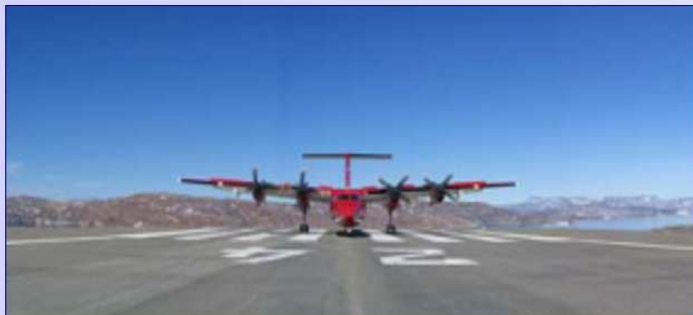




Ineqarnermut Attaveqarnermullu Pisortaqarfik
Direktoratet for Boliger og Infrastruktur



Perspektivredegørelse 2007

Efterårssamling 2007

Indholdsfortegnelse

Figuroversigt	4
Bilagsoversigt	4
Forord	5
Formål og indhold	7
Redegørelsens indhold	9
De samfundsøkonomiske vurderinger	9
Finansiering	10
Konklusioner	11
Trafikpolitisk Handlingsplan - status	12
Fase 1: Overlappende aktiviteter i trafiksystemet minimeres	13
Fase 2: Ændring af landingsbanestrukturen	13
Fase 3: Fokus på Hjemmestyrets og samfundets køb af trafikydelse	14
Fase 4: En tættere og mere dynamisk trafiksammenhæng i den enkelte region	14
Fase 5: Styrkelse af den centrale trafikplanlægning og regulering af trafiksystemet	15
Konkrete anlægsprojekter	16
Byggeklods 1 – Havneudbygningsplanen	17
Havneudbygningsplanens indhold og prioriteringer	19
Nuuk	20
Sisimiut	21
Ilulissat	22
Uummannaq	23
Sydgrønland	25
Byggeklods 2 – Hovedindfaldsport til Grønland	26
Kangerlussuaq, med vej til Sisimiut	26
Ny lufthavn i Nuuk	28
<i>Landingsbanen i Nuuk forlænges til 1.799 meter</i>	28
<i>Landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter</i>	29
<i>Ny landingsbane på Angisunnguaq i Nuuk på 3.000 meter</i>	29
<i>Ny landingsbane på Akia ved Nuuk på 3.000 meter</i>	30
Konklusioner for Kangerlussuaq og Nuuk	32
Anbefalinger for en vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut samt for Nuuk Lufthavn	32
Byggeklods 3 – Regionale indfaldsporte	34
Ny lufthavn i Ilulissat	34
<i>Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.199 meter</i>	34
<i>Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.799 meter bane.</i>	35
Sydgrønland	36
<i>Veje</i>	36
<i>Overslag for regionale lufthavne i Sydgrønland</i>	37
Tasiilaq	37
Konklusioner for Ilulissat, Sydgrønland og Tasiilaq	38
Anbefalinger for Ilulissat, Sydgrønland og Tasiilaq	39
Byggeklods 4 - Lokal trafikoptimering	40
Flytning af landingsbanen ved Nerlerit Inaat til Ujarassuit (Ittoqqortoormiit)	40
Anlæggelse af simple landingsbaner	41
Afrunding	42

Figuroversigt

Figur 2: De 4 byggesten i Landsstyrets anlægsstrategi	9
Figur 1: Containerarealet i Nuuk	20
Figur 2: Ny havn på Admiralitetsøerne – Fyrø	21
Figur 3: Udbygning af fiskerikaj og nedsprængning af fjeldet i Sisimiut	22
Figur 4: Udbygning af havnen i Ilulissat	23
Figur 5: Udbygning af havnen Uummannaq	24
Figur 6: Ny atlantkaj i Qaqortoq	25
Figur 7: Ny landingsbane på 3.000 meter på Angisunnguaq	30
Figur 8: En 3.000 meter lang landingsbane på Akia	31
Figur 9: Placering af 1.199 meter landingsbane	35
Figur 10: Placering af 1.799 meter landingsbane	35

Bilagsoversigt

Bilag 1: Redegørelse for Havneudbygning, Maj 2006	
Bilag 2: Rapport vedrørende vejprojekt mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, December 2004	
Bilag 3: En teknisk, fysisk og økonomisk vurdering af fremtidige lufthavnsløsninger for Nuuk og Ilulissat, 5. januar 2007.	
Bilag 4: Vurdering af de trafikale infrastrukturprojekter i Sydgrønland, Juli 2007	

Globaliseringen betyder en yderligere åbning af verden, som giver Grønland nye muligheder og nye udfordringer. En række forudsætninger skal dog være opfyldt, for at Grønland kan udnytte de muligheder, globaliseringen giver, så vi ikke ender som tabere i globaliseringens spil. Den vigtigste af disse forudsætninger er, at der findes adgang til hurtig og billig transport af både varer og mennesker.

På Landstingets Forårssamling 2006 fremlagde Landsstyret en udbygningsplan for vores havneanlæg og understregede behovet for, at forholdene meget snart forbedres. Det er Landsstyrets opfattelse, at der på Landstingets Forårssamling 2006 var bred forståelse for disse synspunkter, og arbejdet er allerede sat i gang.

Det er således også Landsstyrets forventning, at Landstinget deler den brede erkendelse af, at et vigtigt værktøj til at skabe øget vækst i samfundet er sunde investeringer i trafikale anlæg, som kan yde stabile, langsigtede bidrag til økonomien igennem billigere og bedre trafik.

I denne perspektivredegørelse er et af de centrale spørgsmål, hvorledes ændringer i vores anlægsstruktur kan bidrage til at skabe en gunstig udvikling i det grønlandske samfund. Dette gælder både vores havne, som er centrale elementer i den lokale erhvervsstruktur, og vores lufthavne, som er forbindelsesledet til omverdenen både nationalt og internationalt.

Historiske bindinger i forhold til landingsbanerne i blandt andet Narsarsuaq og Kangerlussuaq har langt hen ad vejen, udover at være bestemmende for vores atlanttrafik, også været dimensionerende for muligheder og begrænsninger i vores interne lufttrafik. Antallet af feederflyvninger og placeringen af atlantlufthavnene har ført til uhensigtsmæssig flytrafik og dyre omladningsomkostninger. Omkring 2/3-del af passagerne skal videre til enten Nuuk eller Ilulissat, og "ekstraflyvningen" til og fra Kangerlussuaq, kunne, ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, med fordel afskaffes. Det er Landsstyrets opfattelse, at vi efter etablering af en række regionale landingsbaner, senest i Paamiut, bør kigge nærmere på rammerne for beflyvning til og fra Grønland og mulighederne for at øge omsætningen af passagerer i trafiksystemet og dermed øge omsætningen i de lokale erhverv.

I de senere år har vilkårene for luftfarten i verden omkring os ændret sig radikalt, blandt andet som følge af liberaliseringen af luftfarten, den øgede konkurrence og fremvæksten af lavprisselskaber. Gamle flyselskaber lukker, andre bliver restruktureret og nye vokser frem, ruter bliver nedlagt og andre opstår. Mange af de gamle flyselskaber er under pres i de fleste lande, og lufthavnene er i hård konkurrence om at tiltrække nye ruter og passagerer. For den almindelige borger giver det udslag i billigere billetter og flere rejsemuligheder.

Denne dynamik er ikke til stede i det grønlandske transporterhverv, og det er usandsynligt, at denne dynamik vil vokse frem af egen drift. Antallet af passagerer er simpelthen for lavt. Det er nødvendigt med en aktiv og helhedsorienteret indsats, hvis vilkårene for den grønlandske luftfart optimeres, og hvor en god cirkel med stigende passagertal og lavere billetpriser skal fastholdes.

En positiv udvikling af den grønlandske luftfart vil virke selvforstærkende. Antallet af destinationer og frekvenser afhænger af antallet af passagerer. Flere passagerer kan derfor øge antallet af frekvenser og antallet af destinationer. Højere frekvenser og flyvninger til flere destinationer vil tiltrække flere passagerer. Tilgang af nye ruter kan give grundlag for ny vækst, som i sidste ende skaber bedre transportmuligheder for vores befolkning. I denne sammenhæng er det vigtigt at gøre sig klart, at øget rejseaktivitet på ruter til og fra Grønland vil få en afsmittende effekt på den interne trafik til gavn for hele landet.

Udviklingen i grønlandsk luftfart har stor betydning for hvilke muligheder borgerne og erhvervslivet har i de forskellige byer. Herunder hører naturligvis turisterhvervet, men også den spirende eksport af frisk fisk kan høste gevinsten af en velgennemtænkt anlægsstruktur. Selv på områder som råstof og uddannelse, er der store gevinster at hente ved en mere direkte adgang til verden omkring os. For disse dele af erhvervslivet er gode flyforbindelser helt nødvendige, hvis Grønlands konkurrenceevne skal forbedres. Udover at øget turisme vil bidrage til øget vækst på de enkelte turistdestinationer, vil flere turister i trafiksystemet danne grundlag for bedre og billigere transport for grønlandske borgere. Der er derfor meget at hente ved at tænke på fremtiden allerede nu.

Som en indirekte konsekvens af ændringerne i trafikstrukturen fra 2006, har vi været vidne til en række spændende initiativer på blandt andet luftfartsområdet, herunder har SAS genetableret flyvninger til og fra København i sommerhalvåret. Det er sådanne initiativer, som, i samspil med Air Greenland A/S' eksisterende produkter og den nye rute til Baltimore, skal skubbe til udviklingen af den grønlandske luftfart.

Trafikstrukturen har stor betydning for hele det grønlandske samfund og den enkelte samfundsborger.

Det er derfor vigtigt, at vi i fællesskab etablerer en anlægsstrategi for vores trafikale infrastruktur. En stabil og langsigtet investeringsplan for udvikling af trafikkanlæggene vil sikre gennemsigtighed og forudsigelighed, som igen vil sikre borgere, transportoperatører, turistvirksomheder og andre erhverv en planlægningshorisont indenfor hvilken, nye initiativer og investeringer kan igangsættes. Jeg vil derfor opfordre til, at vi landstingspolitikere på de kommende samlinger drøfter os frem til enighed om vores fremtidige trafikale anlæg, og i fællesskab fæstner denne enighed i et nationalt kompromis om fremtidens trafikinfrastruktur.

Trafikstrukturen har allerede undergået store ændringer, og meget tyder på at ændringerne kan blive endnu større i årene fremover.

Jeg håber, at Landstinget sammen med Landsstyret vil sørge for, at disse ændringer bliver gode ændringer.



Kim Kielsen

Landsstyrets transportpolitik skal bidrage til at nå vores overordnede mål om økonomisk uafhængighed.

Det var baggrunden for den handlingsplan, Landsstyret præsenterede i Trafikpolitisk Redegørelse på Landstingets Efterårssamling 2004, og baggrunden for nærværende perspektivredegørelse. Helt præcist er Perspektivredegørelsen et led i udmøntningen af handlingsplanens fase 2 "Ændring af landingsbanestrukturen og vedtagelse af en havneudbygningsplan med fokus på gode forbindelser mellem landets regioner og Grønlands trafikforbindelser til Danmark og landene omkring os".

Denne perspektivredegørelse er således et samlet struktureret overblik over de mange infrastrukturanlæg, der har været diskuteret de seneste år, og kan læses selvstændigt. De centrale rapporter er vedlagt som bilag. Formålet med Perspektivredegørelsen er at vise hvilke muligheder, vi i fremtiden bør overveje på infrastrukturuområdet.

Det er Landsstyrets klare forventning, at vi kan opnå store besparelser og vækstmuligheder ved at forbedre den grundlæggende trafikinfrastruktur her i landet. Det var forventningen allerede, da handlingsplanen i Trafikpolitisk Redegørelse 2004 blev fremlagt, og det er formålet med den 2. fase i handlingsplanen, som nu gennemføres.

For at kunne høste disse fordele bedst muligt, har Landsstyret fundet det vigtigt at udføre grundige samfundsøkonomiske analyser af de mange infrastrukturprojekter, som er foreslået rundt om i landet. Derfor har Landsstyret, i samarbejde med Danmarks Tekniske Universitet, fået udviklet et avanceret samfundsøkonomisk modelværktøj.

Modelværktøjet – "Trafikmodel Grønland: Beslutningsværktøj" den såkaldte "DTU-model" - vil blive taget i endelig anvendelse i løbet af efteråret 2007, og vi vil indenfor kort tid have detaljerede beregninger af samfundets gevinster ved anlæggelse af de forskellige infrastrukturanlæg.

Inden dette sker, har Landsstyret fundet det vigtig, i samlet form, at orientere Landstinget om hvilke projekter, der indledende vil blive undersøgt, i hvilken udstrækning de forskellige projekter allerede er undersøgt, samt hvilke indledende konklusioner, der allerede kan drages på det nuværende stadie. Derfor har Landsstyret udarbejdet nærværende perspektivredegørelse.

Perspektivredegørelsen er opbygget, som en anlægsoversigt, hvor de forskellige projekter, med den foreløbige viden og de foreløbige konklusioner, lægges frem for Landstinget. Dette giver Landstinget mulighed for at få et godt indblik i de konkrete projekter, og giver Landstinget gode kort på hånden, når de videre tiltag på infrastrukturuområdet skal besluttes.

Formålet med denne perspektivredegørelse er således todelt.

For det første finder Landsstyret det vigtigt, i tråd med anbefalingerne fra Det Rådgivende Udvalg Vedrørende Grønlands Økonomi, grundigt at vurdere samfundsøkonomien i de mange infrastrukturprojekter. Infrastrukturen bygges for at skabe værdi for samfundet, og størrelsen af

denne værdi er, sammen med anlægsomkostningen, afgørende for, om det er en god ide at anlægge infrastrukturen. Derfor er den samfundsøkonomiske analyse vigtig.

For det andet finder Landsstyret det vigtigt at præsentere sine tanker og ideer for Landstinget. Landsstyret ønsker med denne åbne proces at invitere til konstruktivt samarbejde om infrastrukturområdet.

Redegørelsens indhold

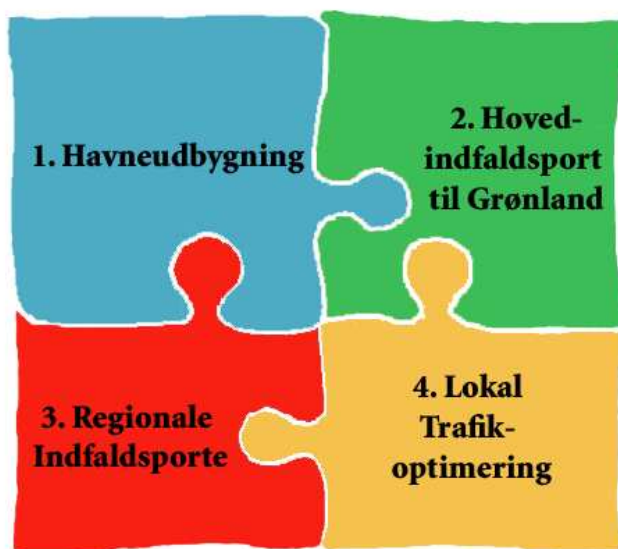
I næste kapitel, kapitel 2, findes konklusionerne fra Perspektivredøgørelsen.

I kapitel 3 gives en status på den trafikpolitiske handlingsplan, der, som nævnt ovenfor, er den overordnede ramme for hele Landsstyrets trafikpolitik.

I kapitel 4 beskrives de konkrete anlægsprojekter, som udgør prioriterede byggeklodser i en målrettet planlægning for optimering af centrale trafik anlæg. I dette kapitel berøres havneudbygningsplanen, som blev drøftet på Landstingets Forårssamling 2006, samt behovet for at styrke de centrale passagerknudepunkter i den grønlandske luftfart.

Landstyret har valgt at prioritere anlægsstrategien i 4 byggeklodser: Havneudbygning, Hovedindfaldsport til Grønland, Regionale Indfaldsporte og Lokal Trafikoptimering.

Figur 2: De 4 byggeklodser i Landsstyrets anlægsstrategi



De samfundsøkonomiske vurderinger

Samfundet har begrænsede økonomiske ressourcer. Det er derfor nødvendigt at foretage en prioritering mellem de mange investeringsforslag – og tiltag i øvrigt. For at kunne foretage en hensigtsmæssig beslutning er det nødvendigt med en systematisk vurdering af de enkelte projekters fordele og ulemper.

I denne fases politiske prioriteringsproces, skal der vælges mellem forskellige infrastrukturprojekter, og der indgår en vifte af hensyn, der har såvel politisk som økonomisk karakter. Det kan være hensyn af miljømæssig og finanslovmæssig karakter, regionalpolitiske eller finansieringsmæssige hensyn og endelig, hensyn der har et bredere samfundsmæssigt sigte. En del af disse indgår traditionelt ikke i en samfundsøkonomisk analyse, men supplerer i stedet denne i den endelige beslutningsfase.

Den samfundsøkonomiske analyse er imidlertid et af de mest konkrete bidrag til planlægningsprocessen på trafikområdet. I den samfundsøkonomiske metode tilstræbes det at værdisætte fordele og ulemper. På baggrund heraf kan et projektforslags samfundsmæssige værdi beregnes.

Betragtningen af trafikinfrastrukturen i et langsigtet perspektiv skal sikre, at samfundsøkonomiske vurderinger kan frigøres fra den historiske opbygning. Infrastruktur som bibeholdes af hensyn til mere kortsigtede økonomiske overvejelser, men som samtidig fastholder en dårlig transportøkonomi, vil der således kunne påvises samfundsøkonomisk grundlag for at ændre.

I denne perspektivredegørelse vil vurderingerne af flertallet af de præsenterede anlægsprojekter være på et foreløbigt niveau. Projekterne er således mulige perspektiver for en fremtidig udvikling. Indsigten omkring Grønlands primære indfaldsport og anlægsprojekterne i Nuuk eller Kangerlussuaq er dog på baggrund af diverse seminarer og arbejdsgrupper noget større, og der kan allerede nu gives klare indikationer på, hvor det centrale trafikknudepunkt ligger ud fra en trafikøkonomisk synsvinkel.

Efterhånden som Landstinget og Landsstyret nærmer sig en egentlig beslutning, kan beslutningsgrundlaget forfines, og gøres stadig mere detaljeret. Således vil der også i løbet af projekteringsprocessen opnås en bedre viden om de usikkerheder, der måtte knytte sig til analysen af det enkelte projekt.

Finansiering

Det er Landsstyrets holdning, at anlægsprojekter skal være kommercielt rentable, og det er således ikke Landskassen alene, der skal finansiere nye projekter.

Som et delvist middel til finansiering, er der overvejelser om at lade de eksisterende anlæg indgå i de selskabskonstruktioner, som skal overtage driften af de nye anlæg. Hvis man ønsker at gå den vej, er der dog behov for konkret lovhjemmel på området.

Hel eller delvis brugerbetaling indgå ligeledes i overvejelserne omkring finansiering. Brugerbetaling kan være et fornuftigt instrument, da man spreder omkostningerne ved en investering ud på brugerne og ikke blot skatteyderne i bred forstand. En for høj brugerbetaling kan dog dæmpe eller ligefrem stoppe den forventede vækst i passagerantallet, hvilket kan starte en ond cirkel af færre passagerer og højere brugerbetaling.

Uanset finansieringsform skal der ikke herske tvivl om, at Landsstyret finder det nødvendigt at investere i samfundsøkonomiske sunde trafik anlæg for på den måde at stimulere en øget vækst for hele samfundet. Det er dog en forudsætning for investeringerne, at de på sigt er rentable og bidrager positivt til samfundet.

På baggrund af nedenstående har Landsstyret følgende konklusioner i forhold til politikken på infrastrukturområdet.

- Havnerapporten blev forelagt på FM 2006, og Landsstyret arbejder videre med havneudbygning på den baggrund. Nye oplysninger har ført til større enighed om Nuuk-projektet og mindre ændringer mht. læmoler i Uummannaq. Landsstyret arbejder for øjeblikket sammen med Nuuk Kommune om en forretningsplan, som skal sikre fremmedfinansiering af Nuuk Havn, så udbygningen af Nuuk Havn ikke belaster Landskassen.
- Det skal afgøres, hvorvidt man ønsker en eller to indfaldsporte, der dækker Midt- og Nordgrønland. Foreløbige beregninger viser, at såvel en 1.799 meter som en 2.200 meter bane i Nuuk vil være rentable. Med en 1.799 meter bane i Nuuk vil det være nødvendigt fortsat at benytte Kangerlussuaq Lufthavn, da der ikke kan lande så store fly i Nuuk på en 1.799 meter bane. En 2.200 meter bane betyder derimod, at lufthavnen i Kangerlussuaq vil være overflødig, da alle større fly da vil kunne lande i Nuuk. Den samfundsøkonomisk mest egnede løsning i Nuuk, ser på nuværende tidspunkt ud til at være en forlængelse til 2.200 meter på den nuværende lufthavns placering. Det er afgørende, at der udarbejdes en forretningsplan for lufthavnsprojektet i Nuuk, baseret på driftsøkonomiske rentabilitetsbetragtninger.
- Af regionale indfaldsporte viser de nuværende samfundsøkonomiske beregninger med hensyn til Ilulissat, at en forlængelse til 1.799 meter vil være en væsentlig bedre samfundsøkonomisk løsning end den nuværende lufthavn. Derfor bør den bygges. Som med Nuuk, er det derfor nødvendigt, at der udarbejdes en forretningsplan for projektet baseret på driftsøkonomiske rentabilitetsbetragtninger. Selvom der allerede nu ses spændende perspektiver i Sydgrønland, er der ikke noget projekt, der har vist sig kommercielt rentabelt i en sådan grad, at Landsstyret vil anbefale et alternativ til den nuværende løsning med lufthavn i Narsarsuaq og heliporte i de tre sydgrønlandske byer. Tasiilaq er allerede nu hovedindfaldsport i Østgrønland, og Landsstyret nedsætter snarest en arbejdsgruppe, som med erfaringen fra de øvrige projekter, skal analysere, hvilke samfundsøkonomiske muligheder en større lufthavn eventuelt vil kunne give Tasiilaq.
- I flere mindre byer og større bygder vil anlæg af simple baner muligvis kunne spare samfundet for store omkostninger til helikoptere. Landsstyret forventer at gennemarbejde de forskellige forslag til simple baner og komme med en samfundsøkonomisk vurdering af de enkelte konkrete forslag.

Planlægning og gennemførelse af trafikinvesteringer tager tid. Fremtidens udvikling besluttet allerede i dag og langsigtede politiske beslutninger er derfor med til at skabe en stabil og sund planlægningshorisont for vores transporterhverv, men også for de erhverv og kunder, som er afhængige af en velfungerende sø- og luftfart.

Tøves der for længe med at træffe beslutninger, vil den nødvendige planlægningshorisont gøre, at man må døje med eventuelle problemer i en endnu længere årrække, eller i mange tilfælde bremse for udviklingsmuligheder, der vil være til gavn for samfundet. Derfor fremlægger Landsstyret denne Perspektivredegørelse, der er en del af den trafikpolitiske handlingsplan, som Landsstyret fremlagde i Trafikpolitisk Redegørelse 2004.

I erkendelse af at vi hverken politisk, økonomisk og administrativt er i stand til at forberede og gennemføre alle nødvendige tiltag på én gang fremlagde Landsstyret i 2004 en handlingsplan for, hvorledes en styrkelse af vores trafikstruktur kan sikres gennem en fokuseret og målrettet indsats.

Handlingsplanen, som blev præsenteret i Trafikpolitisk Redegørelse 2004 og drøftet på Landstingets Efterårssamling i 2004, indeholder en række faser, hvorunder trafikstrukturen gradvist styrkes. Det er væsentligt at bemærke, at faseopdelingen repræsenterer den indbyrdes prioritering af områderne, men at faserne tidsmæssigt vil kunne være overlappende, hvilket vil fremgå af den følgende statusbeskrivelse.

Fase 1: Overlappende aktiviteter i trafiksystemet minimeres.

Fase 2: Ændring af landingsbanestrukturen og vedtagelse af en havneudbygningsplan med fokus på gode forbindelser mellem landets regioner og Grønlands trafikforbindelser til Danmark og landene omkring os.

Fase 3: Fokus på Hjemmestyrets og samfundets køb af trafikydelse, herunder resultatkontrakter og tiltag til sikring af en effektiv udnyttelse af samfundets ressourcer.

Fase 4: En tættere og mere dynamisk trafiksammenhæng i den enkelte region.

Fase 5: Styrkelse af den centrale trafikplanlægning og regulering af trafiksystemet.

Perspektivredegørelsen er en del af handlingsplanens fase 2 vedrørende trafikale anlæg. De øvrige faser er naturligvis forbundet med disse overvejelser, hvorfor status for handlingsplanen kort er beskrevet i det følgende.

Fase 1: Overlappende aktiviteter i trafiksystemet minimeres

I denne fase er indsatsen rettet imod at sikre en løbende optimering af samfundets brug af ressourcer til transport. Landstinget besluttede med vedtagelsen af Finansloven for 2003 og 2004 at igangsætte betydelige besparelser på Landskassens tilskud til trafikområdet for i stedet at styrke indsatsen på uddannelsesområdet. En beslutning som er bakket op ved vedtagelsen af de efterfølgende Finanslove.

Tabel 1: Trafikale besparelser i hhv. FL 2003 og FL 2004

År / Mio. kr.	2003	2004	2005	2006	2007
2003 – bevilling	259	259	259	259	259
Budgetregulering FL 2003		- 5	- 15	- 25	- 25
Budgetregulering FL 2004			- 25	-40	-70
Bevilling efter udmøntning	259	254	219	194	164

Umiddelbart efter Landstingets Efterårssamling 2004 blev der taget fat på at udmønte de givne besparelser. En besparelsesrunde som flere steder på forhånd blev mødt med skepsis. 2005 var således et år, hvor udbud af servicekontrakter og overvejelser omkring besparelser gav anledning til hårdt arbejde for politikere, embedsfolk og ikke mindst for medarbejderne i de grønlandske trafikelskaber.

Planen er nu rullet ud, og en fornyet trafikstruktur, som årligt øger Landstingets disponeringsmuligheder med 95 mio. kr., blev igangsat ved indgangen til 2006.

De fleste flypassagerer og størstedelen af luftfragten transporteres uden offentlige tilskud. Transporten udføres på såkaldt kommercielle vilkår. Det vil sige, at operatøren fastsætter billetprisen, og at den pris, passageren betaler for billetten, dækker omkostningerne ved transporten. De kommercielle trafikområder er typisk kendetegnet ved, at der er relativt mange passagerer, og at der er anlagt landingsbaner til fastvinget beflyvning.

I forbindelse med overvejelserne omkring udmøntning af de givne besparelser åbnede der sig muligheder for kommerciel beflyvning af Paamiut, i fald der blev etableret en landingsbane. Udsigten til afskaffelse af servicekontraktbetaling i forbindelse med passagertransporten til og fra Paamiut gav mulighed for at etablere en landingsbane i byen indenfor den givne økonomiske ramme. Arbejdet er igangsat og landingsbanen forventes at kunne tages i brug i december 2007.

Landsstyret vil fortsat afsøge muligheder for at forbedre kapacitetsudnyttelsen og minimere unødvendige overlappende aktiviteter. En fortsat forfølgelse af denne målsætning for en forbedret trafikstruktur kræver investeringer i vores trafiknet.

Fase 2: Ændring af landingsbanestrukturen

I fase 2 er opgaven at se nærmere på, hvorledes vi kan tilpasse landingsbane- og havneanlæggene til de fremtidige tekniske muligheder, til en forbedret mobilitet mellem landets regioner og til målsætningen om øget åbenhed og samkvem i forhold til verden omkring os.

Som tidligere nævnt er omdrejningspunktet for denne perspektivreddegørelse fokus på trafikantlæggene, og redegørelsen skal således ses som et skridt på vejen i gennemførelsen af handlingsplanens fase 2.

Der skal ikke herske tvivl om, at denne fase på vejen til optimering af vores trafiksystem vil kræve store investeringer og vil få helt afgørende indflydelse på, hvilken retning systemet vil udvikle sig. Der vil således også være stor politisk og offentlig bevågenhed omkring disse overvejelser. Det vil stille store krav til samfundets evne til at skabe kompromisser og politiske resultater, hvilket er grundlaget for en stabil og langsigtet planlægning.

Fase 3: Fokus på Hjemmestyrets og samfundets køb af trafikydelse

I forbindelse med de nye servicekontrakter, som trådte i kraft fra 2006, blev der indarbejdet en incitamentsstruktur i servicekontrakterne, som modsat tidligere giver trafikoperatørerne en større egeninteresse i at udvikle produktet og dermed tiltrække flere passagerer. Hjemmestyret modtager ikke længere del af et eventuelt overskud, ligesom landskassen ikke længere skal dække et eventuelt underskud forbundet med driften i det enkelte servicekontraktområde.

Det spinkle kundeunderlag og "længden" til andre transportmarkeder, og dermed konkurrencesituationen, kan påvirkes gennem indsatsen i fase 2, men det kan blive nødvendigt at sikre øget offentligt tilsyn med selskabernes monopoler i både luftfarten og i søfarten.

Landsstyret har sat fokus på Mittarfeqarfiits ydelser og bedt selskabet om i højere grad at koncentrere sig om virksomhedens kerneydelser, hvilket medfører, at blandt andet hoteldriften skal søges afhændet. Naturligvis er forholdene omkring lufthavnsdriften i Grønland en markant anderledes situation. Men udviklingen andre steder understreger behovet for velfungerende lufthavne. Som eksempel kunne turisterhvervet i Grønland drage fordel af billigere og mere direkte trafik i konkurrencen med andre rejsedestinationer.

Endelig gennemførte Landsstyret en indbudt licitation i forbindelse med valg af den fremtidige Basishavn i Danmark. De inviterede havne var Esbjerg, Århus og Aalborg. Aalborg, og det viste sig, at Aalborg Havn kunne tilbyde den bedste løsning oven i købet med en årlig besparelse på 10,5 millioner kr. i forhold til den tidligere løsning.

Fase 4: En tættere og mere dynamisk trafiksammenhæng i den enkelte region

Landsstyret lægger stor vægt på en styrkelse af sammenhængskraften og mobiliteten i den enkelte region. Dette kan ske ved organisatoriske ændringer, jævnfør de igangværende overvejelser omkring kommunalreform, som blandt indebærer mere regional selvbestemmelse på trafikområdet.

I forlængelse af dette arbejder Landsstyret i øjeblikket med forskellige former for kommunalt medejerskab af de større havne- og lufthavnsprojekter.

Fase 5: Styrkelse af den centrale trafikplanlægning og regulering af trafiksystemet

Denne fase er ikke en selvstændig fase, men udføres sideløbende med de øvrige faser.

Den centrale trafikplanlægning er afgørende for beslutningsgrundlaget i forbindelse med vores overvejelser på trafikområdet. Ligeledes er de administrative ressourcer afgørende for, at beslutninger sikres fuldt implementeret i overensstemmelse med de politiske tilkendegivelser.

På denne baggrund er der startet et omfattende samfundsøkonomisk modelarbejde, hvoraf det mest markante skridt er indgåelsen af et samarbejde med Danmarks Tekniske Universitet – Center for Trafik og Transport omkring udarbejdelse af en elektronisk trafikmodel, som kan bidrage til afdække de samfundsøkonomiske og trafikmæssige konsekvenser forbundet med overvejelser på det trafikale område. Modellen forventes at kunne tages i brug i efteråret 2007, hvor den kan tjene som et nyttigt redskab i beslutningsprocessen omkring de større anlægsprojekter i Grønland.

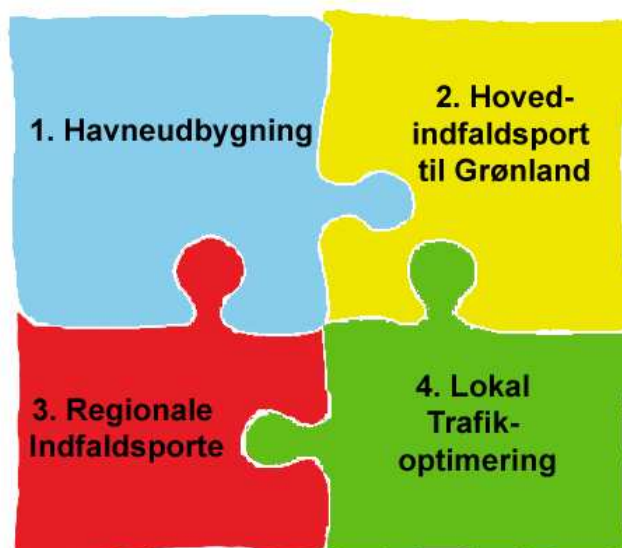
Dette kapitel er en gennemgang af de havneanlæg og lufthavnsanlæg, Landsstyret på nuværende grundlag vurderer, kan bidrage positivt i indsatsen for at indfri målsætningen om et forbedret trafiksystem, som beskrevet i de forrige kapitler. Der er således tale om et katalog over de anlægsprojekter, Landsstyret vurderer, bør indgå i overvejelserne omkring en strategi for udvikling af de trafikale anlæg.

De 4 byggeklodser

Landsstyrets anlægsstrategi på trafikområdet indeholder 4 byggeklodser, som i prioriteret rækkefølge ser således ud:

- 1: Havneudbygning
- 2: Hovedindfaldsport til Grønland
- 3: Regionale indfaldsporte
- 4: Lokal trafikoptimering

Opdelingen i de 4 byggeklodser skal sikre en fokuseret politisk og administrativ indsats for på den måde at sikre, at en sektorplan bliver etableret hurtigst muligt.



Byggeklods 1 – Havneudbygningsplanen



På Landstingets Forårssamling 2006, fremlagde Landsstyret en udbygningsplan for havneområdet¹.

Det er Landsstyrets opfattelse, at der i Landstinget var en bred opbakning til hovedlinierne i planen. Landsstyret tilkendegav, at man vil indarbejde udbygningsplanen i FFL 2007 således, at en videre drøftelse af planen kan indgå i finanslovsforhandlingerne.

Det blev desuden besluttet, at genindføre hovedkonto 87.73.10 Havneanlæg som ændringsforslag til FFL 2006, for at give mulighed for indledende forundersøgelser og projekteringer i 2006.

Efterfølgende er udbygningsplanen indarbejdet som et 0-bidrag i FL2007. Hermed er der givet mulighed for at gennemføre de planlagte havneanlæg i det omfang de kan finansieres ved mindreforbrug eller aflysninger på anlægsområdet i øvrigt. Havneudbygningsplanen bliver således ikke gennemført med den oprindeligt anførte årsfordeling, men bliver i stedet gennemført jf. nedenstående plan.

Prioritet	Projekt	Overslag 1000 kr.	Status
1	Ny anløbsbro, Alluitsoq	3.500	Bevilling gives som TB 2007
1	Udvidelse af kaj, Alluitsup Paa	6.000	Vil blive søgt som TB 2007 hvis muligt.
1	Ny atlantkaj, Fyrø, Nuuk. Forundersøgelser og projektering.	3.000	Vil blive ansøgt som ÆF 2007. Anlægget tænkes finansieret i selskabsform.
1	Sisimiut atlantkaj. Udvidelse af reeferstikanlæg.	1.550 1.150	Etape 1 er givet som TB 2007. Etape 2 vil blive søgt som ÆF 2007.
2	Renovering Atlantkaj, Paamiut	7.100	Bevilling er givet som som TB 2007.
2	Atlantkaj, Maniitsoq. Renovering af belægning.	14.000	Fordelt over 4 år. Vil blive søgt som TB, når

¹ Jf. Bilag 1.

			muligheden er der.
2	Ny trawlerkaj, Sisimiut. Forundersøgelser.	2.000	Forundersøgelser udført. Anlægget tænkes finansieret i selskabsform. Alternativt søges projektet optaget i FFL 2010. Samlet anlægssum 60.000
2	Liggekaj Ilulissat. Forundersøgelser.	1.100	Forundersøgelser udført. Anlægget tænkes finansieret i selskabsform. Alternativt søges projektet optaget i FFL 2011. Samlet anlægssum 15.000
2	Uummanaq, udvidelse af containerplads og læmoler.	15.000	Projektet søges optaget i FFL 2009.
3	Udvidelse værftskaj, Nuuk.	4.000	
3	Tasiilaq, betonbelægning containerplads.	12.000	Skal fordeles over 2 år.
4	Saattut, udvidelse anløbsbro.	4.000	
4	Innarsuit, udvidelse af anløbsbro.	5.000	
4	Atlanthavn i Sydgrønland. Forundersøgelser	2.000	Tidligst aktuelt omkring 2010. Anlægget tænkes finansieret i selskabsform. Samlet anlægssum 75.000.
	I alt	81.400	

Den anførte prioritering er havnesektionens vurdering pr. 1/7 2007.

- 1: Haster, da havnen akut mangler kapacitet..
- 2: Bør gennemføres for at understøtte et lokalt erhvervsinitiativ eller på grund af et akut renoveringsbehov.
- 3: Forhold der længe har ventet på at blive bragt i orden..
- 4: Ønskeligt, men kan vente.

Af hensyn til overblikket over de samlede anlægskrav, er havneanlæggene, som blev præsenteret i forårets udbygningsplan, gengivet i det nedenstående.

Havneudbygningsplanens indhold og prioriteringer

Planen indeholder projekter for en samlet anlægssum på ca. 630 mio. kr. Heraf vil de ca. 430 mio. kr. til havnen i Nuuk blive søgt fremmedfinansieret, bortset fra midler til forundersøgelser og investorsøgning. Anlægssummen eksklusive midler fra fremmedfinansiering er ca. 212 mio. kr. De enkelte projekter er tidsmæssigt placeret efter en prioritering efter trang, og der er så vidt muligt tilstræbt en jævn årsfordeling.

Det er vigtigt, at de gennemførte infrastrukturprojekter er samfundsøkonomisk rentable. Grønlands økonomiske ressourcer skal bruges på de anlægsprojekter med de største trafikale og økonomiske gevinster for samfundet som helhed.

Nuuk havn og andre større havne i Grønland søges finansieret af en selskabskonstruktion. De pågældende kommuner vil således have en interesse i projekternes gennemførelse, og deres involvering i finansieringen af projekterne vil betyde, at Hjemmestyret kan friholde nogle midler til andre projekter.

Nuuk

Nuuk havn er med voldsomt stigende godsmængder (40 % stigning siden 1999) og ligeledes et stigende antal trawleranløb nu presset til det yderste. I de indledende stadier af havneplanlægningen har der været opereret med anlæg af en ny containerterminal på Admiralitetsøerne for 250 mio. kr. mio. kr. (1. etape).

Figur 1: Containerarealet i Nuuk



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

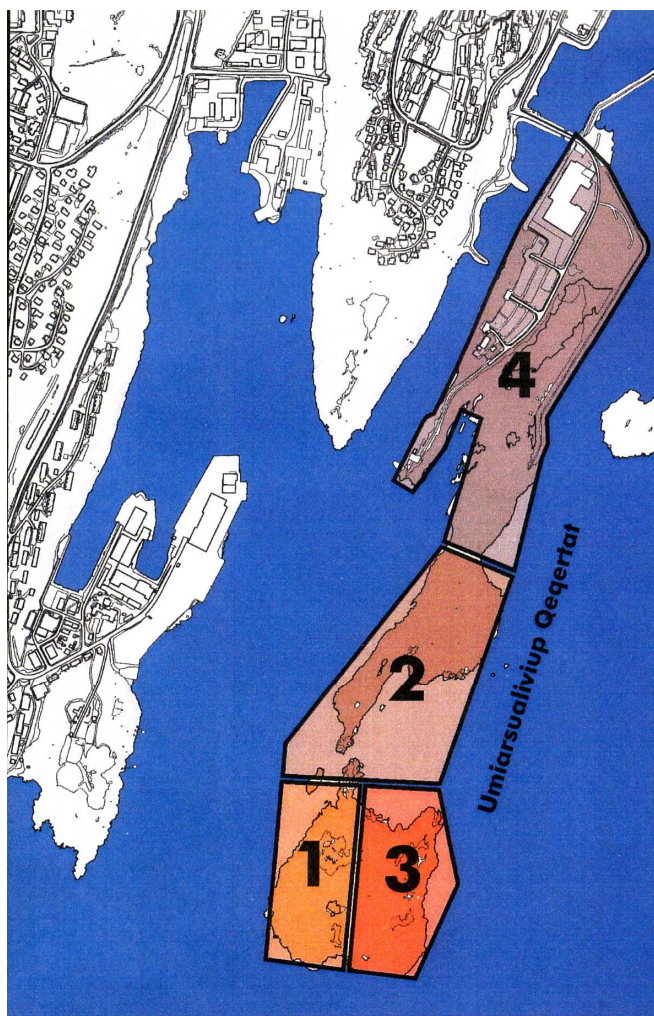
Efterfølgende har Nuuk Kommune igangsat et udredningsarbejde vedrørende havneudbygning i Nuuk med deltagelse af havnens interessenter.

Der foreslås anlæg af en helt ny containerhavn på Fyrø som vist på efterfølgende planskitse. I første omgang anlægges etape 1 med et containerareal på ca. 40.000 m². Planskitserne viser mulighederne for senere udbygninger efter behov.

Projektet indebærer behov for fremføring af vej fra industriarealerne ved Nuuk Imeq, udvidelse af tunnelen ved Iggia samt visse trafikregulerende foranstaltninger ved tilslutningen til 400-meter vej.

Vejforbindelsen fra industriarealet er indeholdt i havnebudgettet. De øvrige foranstaltninger anses for et være en kommunal opgave.

Figur 2: Ny havn på Admiralitetsøerne – Fyrø



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

Planskitsen viser fremtidige udbygningsmuligheder fordelt over 4 etaper. Alene 1. etape giver et containerareal på 40.000 m².

Status

Udbygning af Nuuk havn er blevet behandlet af en arbejdsgruppe med deltagelse af Nuuk Kommune og Direktoratet for Boliger og Infrastruktur. Konklusionen var, at en placering på den yderste af Admiralitetsøerne – Fyrø, var den bedste løsning.

Der pågår en undersøgelse af mulighederne for fremmedfinansiering gennem en selskabsdannelse med delegation af Nuuk Kommunua, Grønlands Hjemmestyre og private investorer.

Sisimiut

I Sisimiut har det været planen at udvide atlantkajen mod øst således, at der fremover vil kunne ske samtidig anløb af containerskib og trawlere.

Efter en nærmere bearbejdning og efter drøftelse med kommunen er det fundet mere optimalt at etablere en kaj til anløb af større trawlere ved at udvide den eksisterende fiskerikaj mod vest.

Ved nedsprængning af fjeldet etableres et bagareal for containerhåndtering, og sprængstenene kan anvendes til opfyld i havnekonstruktionen.

Projektet forudsætter, at der skabes god køreforbindelse til den eksisterende containerhavn ved udvidelse af Umiarsualivimmut.

Figur 3: Udbygning af fiskerikaj og nedsprængning af fjeldet i Sisimiut



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

Status

I Sisimiut er der gennemført forundersøgelser med henblik på eventuel projektering i 2007-08.

Ilulissat

I "Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger" er der lagt op til, at forholdene i Ilulissat havn bør analyseres mere nøje – især med henblik på at forbedre forholdene for turisterhvervet.

Landsstyret foreslog, at der snarest skal ske en udbygning af havnen i Ilulissat. I samarbejde med kommunen er denne beslutning udmøntet i et forslag om at etablere en kaj mellem den nuværende turistkaj og beddingsområdet. Kagen tænkes anvendt som sandlossekaj, reparationskaj for kuttere samt liggeplads for mindre fartøjer.

Kagen vil betyde en aflastning af det stærkt belastede inderbassin og dermed indirekte en forbedring af forholdene for turisterhvervet.

Figur 4: Udbygning af havnen i Ilulissat



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

Status

I Ilulissat er der gennemført forundersøgelser med henblik på eventuel projektering i 2007-08.

Uummannaq

En ny containerkaj i Uummannaq til 55 mio. kr. er nedprioriteret. Royal Artic Line A/S finder ikke, at der er behov for en ny containerkaj i den nuværende situation. Til gengæld er der et stort behov for udvidelse af containerarealet i Uummannaq. Dette projekt indgår i planen med et beløb på 10 mio. kr.

Landsstyret besluttede at prioritere en udbygning af havnen, idet der ønskes en sikring mod de voldsomme kælvningsbølger, som med mellemrum rammer havnen. Muligheden herfor undersøges nærmere. Et par læmoler vil sammen med udvidelse af containerarealet kunne udføres for skønsmæssigt 15 mio. kr.

Et alternativ kunne være anlæg af en ny containerkaj i Spraglebugten, hvor der ikke optræder kælvningsbølger. Anlægsudgiften hertil vil skønsmæssigt være 50 mio. kr.

En havn i Spraglebugten vil ligge for udsat til at kunne anvendes af mindre fartøjer, som derfor fortsat vil være henvist til at ligge i den nuværende havn og være udsat for kælvningsbølger.

For Uummannaq gælder, at der udføres hydrauliske modelberegninger til eftervisning af de foreslåede læmolers effekt i forhold til kælvningsbølger.

Figur 5: Udbygning af havnen Uummannaq



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

Status

Der er udført hydrauliske modelberegninger for at eftervise læmolernes effekt, og det har vist sig, at effekten er meget beskedent. Fra det rådgivende ingeniørfirma Carl Bro's rapport citeres:

"Ud fra en samlet betragtning må det således vurderes, at omend en etablering af dækmoler, som antaget i denne undersøgelse, generelt vil reducere vandspejlslevationerne inde i Uummannaq bugten, så vil denne reduktion være ganske beskedent. Molerne vil således reducere uroen i havnebugten forårsaget af kælvende isfjelde lidt, men ikke afgørende ændre konsekvenserne af sådanne bølger for opankrede småbåde i bugten."

Der er et akut behov for udvidelse af containerarealet, og det kan ske ved den på illustrationen viste nedsprængning af fjeld.

Det bør derfor overvejes at gennemføre denne nedsprængning og at anvende sprængstenene til læmolerne uanset, at der kun forventes en beskedent forbedring af bølgeforholdene.

På længere sigt kan en ny havn ved Spraglebugten komme på tale.

Sydgrønland

En udvidet atlanthavn i Sydgrønland er ikke medtaget i ” Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger”, men Royal Arctic Line A/S’ ændrede besejlingsmønster efter indsættelse af ”Mary Arctica” medfører et behov for en udvidelse.

Royal Arctic Line A/S har dog udtalt, at udbygning i Sydgrønland ikke nødvendigvis skal have høj prioritet. Anlægget er derfor placeret i slutningen af planlægningsperioden. Anlægget er med en vis usikkerhed vurderet til 70 mio. kr.

Figur 6: Ny atlantkaj i Qaqortoq



Kilde: Redegørelse for Havneudbygning Maj 2006

Status

En ny containerhavn i Sydgrønland ligger ifølge planen nogle år ude i fremtiden og er derfor ikke pt. taget under behandling. En kommende udbygning af havnen vil være afhængig af hvilken løsning, der vælges i Nuuk. Hvis løsningen bliver en såkaldt hub i Nuuk, hvortil alt atlantgods sejles og herefter videreføres til de øvrige byer på Vestkysten, vil der ikke være behov for så stort et havneanlæg, som hvis de store atlantskibe skal lægge til havnen i Sydgrønland.

Byggeklods 2 – Hovedindfaldsport til Grønland



Det næste centrale spørgsmål i Grønlands trafikpolitik er, om hovedindfaldsporten til Grønland skal være Nuuk eller Kangerlussuaq - om landets lufthavnsplacering skal bestemmes af nutidens og fremtidens menneskelige hensyn eller fortidens militære hensyn.

Lidt forenklet stillet op er spørgsmålet, om besparelsen ved billigere og direkte forbindelser til den største passagerdestination er nok til at finansiere anlægget af en ny lufthavn, eller om man ved vejforbindelse til Sisimiut og viderebefordring med skibsfart kan få en bedre trafikafvikling i landet.

Vælger man en udvidelse af lufthavnen i Nuuk, vil det medføre en formindsket aktivitet i lufthavnen i Kangerlussuaq og på sigt en kraftig nedgradering. Vælger man en vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, giver den ikke mening, hvis man samtidig bygger i Nuuk. Derfor er det næppe realistisk med to hovedindfaldsporte.

Der er således 2 alternativer i behandlingerne omkring indfaldsport til Grønland: Kangerlussuaq og Nuuk. Direktoratet for Boliger og Infrastruktur har siden 2003, nedsat en række arbejdsgrupper omkring emnet.

I alt 6 projekter er blevet undersøgt: 2 vejprojekter i Kangerlussuaq og 4 lufthavnsplaceringer i Nuuk. Nedenfor beskrives kort resultaterne for de enkelte projekter.

Kangerlussuaq, med vej til Sisimiut

Dette var det første projekt, som blev undersøgt. Grønlands Hjemmestyre og Sisimiut kommune har i samarbejde vurderet vejprojektet, som beskrevet i kommunens "Konsekvensanalyse af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq", 2003. Samarbejdet resulterede i "Arbejdsgruppens rapport vedrørende vejprojekt mellem Sisimiut og Kangerlussuaq", 2005².

Der er udført en del forstudier for etablering af en vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. I Sisimiut Kommunes konsekvensanalyse er der opstillet skøn over anlægsudgifterne baseret på prisoplysninger for vejanlæg forskellige steder i Grønland, Canada og Island.

Endvidere er udført en del undersøgelser af terrænforhold og geoteknik mv. i forbindelse med undervisningsprojekter ved Center for Arktisk Teknologi.

Anlægsoverslag

Da der ikke forelå et anlægsoverslag for den konkrete vejforbindelse, bad Direktoratet for Boliger og Infrastruktur Mittarfeqarfiit-Anlæg om at udarbejde et sådant. Mittarfeqarfiit-Anlæg har i forbindelse med de regionale lufthavne, m.v. opbygget en betydelig viden om grønlandske forhold

² Jf. Bilag 2.

i relation til infrastrukturelle anlæg. Mittarfeqarfiit-Anlæg har benyttet sig af grønlandsk arbejdskraft og grønlandske virksomheder i denne forbindelse. Det er netop denne knowhow og vidensdeling, Direktoratet for Boliger og Infrastruktur har ønsket at udnytte og sikre.

Anlægsoverslag - Mittarfeqarfiit-Anlæg

I notat af 16. april 2004 fra Mittarfeqarfiit beskrives anlæg og overslag i forbindelse med vejforbindelse mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

På grundlag af de forelagte oplysninger samt ovennævnte vejstandard, vejopbygning og strækningbeskrivelser er udarbejdet et overslag udvisende en samlet anlægsudgift på **mio. kr. 490.**

Udgifterne er fordelt på:	
Vej mellem Sisimiut – Kangerlussuaq, i alt 153 km	mio. kr. 478
Særlige anlægskonstruktioner (broer og sikkerhedshegn)	mio. kr. 12

Anlægsoverslag – Rambøll

Rambøll har efter aftale med Sisimiut Kommune udarbejdet et overslag over anlægget. Jf. "Projektbeskrivelse og overslag – anlæggelse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq", maj 2004, Rambøll.

Ved udarbejdelse af overslaget er der omvendt enhedspriser på de enkelte ydelser, der er nødvendige og findes tilstrækkelige til at gennemføre et anlægsarbejde som nærværende. Skønnet anlægsarbejde i alt **mio. kr. 250**

Udgifterne er fordelt på:	
Vej mellem Sisimiut – Kangerlussuaq	mio. kr. 240
Særlige anlægskonstruktioner (broer)	mio. kr. 10

Evaluering af analyseoverslag

Som det fremgår af overslagene fra henholdsvis Mittarfeqarfiit og Rambøll, er der betydelig forskel i anlægsoverslaget. Forskellen udgør i alt mio. kr. 240.

Der blev den 3. august 2004 afholdt et vejseminar med repræsentanter fra Mittarfeqarfiit, Rambøll, ARTEK/DTU, Grønlands Hjemmestyre og Sisimiut Kommune m.fl., hvor forskere og praktikere gennemgik den teoretiske baggrund for veje og den eksisterende viden om veje i Arktis og Grønland samt baggrundsmaterialet for en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Under Mittarfeqarfiits og Rambølls gennemgang af hver deres overslagsforudsætninger kunne det umiddelbart konstateres, at de væsentligste forskelle udgør følgende punkter:

- Mittarfeqarfiit forudsætter generelt vejdæmningen udført som en dæmning ovenpå terræn, mens Rambøll i områder med jord- og grusforekomster forudsætter en afgravning i den ene side og påfyldning i den anden side.
- Mittarfeqarfiit forudsætter længere kørsel af anlægsmaterialerne og er derfor dyrere på påfyldningsposterne, mens Rambøll forudsætter al materiale indvundet løbende i traceen og har derfor påfyldningsposterne meget billigere.
- Mittarfeqarfiit forudsætter stejle stigninger og dermed ikke uvæsentlige dele af vejtraceet belagt med en dyr macadam-asfaltbelægning, mens Rambøll forudsætter, at hele traceet udføres med billig grusbelægning.
- Mittarfeqarfiit lægger megen vægt på at sikre permafrostproblemer løst, mens Rambøll forudsætter større indsats på sikring af underløb, og har flere midler afsat til underløb.

Endvidere fremgik det, at hverken Mittarfeqarfiit eller Rambøll har undersøgt de driftsmæssige effekter og dermed de efterfølgende driftsomkostninger ved deres respektive anlægsoverslag.

Ny lufthavn i Nuuk

I april 2007 udkom rapporten ”En teknisk, fysisk og økonomisk vurdering af fremtidige lufthavns-løsninger for Nuuk og Ilulissat”³. Rapporten blev udarbejdet i et samarbejde mellem Ilulissat Kommuneat, Nuup Kommunea og Grønlands Hjemmestyre. I rapporten gennemgås 4 mulige lufthavnsscenerier for Nuuk, disse vil kort blive gennemgået i det følgende.

Landingsbanen i Nuuk forlænges til 1.799 meter

En forlængelse af den nuværende bane vurderes at koste 485 mio. kr. i 2006 priser.

En landingsbane på 1.799 meter kan – ud over de fly, der anvendes i dag – beflyves af større Dash-8 fly, der kan tage op til ca. 100 passagerer, og som kan flyves direkte fra Reykjavik til Nuuk. Endelig kan den beflyves med mindre langdistancefly, som eksempelvis den Boeing 757, der i dag beflyver Narsarsuaq fra København med ca. 200 passagerer.

Hvis der oprettes en direkte flyvning mellem København og Nuuk, forventes billetprisen at blive ca. 3.200 kr. for en returbillet eksklusivt afgifter.

Den lave billetpris vil ifølge et konservativt skøn give ca. 27 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på 224 mio. kr.

Hvis en landingsbane på 1.799 meter i Nuuk skal give mening, skal den bruges til atlantbeflyvning. Landingsbanen er dog for kort til, at en Airbus 330, som den, der i dag beflyver Kangerlussuaq, kan lande. Det er således sandsynligt, at lufthavnen i Kangerlussuaq fortsat benyttes, men ikke i samme omfang som i dag, da en stor del af de passagerer, der i dag lander i

³ Jf. Bilag 3.

Kangerlussuaq, skal videre til Nuuk. Resultatet bliver, at landet får to atlantlufthavne til betjening af Midt- og Nordgrønland – to lufthavne, hvis kapacitet ikke udnyttes optimalt.

En landingsbane på 1.799 meter i Nuuk er således en uhensigtsmæssig mellemløsning, som ganske vist vil kunne give nogle billigere billetter til Nuuk, men som kun kan erstatte Kangerlussuaq, hvis man accepterer, at Grønland beflyves med mindre fly end i dag.

Landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter

En forlængelse af den nuværende bane vurderes at koste ca. 670 mio. kr. i 2006 priser.

Hvis landingsbanen i Nuuk forlænges til 2.200 meter, vil den ligesom en forlængelse til 1.799 meter betyde en forlængelse af den nuværende bane med tilhørende opfyldning af fjeld. 2.200 meter vurderes som den maksimale længde for en lufthavn på den nuværende placering.

Lufthavnen kan beflyves af de fleste større fly. For eksempel kan den Airbus, der i dag beflyver Kangerlussuaq, lette uden begrænsninger, og den kan lande på isglat bane med lidt mindre fragt. En 2.200 meter lang bane vil derfor kunne erstatte den nuværende lufthavn i Kangerlussuaq.

Da de fleste større fly forventes at kunne lande, vurderes en landingsbane på 2.200 meter at give de samme positive effekter, som ved de store lufthavnsprojekter. Den forventede billetpris er ca. 2.700 kr. plus afgifter for en returbillet til København eller New York. Det må dog forventes, at den endelige billetpris bliver højere på grund af brugerbetaling i forbindelse med finansieringen af landingsbanen.

Samfundsøkonomisk set vurderes dette umiddelbart som en god løsning i Nuuk. Den har mange af de positive effekter fra de store baner, og er væsentlig billigere. Der er dog nogle miljø- og byplanlægningsmæssige hensyn, som skal overvejes grundigt, inden man træffer det endelige valg.

Som det fremgår af Nuuk Kommunes endelige forslag til Kommuneplan 2005-2014, vil der indenfor planperioden skulle træffes beslutning om, hvordan byudviklingen skal foregå.

Dette vigtige valg skal træffes ud fra afvejning af rummelighed samt økonomiske og miljømæssige perspektiver for byudviklingen i de to scenarier. Placeringen af den fremtidige lufthavn vejer tungt i disse vurderinger.

Ny landingsbane på Angisunnguaq i Nuuk på 3.000 meter

Anlæg af en 3.000 m bane i Angisunnguaq er skønnet at koste 1.925 til 2.120 mio. kr., hvoraf ca. 1.250 mio. kr. er til lufthavnen og resten til i den nødvendige infrastruktur (vej, bro og tunnelanlæg).

Alle almindeligt anvendte fly vil kunne beflyve denne lufthavn uden begrænsninger.

I lighed med en landingsbane på 2.200 meter i Nuuk giver denne løsning en række fordele for turismen. Den forventede billetpris og de forventede indtægter fra turisme er de samme som ved en forlængelse af den nuværende landingsbane til 2.200 meter.

Angisunnguaqs topografi er meget kuperet. F.eks. er udsprængningsmængderne til lufthavnsbyggeriet beregnet til 6,7 mio. m³. Til sammenligning er udsprængningsmængderne til lufthavnsbyggeriet i Akia beregnet til 0,9 mio. m³.

En lufthavn på 3.000 m i Angisunnguaq vil ikke kunne udvides på denne placering.

Den kuperede ø er således kun på ca. 12 km² (ca. 4 km lang og ca. 3 km bred), hvorfor lufthavnens placering ikke vil bidrage til byens udvidelsesbehov.

Der kan være en række kvalitative grunde til at foretrække denne løsning, men samfundsøkonomisk set, er den ikke ideel. Endvidere er det nødvendigt med yderligere tekniske undersøgelser især omkring tunnelanlæg til øen, inden det med sikkerhed kan afgøres, om løsningen er en reel mulighed.

Samlet set synes en 3.000 meter bane på Angisunnguaq at være et projekt, der bidrager med begrænsede byudviklingsarealer, og det kuperede terræn vil gøre byggemodningen bekostelig.

Det anbefales derfor, at der indtil videre ikke arbejdes videre med denne løsningsmodel.

Figur 7: Ny landingsbane på 3.000 meter på Angisunnguaq



Kilde: Nuuk Kommune

Ny landingsbane på Akia ved Nuuk på 3.000 meter

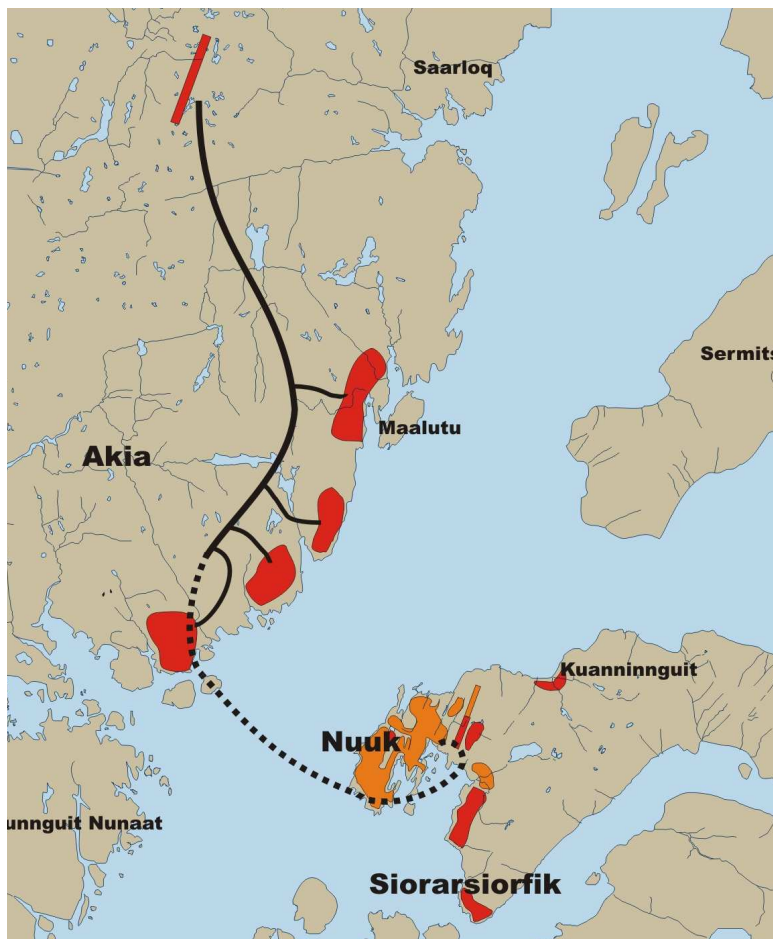
Anlæg af en 3.000 m bane i Akia er skønnet til at koste 1.530 til 2.050 mio. kr., hvoraf ca. 700 mio. kr. er til lufthavnen og resten til vej- og tunnelanlæg.

Alle almindeligt anvendte fly vil kunne beflyve denne lufthavn uden begrænsninger.

Ligesom en udvidelse af den nuværende landingsbane i Nuuk til 2.200 meter giver denne løsning en lang række fordele for turismen.

Den forventede billetpris og de forventede turismeindtægter er de samme som for en udvidelse af den nuværende landingsbane i Nuuk til 2.200 meter.

Figur 8: En 3.000 meter lang landingsbane på Akia



Kilde: Nuuk Kommune.

Akias topografi er typisk fladt terræn. Byudviklingsmulighederne på Akia vurderes af kommunen til at være adskillige hundrede kvadratkilometer. Der vil være rige muligheder for etablering af større virksomheder og andre arealkrævende aktiviteter.

Efterfølgende seismiske undersøgelser har vist, at der ikke, som først antaget, var fjeld i 250 meters dybde. Således viser undersøgelser foretaget af både Geus, Cowi og Galathea 3, at fjeldet ligger så dybt, at det vurderes urealistisk at kunne etablere en tunnel til Akia.

Arbejdsgruppen bag rapporten om mulige lufthavnsløsninger i Nuuk anbefalede på den baggrund, at der foretages yderligere undersøiske undersøgelser, samt at mulighederne for færgeforbindelse til Akia undersøges.

Det er sandsynligt, at en løsning med enten en færgeforbindelse eller en dybereliggende tunnel vil blive dyrere, end løsningen skitseret ovenfor. Det anbefales derfor, at der ikke arbejdes videre med dette projekt.

Konklusioner for Kangerlussuaq og Nuuk

En landingsbane i Nuuk på 2.200 meter er den samfundsøkonomisk bedste løsning sammenlignet med en landingsbane på 1.799 meter. 1.799 meter banen er for kort til på langt sigt at kunne sikre stabil atlantbeflyvning med omkostningseffektive fly.

Udvidelsen af den eksisterende lufthavn fra 950 meter til 2.200 meter kan anlægsmæssigt igangsættes relativt hurtigt, idet området er kendt og anlægget indeholder ingen større usikkerhedselementer. Det må forventes, at finansieringen af Nuuk 2.200 meter banen er enklere end de to 3.000 meter baner. Der er forholdsvis få ekstra driftsudgifter knyttet til banen. Teknisk er det muligt at lande med Airbus 330-200, som er det samme fly som Air Greenland i dag benytter til beflyvningen af København – Kangerlussuaq.

Anlæggelse af en 2200 meter bane vil ikke bidrage til byudviklingen af hverken boligområder eller industriområder. Der vil derfor i løbet af en kortere årrække kunne opstå behov for at udvide byen med boligområder og industriområder.

Air Greenland har oplyst, at jettfly vil have nedsat regularitet på den eksisterende placering i Nuuk. Derfor blev der igangsat tekniske undersøgelser omkring turbulensforholdene ved de forskellige landingsbaner i Nuuk. Disse undersøgelser viste, at regulariteten vil ligge mellem 94,5% og 96,5% af alle flyvninger. Det vurderes på den baggrund, at regulariteten ikke vil influere negativt på beslutningen om en eventuel udvidelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk.

Såfremt der i fremtiden er behov for en større lufthavn, er det ikke muligt at udvide Nuuk yderligere end til de 2.200 meter. Større fly end Airbus 330-200 har ikke mulighed for at lande, hvilket kan afholde nogle flyselskaber fra at konkurrere på ruterne over Atlanten.

En 3.000 meter landingsbane vil åbne op for de boligområder syd for Nuuk og vil frigøre arealerne på og omkring lufthavnen. Der vil derfor være boligområder i Nuuk i de næste mange år. En 3.000 meter bane åbner op for de fleste flytyper, og vil således lette adgangen til konkurrence på beflyvningen af Grønland. En 3.000 meter bane er mere fremtidssikret end en kortere bane, idet tendensen i luftfart går mod større og større krav til brændstoføkonomi, og dermed mindre motorkraft i forhold til vægt. Det kan derfor af tekniske årsager på sigt blive nødvendigt med længere landingsbaner.

De to muligheder for placering af en 3.000 meter bane er dog økonomisk set meget dyre, hvorfor det ikke kan anbefales at gå videre med disse løsninger.

Anbefalinger for en vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut samt for Nuuk Lufthavn

Vejens vigtigste indtægtskilder er flytningen af eksisterende trafik fra luft til vej/skib. Det må dog konstateres, at trafikflowet er dynamisk og har ændret sig væsentligt. Grundlaget, på hvilket konsekvensanalysen er bygget, er ikke længere det samme. Skibstrafikken eksisterer kun i

begrænset omfang, og langt de fleste internationale passagerer ønsker at flyve til deres destination, frem for at sejle.

Dernæst kan det diskuteres, hvorvidt skib overhovedet er interessant som passagertrafik af tidsmæssige grunde. For alle andre end Sisimiuts borgere vil rejsetiden til Kangerlussuaq blive erstattet af minimum 3-4 timers køretur plus en sejltur, som, afhængig af destination, kan vare flere dage.

Et muligt resultat af en vej er, at man forsætter den nuværende beflyvning til alle destinationer, måske med undtagelse af Sisimiut, hvor en times flyvetur erstattes med en tre timers køretur. Hvor realistisk denne løsning er, afhænger naturligvis af hvor meget det koster at benytte vejen, hvilket igen afhænger af, hvorledes vejen er finansieret.

Ud fra et rent trafikøkonomisk synspunkt er der således intet, der taler for at lade vejen fra Kangerlussuaq til Sisimiut være en del af hovedindfaldsporten til Grønland.

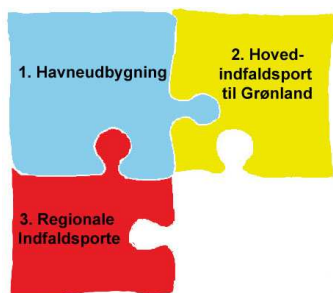
At vejen måske kunne være interessant i forhold til turisme- og erhvervsudviklingen i Kangerlussuaq, og at Kangerlussuaq måske ville kunne udvikles som selvstændig turistdestination med en nedgraderet lufthavn, er et andet spørgsmål, som ikke bør bestemme hovedindfaldsporten for resten af Grønland.

Beslutter man at anlægge en Atlantlufthavn i Nuuk, vil man derimod kunne opnå en meget stor og varig besparelse ved kun at flyve 1 gang fra Nuuk frem for først at flyve til Kangerlussuaq og derfra videre. Denne løsning vil samtidigt ikke medføre væsentlige gener for den øvrige trafik. Spørgsmålet er så, om besparelsen er stor nok til at finansiere lufthavnen.

Hvilken lufthavnsløsning, der er mest egnet, afhænger af, hvad der ønskes for Nuuk. Skal anbefalingen vælges ud fra et rent trafiksynspunkt er en 2.200 meter bane at foretrække. Den er relativt overkommelig at bygge, og kan stort set det samme, som de helt store baner.

Det skal understreges, at en Atlantlufthavn i Nuuk vil betyde øget trafik til Grønland, og derfor også øget trafik til de øvrige destinationer – dog naturligvis undtaget Kangerlussuaq.

Byggeklods 3 – Regionale indfaldsporte



Formålet med fremtidige nye lufthavne er at gøre det muligt at beflyve Grønland på en enklere og billigere måde. Det skal resultere i billigere billetter og flere turister. Hvis ikke en bedre og billigere beflyvning er mulig, giver det ingen samfundsøkonomisk gevinst at bygge eller udvide et trafik anlæg.

Når hovedindfaldsporten er på plads, bør man derfor diskutere de områder med særlig behov for direkte adgang – for eksempel af hensyn til turistudviklingen.

Ligesom Nuuk, der som hovedstad er landets centrale knudepunkt, betragtet ud fra de transportmæssige behov, er Ilulissat, Qaqortoq og Tasiilaq centrale transportknudepunkter i deres respektive regioner – og centrale for turismen i henholdsvis Diskobugten, Sydgrønland og Østgrønland.

Landsstyret vil derfor undersøge om trafikmængden i disse 3 områder er så stor, at den kan berettige en selvstændig indfaldsport med direkte Atlantbeflyvning.

Derfor har Landsstyret medtaget Ilulissat i arbejdsgruppen vedr. Nuuk og Ilulissat lufthavne og dnedset en arbejdsgruppe vedrørende Infrastrukturudvikling i Sydgrønland. I den nærmeste fremtid vil Landsstyret endvidere nedsætte en arbejdsgruppe vedrørende trafikudviklingen i Tasiilaq.

De foreløbige resultater er præsenteret nedenfor.

Ny lufthavn i Ilulissat

Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.199 meter

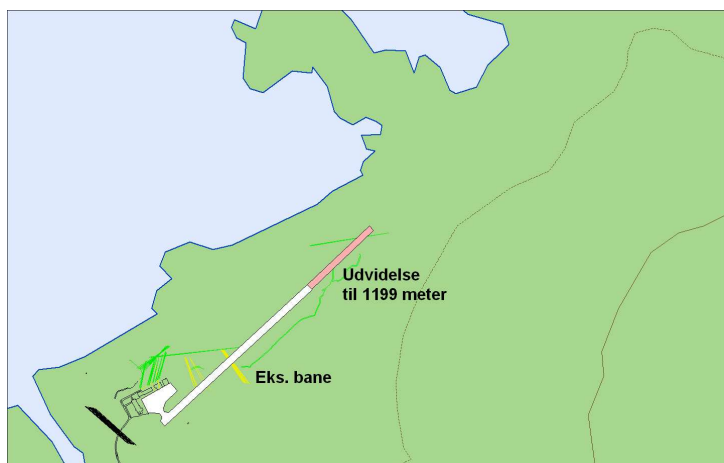
Den eksisterende landingsbane forlænges til 1.199 meter. Prisen vurderes at blive **56 mio. kr.** i 2006 priser.

En landingsbane på 1.199 meter kan ud over de maskiner, der kan beflyve den nuværende bane, også beflyves med større Dash-8 fly, med op til ca. 100 passagerer, der eksempelvis kan flyve direkte til Ilulissat fra Reykjavik. Dette muliggør billigere atlantbeflyvning via Reykjavik.

Den lavere billetpris vil ifølge det konservative skøn give ca. 16 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på 40 mio. kr.

Fragtmængden i disse fly er dog begrænset, og det bør derfor overvejes at indsætte dedikerede fragtfly til eksport af fersk fisk via Reykjavik, hvorfra der allerede i dag foregår en stor fiskeeksport. Dette vil kunne medføre forbedret adgang til flyfriske varer for både lokalbefolkningen og den voksende turistindustri.

Figur 9: Placering af 1.199 meter landingsbane



Kilde: Ilulissat Kommune

Landingsbanen i Ilulissat forlænges til 1.799 meter bane.

Landingsbanen anlægges i tilknytning til og umiddelbart nord for den nuværende lufthavn. Der er også alternative placeringsmuligheder indenfor rimelige anlægsøkonomiske rammer. Regulariteten forventes at være meget høj, og prisen vurderes at blive **670 mio. kr.** i 2006 priser.

Figur 10: Placering af 1.799 meter landingsbane



Kilde: Ilulissat Kommune

En landingsbane på 1.799 meter bane kan i tillæg til de maskiner, der kan beflyve de nuværende baner, også beflyves med større Dash-8 fly, med op til ca. 100 passagerer, der for eksempel kan flyve direkte til Ilulissat fra Reykjavik. Endelig kan den beflyves med mindre langdistancefly, som eksempelvis den Boeing 757, der i dag beflyver Nasarsuaq med ca. 200 passagerer. Disse vil kunne flyve direkte til for eksempel København eller New York.

Hvis landingsbanen udbygges til 1.799 meter, og der oprettes en direkte atlantbeflyvning, forventes billetprisen for en direkte passagerbeflyvning at blive ca. 3.200 kr. for en returbillet eksklusiv brugerbetaling til finansiering af anlægget.

Den lave billetpris vil ifølge det konservative skøn give ca. 34 mio. kr. i ekstra årlige indtægter på turister, og ifølge det optimistiske skøn give en turismeindtjening på 85 mio. kr.

Mængden af fisk, der kan flyves ud af Ilulissat med de mellemstore atlantfly, er dog begrænset, og derfor bør det overvejes at indsætte dedikerede fragtfly til direkte eksport af fersk fisk. Det ville kunne betyde meget bedre adgang til flyfriske varer for både lokalbefolkningen og den voksende turismeindustri.

Sydgrønland

Grønlands Hjemmestyre har i samarbejde med de 3 sydgrønlandske kommuner iværksat en undersøgelse af mulighederne for en omstrukturering af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland⁴.

Arbejdsgruppen har vurderet mulighederne for etablering af en ny atlantlufthavn placeret forskellige steder omkring Qaqortoq, etablering af små landingsbaner i hhv. Nanortalik, Qaqortoq og Narsaq, etablering af et egentligt vejnet i regionen, samt udvidelse af de eksisterende havne. Forudsætningen for etableringen af ethvert nyt anlæg er, at det er kommercielt rentabelt. Det vil sige, at en given løsning på sigt bedre skal kunne betale sig end den løsning, der benyttes i dag.

I arbejdet indgår endvidere muligheden for placeringen af en eventuel atlanthavn placeret i enten Narsaq eller Qaqortoq.

Veje

I forhold til resten af landet findes der i Sydgrønland et efterhånden udbygget vejnet, specielt omkring fåreholderstederne. Muligheden for at forbinde de allerede eksisterende veje til et komplet vejsystem undersøges i sammenhæng med etableringen af en forbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq. Afstanden mellem Qaqortoq og Narsaq er ikke så stor, og inkluderes Narsarsuaq i en vejforbindelse mellem de to byer, vil en stor del af den sydgrønlandske befolkning have mulighed for at transportere sig til atlantlufthavnen. Endvidere er der flere turistmæssige seværdigheder på strækningen, som vil blive langt mere tilgængelige med etableringen af en vej.

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur er i samarbejde med islandske vejingeniører i færd med at udarbejde vejstandarder baseret på anlægspriser for forskellige terrænsituationer. Disse tal forventes at foreligge i slutningen af 2007, og det vil herefter være muligt at foretage endelige beregninger på, hvor meget en given vejstrækning vil koste. Skøn baseret på foreløbige tal viser dog følgende priser:

To-sporet vej mellem Qaqortoq og Narsarsuaq	1,6 milliarder kr.
To-sporet vej mellem Narsaq og Narsarsuaq	500 millioner kr.
To-sporet vej mellem Narsaq og Qaqortoq med	159 millioner kr. i anlæg – driftsomkostninger til

⁴ Jf. Bilag 4.

færgeforbindelse	færgeren er ukendt.
To-sporet vej mellem Narsaq og Qaqortoq via øerne Illutalik, Qanngui, Illukasik og Kingittoq (m. tunneller)	1,4 – 1,7 milliarder kr.
Vej mellem Nanortalik og Nalulaq-minen	35 – 105 millioner kr. afhængig af vejstandard og terrænforhold.

Overslag for regionale lufthavne i Sydgrønland

Prisen på en regional lufthavn i Sydgrønland afhænger kraftigt af, hvor stor en lufthavn man vil bygge. Man har i 2004 undersøgt mulighederne for en 1.199 meter regionalbane, med muligheder for beflyvning af eksempelvis de større Dash-8 modeller til Reykjavik og naturligvis resten af Grønland. En landingsbane i denne størrelsesorden opfylder kravene til en regional lufthavn, hvorved Narsarsuaq mister sin eksistensberettigelse. Med en eventuel nedlæggelse af Narsarsuaq lufthavn mister regionen sin atlantlufthavn og dermed den direkte kontakt til den øvrige verden.

En anden mulighed er at bygge en større lufthavn, og meget foreløbige anlægsoverslag tyder på, at man kan bygge en 1.799 meter bane i Qaqortoq til ca. 900 mio. kr. En sådan lufthavn vil give mulighed for direkte turistbeflyvning af Sydgrønland for eksempel med maskiner af den type, man i dag bruger til og fra Narsarsuaq.

En tredje mulighed er at anlægge 799 meter grusbaner i henholdsvis Narsaq, Qaqortoq og Nanortalik. Et groft skøn angiver, at den samlede pris for de tre baner til sammen vil være i omegnen af 300 millioner kr. På sådanne baner kan der lande flys som de DASH-7, som i dag betjener store dele af kysten. Som med en 1.199 meter bane placeret i Qaqortoq vil behovet for en landingsbane i Narsarsuaq forsvinde, hvorved regionen mister sin atlantlufthavn.

Tasiilaq

Grønlands østkyst udgør en særlig udfordring. De store afstande, forholdsvis få indbyggere og ikke mindst historisk betinget beliggende landingsbaner stiller særlige krav til materiel og beflyvningsmønster.

Turismeudviklingen og den forholdsvis korte afstand til Island har imidlertid betydet, at lufthavnen i Kulusuk er én af landets travleste og må i turistmæssig sammenhæng betegnes som en væsentlig indfaldsport til Grønland. Lufthavnens kapacitet vil med den forventede stigende aktivitet have svært ved at tilbyde tilfredsstillende terminalforhold for passagerer og turister. Yderligere vil en asfaltering af den eksisterende bane og/eller en forlængelse give adgang til flere og større flytyper.



Kilde: Ammassalik Kommuneplan

Forbedringerne af flyvepladsen i Kulusuk har øget regulariteten samtidigt med, at det nu også er muligt at benytte flyvepladsen om natten. En opgradering af heliport og helikopterbetjening vil i den forbindelse give samme muligheder for beflyvning om natten og så vidt muligt en forbedring af regulariteten.

Konklusioner for Ilulissat, Sydgrønland og Tasiilaq

En 1.199 meter bane i Ilulissat vil åbne op for at direkte beflyvning fra de nærmeste udenlandske destinationer, f.eks. Reykjavik, med mindre fly som Dash-8. Det vil ikke være muligt at flyve over Atlanten til f.eks. Danmark eller USA.

En 1.799 meter bane i Ilulissat vil åbne op for direkte atlantbeflyvning til f.eks. København og New York med jettfly. En Boeing 757, som i dag beflyver Narsarsuaq med omkring 200 passagerer vil kunne anvendes på en 1.799 meter bane i Ilulissat.

Der findes mange interessante projekter i Sydgrønland, dog viser de foreløbige beregninger, at etableringen af nye infrastrukturanlæg i regionen vil være forbundet med meget store omkostninger. En ny atlantlufthavn placeret i Qaqortoq vil være meget dyr set i forhold til den nytte, lufthavnen vil bringe regionen set som et hele. Anlæg af mindre lufthavne vil betyde, at Narsarsuaq mister sin eksistensberettigelse, hvorved Sydgrønland mister sin atlantlufthavn. Et andet spændende aspekt er anlæg af veje i regionen. Etableringen af veje er dog forbundet med en række forhindringer i form af klipper, der skal sprænges væk og vand, der skal passeres på den ene eller anden måde. Endelige beregninger på vejanlæg afventer tal for vejstandarder i Grønland, som forventes at være klar i løbet af 2007.

I Ammassalik Kommuneplan 2005-2016 peger kommunen på en række alternative muligheder, fra en forbedring af de eksisterende forhold til en nyetablering af en landingsbane ved Tasiilaq. Landsstyret ønsker i samarbejde med Ammassalik Kommune at nedsætte en arbejdsgruppe, som i lyset af de fortsat stigende passagermængder skal undersøge perspektiverne i kommunens forslag, herunder de samfunds- og driftsøkonomiske gevinster og ulemper ved investeringer i den trafikale infrastruktur.

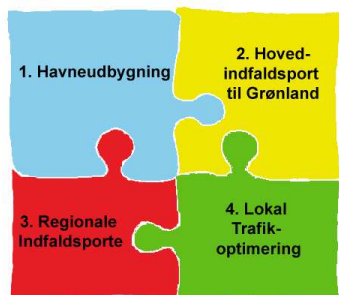
Anbefalinger for Ilulissat, Sydgrønland og Tasiilaq

Arbejdsgruppen vedrørende lufthavne i Nuuk og Ilulissat peger på en 1.799 meter lufthavn som det bedste samfundsøkonomiske projekt for Ilulissat. For Ilulissat vil en 1.799 meter bane, selv ud fra en konservativ vurdering, kunne betale sig selv i form af øgede turismeindtægter. Det ville en 1.199 meter bane også kunne, men da de samfundsøkonomiske gevinster på længere sigt er størst ved den store løsning, anbefales at bygge en 1.799 meter bane. En sådan bane muliggør charterflyvning direkte til Ilulissat fra Europa og Nordamerika, og muliggør direkte eksport af fersk fisk til oversøiske markeder.

Arbejdsgruppen vedrørende infrastrukturprojekter i Sydgrønland konkluderer, at etablering af nye lufthavne er forbundet med så store omkostninger, at en status quo foretrækkes med fortsat regional- og atlantbeflyvning til Narsarsuaq og helikopterbeflyvning i resten af regionen. Det understreges dog, at der er tale om et øjebliksbillede, hvilket indebærer, at forudsætningerne for beregningerne kan ændres, hvis eksempelvis nye miner etableres i området med deraf følgende stigende passagergrundlag. Endvidere vil lufthavnen i Narsarsuaq på lang sigt skulle renoveres, og når det bliver aktuelt, vil det være oplagt at foretage en revurdering af placeringen af en lufthavn i eksempelvis Qaqortoq.

Der er tilsyneladende muligt at anlægge en flyveplads ved Tasiilaq af samme eller bedre kvalitet end flyvepladsen i Kulusuk. Det anses ikke for en hasteopgave at anlægge en ny flyveplads i Tasiilaq, men på længere sigt kan det på grund af de stigende trafikmængder være en rigtig løsning.

Byggeklods 4 - Lokal trafikoptimering



Ser man bort fra de store planer, er der også mindre investeringer, som ikke vil påvirke valget af trafikinfrastruktur, men som vil være en god ide at gennemføre uanset hvilket system man vælger – simpelthen fordi de umiddelbart kan betale sig.

De trafikoptimeringsmuligheder, som er interessante i anlægssammenhæng, er hovedsageligt de mindre, såkaldt simple baner rundt om i landet. Fordelen ved disse baner er for det første, at de kræver mindre driftsomkostninger end de regionale lufthavne, for det andet giver mindre fly en højere frekvens, hvilket er en fordel i de tyndt befolkede områder af landet.

Anlæggelsen af en landingsbane i Ittoqqortoormiit er særlig interessant. Dels fordi den muliggør udfasning af helikopteren i området, og dels fordi den forventes at kunne flytte en del af den turismeaktivitet, der i dag foregår på Nerlerit Inaat og i Mestersvig ind til Ittoqqortoormiit by.

Fælles for disse mindre projekter er, at de kun påvirker infrastrukturen lokalt, og derfor lettere kan vurderes uafhængigt af de øvrige projekter.

Flytning af landingsbanen ved Nerlerit Inaat til Ujarassuit (Ittoqqortoormiit)

I 1985 anlagde ARCO en lufthavn ved Nerlerit Inaat (Constable Pynt) til brug i forbindelse med olieeftersøgning. Lufthavnen overgik til Grønlands Hjemmestyre i 1991. Siden 1985 har der været rutetrafik mellem denne lufthavn og det øvrige Grønland og Island, og der har været forbindelse videre til Ittoqqortoormiit med helikopter. Lokalt er der udtrykt ønske om anlæg af en lufthavn tættere på byen.

Til forbedring af transportøkonomien i Østgrønland undersøges det økonomiske grundlag for flytning af lufthavnen. Omkostningen i forbindelse med helikopterdistriktsbeflyvningen i Ittoqqortoormiit er i 2006 på omkring 6 mio. kr.

En ny lufthavn skal kunne betjene samme trafik som Nerlerit Inaat, som derefter må påregnes nedlagt. Landingsbanen i Nerlerit Inaat er 1.000 meter med grusbælgning, og er en instrumentbane forsynet med radiofyrtårn og banelys.

Ved kortstudier er der fundet flere mulige lokaliteter i nærheden af byen til en ny landingsbane. Se nedenstående tabel for beskrivelse af lokalitet og overslag.

Overslag for 1.000 m grusbane, placeringsforslag A, B og C

Benævnelse	Lokalitetsbeskrivelse	overslag(mio. kr.)
Bane A	Bane A ligger ca. 4 km nord for Uunarteq og med retning ca. nord-syd. Banen ligger i et relativt fladt strandområde, domineret af grusaflejringer og med lidt fjeld i overfladen. Banen kan udbygges til 1199 meter og til instrumentindflyvning med lavere minima.	126
Bane B	I samme område som bane A, med retning ca. nordvest-sydøst. Banen kan udbygges til 1199 m og til instrumentindflyvning med lavere minima.	132
Bane C	Nordvest for byen er der et stort elvdelta, hvor bane C er placeret med retning ca. nordvest-sydøst. Banen kan udbygges til 1.199 meter, men der kan ikke udføres instrumentindflyvning med lave minima.	101 104

Kilde: Trafikanlæg, Anlægsbeskrivelse og -overslag" (delopgave: lufthavn i Ittoqqortoormiit), 27. maj 2004, Mittarfeqarfiit

En lufthavn ved Ittoqqortoormiit forventes, udover at give hurtigere og billigere transport ind og ud af kommunen, at forøge regulariteten af beflyvningen, og samtidig give en stigende turismeindtjening.

Der er nedsat en arbejdsgruppe som i løbet af efteråret skal aflevere en rapport, der viser en samfundsøkonomisk vurdering af fordele og ulemper samt det økonomiske grundlag for at oprette en ny hovedindfaldsport til Nationalparken.

Anlæggelse af simple landingsbaner

Mulighederne for anlæggelse af simple landingsbaner i en række af de mindre byer kan vise sig at være hensigtsmæssig ud fra en trafikøkonomisk synsvinkel, hvis det derved bliver muligt at udfase en helikopter.

Med det formål at få klarlagt, hvorledes der gennem en revision af de teknisk/operationelle krav kan opnås en væsentlig reduktion af det nuværende omkostningsniveau for anlæg og drift af landingsbaner i Grønland, blev der i 2000 nedsat en arbejdsgruppe med deltagere fra såvel Danmark som Grønland.

Arbejdsgruppen, der bestod af deltagere fra Mittarfeqarfiit og Statens Luftfartsvæsen, afleverede deres rapport i 2001 ("Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende lufthavne i topografisk vanskelige områder"), som kort fortalt konkluderede, at der er mulighed for at udbygge det grønlandske lufthavnsnet med pladser af en mere "simpel" form end de hidtil etablerede. I takt med udviklingen og efterspørgslen vil de simple baner med tiden kunne udbygges og overgå til egentlig ruteblyvning med større fly – ligesom nuværende regionale lufthavne kunne overvejes nedgraderet.

Økonomisk set har de mere simple baner følgende fordele:

- Investeringen vil (afhængig af banelægning m.v.) være billigere end omkostningerne ved etablering af en lufthavn af samme type som lufthavnene i Maniitsoq, Sisimiut, Aasiaat, Qaarsut og Upernavik.
- De samlede driftsomkostninger vurderes til at blive minimeret væsentligt.

Driftsmæssige omkostninger ved en ny og mindre flytype skal opvejes imod besparelserne på lufthavnsdriften, besparelser ved ikke på sigt at skulle forlænge eksisterende landingsbaner samt besparelser ved omlægning af helikoptertransport til transport med fastvingede fly. Det vil således ikke være hensigtsmæssigt, at resultatet ved en sådan omlægning blot betyder flytning af lufthavnsomkostninger til flydriftsomkostninger.

Afrunding

Som det fremgår af dette kapitel, er der flere gode muligheder for en styrkelse af trafikstrukturen ved etablering af nye anlæg.

Når det er sagt, må det samtidig konstateres, at investeringer i den trafikale infrastruktur udgør en væsentlig del af de samlede offentlige investeringer. Den fremtidige infrastruktur skal sikre den nødvendige mobilitet til fortsat udvikling samt en sund transportøkonomi til gavn for erhvervsliv og befolkning. Udbygning af den trafikale infrastruktur indgår i et gensidigt samspil med øvrige sektorer i samfundet. De begrænsede ressourcer fordrer en målrettet indsats og en fast kurs for den videre udvikling.