økonomiske analyser viser, at der med en ny lufthavnsstruktur vil være et reduceret transportarbejde idet feeder-trafikken til og fra Kulusuk lufthavn bortfalder, der vil være billetbesparelser og en økonomisk værdi af reduceret ventetid samt sparede omkostninger til servicekontrakter for feeder flyvningerne mellem Kulusuk og Tasiilaq.
- Nutidsværdien ved at fortsætte som i dag med en 1199 meter grusbane i Kulusuk andrager -224 mio. kr., mens nutidsværdien ved en ny lufthavn med en 799 asfaltbane i Tasiilaq vil andrage -197 mio. kr. og med en 1.199 meter grusbane -254 mio. kr.
- De lavere omkostninger ved en 799 meter bane frem for fortsat helikoptertrafik skyldes bortfald af feeder flyvningerne mellem Kulusuk og Tasiilaq, hvis der bygges en ny lufthavn i Tasiilaq.
- Der er flere ikke prissatte indirekte effekter som f.eks. bedre tilgængelighed for erhvervslivet og ikke mindst en direkte forbindelse til Tasiilaq for turismen fra Island. Disse effekter er ikke kvantificeret og medtaget i analysen.
- Det er indeholdt i beregningerne, at der etableres en ny heliport ved Kulusuk by med helikopterforbindelse til den nye lufthavn i Tasiilaq.
- Det vil således være økonomisk fordelagtigt at flytte lufthavnen i Kulusuk til Tasiilaq med en 799 meter asfaltbane.