



Peter Olsen
Medlem af Inatsisartut
/Her

Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 119 om lufthavnsudvidelser

Brevdato: 30-05-2016
Sags nr.: 2016 - 7949
Dok. nr. 10553227

Indledningsvis skal jeg takke dig for spørgsmålene omkring lufthavnsudvidelser, som du har fremsendt i medfør af § 37 i forretningsorden for Inatsisartut. Til brug for nærværende besvarelse har jeg indhentet bidrag fra Finansdepartementet, som specifikt har bidraget til besvarelsen af spørgsmålene 1-7.

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

1.

Ved EM 2015 pkt. 167 godkendte et enigt Inatsisartut at Naalakkersuisut skulle pålægges at fremlægge et forslag om anlæg af landingsbaner, og at planlægningen først skulle ske efter denne fremlæggelse. Jeg vil hermed gerne spørge Naalakkersuisut om man har arbejde på denne opgave?

SVAR:

I begrundelsen henviser Medlem af Inatsisartut Peter Olsen til det af anlægsudvalget fremsatte beslutningsforslag EM2015/167.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at Inatsisartut under behandlingen af dette beslutningsforslag vedtog følgende **ændringsforslag**, som således træder i stedet for det oprindelige beslutningsforslag:

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

Når medlemmet af Inatsisartut i begrundelsen for sit spørgsmål spørger, om Naalakkersuisut har forbigået Inatsisartuts beslutning er svaret derfor, at dette ingenlunde er tilfælde. Sektorplan for luftfart er af Inatsisartut pålagt udarbejdet indenfor indeværende valgperiode, og Naalakkersuisut arbejder målrettet på at færdiggøre denne.

Det skal derudover mindes om, at EM2015/167 generelt ikke vedrørte anlæg af nye, større landingsbaner i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq, men derimod omhandlede en nedskalering af mindre eksisterende lufthavne til pax 19. Videre vedrørte forslaget en opgradering af flere heliporte og helipads til små landingsbaner til mindre fastvingede fly til pax 19. Begge dele havde til formål at nedbringe driftsomkostninger ved beflyvning.

Disse formål indgår i arbejdet med sektorplan for luftfart.

2.

Hvor stor er gælden for landskassen? Og hvad handler disse gældsposter om?

SVAR:

Se svaret til spørgsmål 3.

3.

Hvad er det højeste lån som landskassen kan tage? Og hvor stor en del af disse har man allerede lånt?

SVAR:

I de nuværende betingelser for lånoptag, som Naalakkersuisut har indgået med Nordisk Investeringsbank (NIB), fremgår det, at Grønlands Selvstyres på intet tidspunkt under lånets løbetid må bryde med følgende to kriterier:

- 1) Landskassens nettokonsoliderede gæld, det vil sige Landskassens nettorentebærende gæld og de selvstyrejede selskabers nettorentebærende gæld, må ikke udgøre mere end højst 75 % af Landskassens samlede indtægter.
- 2) Landskassens nettorentebærende gæld, det vil sige rentebærende gæld fratrukket Landskassens likvide beholdninger, må ikke udgøre mere end 20 % af Landskassens samlede indtægter.

Opfyldelse af kriterium nr. 1

Ved udgangen af 2015 udgjorde Landskassens nettokonsoliderede gæld 1.771 mio. kroner. Heraf var -719 mio. kroner udgjort af Landskassens nettorentebærende gæld og de resterende 2.490 mio. kroner udgjort af de 11 største selskabers gæld. Den nettokonsoliderede gæld udgjorde 26 % af Landskassens samlede indtægter, som var 6.821 mio. kroner.

Opfyldelse af kriterium nr. 2

Ved udgangen af 2015 udgjorde Landskassens nettorentebærende gæld -719 mio. kroner. Heraf var 1.293 mio. kroner likvidbeholdninger og 574 mio. kroner var rentebærende gæld. Den nettorentebærende gæld udgjorde -10,5 % af Landskassens samlede indtægter.

Det resterende lånerum som selvstyret har til rådighed vil ikke være tilstrækkeligt for at kunne finansiere alle påtænkte lufthavnsudvidelser i hhv. Ilulissat, Nuuk, Qaqortoq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit samt anlæg af et antal mindre regionale landingsbaner . Udover nye start- og landingsbaner foreligger der et behov for at finansiere et søkabel samt udbygning af el- og vandkraftværker mhp. at fortrænge behovet for import af olie. Derudover har selvstyret også et behov for at reservere en vis kontantbeholdning i Landskassen samt en mulighed for hurtigt at kunne optage lån til uforudsete omstændigheder.

Landskassens nuværende langfristede gæld på 574 mio. kroner stammer fra en 600 mio. kroner investering i vandkraftværker. Dette blev finansieret via 2 lån i NIB.

4.

Hvad vil forlængelsen af landingsbanerne i Ilulissat og Nuuk, samt anlæggelse af banerne i Qaqortoq og Tasiilaq koste ialt?

SVAR:

Det foreslåede anlægsselskab vil have til opgave at udarbejde projektforslag til de enkelte lufthavnsprojekter, dog eksklusiv Tasiilaq og Ittoqqortoormiit. Når en projektmodel for hver lufthavn er valgt vil Naalakkersuisut kende anlægssummerne.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 6.

5.

Hvem skal betale for anlæggelsen af disse landingsbaner?

SVAR:

I Naalakkersuisut oplægget "Det videre arbejde med Lufthavnsprojekterne" af 1. april 2016 er det ønsket at et 100 % ejet anlægsselskab skal stå for at finansiere og anlægge nye start- og landingsbaner i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. Oplægget er lige nu under behandling i Finans- og Skatteudvalget. Godkendes oplægget vil selskabet blive administreret af en professionel bestyrelse, og der vil indskydes 200 mio. kroner i startkapital med mulighed for at selvstyret kan stille op til 100 mio. kroner i ansvarlig lånekapital til rådighed for selskabet. Det vil være op til selskabet at vurdere hvilken finansierings- og organiseringsform, der er mest hensigtsmæssig. Naalakkersuisut har over for udvalget redegjort for fordelene ved at gennemføre dette arbejde i selskabsform.

Da Finansdepartementet regner med at selskabet vil skulle optage lån i en eller anden forstand har Departementet i et brev til NIB den 15. marts 2016, udtrykt det mulige behov for at genforhandle lånebetingelserne i de nuværende lån. Dette skyldes, at et lån optaget i anlægsselskabet vil påvirke Landskassens nettokonsoliderede gæld. Når Finans- og Skatteudvalgets forventede godkendelse foreligger, vil forhandlingerne med NIB blive videreført.

6.

Hvis alle disse anlæg skal udføres, hvor meget skal landskassen så ud og låne?

SVAR:

Da der ikke foreligger færdige projektforslag til lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq samt de øvrige lufthavne som også skal udvides, kan Naalakkersuisut ikke sige noget om hvor meget anlægsselskabet har behov for at låne. Muligheden for at gennemføre dele af disse anlægsprojekter i form af et offentligt-privat partnerskab (OPP) skal afsøges af anlægsselskabet, og en indgåelse af aftaler herom vil naturligvis kunne påvirke lånebehovet.

Finans- og Skatteudvalget er på et teknisk møde med Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur og Naalakkersuisoq for Finansier og Råstoffer orienteret om de forventede udgifter ved anlæg af lufthavne i de 5 byer Ilulissat, Nuuk, Qaqortoq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit, således som disse udgifter har kunnet beregnes på nuværende tidspunkt. Udvalget vil modtage relevante notater herom.

7.

Hvornår regner man med at udgifterne til disse anlæg vil være dækket ind?

SVAR:

Dette afhænger af de enkelte business cases som udarbejdes på baggrund af projektforslag til hver lufthavn. Først når disse er udarbejdet af anlægsselskabet vil det være muligt at regne på rentabilitet samt udgifter til anlæggene.

8.

Hvilke planer har Naalakkersuisut for lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq?

SVAR:

Naalakkersuisut ser fortsat Kangerlussuaq og Narsarsuaq som en del af den samlede luftfartsinfrastruktur om end det er givet at driftsgrundlaget for de to lufthavnene vil blive påvirket af de forestående baneforlængelser i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Driften bør til enhver tid afspejle det realiserede trafikmønster og det er en forudsætning at ændringer i trafikmønsteret vil kunne have indflydelse på andre eller tilstødende regioner, lufthavne eller områder.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Knud Kristiansen