



Transportkommissionen

## Forslag til vision

Endelig version, 1. marts 2010

ASSARTUUSSINEQ PILLUGU  
ISUMALIOQATIGIISITAQ  
TRANSPORTKOMMISSIONEN  
Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tel +299 345000  
Fax +299 313154  
[www.transportkommissionen.gl](http://www.transportkommissionen.gl)

## Indholdsfortegnelse

1	Vision	4
2	Mission	5
3	Den grundlæggende problemstilling	6
4	Luftrafikken: centrale problemstillinger	12
5	Skibstrafik: centrale problemstillinger	20
6	Havnestructur: centrale problemstillinger	23
7	Vejtrafikken: centrale problemstillinger	26
8	Fleksibilitet	27
9	Samfundsøkonomisk rentabilitet	31
10	Forskel til tidligere analyser	32
11	Kommissionens bemærkninger til hørings svar	33

### Forord

Transportkommissionens arbejde tjener flere formål.

For det første skal det fungere som et redskab for beslutningstagere til at kunne træffe beslutninger, der skaber rammerne på transportområdet. Det gælder for såvel de infrastrukturelle rammer for eksempelvis lufthavne og havne, som for regulering af driftsmæssige forhold såsom tilskud til transport i områder, der ikke fungerer på kommerciel basis.

For det andet skal kommissionens arbejde, det vil sige såvel udredninger af sammenhænge som konkrete anbefalinger, kvalificere samfundsdebatter om transportområdet og bringe helhedsbetragtninger i fokus i stedet for suboptimale løsninger på regionalt niveau.

For det tredje skal kommissionens arbejde skabe overblik over eksisterende viden i form af analyser, redegørelser, notater og udredninger og gøre disse tilgængelige for yderligere frembringelse af viden.

I denne endelige version af forslaget til vision er afsnittet om *vision* og *mission* justeret i forhold til høringsversionen. Derudover er der tilføjet et afsnit 11 med Transportkommissionens bemærkninger til hørings svar. Resten af forslaget til vision er uændret i forhold til høringsversionen, som begrundet i afsnit 11.

## **1 Vision**

*Befolkningen skal have adgang til billig, effektiv og samfundsøkonomisk ansvarlig transport.*

Visionen er den overordnede målsætning på transportområdet, som alle underliggende strategier og handlingsplaner rettes imod.

## **2 Mission**

*Naalakkersuisut ønsker en anbefaling om fremtidens transport i Grønland. Anbefalingen skal sikre et økonomisk bæredygtigt transportsystem og understøtte den generelle erhvervs- og samfundsudvikling.*

Missionen er styrende for kommissionens arbejde for at Naalakkersuisut gives mulighed for at realisere visionen.

I det efterfølgende har Transportkommissionen på basis heraf søgt at indkredse de overordnede problemstillinger, som Transportkommissionen vil basere sit fortsatte arbejde på.

## **3 Den grundlæggende problemstilling**

Effektiv og billig transport er vigtige i alle økonomier, som det også anføres i Perspektivredøgørelse 2007 fra Direktoratet for Boliger og Infrastruktur. Der er to hovedårsager til, at dette er en særlig udfordring i en grønlandsk sammenhæng: 1) landets størrelse på 2,2 mio. km<sup>2</sup> med en kyststrækning på 44.000 km og 2) en meget lille befolkning på godt 56.000 personer, der endvidere er fordelt på bl.a. 18 byer og ca. 60 bygder. Hertil kommer de arktiske forhold.

Landets størrelse kan sættes i perspektiv, når landkortet over Grønland sammenlignes med f.eks. et landkort for Europa som i figur 1.

**Figur 1. Grønland og Europa – en sammenligning**

Som det fremgår af figur 1, er afstanden fra Nordgrønland, konkret Qaanaaq, til Sydgrønland, konkret Nanortalik, som afstanden fra København til byen Tunis, ca. 2.100 km. Hele Grønlands længde svarer til afstanden fra Skagen til Gibraltar på ca. 2.650 km. Og mellem Nuuk og Tasiilaq er der ca. 700 km. Disse enorme afstande er den ene af årsagerne til, at transportomkostninger er forholdsvis meget høje i Grønland.

Den anden hovedårsag til, at transportomkostningerne er meget høje i Grønland, er som anført, at en befolkning på kun 56.000 personer er fordelt på bl.a. 18 byer og ca. 60 bygder. Dette betyder igen, at infrastrukturinvesteringer i lufthavne og havne til transport af personer og gods bliver meget betydelige. F.eks. er der p.t. havneanlæg i 17 byer (kun Qaanaaq har ikke et egentligt havneanlæg) samt anløbs- og fiskeribroer i bygderne. I alt er der ca. 185 anlæg i form af enten atlantkajer, fiskerikajer, broer i bygder, pontonanlæg, fortøjningsanlæg, bøljer m.m. I landet er der endvidere 59 flyvepladser, hvoraf 13 er lufthavne for fastvingede fly, mens resten beflyves med helikopter. Det samlede passagertal var under 500 på 35 flyvepladser i år 2008.

Disse to faktorer betyder, at transportomkostningerne er meget høje i Grønland og fortsat vil være meget høje, så længe en forholdsvis lille befolkning er så spredt, som det nu er tilfældet.<sup>1</sup>

I et visionspapir kan der ikke ses bort fra, at befolkningsstrukturen kan forandre sig. I tabel 1 er der til illustration heraf vist, hvordan befolkningen siden 1960 har været fordelt på de ovenfor nævnte fem byer, byerne under et samt bygderne under et.

**Tabel 1. Befolkningen og dens procentvise fordeling på fem byer, alle byer og alle bygder siden 1960**

<i>Ultimo</i>	1960	1970	1990	2000 <sup>a</sup>	2007
Nuuk	10	16	22	25	27
Sisimiut	5	7	9	9	10
Ilulissat	4	6	7	8	8
Qaqortoq	5	6	6	5	6
Maniitsoq	5	6	6	5	5
Byer	59	73	80	82	83
Bygder m.m.	41	27	20	18	17
<b>Ialt (=100%)</b>	33.140	46.532	55.620	56.245	56.462

a.Ultimo 2001 for de fem byer.

Kilde: Grønlands Statistik. Årbog og Årsberetninger.

Som det fremgår af tabel 1, er der over en lang årrække sket en stadig koncentration af befolkningen i byerne med en relativ stor vækst i især de tre største byer: Nuuk, Sisimiut og Ilulissat. I 1960 boede således 59 pct. i byerne, og ved udgangen af 2007 var dette steget til 83 pct.

Dette er ikke en specifik grønlandsk foreteelse, men noget der finder sted som en generel tendens overalt i verden, jf. tabel 2, hvoraf det fremgår, at bybefolkningens andel på verdensplan er øget fra en tredjedel i 1960 til godt halvdelen i 2010. Det er derfor ikke grund til at forvente, at denne tendens ændres – heller ikke i Grønland.

<sup>1</sup> I notatet "Estimat af omkostningsbesparelser i et tænkt "5 byer i Grønland" scenarie", se Transportkommissionens hjemmeside, er der skønnet over de øgede omkostninger til lufttransport som følge af en spredt befolkning.

**Tabel 2. Befolkningen i verden fordelt på land og by siden 1960**

	1960	1970	1990	2000	2010 <sup>a</sup>
Byer, pct.	32,9	36,0	43,0	46,6	50,6
Land, pct.	67,1	64,0	57,0	53,4	49,4
I alt i mio. (=100%)	3.032	3.699	5.295	6.124	6.907

a.Prognose.

Kilde: UN 2009. *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database*.

Der er mange og komplicerede beslutninger, der skal tages, når den optimale trafikstruktur med tilhørende infrastrukturanlæg skal fastlægges i et langsigtet perspektiv og i øvrigt udformes, så den nødvendige fleksibilitet sikres. Denne fleksibilitet er ønskelig, fordi den faktiske udvikling jo ofte afviger – og undertiden meget – fra det forløb, der er lagt til grund i de opstillede scenarier. Dette kan ikke mindst være tilfældet, når der som i overvejelser om trafikstruktur med tilhørende meget betydelige infrastrukturanlæg må anlægges et meget langsigtet perspektiv på 30-50 år.

#### **4 Luftrafikken: centrale problemstillinger**

Der er beslutninger, der er langt vigtigere end andre. Det er som udgangspunkt transportkommissionens opfattelse, at den helt centrale beslutning i relation til persontrafikken i Grønland er valget af flyhovedindfaldsport/-porte til landet. I dag er det Kangerlussuaq og Narsarsuaq med forbindelse til København, der indtager den centrale rolle i denne henseende. Det er imidlertid tidligere beslutninger baseret på militære overvejelser under 2. verdenskrig, der ligger til grund for placeringen i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som bl.a. også anført i Trafikpolitisk Redegørelse fra 2004. Transportkommissionen er bekendt med, at det er Naalakkersuisuts generelle opfattelse, at aftalememorandummet af 13. marts 1991 indebærer, at ændringer vedr. Kangerlussuaq, der væsentligt berører USA's ret til fortsat anvendelse af lufthavnen i visse situationer ikke kan gennemføres uden forudgående konsultationer med USA.

Transportkommissionen vil med udgangspunkt heri og inspireret af tidligere overvejelser lægge afgørende vægt på at analysere, om Nuuk eller Nuuk/Ilulissat kan være et bedre alternativ som hovedindfaldsport end Kangerlussuaq/Narsarsuaq. I tilknytning hertil – især i tilfældet med to hovedindfaldsporte i hhv. Nuuk og Ilulissat, som i dag er endestation for ca. 50% af flypassagererne fra Danmark - vil kommissionen også undersøge, om Keflavik fremover bør spille en større rolle som det udenlandske hoveddestinationspunkt.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Som det fremgår af bilag A, er Kangerlussuaq og Narsarsuaq flyendestationen for hhv. godt 8.500 og over 4.000 af passagererne fra Danmark. Såfremt atlanttrafikken fremover ikke går via Kangerlussuaq/Narsarsuaq, vil især passagerer med flyendestation i Kangerlussuaq, som benytter Kangerlussuaq som møde-/konferencecenter el. lign., fremover især tage til Nuuk og i nogle tilfælde også til Ilulissat. Regnes med, at dette er tilfældet for halv-

En mulighed er at anlægge en ny atlantlufthavn i Nuuk, der er stor nok til flytyper som bl.a. Airbus 330. Men i tilknytning hertil må det også analyseres, om det er mere samfundsøkonomisk rentabelt at forlænge den eksisterende lufthavn og evt. kombinere dette med en udvidelse af lufthavnen i Ilulissat, som efter Nuuk er destinationsmålet for de fleste flypassagerer. I tilknytning hertil ses også på en større anvendelse af Keflavik som central udenlandsk destinationspunkt. En evt. afvikling af lufthavnen i Kangerlussuaq skal naturligvis også ses i fortsættelse af, at en større andel af befolkningen over de seneste mere end 50 år er blevet koncentreret i Nuuk og i Ilulissat, selv om Sisimiut stadig er Grønlands næststørste by, jf. tabel 1. Og denne tendens brydes vel kun, hvis der opstår betydelige erhvervsaktiviteter i tilknytning til udnyttelse af vandkraft, minedrift m.m. i tilknytning til andre byområder, som f.eks. aluminiumsprojektet i Maniitsoq.

Transportkommissionen finder det på ovenstående baggrund – og med den betydning som luftfarten har for persontransporten – afgørende, at spørgsmålet om lufthavnsstrukturen bliver det centrale udgangspunkt for kommissionens analysearbejde vedr. persontrafikken.

Transportkommissionen vil i sit analysearbejde derfor analysere og sammenligne forskellige mulige lufthavnsstrukturer, jf. skema 1.

### Skema 1. Eksempler på mulige lufthavnsstrukturer

Nuværende struktur <sup>a</sup>	13 lufthavne for fastvingede fly på min. 799 m, og hertil 46 flyvepladser, der beflyves med helikopter
Central atlantlufthavn (2200 m) i Nuuk <sup>b</sup>	I overvejelserne om øvrige lufthavne vil der indgå overvejelser af: a) om nogle heliporte/helikoptere bør erstattes med grusbaner/fastvingede fly, b) om nogle af de eksisterende 799 m asfaltbaner bør forlænges til 1199 m, c) om der bør anlægges en ny 1199 m bane i Qaqortoq, d) om nogle af de eksisterende grusbaner bør opgraderes til asfaltbaner, e) om nogle af flyvepladserne fremover bør betjenes med fly til maksimalt 19 passagerer, idet dette markant nedbringer de årlige driftsudgifter i en lufthavn.
Central atlantlufthavn (2200 m) i Nuuk og en større lufthavn (1799 m) i Ilulissat <sup>b</sup>	
To større lufthavne (1799 m) i hhv. Nuuk og Ilulissat med København som det centrale udenrigsknudepunkt <sup>b</sup>	
To større lufthavne (1799 m) i hhv. Nuuk og Ilulissat med både København og Keflavik som centrale udenrigsknudepunkter <sup>b</sup>	
En større lufthavn (1799 m) i Nuuk med både København og Keflavik som centrale udenrigsknudepunkter <sup>b</sup>	

a. Som den var i det seneste år, 2008, med offentliggjorte trafiktal.

b. Det forudsættes, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq i disse tilfælde ikke fremover indgår i betjeningen af atlantlufthavnsstrukturen.

delen af passagerne med flyendestation i Kangerlussuaq, vil knap 60 pct. få enten Nuuk eller Ilulissat som endestation.

Anm.: De angivne længder af landingsbanerne er kun indikative, idet udviklingen af nye flytyper, der reducerer energiforbruget og miljøpåvirkningen, synes at fordre længere landingsbaner, hvis der skal benyttes fly med kapacitet til mere end 19 passagerer.

Lufthavnsstrukturen i skema 1 omfatter ikke blot forskellige muligheder for placering af og udformning af den centrale atlantlufthavn eller de centrale atlantlufthavne, men inkluderer også lufthavnsstrukturen i det øvrige Grønland. Transportkommissionen finder som udgangspunkt, at det bliver afgørende, om udviklingen på dette område fortsat går i retning af krav om betydeligt længere landingsbaner end de 799 m, der har været anvendt i relation til lufthavnene ved Sisimiut, Aasiaat, Uummannaq, Upernavik, Maniitsoq, Qaanaaq og Paamiut.

Foreløbige undersøgelser blandt flyproducenter tyder på, at der ikke længere er tilstrækkelig efterspørgsel efter fly med et passagerantal fra ca. 20 - 60/70, hvorfor sådanne fly ikke længere produceres. De fly med et passagerantal over denne grænse, som planlægges produceret, kræver landingsbaner på mindst 1.200 - 1.600 m. Transportkommissionen forventer, at denne problemstilling vil få en fremtrædende placering i kommissionens videre arbejde.

Derudover vil kommissionen gennemføre analyser af, om det er samfundsøkonomisk rentabelt at anvende fly med en kapacitet til 19 passager, der kan lande på kortere baner, til erstatning af den gældende betjening med helikoptere i visse distrikter. I disse analyser vil det også blive inddraget, at der givetvis fortsat vil være behov for helikoptere i relation til bjergningsarbejder, sygetransport m.v.

Det skal understreges, at de i skema 1 anførte lufthavnsstrukturer kun er indikative, idet analyserne med transportmodellen og udviklingen i flytyper m.m. kan resultere i, at andre end de i skema 1 omfattede lufthavnsstrukturer må foretrækkes ud fra samfundsøkonomiske overvejelser.

## **5 Skibstrafik: centrale problemstillinger**

Skibstrafikken er overordnet set opdelt i henholdsvis godstrafik og skibspassagertrafik.

### **5.1 Godstrafik**

Godsbesejlingen er opdelt på godsbesejling til og fra Grønland og mellem større byer samt godsbesejling af mindre byer og bygder. Godsbesejlingen af de større byer foregår på basis af en ene-koncessionsaftale mellem Selvstyret og Royal Arctic Line A/S (RAL). RAL har forsyningspligt til de grønlandske byer, der er nævnt i koncessionen. Transportkommissionen forventer at undersøge hensigtsmæssigheden af at videreføre en sådan ene-koncessionsaftale.

Godsbesejlingen af mindre byer og bygder foregår på basis af en servicekontrakt, der er indgået mellem Selvstyret og Royal Arctic Bygdeservice A/S. Idet

der allerede er truffet beslutning om at indgå en 20-årig kontrakt mellem parterne, vil Transportkommissionen ikke gå dybere ind i denne del af godsbesejlingen.

## 5.2 Passagertrafik

På passagersiden sejler Arctic Umiaq Line A/S på kommercielle vilkår interregionalt mellem byerne langs Grønlands vestkyst fra Narsaq i syd til Ilulissat i nord. Den interregionale passagersejlad har trange vilkår, og Transportkommissionen vil belyse denne problemstilling.

Den regionale passagersejlad er i visse områder reguleret af serviceaftaler med Selvstyret. Derudover findes en række private aktører, der servicerer lokalbefolkningen på kommerciel basis. Regional sejlad kan i Diskobugten og i Sydgrønland ikke stå alene, som følge af klimatiske forhold i form af islæg og stormis. Transportkommissionen vil på den baggrund identificere fordele og ulemper ved den regionale passagersejlad.

Siden 2006 har tilskud til trafiksystemet været énstregen. Der er således kun ydet tilskud til én transportform pr. destination. Spørgsmålet er, om det er den mest hensigtsmæssige løsning, eller om det i visse områder vil være meningsfuldt at give tilskud til såvel sejlad som beflyvning eventuelt i en fordelingsnøgle med differentieret tilskud til de forskellige transportformer.

## 6 Havnestruktur: centrale problemstillinger

Det er transportkommissionens opfattelse, at de centrale problemstillinger i relation til skibstransport af gods er, hvor mange havne der fremover direkte bør betjenes af atlantskibene. I den gældende struktur betjenes en række byer på vestkysten direkte af Royal Arctic's atlantskibe. Dertil kommer Tasiilaq og Ittoqqortoormiit på østkysten med særlige sommersejladser direkte fra Aalborg.

I tilknytninger hertil vil kommissionen undersøge, om der skal være en forskel mellem byerne hhv. nord og syd for Nuuk, idet det på forhånd er givet, at Nuuk skal betjenes af atlantskibene, hvorfor byerne syd for Nuuk vil blive passeret af disse skibe. Betjeningen af østkysten indtager som i dag en særstilling.

Transportkommissionen vil i sit analysearbejde derfor analysere og sammenligne de i skema 2 anførte mulige havnestrukturer.

### Skema 2. Eksempler på mulige havnestrukturer

Nuværende struktur:
Flere større byer på vestkysten og i Sydgrønland betjenes direkte med atlantskibe. Østkysten betjenes særskilt. Øvrige byer primært med feederskibe.
Som nuværende struktur, hvor byerne nord for Nuuk på vestkysten betjenes af feederskibe.
Som nuværende struktur, hvor byerne såvel nord som syd for Nuuk på vest-



kysten betjenes af feederskibe.
Ny Nuuk Atlanthavn som hub-havn, idet byerne såvel nord som syd for Nuuk på vestkysten betjenes af feederskibe.
Ny Nuuk Atlanthavn og ny atlanthavn i Sisimiut, idet øvrige byer på vestkysten betjenes af feederskibe.

Som i relation til lufttrafikken skal det understreges, at de i skema 2 kun er indikative, idet analyserne med transportmodellen mv. kan resultere i, at andre end de i skema 2 omfattede havnestrukturer må foretrækkes ud fra samfundsøkonomiske overvejelser.

## 7 Vejtrafikken: centrale problemstillinger

Transport med biler er for alle praktiske formål indtil videre alene lokaltransport, idet der ikke findes veje mellem byer, bygder, byer/bygder. To større ikke-lokale vejprojekter har imidlertid været analyseret ad flere omgange. Det gælder en vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq og en vejforbindelse i Sydgrønland mellem Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq. Begge disse vejforbindelser skal ses i lyset af, at der herved etableres en forbindelse til en eksisterende atlantlufthavn, nemlig hhv. Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Derfor vil spørgsmålet om disse veje blive analyseret i tilknytning til analysen af den fremtidige placering af atlantlufthavn(e).

## 8 Fleksibilitet

Det er svært at spå – især om fremtiden. Og når der skal ses så langt frem, som det typisk gøres i relation til lufthavnsstruktur og havnestruktur, hvor horisonten er op til 50 år, er det afgørende, at spørgsmålet om fleksibilitet, dvs. tilpasning til ny-udviklinger inddrages. I en grønlandsk sammenhæng er det naturligt at inddrage, om nye erhvervsaktiviteter kan afstedkomme en væsentlig anden befolkningsstørrelse og især en anden geografisk fordeling af den fastboende befolkning, når horisonten er så lang. I denne sammenhæng skal henvises til planerne om at etablere aluminiumsmeltning ved Maniitsoq, til mulighederne for jernudvinding ved Isua, guldudvinding på Storeøen ved Nuuk, molybdænuvinding ved Malmbjerget i Østgrønland osv. Det afgørende spørgsmål i denne sammenhæng er, hvor sandsynligt det er, at sådanne udviklinger kan ændre på de centrale analyseresultater i relation til lufthavnsstruktur og havnestruktur.

Det er efter transportkommissionens opfattelse sandsynligt, at den fastboende befolkning inden for en horisont på op til 50 år er koncentreret i de eksisterende byer på vestkysten med Nuuk som den langt største by. Det er næppe afgørende, om forbindelsen til disse mulige aktiviteter går via f.eks. Nuuk eller Kangerlussuaq. Transportkommissionen kan naturligvis ikke afvise, at der kan indtræffe en udvikling, der væsentligt vil påvirke og ændre valget af de centrale lufthavnsplaceringer.

Noget tilsvarende gælder i relation til godstrafikken med skibe. Udvinning af molybdæn fra forekomsten i Malmbjerget i Østgrønland, jern fra forekomsten ved Isua 150 km nordøst for Nuuk og guld fra forekomsten på Storeøen vil naturligvis kræve, at der anlægges havneanlæg i tilknytning hertil.

Dette betyder imidlertid ikke, at der ikke kan ske andre udviklinger, der kan påvirke ikke mindst dimensioneringen af infrastrukturanlæggene. F.eks. kan udvikling af nye flytyper betyde, at det ikke er rentabelt ved evt. valg af Nuuk eller Nuuk/Ilulissat som centrale flyindgangsporte at bygge så lange landingsbaner som lagt til grund i Perspektivredøgørelse 2007, hvor der på det foreliggende grundlag blev peget på en landingsbane på 2.200 meter i Nuuk og en landingsbane på 1.799 i Ilulissat som bedste samfundsøkonomiske løsning. Men desværre er der noget, jf. ovenfor, der tyder på, at udviklingen går i retning af længere landingsbaner. Det er naturligvis af afgørende betydning, at det inddrages, hvordan den fremtidige udvikling på dette centrale område måtte blive. I det mindste bør en fremtidsorienteret løsning indeholde den nødvendige fleksibilitet, så erkendte udviklingsscenarier kan imødekommes på en samfundsøkonomisk forsvarlig måde<sup>3</sup>.

Også udviklingen i de relative priser kan få betydning såvel for trafikens omfang som for dens fordeling på transportformer. I denne sammenhæng kan det f.eks. ikke udelukkes, at skibe i den interregionale trafik genvinder markedsandele for persontrafikken.

## 9 Samfundsøkonomisk rentabilitet

Det er et centralt mål for Selvstyret, som også understreget i kommissoriet for Transportkommissionen, at opnå økonomisk selvstændighed. Det betyder, at kommissionen har lagt til grund, at visionen i dens praktiske udformning naturligvis skal være i overensstemmelse hermed. Kommissionen er endvidere bekendt med, at der på finansloven ikke er afsat ekstra midler til at løfte finansieringsopgaven.

Af mindst lige så stor vigtighed er, at infrastrukturen generelt set medvirker til at skabe og udvikle rammebetingelserne for økonomisk aktivitet og vækst. Dette er ikke mindst af central betydning i en grønlandsk sammenhæng, idet hjemmemarkedet er så beskedent, at industrier, hvor stordriftsfordele er afgørende som i det centrale fiskerierhverv, er helt afhængige af eksportmarkeder og dermed af effektiv og hurtig transport.

Det er desuden et centralt mål for Selvstyret at reducere CO<sub>2</sub>-udledning i civilsamfundet. Som en del af kommissionens overvejelser vurderes derfor, hvorvidt ændringer i infrastrukturen forventes at reducere eller øge CO<sub>2</sub>-udledning.

---

<sup>3</sup> På Færøerne har man igangsat projektering af en baneforlængelse af lufthavnen fra 1200 meter til 1600 meter.

## 10 Forskel til tidligere analyser

Som det fremgår af litteraturlisten om analyser, redegørelser m.v. om trafikale spørgsmål<sup>4</sup>, er der over tiden publiceret ganske mange analyser og redegørelser m.v. om trafikale spørgsmål. Transportkommissionens kommende betænkning vil imidlertid have mulighed for at gennemføre en sammenhængende analyse af de overordnede trafikpolitiske spørgsmål. Til dette arbejde anvendes de allerede udarbejdede enkeltstående rapporter, ligesom der anvendes en trafikmodel, hvor de forskellige trafikformer alle kan indgå, og hvortil der kan knyttes trafiktider og trafikomkostninger. Dette giver nye muligheder for sammenhængende og konsistente analyser, som det er op til transportkommissionen at udnytte.

## 11 Kommissionens bemærkninger til høringssvar

Af kommissoriet for Transportkommissionen fremgår det, at kommissionens visionspapir skal sendes til høring, inden det fremsendes til Naalakkersuisut med henblik på det videre arbejde i transportkommissionen.

Der er indkommet 23 høringssvar fordelt bredt på 6 referencegrupper. Transportkommissionen finder, at der i høringssvarene er en række vigtige synspunkter/kommentarer m.v., som bør inddrages. Høringspartnerne besidder således omfattende viden og ekspertise, som kommissionen finder det vigtigt at inddrage i det videre arbejde. Transportkommissionen har i tilknytning hertil overvejet, om synspunkter og kommentarer m.v. i høringssvarene direkte skulle indarbejdes i visionspapiret eller indgå i fremsendelsesskrivelsen til Naalakkersuisut. Kommissionen har med den i forordet anførte modifikation valgt at følge sidst anførte fremgangsmåde, idet dette muliggør en klarere fremhævnning af det input til kommissionens videre arbejde, som høringssvarene har tilvejebragt.

Transportkommissionen skal indledningsvist knytte generelle kommentarer til høringssvarene.

### Processen i transportkommissionens arbejde

Kommissionens arbejde er i henhold til kommissoriet opdelt i tre faser med hver sin tilknyttede rapportering, hvoraf de to første eksplicit er forbundet med en høringssvarende. Første fase er centreret om visionspapiret, anden fase om et notat om scenarier for den samfundsøkonomiske udvikling og tredje fase om kommissionens afsluttende betænkning. Det er selvsagt Naalakkersuisut, der afgør, om betænkningen skal suppleres med en høringssvarende. Denne opdeling har naturligvis betydet, at mange væsentlige forhold ikke indgår i visionspapiret, hvor kommissionen foruden udkast til vision og mission primært har forsøgt at indkredse de overordnede problemstillinger, som kommissionen forventede at basere sit fortsatte arbejde på. Kommissionen ønsker i tilknytning hertil at tilkendegive, at flere af de synspunkter og kommentarer m.v., der er anført i høringssvarene, forventes at få en central placering i notatet om scenarier og i den afsluttende betænkning. I visionspapiret blev således også anført, at de i

---

<sup>4</sup> Se litteraturlisten på transportkommissionens hjemmeside

skema 1 anførte lufthavnsstrukturer og de i skema 2 anførte havnestrukturer kun kunne opfattes som indikative. Høringssvarene har understreget, at de i skema 1 og skema 2 anførte strukturer, herunder også de anførte længder for landingsbaner, bør suppleres.

I afsnit 8 om fleksibilitet berøres de fremtidige udviklingsmuligheder indenfor råstofsektoren. I afsnittet indgår eksempler på projekter placeret hovedsageligt i Kommuneqarfik Sermersooq. Det er her vigtigt at understrege, at disse på ingen måde er udtømmende, men udelukkende er ment som eksempler. Der er potentialer inden for råstofsektoren i hele Grønland. Som yderligere eksempler kan nævnes diamantforekomster ved Kangerlussuaq, eudialyt mellem Narsaq og Qaqortoq, ligesom der forekommer sjældne mineraler ved Narsaq. I Nordgrønland kan nævnes bly- og zinkforekomsten ved Uummannaq. Endelig kan nævnes de store offshore-aktiviteter, der i nærmeste fremtid påtænkes i farvandet ud for Grønland.

#### **Transportkommissionens arbejde: led i en beslutningsproces**

Kommissionen finder det også vigtigt at fremhæve, at kommissionens rapporter bør opfattes som led i den proces, der skal føre frem til beslutninger om den fremtidige transportstruktur med tilhørende investeringer. Det bør ikke forventes og har ikke med rette kunne forventes ud fra kommissoriet, at transportkommissionens endelige betænkning nærmest ville indeholde en facitliste for de beslutninger, der fremadrettet bør tages på transportområdet, og da slet ikke en sikker prognose for den fremtidige erhvervsudvikling, som transportbeslutninger og transportinvesteringer kan baseres på. Det er derimod transportkommissionens opfattelse og hensigt, at kommissionens afsluttende rapport, betænkningen, bør udstikke en underbygget beslutningsvej på det for landet meget vigtige transportområde under iagttagelse af, at fremtiden er usikker.

Dette generelle udsagn skal konkretiseres. Som det fremgår af visionspapiret, anser kommissionen det som centralt at undersøge, hvor den fremtidige hovedindfaldsport for flytrafikken bør ligge ud fra samfundsøkonomiske betragtninger. Skal Kangerlussuaq suppleret af Narsarsuaq også fremover være hovedindfaldsport, eller skal den f.eks. flyttes til landets hovedstad Nuuk? I beslutningsgrundlaget herfor bør bl.a. indgå regularitetsbetragtninger, investeringskrav såvel som afledede konsekvenser for den samfundsøkonomiske udvikling i relation til erhvervsudvikling m.m.

I overvejelserne om en evt. flytning af hovedindfaldsporten til Nuuk bør mindst to alternativer endvidere betragtes: én med udgangspunkt i den nuværende placering og én med udgangspunkt i en anden placering. Nødvendigheden af at inddrage en alternativ placering følger af, at det bør undersøges, om den nuværende placering er den optimale i en langsigtet sammenhæng. Forskelle i regularitet og sikkerhed grundet turbulens o. lign., forskelle i muligheder for og i omkostninger til forlængelse af landingsbaner op til 3.000 m eller længere, forskelle i muligheder for og i omkostninger til anlæg af tværbaner bør indgå.

Inden for den tidsramme, der er afsat for transportkommissionen, og i relation til det vidensgrundlag, som kommissionen kan trække på inden for denne tidsramme, er det klart, at kommissionen ikke kan komme med et endeligt forslag

til placering af hovedindfaldsporten. Kommissionens kan og bør imidlertid bidrage til at fastlægge en målrettet beslutningsvej til afklaring heraf. Kommissionen vil i tilknytning hertil beregne, hvor grænsen ligger for det investeringsbeløb, der ud fra en samfundsøkonomisk betragtning afgør, hvor hovedindfaldsporten bør ligge. De to herefter åbenbare trin på beslutningsvejen er: 1) hvordan bedømmer de centrale lufthavnsmyndigheder sikkerheden og regulariteten ved de mulige placeringer nu og i fremtiden? og 2) hvad er de forventede forskelle i investeringsbeløb og afledede samfundsøkonomiske udviklingsforløb? Kommissionen er af den opfattelse, at klimaændringer m.v. nødvendiggør, at i hvert fald Nuuk-placeringerne, og dermed også den eksisterende, underkastes en sikkerheds- og regularitetsbedømmelse op til de grænser, som må forventes fremover at blive stillet til en international lufthavn. De placeringer, der opfylder disse krav, skal herefter vurderes ud fra en samfundsøkonomisk analyse i relation til den beregnede investeringsgrænse.

Det skal understreges, at en enklere og hurtigere beslutningsproces givetvis kan følges på andre områder. F.eks. i relation til landingsbanernes længde i en række andre destinationer, hvor det som anført i visionspapiret må forventes, at der af flyteknologiske årsager bliver behov for forlængelser.

#### **Transportkommissionen skal bringe helhedsbetragtninger i fokus**

Som en generel bemærkning skal kommissionen anføre, at det overfor kommissionen er anført, at dets arbejde skulle udføres ud fra "et landssynspunkt, være langsigtet og respektere de samfundsøkonomiske muligheder, der var begrænsede."

I flere hørings svar er det anført, at visionspapiret er for centreret om luftfart og den hertil hørende persontrafik. Kommissionen har taget dette til efterretning, og vil lade dette afspejle sig i notatet om scenarier og i den afsluttende betænkning. Det er i høringen anført, at det er centralt, at person- og godstrafik ses i sammenhæng, især i relation til lufttrafik. Det er i tilslutning hertil også anført i hørings svarene, at erhvervsudviklingen er tillagt en for ringe opmærksomhed i visionspapiret. Sammenhængende hermed er det anført, at godstransport og ikke mindst godstransport med skib har fået tillagt en for lille vægt i relation til flytransport. Kommissionen skal i relation hertil bemærke, at det er vanskeligt at forestille sig, at der sker en erhvervsudvikling, hvor der ikke er et befolkningsgrundlag, når der ses bort fra minedrift og mineraludvinding, herunder off-shore aktiviteter. Og denne problemstilling har kommissionen behandlet under punktet om fleksibilitet i visionspapiret. Dette er forklaringen på den valgte vægtlægning, som kommissionen imidlertid burde have gjort tydeligere opmærksom på. Men erhvervsudviklingsmulighederne vil naturligvis indgå i den næste redegørelse fra kommissionen, hvor der opstilles forskellige scenarier. I denne sammenhæng vil det være afgørende om erhvervsudviklingen er en funktion af infrastrukturen, eller om det nærmere forholder sig omvendt.

#### **Specifikke kommentarer fra hørings svarene**

Som anført er der i hørings svarene anført en række synspunkter og kommentarer m.v., som kvalificerer visionspapiret, og som kommissionen finder også bør inddrages i det videre arbejde. Det skal bl.a. fremhæves, at det er fremført:

- at erhvervsmulighederne - herunder turisme – som allerede anført ikke er tilstrækkeligt inddraget, flere anfører dette. I denne sammenhæng er bl.a. nævnt muligheden og de afledede konsekvenser af, at der findes udnyttelige oliereserver,
- at åbningen af Nord-Vestpassagen, blandt andet transithavnsmuligheder, bør inddrages
- at betydningen af flytransport af gods ikke er tilstrækkeligt inddraget,
- at konkurrenceelementet på atlantruterne i højere grad burde være inddraget, ligesom der burde have været større fokus på trafikken fra/til Grønland,
- at servicekontrakter også fremover er nødvendige grundet den spredte befolkning og de særlige forhold. Det fremføres i tilknytning hertil, at lange løbetider er nødvendige for at sikre omkostningsminimering,
- at bilag A burde være baseret på tal fra Mittarfeqarfiit.

### **Justeret formulering af vision og mission**

I flere af høringssvarene er der kommentarer og forslag til udbygning af vision og mission. Kommissionen har i lyset heraf justeret formuleringerne, som fremover vil ligge til grund for kommissionens arbejde.

#### ***Vision***

*Befolkningen skal have adgang til billig, effektiv og samfundsøkonomisk ansvarlig transport.*

Kommissionen har ikke ændret i visionens indhold, men har foretaget en sproglig tilrettelse. I en række høringssvar blev ordet ”billig” kommenteret ud fra den opfattelse, at billig transport i gængs forstand ikke kan forekomme i Grønland som følge af de store afstande og den manglende kritiske masse. I høringssvarene er det foreslået, at ”billig” eksempelvis erstattes med ”omkostningsbevidst”. Kommissionen er enig i, at man i Grønland ikke får samme prisniveau som ses i det europæiske transportsystem. Kommissionen har dog valgt ikke at ændre i visionens ordlyd, fordi Kommissionen mener, at der såvel i ordene ”effektiv” som i ”samfundsøkonomisk ansvarlig transport” ligger en betydning om at minimere omkostningerne på alle områder.

#### ***Mission***

*Naalakkersuisut ønsker en anbefaling om fremtidens transport i Grønland. Anbefalingen skal sikre et økonomisk bæredygtigt transportsystem og understøtte den generelle erhvervs- og samfundsudvikling.*

Kommissionen har på baggrund af høringssvarene valgt at tilføje ”erhvervsudvikling” til missionen. Høringssvarene gav endvidere Kommissionen anledning til overvejelser omkring, hvorvidt ”miljømæssig bæredygtighed” skulle indføres. Det er Kommissionens vurdering, at transportområdet, som følge af den generelle samfundsudvikling inden for miljø- og klimaområdet, vil efterleve den regulering, der i øvrigt sker på området.







## Bilag B

Sammenhængen mellem banelængder, mulige flytyper og maksimal rækkevidde\*.

### **650 meter bane:**

#### **Propelfly:**

- Dash 6 (maks. 19 passagerer). Produktion genoptages i 2010.
- Dornier 228 (maks. 19 passagerer). Produktion genoptages i 2010.

### **799 meter bane:**

Alle ovennævnte flytyper (uden begrænsninger) +

#### **Propelfly:**

- Dash-7 (maks. 44 passagerer). Produktion indstillet.
- Dash-8 100/200 (maks. 37 passagerer - med begrænsninger). Produktion indstillet i maj 2009.

### **1199 meter bane:**

Alle ovennævnte flytyper (uden begrænsninger) +

#### **Propelfly:**

- Dash-7 (maks. 44 passagerer). Produktion indstillet.
- Dash-8 100/200 (maks. 37 passagerer). Produktion indstillet i maj 2009.
- Dash-8-300 (maks. 56 passagerer - med begrænsninger). Produktion indstillet i maj 2009.
- ATR-72-212 (maks. 61 passagerer - med begrænsninger)

Alle de nævnte flytyper kan nå fra f.eks. Nuuk til Island ved 3- 3½ timers flyvning.

#### **Jetfly:**

- Avro RJ85/Bae-146-200 (maks. 92 passagerer - med begrænsninger). Kan nå fra f.eks. Nuuk til Island ved 2 timers flyvning. Produktion er indstillet.

### **1799 meter bane:**

Alle ovennævnte flytyper (uden begrænsninger) +

#### **Jetfly:**

- Boeing 757-200 (maks. 200 passagerer - med begrænsninger). Produktion indstillet.
- Boeing 737-700 (maks. 141 passagerer - med begrænsninger).

**F.eks. kræver de 2 nævnte flytyper en 2.150 meter bane for at kunne operere frit fra Nuuk/Ilulissat til København under alle forhold uden begrænsninger.**

\* Hvor der er anført "- med begrænsninger" vil enten maksimal rækkevidde, antal passagerer og/eller fragtmængden skulle reduceres. Begrænsningerne afhænger desuden af de konkrete vejrforhold.

Kilder: "Opdateret delrapport vedr. Beflyvningslogistik", Udarbejdet af Underarbejdsgruppen vedr. beflyvningslogistik til Arbejdsgruppen om udvidelse af Ilulissat og Nuuk Lufthavn og Havn, 2006.

Flight Global, [www.flightglobal.com](http://www.flightglobal.com), 8. april 2008 samt magasinet "Flight International", 3-9. november 2009.