



Jens-Erik Kirkegaard, Siumut
Medlem af Inatsisartut
/Her

Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 2015-207 om Projekt Newport

Brevdato: 28-08-2015
Sags nr 2015 - 7321
ID nr.: 868998

Kære Jens Erik Kirkegaard,

Jeg skal indledningsvist takke for dine spørgsmål.

Du har i henhold til § 37 i forretningsordenen for Inatsisartut stillet Naalakkersuisut en række spørgsmål om Projekt Newport og om andre lufthavnsudvidelser. Spørgsmålene er henvist til min besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 32 52 86
E-mail: isan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Indledningsvist kan jeg oplyse dig om, at der igennem en længere årrække har været analyseret grundigt på adskillige scenarier for udviklingen af landets lufthavnsstruktur.

Analysegrundlaget er som sagt omfattende, om end der ikke heri findes entydige konklusioner. Det er således svært endeligt at forudsige, hvilke negative eller positive virkninger, der konkret vil forekomme, som følge af udviklingen af de enkelte lufthavne.

På den anden side er det Naalakkersuisuts erklærede mål at effektivisere rejsemønstrene i vores land, ligesom det er målet at den kommende lufthavnsstruktur samlet set skal tilbyde en pålidelighed, der sikrer effektive rejser og fleksible løsninger for hele befolkningen. Det er ambitionen, at dette vil komme til udtryk ved lavere billetpriser for forbrugerne, højere indtægter til vores land fra turister samt forbedrede rejsevilkår for alle, som benytter luftfarten enten som privat- eller som erhvervsrejsende.

Naalakkersuisut vil på dette års efterårssamling fremlægge en plan for den samlede udvikling af landets infrastruktur. Som væsentlige forudsætninger for denne plan indgår et grundigt forudgående analysearbejde. Naalakkersuisut vil i forbindelse med den egentlige projektering af projekterne sikre, at den mest optimale løsning vælges i forhold til hvert enkelt projekt.

Projekt Newport er oprindeligt et projekt, der er sat i verden i Qaasuitsup Kommunua, hvorefter der har været dialog med det tidligere Naalakkersuisut - blandt andet om rollefordelingen mellem kommune og Selvstyre.

Naalakkersuisuts ambition er, at en kommende lufthavnsstruktur understøtter udvikling i hele vores land. Landet skal bindes bedre sammen. Det er derfor vigtigt ikke kun at betragte et enkelt lufthavnsprojekt, uden at tænke det ind i den sammenhæng, det skal være en del af.

Projekt Newport var isoleret set et spændende projekt. Den samlede plan for udbygning af landingsbanestrukturen, der fremlægges på efterårssamlingen i 2015, indeholder for

Ilulissats vedkommende væsentlige forbedringer for Ilulissat, ligesom det var tilfældet med Projekt Newport. Imidlertid var der i dette projekt en række conditioner, som ikke imødekommer Naalakkersuisuts ønske om at sikre udvikling i hele landet, ligesom der i projektet var indlagt en række økonomiske bindinger, som samlet set kunne være potentielt skadelige for vort land i mange år fremover. Naalakkersuisut har derfor i fælles forståelse med Qaasuitsup Kommunias arbejde videre med udvikling af Ilulissat Lufthavn – om end ikke med Projekt Newport.

Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at der i forhold til finansieringen af de kommende lufthavne ikke potentielt vil skulle indledes dialog med forskellige investorer, der kan stille investeringsvillig kapital til rådighed.

I det følgende findes min nærmere besvarelse af dine spørgsmål i den af dig nævnte rækkefølge.

- 1. Har Naalakkersuisut kendskab, analyse/analyser, som viser hvilke positive og negative virkninger der kan være på a) billetpriserne, b) på direkte flyvning til Nuuk, c) dem der mellemlander i Nuuk og skal videre til andre byer/lokationer) og d) på antallet af turister til Grønland, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige konsekvenser, hvis Nuuk lufthavn udvides enten til 1199 meter, 1799 meter eller 2199 meter bane på?**

I Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 sammenfattes en række analyser, der beskriver løsninger, hvor Nuuk lufthavn udvides enten til 1.799 m eller 2.200 m. COWI og NextPartners har med trafikale analyser, "Ilulissat lufthavn: Konsekvenser for lufttrafiksystemet af baneforlængelse til 2.800 m", kigget på forskellige scenarier, der omhandler udvidelser eller nedgradering af lufthavne i Ilulissat, Kangerlussuaq og Nuuk. I forbindelse med en kommende udvikling af landets infrastruktur vil Naalakkersuisut indhente tilbunds gående og opdateret indsigt om de af dig nævnte og for mig at se afgørende parametre – billetpriser og turismepotentiale.

- 2. Er der en tilsvarende analyse for Ilulissat lufthavn som i spørgsmål 1, men derudover også for en 2800 meter bane?**

I Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 redegøres for scenarier, hvor Ilulissat lufthavn udvides til enten 1.199 m eller 1.799 m., men ikke til 2.800 m. Imidlertid er der i forbindelse med Qaasuitsup Kommunias projekt Newport blevet udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af det samlede projekt, der bidrager med dele af den beskrevne viden.

Imidlertid vil Naalakkersuisut i forhold til et kommende konkret projekt foretage en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse af det valgte lufthavnsprojekt.

COWI og NextPartners har med trafikale analyser, "Ilulissat lufthavn: Konsekvenser for lufttrafiksystemet af baneforlængelse til 2.800 m", kigget på forskellige scenarier, der omhandler udvidelser eller nedgradering af Kangerlussuaq Lufthavn.

3. I så fald, der er foretaget analyser; er følgende scenarier medtaget i spørgsmål 1 og 2:

a. hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn, hvordan påvirker det trafikken til Nuuk og Ilulissat?

Kangerlussuaq Lufthavn indgår som en betydningsfuld brik i landets infrastruktur. Imidlertid er banen og den omkringliggende infrastruktur af ældre dato og i relativt nedslidt stand. I forbindelse med valget af den kommende lufthavnsstruktur skal der således tages stilling til fremtiden for Kangerlussuaq Lufthavn. Såfremt den fortsat skal være landets centrale lufthavn for udenrigstrafik, må der påregnes et reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq på op mod 2 milliarder kroner. Dette investeringsbehov indgår ikke som en forudsætning i de hidtil gennemførte analyser.

Der er i flere sammenhænge blevet analyseret på forskellige muligheder f.s.v.a. Kangerlussuaq i en fremtidig lufthavnsstruktur. Igen er konklusionerne ikke entydige, om end det synes at være evident, at trafikmønstret vil ændre sig i forbindelse med eventuelle udvidelser af Nuuk og eller Ilulissat Lufthavne, og at det vil reducere trafikken til Kangerlussuaq. Blandt andet er der i Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 foretaget analyser af et scenarie, hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn, således at Nuuk er hovedindfaldsport til Grønland.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel har med en netop færdiggjort rapport "Turisme – Udvikling og Vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", analyseret på en række scenarier, hvor Ilulissat hhv. Nuuk lufthavne udvides. I denne forudsættes Kangerlussuaq nedgraderet eller lukket som en væsentlig forudsætning for en positiv businesscase.

b. Status Quo på Kangerlussuaq?

Se spørgsmål 3a.

c. eller nedgraderet til absolut minimum af personale, hvor Kangerlussuaq kan virke som nødlufthavn?

COWI og NextPartners har med trafikale analyser, "Ilulissat lufthavn: Konsekvenser for luftrafiksystemet af baneforlængelse til 2.800 m", undersøgt, hvordan en nedgraderet Kangerlussuaq lufthavn vil påvirke Nuuk og Ilulissat lufthavn.

d. hvis investorer alene, eller i samarbejde Selvstyret, eller Selvstyret alene etablerer lufthavne i Nuuk (minimum 1799) og i Ilulissat (minimum 2199 meter baner), og Kangerlussuaq dermed ikke længere er Grønlands primære atlantlufthavn, hvori finansieringsformer med forskellige renter og afkast er taget med i beregningerne.

En sådan analyse foreligger ikke på nuværende tidspunkt.

e. Hvis ja, eller delvist ja, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser, samt hvad er konklusionerne på analyserne?

Det er min opfattelse, at den politiske diskussion af banelængder efter min opfattelse har indtaget en for dominerende rolle i den offentlige debat. Det betydningsfulde må være den funktion, en bane tjener og den enkelte lufthavns position i det samlede trafiknet. Eksempelvis er der adskillige parametre, udover banelængder, der er bestemmende for hvad en lufthavn kan. Motorstørrelser og udstyr på det tilgængelige materiel spiller en stor rolle, ligesom landingsbanens indflyvningsudstyr er vigtigt. Så mit fokus består i at sikre en hensigtsmæssig balance mellem internationale, nordatlantiske og regionale baner i Grønland.

Men som svar på dit spørgsmål forventes det ikke, at der vil ske væsentlige trafikale ændringer i passagerstrømmene i indenrigstrafikken som følge af en eventuel baneforlængelse i Ilulissat til en Nordatlantisk Lufthavn med en 1.199 m. bane. De forventede ændringer ligger derimod mere i mulige driftsbesparelser for flyselskaberne.

Med en international lufthavn med 1.799 m bane i Ilulissat vil muligvis medføre en betydelig trafikal ændring. Det må forudsættes, at en sådan international lufthavn med vil gøre det muligt og attraktivt for rejsende fra København og andre destinationer i Europa og Nordamerika at rejse direkte til og fra Ilulissat. Ruten mellem København og Kangerlussuaq vil i så fald sandsynligvis blive aflastet, og det samme med indenrigsruten mellem Kangerlussuaq og Ilulissat.

Trafikken på øvrige indenrigsruter vil sandsynligvis forblive uændret. Det er Naalakkersuisuts mål at sammensatte en pålidelig, tidssvarende og sammenhængende infrastruktur til alle i Grønland.

4. Har Naalakkersuisut analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være i samfundet i form af vækst i økonomien og mulige nye arbejdspladser og antallet af turister, hvis Nuuk lufthavn udvides enten til 1199 meter, 1799 meter bane eller 2199 meter bane, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?

Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 har kigget på muligheden, hvor Nuuk lufthavn udvides enten til 1.799 m eller 2.200 m. Betænkningen indeholder en analyse, der omhandler samfundsøkonomiske konsekvenser af projektet med forlængelse af banen i Ilulissat til en 1.799 m bane i forhold til en basissituation med udvidelse af Nuuk til mindst 1.799 m og med Nuuk som hovedindfaldsport. Det er forventet at en udvidelse af Nuuk lufthavn vil have positive virkninger på turisme, erhvervsudvikling og bedre effektivitet, der skal lede til prisbillige billetter, som også ville gøre offentligt finansierede rejser billigere for samfundet og generelt ende med prisbillige flybilletter til andre destinationer.

COWI og NextPartners har med trafikale analyser, "Ilulissat lufthavn: Konsekvenser for lufttrafiksystemet af baneforlængelse til 2.800 m", kigget på ændringer i trafikstrømme til og fra Ilulissat, Kangerlussuaq og Nuuk samt mellem indenlands rejser, når det kommer til a) scenario 1: Udvidelse af Ilulissat lufthavn (2.800 m), hvor Nuuk (950 m) og Kangerlussuaq (2.800 m) lufthavne ikke ændres, b) scenario 2: Udvidelse af Ilulissat (2.800 m) og Nuuk (1.799 m) lufthavne, hvor Kangerlussuaq (2.800 m) lufthavn ikke ændres, c) scenario 3: Udvidelse af Ilulissat (2.800 m) og Nuuk (1.799 m) lufthavne, hvor Kangerlussuaq (1.199 m) nedgraderes og d) scenario 4: Udvidelse af Ilulissat (2.800 m) og nedgradering af Kangerlussuaq (1.199 m) lufthavne.

5. Er der en tilsvarende analyse for Ilulissat lufthavn som i spørgsmål 4, men derudover også for en 2800 meter bane?

Ja, som beskrevet i svaret på spørgsmål 4.

6. Har Naalakkersuisut analyse/analyser, eller kendskab til analyser, der viser hvilken mulige påvirkning billetpriserne vil få på både lokalt (dvs. der flyver direkte til Ilulissat) og landsplan (dvs. dem der mellemlander i Ilulissat og skal videre til andre byer/lokationer), samt på antallet af turister til Grønland, hvis Project Newport i Ilulissat realiseres, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?

Der er ikke konkrete analyser, der viser hvilke mulige påvirkninger billetpriserne vil få på både lokalt og landsplan, og det er svært at forudsige, hvor meget billetpriserne vil ændre sig for de forskellige byer.

Der er heller ikke entydige analyser, der konkluderer antallet af turister til Grønland, hvis Projekt Newport i Ilulissat realiseres. De vækstforudsætninger, der var indlagt i projektet er senere vurderet urealistiske. Derfor vil Naalakkersuisut gennemføre samfundsøkonomiske konsekvensanalyser på det udvalgte konkrete lufthavnsprojekt, såfremt der bliver truffet beslutning herom på EM2015.

7. I så fald, der er foretaget konsekvensanalyser vedr. Project Newport; er der så foretaget analyser, hvor følgende scenarier er medtaget:
a. hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn og Nuuk har minimum en 1799 meter bane

Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 har foretaget analyser, hvor Kangerlussuaq er lukket som lufthavn og Nuuk lufthavn har minimum en 1.799 m bane, hvor det antages, at Nuuk lufthavn er hovedindfaldsport til Grønland.

b. hvor Kangerlussuaq fortsætter med sin nuværende status

Transportkommissionens Betænkning fra januar 2011 har foretaget analyser, hvor Kangerlussuaq fortsætter med sin nuværende status og Ilulissat lufthavn forlænges til enten 1.199 m eller 1.799 m.

c. eller nedgraderet til et muligt minimum af personale, hvor Kangerlussuaq kan virke som nødlufthavn?

Der er ikke analyser, der har medtaget nævnte scenario.

d. Hvis ja, eller delvist ja, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser, samt hvad er konklusionerne på analyserne?

Som beskrevet ovenfor, er der i Projekt Newport indlagt nogle høje vækstforudsætninger, hvorfor Naalakkeruisut i forbindelse med projektering af fremtidig lufthavnsstruktur vil tilvejebringe opdaterede analyser, der konkret forholder sig til den samlede infrastruktur og de heraf afledte konsekvenser.

8. Har Naalakkersuisut analyseret om det samfundsøkonomisk kan betale sig at, helt eller delvist, inddrage private udenlandske investorer ifm. lufthavnsbyggerier, enten kun ifm. Ilulissat eller andre lufthavne?

Der foreligger ikke for nuværende analyser, der entydigt besvarer dette spørgsmål. Det skyldes, at svaret i vid udstrækning er afhængigt af det konkrete projekt og ikke mindst det konkrete projekt set i sammenhæng med den samlede infrastruktur.

9. Har Naalakkersuit holdt møde eller møder med de mulige private investorer ifm. Project Newport, for at drøfte mulige samarbejdsformer, der kan være til gavn for både investorerne men også det grønlandske samfund?

Jeg er bekendt med, at der under det daværende Naalakkersuisut blev afholdt et antal møder på administrativt og politisk niveau med Nextpartners i forhold til Projekt Newport. Herunder blev de forventede afkastkrav samt øvrige bindinger præsenteret. Jeg er imidlertid ikke bekendt med, at der skulle have været gennemført møder med konkrete investorer herom.

10. Har Naalakkersuisut analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være af spin-off effekter i samfundet i form af økonomisk vækst og nye arbejdspladser, ny teknologi, ny viden og nye produkter (både turismerelateret, men også andre brancher) i Grønland, hvis Project Newport i Ilulissat realiseres, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?

Se besvarelsen til spørgsmål 7.

11. Har Naalakkersuisut, delvist eller hele, analyse/analyser der viser hvilken mulige virkninger der vil være på antallet af afledte effekter i samfundet, i form af vækst i økonomien og mulige nye arbejdspladser, påvirkning af billetpriser samt antallet af turister i Grønland samt på rejsetiden til København, hvis der i Ilulissat bygges en ny lufthavn på 1199 meter bane samt Nuuk Lufthavn samtidig udvides til 1199 meter, dvs. hvor Ilulissat og

Nuuk kun kan modtage passagerfly med propel, i så fald der er en analyse eller analyser, hvad er de mulige positive og negative konsekvenser?

- a. I så fald Nuuk og Ilulissat får 1199 meter lange landingsbaner, vil det ikke være i store træk samme situation som i dag, hvor Kangerlussuaq er porten fra udlandet, hvis man flyver med jettfly, og der skal stadig flyves turboprobfly til Nuuk og Ilulissat?**
- b. Hvis ja på spørgsmål 11a, kan de nye 1199 meter lufthavne bidrage med økonomisk vækst? Og vil de kunne skabe mærkbart billigere billetter for befolkningen og turister, og dermed tiltrække flere turister og afledte effekter i samfundet såsom nye hoteller og jobs?**

Der er ikke delvise eller hele analyser, der viser hvilke mulige virkninger, der vil være på antallet af afledte effekter i samfundet i form af vækst i økonomien og mulige nye arbejdspladser, påvirkning af billetpriser samt antallet af turister i Grønland samt på rejsetiden til København, hvis der i Ilulissat bygges en ny lufthavn på 1.199 meter bane samt Nuuk lufthavn samtidig udvides til 1.199 meter. Til gengæld har Naalackersuisut planer om at gennemføre konkrete samfundsøkonomiske konsekvensanalyser på de udvalgte lufthavnsprojekter, såfremt der bliver truffet beslutning herom på Inatsisartuts efterårssamling 2015.

12. Naalackersuisoq for Infrastruktur Knud Kristiansen har iflg. KNR, sagt at i så fald Project Newport skulle realiseres, kommer de mulige investorer med en række krav, fra Selvstyret. Præcist hvilke krav kom investorerne med?

Til besvarelsen af spørgsmål 12 har jeg indhentet bidrag fra Finansdepartementet, som anfører nedenstående:

Det såkaldte Newport-projekt er ejet af Qaasuitsup Kommunua, som har haft firmaet Nextpartners til at sondere mulighederne for at tiltrække mulige investorer og fremmedfinansieringskilder. Naalackersuisut har således ikke holdt møde med potentielle investorer i sagen, henset også at der endnu ikke foreligger en beslutning i Inatsisartut om den fremtidige landingsbanestruktur, som gør det muligt på seriøs vis at indgå i nærmere drøftelse om vilkår for eventuelle lufthavnsinvesteringer på nuværende tidspunkt. Naalackersuisut fremlægger på EM 2015 et beslutningsforslag, som forventes at give nærmere politisk mandat for det videre arbejde.

Naalackersuisut har dog fået en tilkendegivelse om Nextpartners vurdering af, nødvendige beslutninger i Inatsisartut for at kunne gennemføre Newport-projektet med eksterne investorer. Herunder kan især følgende fremhæves:

Ilulissat efter baneudvidelsen til 2800m bliver Grønlands hovedlufthavn for international lufttrafik, og at Kangerlussuaq samtidig bliver nedgraderet (forkorte landingsbanen, kortere åbningstider, afskaffe muligheden for håndtering af internationale passagerer mv.)

Selvstyret kan afgive sikkerhed for væsentlige pengestrømme (min. 10-15 år) til sikring af tilbagebetaling af indskud foretaget af private investorer.

Det bemærkes, at først når der foreligger et klart afgrænset projekt og et politisk mandat, kan der skabes overblik over de faktiske krav fra mulige investorer. Dette vil behandlingen af det kommende beslutningsgrundlag og en nærmere projektering, som forudsat i FFL 2016, bidrage til at skabe forudsætningen for.

- a) **Naalakkersuisoq for Finanser Andreas Uldum skriver i Sermitsiaq nr. 39, 2015, at investorerne kræver en underskudsgaranti, præcis hvilken type garanti er der tale om?**

Se besvarelsen til spørgsmål 12.

- b) **Som regel ligger det implicit i en investering at der er risiko for tab af investeringen. Hvis investorerne kræver en garanti af Grønlands Selvstyre, er der så ikke nærmere tale om et lån og ikke en investering, hvis investorerne ikke vil tage en risiko?**

Den betragtning kan man godt anlægge, hvis betingelserne for en sådan investering reelt måtte indebære, at Selvstyret kommer til at stå med praktisk taget hele den økonomiske risiko for projektet.

- c) **Naalakkersuisoq for Infrastruktur Knud Kristiansen pointerer iflg. KNR at de private investorer i Project Newport, såfremt de skulle finansiere hele projektet på knap 1 milliard kroner kræver, at Ilulissat skal være Grønlands eneste atlantlufthavn. Har Naalakkersuisut afholdt møde eller møder med investorerne for at afklare om dette var et ultimativt krav eller om der kan forhandles, så man kan nå et resultat alle parter kan acceptere?**

Se besvarelsen til spørgsmål 12.

- d) **Generelt om de krav de mulige investorer stiller, har Naalakkersuisut hold møde eller møder med investorerne for at finde ud af hvilke krav parterne kan gå med til og hvilke krav man ikke kan gå med til, og hvilke krav der kan forhandles, for at se om man parterne kan nå et resultat alle kan acceptere?**

Se besvarelsen på spørgsmål 12.

13. **Bl.a. ifm. pressemøde 16. juni 2015 præsenterede Naalakkersuisoq for Infrastruktur et oplæg der kan tolkes således: At der kommer et forslag om, at Nuuk og Ilulissat lufthavnene vil blive udvidet til 1199 meter og Kangerlussuaq lufthavn renoveres for ca. 800 mio. kr., men dette sikrer lufthavnen i Kangerlussuaq kun imellem 10-15 år. Kan dette tolkes som værende dét forslag, Inatsisartut til efteråret kan forvente bliver fremlagt?**

Jeg skal henholde mig til det beslutningsforslag Naalakkersuit vil fremsætte til Inatsisartuts efterårssamling 2015, som indeholder en sammenhængende plan for landets fremtidige lufthavnsstruktur.

- 14. I så fald, Kangerlussuaq renoveres for knap 800 millioner kr., er der en beregning for hvornår denne omkostning er tjent hjem? Og skal denne udgift først tjenes hjem før Ilulissat eventuelt kan udvides til 2199 eller 2800 meter? Og Nuuk til 1799 eller 2200 meter?**

Se besvarelsen til spørgsmål 13.

- 15. Eller er det planen, at Kangerlussuaq efter knap 800 millioner kroners renovering, i overskuelig fremtid (10-15 år) stadig skal være eneste lufthavn der kan modtage større jetfly i Grønland?**

- a. Synes Naalakkersuisut dette beløb er givet godt ud, hvis man samfundsøkonomisk medregner mulige afledte virkninger i eventuelle nye jobs, investeringer i private hoteller, tiltrækning af flere turister, billigere billetter til befolkningen og turister osv.? Er der en analyse på om denne investering vil kunne tiltrække flere turister til Grønland, der dermed kan være med til at betale for investeringen via passagerafgifter, overnatninger osv.?**

Se besvarelsen til spørgsmål 13.

Med venlig hilsen

Knud Kristiansen