

I henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut fremsættes hermed følgende beslutningsforslag:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om at Naalakkersuisut pålægges at projektere og anlægge lufthavne som anført i afsnit 1, i henhold til tidsplan som anført i afsnit 2 og med en kombination af de finansieringsmodeller som anført i afsnit 3.

(Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur, Naalakkersuisoq for Finanser og Råstoffer, Naalakkersuisoq for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Udenrigsanliggender)

Baggrund

Naalakkersuisut har et ønske om at etablere en pålidelig, tidssvarende og sammenhængende infrastruktur, der i højere grad end nu, binder hele landet sammen og understøtter den vækst, der er en forudsætning for fremtidens velfærd i landet. Naalakkersuisut ønsker at udbygge infrastrukturen, således at såvel borgernes rejsemuligheder forbedres og erhvervslivet – især turismen - understøttes.

En sammenhængende infrastruktur kan sammenlignes med en række perler på en snor. Det er vigtigt, at infrastrukturen er sammenhængende og afstemt med den funktion eller opgave som den skal løfte. Er dette ikke tilfældet, vil der kunne opstå flaskehalse og uhensigtsmæssigheder. Det er også vigtigt at infrastrukturen er indrettet således, at passagerer og gods i videst muligt omfang transporteres direkte til slutdestination og ikke via transitporte.

Det er også vigtigt, at infrastrukturen er tidssvarende, således den kan betjene og understøtte moderne gods- og passagerfly. Især den tekniske infrastruktur har stor betydning for regulariteten på de enkelte lufthavne. En landingsbane med en kort længde, kan i visse tilfælde i et vist omfang kompensere herfor ved at være teknisk veludrustet. Dette gælder eksempelvis i forhold til indflyvningsudstyr, så som ILS (instrument landing system) localizer eller Airbus' Quovadis og rullende materiel så som sweeper, varm sand spredere og andet snerydningsudstyr. En landingsbanes regularitet og performance er således ikke udelukkende bestemt af landingsbanes længde, men i ligeså høj grad også af det tekniske udstyr, der er knyttet til landingsbanen og tilgængelige flytyper.

Det er vigtigt at infrastrukturen er pålidelig, det vil sige at åbningstider og drift er samstemt med behovene som afledt af sæsonudsving, ændrede rejsemønstre og demografi. Hermed kan lufthavnsdriften optimeres ligesom flyselskaberne kan tilrettelægge og planlægge ruter samt sikre god og rettidig kommunikation herom.

Nærværende beslutningsforslag bygger på et tværsektorielt samarbejde mellem Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur, Naalakkersuisoq for Finanser og Råstoffer samt Naalakkersuisoq for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Udenrigsanliggender. Målet er at sikre den bredest mulige tilgang til infrastrukturudbygningen, som tilgodeser alle relevante sektorer og interessenter. Der er mange vinkler og interesser i spil, og det er vigtigt at så store og vidtrækkende beslutninger træffes med bredest mulige perspektiv.

Det er et faktum, at vi ikke kan undlade at tage stilling til den nuværende og den fremtidige indretning af landets infrastruktur. Lige nu opretholdes en ineffektiv og dyr infrastruktur, og tiden er i den grad moden til, at vi sammen bringer vores samfund ind i en ny og moderne

tidsalder, hvor man i højere grad end nu, flyver passagerer og gods direkte til deres bestemmelsessted.

Nærværende beslutningsforslag bygger yderligere på det faktum, at man indenfor de kommende 5 til 10 år vil skulle foretage omfattende reinvesteringer, såfremt man ønsker at fastholde Kangerlussuaq lufthavn som den primære indfaldsport for luftfarspassagerer og luftfartsgods til Grønland.

Luftfartsselskabernes prioriteringer og investeringer i materiel og mandskab bygger på langsigtede strategier og er i sagens natur af bekostelig karakter. Nærværende beslutningsforslag bygger derfor endeligt på det faktum, at det er afgørende for luftfartsselskaberne, at den førte politik på infrastrukturområdet ligeledes er langsigtet og stabil.

Således har såvel luftfartsselskaberne som det øvrige erhvervsliv længe været i venteposition på grund af manglende udmeldinger om, hvorledes den fremtidige lufthavnsstruktur kommer til at se ud. Imens sker der en eksplosiv vækst i turismen på mange andre destinationer omkring os – ikke mindst i Island. En vækst Grønland ikke får del i op grund af den utidssvarende infrastruktur.

Mittarfeqarfiit

Mittarfeqarfiit er ansvarlig for driften af 13 lufthavne og 46 landingspladser for helikoptere, der udgør den samlede civile infrastruktur omkring luftfart i Grønland. Visse dele af driften er outsourcet. Med ca. 450 medarbejdere er Mittarfeqarfiit en af landet største arbejdspladser. Mittarfeqarfiit er en nettostyret virksomhed under Grønlands Selvstyre, hvis opgave er at servicere flyselskaber, det grønlandske samfund og private virksomheder. Mittarfeqarfiits primære indtægtskilde er passager- og landingsafgifter og Mittarfeqarfiits bidrag til landskassen udgør årligt knap 13 mio. kr.

Til trods for en række direkte underskudsgivende aktiviteter med tilknytning til driften af Mittarfeqarfiit, balancerer virksomheden. Der sker en omfattende krydssubsidiering mellem de 13 lufthavne og 46 landingspladser for helikoptere. En ændring af den luftbårne infrastruktur vil derfor have stor betydning for økonomien og den daglige drift i Mittarfeqarfiit.

Med udviklingen af en ny lufthavnsstruktur vil det være oplagt at gennemføre en revision af de bærende principper for denne krydssubsidiering, idet man med fordel kan skabe en højere grad af transparens i forhold til den faktiske driftsøkonomi i de enkelte lufthavne og landingspladser for helikoptere, det samlede trafiksystem samt ikke mindst de opkrævne afgifters indvirkning på billetpriser mv. Med en sådan revision vil man kunne imødegå det udviklingspotentiale, der vurderes at være tilstede i særligt de travle lufthavne, hvor en utidssvarende og utransparent afgiftsstruktur udgør en hæmsko for realiseringen af det fulde potentiale.

Der vil for hver af de i afsnit 1 anførte infrastrukturprojekter skal udarbejdes individuelle businesscases, ligesom der vil blive udarbejdet en samlet tværgående businesscase. Det må i den forbindelse forudsættes, at et individuelt infrastrukturprojekt kan baseres på en negativ businesscase isoleret set, om end denne kan opvejes af hensynet til helheden og sammenhængskraften, ligesom andre afledte positive effekter og rationaler kan begrunde det konkrete projekt. Den overordnede målsætning er at skabe en sammenhængende infrastruktur, der binder hele landet sammen og ikke blot en række infrastrukturprojekter.

Afsnit 1 Infrastrukturprojekter

I periodegruppe 1 projekteres og igangsættes følgende 6 infrastrukturprojekter (i ikke prioriteret rækkefølge):

- Ittoqqortoormiit: Anlæggelse regional lufthavn.
- Tasiilaq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn.
- Qaqortoq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn.
- Nuuk: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn.
- Ilulissat: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn.
- Kangerlussuaq: Yderligere kvalificering og perspektivering af reinvesteringsbehovet i lufthavn mv.

Afsnit 2 Tidsplan for infrastrukturprojekter

Den samlede tidshorizont gennemførelse af projekter i periodegruppe 1 er mindst 7 år, blandt andet fordi der forud for anlæggelse af helt nye lufthavne bør gennemføres en række vind- og vejrstudier af 3 til 5 års varighed.

Sted	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ittoqqortoormiit	P	A	I				
Tasiilaq	F	F	F	F	P	A	I
Qaqortoq	P	A	A / I				
Nuuk	P	A	A / I				
Ilulissat	P	A	A	I			
Kangerlussuaq	F	B					

Note: P = Projektering. A = Anlæggelse. I = Ibrugtagning. F = Forundersøgelse. B = Beslutning.

Ved Ittoqqortoormiit projekteres og udbydes en regional lufthavn med option for en efterfølgende udvidelse. Herved får man afprøvet, hvad en udvidelse i sig selv vil koste, og om der er tale om en positiv businesscase.

I Qaqortoq projekteres en nordatlantisk lufthavn.

I Tasiilaq projekteres en nordatlantisk lufthavn efter gennemførelse af vind-, vejr- og placeringsstudier.

På grund af de stedlige forhold vil banerne i Qaqortoq og Tasiilaq ikke kunne udvides til langdistance passagerfly.

I Nuuk og Ilulissat projekteres internationale lufthavne, som kan beflyves direkte til og fra størstedelen af Europa samt størstedelen af USA's østkyst. I Ilulissat vil der grundet de stedlige forhold være behov for at ændre landingsbanens placering, hvilket ydermere åbner mulighed for, at banen på et senere tidspunkt vil kunne udvides yderligere til at kunne modtage de største passagerfly med rækkevidder til eks. Østen eller USAs vestkyst.

I øjeblikket sker der en stor teknologisk udvikling af jetfly og –motorer samt større turbopropmaskiner. Det har betydning for, at selv fly, der flyver med jethastighed, vil kunne betje-

nes på Nordatlantiske baner, ligesom egentlige jetmaskiner vil kunne beflyve de internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, med flytider på mellem 2,5 og 5 timer til en lang række destinationer i Nordamerika og Europa.

Til gennemførelse af ovestående projekteringsopgaver foreslås afsat 15 mio. kr. i 2016 og yderligere 15 mio. kr. i hvert af de 3 budgetoverslagsår.

For de enkelte projekter gælder, at når de økonomiske data foreligger, skal der tages en politisk beslutning, om de skal gennemføres og i hvilken form og under hvilke betingelser. Jf. det 2-delte bevillingsprincip vil hver enkelt aktivitet blive fremlagt for Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg i form af en konkret businesscase præsenteret i overensstemmelse med Gælds- og Investeringsstrategien såvel som i forhold til landets samlede og sammenhængende infrastruktur. Anlægsaktiviteten vil herefter blive optaget på Finansloven som en tillægsbevilling.

Ud fra rene driftsøkonomiske betragtninger er det vigtigt at erindre, at eksempelvis en lufthavn ved Ittoqqortoormiit i sig selv næppe vil være en positiv businesscase. Alene den daglige drift og forrentning af investeringen vil ligge mellem 6 og 8 mio. kr. om året. Dette skal holdes op imod de potentielle indtægter fra passager- og landingsafgifter. Noget af finansieringen vil derfor bestå af, at man ved anlæggelsen af lufthavnen fortrænger nogle andre udgifter, som Mittarfeqarfiit og Landskassen har i dag, f.eks. servicekontrakt på beflyvning mellem Nerlerit Inaat og Ittoqqortoormiit.

Vurdering af virkningen på miljøet (VVM)

Efter Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn, skal anlæg, der på grund af art, dimensioner eller placering må forventes at kunne få væsentlig påvirkning på miljøet, have foretaget en VVM-redegørelse. Ved påvirkning på miljøet menes påvirkning på is, vand, luft, jord, fjeld, klima, landskab, fauna og flora, materielle goder, menneskers sundhed samt menneskers brug af området.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 5, stk. 3, at ”Forinden etablering af nye anlæg, samt udvidelse eller ændring af eksisterende anlæg anført på bilag 2, skal bygherren indgive skriftlig anmeldelse til Naalakkersuisoq for Miljø.” Af bilag 2 fremgår

- under pkt. 1a – lufthavne med start- og landingsbane og
- under punkt 1d – anlæg af veje med en påtænkt linjeføring gennem det åbne land med en samlet længde på over 2000 m.

Den skriftlige anmeldelse skal indeholde en udførlig beskrivelse af følgende forhold:

1. Anlæggets karakteristika
2. Anlæggets placering
3. Kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning
4. Andre forhold vedrørende det konkrete anlæg, der må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

På baggrund af den skriftlige anmeldelse, tages der stilling til om der skal udarbejdes en egentlig VVM-redegørelse.

Afsnit 3 Finansieringsmodeller

Finansiering af infrastrukturprojekter bør ske i fuld overensstemmelse med Gælds- og Investeringsstrategien, der udstikker rammen om og principperne for Selvstyrets gældssætning.

Ved finansiering er der grundlæggende to overordnede finansieringsformer, nemlig finansiering ved egne midler (egenfinansiering) eller fremmedfinansiering, som typisk sker ved låneoptag eller indgåelse af offentligt privat partnerskab (OPP).

Det er forventeligt, at der på finansloven årligt kan prioriteres egenfinansiering på 75-100 mio. kr. gennem en 7-10års periode.

I forbindelse med afklaring af finansieringen af de konkrete projekter, skal der således tages stilling til de i forhold til projektet konkrete muligheder for finansiering samt eventuelle muligheder for at kombinere flere finansieringsformer.

Indgåelse af offentlige / private partnerskaber udgør en mulighed for hjemtagelse af investeringsvillig kapital, om end det bør undersøges nøje. Et OPP skal naturligvis bygge på acceptable vilkår. Der skal ses på rentevilkår, bindingsperioder og risikodeling, samt eventuelle krav om eksklusivitet.

Deroverfor står mulighederne for etablering af selvstyrejede selskaber eller nettostyrede virksomheder, hvor Grønlands Selvstyre enten direkte eller indirekte indtræder som låntager. Fordelen hermed vil være lavere rente og højere fleksibilitet i forhold til den samlede infrastruktur. Ulempen kan være, at Selvstyret påtager sig den fulde risiko (og det samlede afkast) for såvel gode som mindre gode businesscases.

Så det bør ved valg af finansiering og prioritering af de enkelte lufthavne vurderes,

- om der er tale om en investering, som giver afkast ud over driftsudgifterne. Det vil sige at investeringen har en driftsøkonomisk, positiv businesscase.
- om der tale om en investering som giver afkast, der dog ikke er nok til dække samtlige driftsudgifter, men investeringen fortrænger tilskud eller subsidier som er lig med eller større end det driftsøkonomiske underskud. I disse tilfælde er der tale om, at investeringen har en samfundsøkonomisk positiv businesscase.
- om der er tale om en investering, som giver afkast, der dog ikke er nok til dække samtlige driftsudgifter og hvor investeringen hverken fortrænger tilskud eller subsidier. Det vil sige, at investeringen er byrde, idet den hverken har en samfunds- eller driftsøkonomisk positiv businesscase.

--oo0oo--

Ved vedtagelse af nærværende beslutningsforslag igangsættes flere aktiviteter.

- Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur iværksætter primo 2016 projektering af lufthavnene som beskrevet ovenfor mhp. at tilvejebringe det fulde dokumentations- og beslutningsgrundlag for iværksættelse af de enkelte aktiviteter.
- Der sker ansøgning ved kommunerne om udarbejdelse af plangrundlag i form af kommuneplantillæg eller i form af et landsplandirektiv.
- Der udarbejdes en skriftlig anmeldelse i henhold til Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn.
- Der etableres kontakt til potentielle finansieringskilder med henblik på afsøgning af muligheder og vilkår.

Der vil på såvel FM 2016 som EM 2016 blive omdelt en kort statusrapport.

De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Naalakkersuisut ønsker at etablere en pålidelig, tidssvarende og sammenhængende infrastruktur der i højere grad end nu binder hele landet sammen. Dette vil understøtte en øget effektivitet og dynamik, som i sidste ende kommer det offentlige stærkt til gode.

De økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv.

Naalakkersuisut ønsker at påbegynde en udbygning af infrastruktur, der understøtter vækst indenfor erhvervslivet i almindelighed og turismeerhvervet i særdeleshed. Erhvervslivet er afhængig af en tidssvarende og effektiv infrastruktur.

De økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne.

Naalakkersuisut vil arbejde for at vores borgere kan rejse på en mere hensigtsmæssig måde. Samtidig ønsker Naalakkersuisut, at der skabes muligheder for øget konkurrence og en ændret prisstruktur, som forventes at komme borgerne til gode.