

Attaveqarnermut, Avatangiisinut Aatsitassanullu Naalakkersuisoq
Landsstyremedlem for Infrastruktur, Miljø og Råstoffer

Landstingsmedlem: Esmar Bergstrøm

Inuit Ataqatigiit

-/ Her

19.02.08
J.nr. 32.60

Besvarelse af § 36, stk 1 spørgsmål nr. 2008-17

Spørgsmål angående gennemførelsen af Landstingets pkt. 45, Efterårssamlingen 2007

Postboks 909
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 54 00
Fax +299 34 54 10
iap@gh.gl
www.nanoq.gl/iap

Kære Esmar Bergstrøm,

Mange tak for dit spørgsmål og din kontinuerlige interesse for den infrastrukturelle udvikling.

Jeg beklager forsinkelsen i denne besvarelse.

Lad mig starte min besvarelse med at sige, at udarbejdelsen af den landstingslov, som Landstyreområdet fik pålagt med vedtagelsen af punkt 45 under efterårssamlingen har høj prioritet i Landsstyreområdets arbejde.

Det værende sagt, bør man huske på, at udarbejdelsen af en Landstingslov med så omfattende infrastrukturelle og økonomiske konsekvenser kræver en grundigt forarbejde. Dette arbejde udføres jo for at sikre Landstinget et solidt beslutningsgrundlag.

I det nedenstående vil jeg søge at besvare dine spørgsmål, som de er fremstillet i din henvendelse.

1. Landstyret bedes oplyse status for udarbejdelse af en landstingslov, der rummer mulighed for en forlængelse af landingsbaner i Nuuk og Ilulissat? Vil landstingsloven være færdig tidsnok til at Landstinget kan behandle den på FM08? I benægtende fald bedes begrundelserne herfor anføres.

Landstyreområdet for Infrastruktur og Miljø har udarbejdet et udkast til lov om anlæggelse eller udvidelse af flyvepladser. Det er denne lov, der skal udgøre fundamentet og skabe rammerne om eventuelle anlæggelser af nye landingsbaner eller forlængelser af eksisterende landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat.

Landstyreområdet forventer at sende et udkast til Landstingsloven ud i bred høring i løbet af foråret 2008. Kommuner og andre interessenter skal have ikke under 6 uger til at

afgive deres hørings svar, hvilke er medvirkende til, at det endelige forslag til landstingsloven ikke vil blive fremlagt på Forårssamlingen 2008.

Det er Landstyreets klare opfattelse, at en grundig undersøgelsesproces med proaktiv inddragelse fra væsentlige interessenter er den ansvarlige tilgang til udarbejdelsen af nyt lovmateriale på dette felt.

Landstyret forventer at fremlægge lovforslaget til Landstinget i efteråret 2008.

2. Arbejder Landsstyret pt. med andre og alternative banelængder og finansieringstyper for Nuuk og Ilulissat end de modeller Landsstyret skitserede i sit beslutningsforslag? I bekræftende fald ønskes dette anført i Landsstyrets svar tillige med en teknisk-økonomisk begrundelse herfor?

Landstyreområdet har en åben tilgang til dette arbejde og har lyttet opmærksomt til forslag om alternative løsninger.

Som anført i Landsstyrets beslutningsforslag (pkt 45) undersøger Landstyret fordelene og ulemperne ved at forlænge landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til henholdsvis 1.799 m og 2.200 m. Vi er i tæt dialog med relevante samarbejdspartener eksempelvis de flyselskaber, der kunne have interesse i at beflyve de to landingsbaner. Deres ønsker og behov indgår som en vigtig og naturlig del af overvejelserne.

Derudover, undersøger Landstyreområdet p.t. muligheden for alternativt at forlænge landingsbanerne til 1199 m. En 1.199 meter landingsbane åbner op for en række af nye muligheder, herunder muligheder at binde regionerne sammen samt at beflyve disse destinationer direkte fra vores nabolande Island og Canada.

En udvidelse til 1.199 meter er desuden en økonomisk overkommelig opgave.

Ligeledes arbejdes der for øjeblikket med en alternativ finansieringsform navnlig *sektorfinansiering*. Sektorfinansiering muliggør at tage det økonomiske overskud, der skabt i en sektor af samfundet (eksempelvis inden for trafikken), og bringe det tilbage til sektoren igennem anlægsinvesteringer.

Denne form for finansiering har det klare fordel af brugerne af en anlæg således også bliver (med)ejerne af anlægget.

Desuden har modellen ikke den samme finansielle risiko som fremmedinvestering, hvor lånte penge jo ofte viser sig dyrt købt.

2.a Såfremt det måtte være tilfældet, at Landsstyret også af trafikpolitiske grunde og hensyn har opgivet at realisere de i beslutningsforslaget anførte visioner for Nuuk og Ilulissat, skal jeg venligst anmode Landsstyret om at skitserer, hvilke trafikpolitiske målsætninger, der alternativt tænkes formuleret for de to byer?

Som nævnt i den ovenstående arbejder Landstyret aktivt med at afdække potentialet for at udvide landingsbanerne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat, og Landsstyret har ikke på indværende tidspunkt opgivet at realisere de i beslutningsforslaget anførte visioner for Nuuk og Ilulissat.

3. Landsstyret anførte i beslutningsforslaget, at en forudsætning for at lufthavnsprojekterne i Nuuk og Ilulissat kan realiseres er, at der tilvejebringes ekstern finansiering. Landsstyret bedes derfor oplyse hvorvidt, det har haft konsultationer med potentielle investorer? I bekræftende fald anmodes Landsstyret at oplyse, hvorvidt det på det givne grundlag er muligt at afveje om perspektiverne for en ekstern finansiering skal anses som realiserbare?

Landsstyret har ikke haft konsultationer med potentielle investorer, idet disse projekter endnu ikke er vedtaget af Landstinget eller på nuværende tidspunkt er så fremskredne, at de er egnede til at fremlægges for eksterne investorer.

4. I relation til spørgsmål nr. 3 skal jeg anmode Landsstyret om at opridse indsatsen og milepæle mhp. at udarbejde forretningsplaner, der kan understøtte indsatsen med at tilvejebringe en mulig ekstern finansiering?

Forinden der kan udarbejdes egentlige forretningsplaner skal projekterne bedømmes og der skal vurderes om de reelt indeholder et økonomisk rationelt og bæredygtigt forretningsgrundlag, der berettiger igangsætning af projekterne. Landstyrområdet er godt i gang med dette arbejde.

Landsstyrområdet har igangsat afholdelse af en møderække med potentielt væsentlige luftfartsaktører, som forventes at belyve internationale lufthavne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat.

Landsstyrområdet har således allerede afholdt 2 møder med SAS' administrerende direktør i Danmark og planlægger afholdelse af møde med Air Iceland, samt den islandske trafikminister medio februar 2008. Det planlægges ligeledes at afholde et møde med det færøske luftfartsselskab Atlantic Airways.

Denne møderække har flere formål, herunder at afdække luftfartsselskabernes villighed til at belyve internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat; at identificere eventuelle særlige behov og interesser for disse luftfartsaktører; at drøfte *Open Skies* koncepter og endelig i god tid, inden anlæggelse af internationale lufthavne, at tiltrække luftfartsaktørernes opmærksomhed på de kommende muligheder.

Landsstyrområdet har tillige igangsat et målrettet analysearbejde omkring både finansierings- og ejerskabsformer. Der er afholdt en række tværdirektorale møder og det forventes, at Deloitte vil blive tilknyttet dette analysearbejde. Dette analysearbejde er et grundlæggende udredningsarbejde og vil udgøre et fundament for det videre arbejde

med såvel forretningsplanerne for henholdsvis Nuuk og Ilulissat lufthavn som for realisering af anlæggelse af korte baner.

Landsstyremrådet er ligeledes i kontakt med Nuuk og Ilulissat kommuner, som forventes inddraget i det videre arbejde, herunder at anvende de forretningsplaner som kommunerne allerede har fået udarbejdet vedrørende internationale lufthavne.

5. Landstingets Finansudvalg har understreget vigtigheden af, at arbejdet med DTU – modellen bringes til afslutning. Landsstyret anmodes om at oplyse status for dette arbejde?

Arbejdet med DTU modellen er en integreret og en vigtig del i udarbejdelse af Landstingsloven.

Det er essentielt i denne sammenhæng at fremhæve, at arbejdet med DTU modellen ikke som sådan kan eller skal afsluttes.

DTU modellen bruges til at udarbejde økonomiske modeller, som kan medvirke til at give en prognose på hvordan en infrastrukturel investering vil påvirke vort samfund. Når man laver en såkaldt "kørsel" i DTU modellen – eksempelvis forlænger en landingsbane – baseres beregningerne på blandt andet på samfundsøkonomisk data, som jo ændres bestandigt.

Modellen regner på og tager hensyn til den dynamiske virkelighed som vi befinder os i. Derfor skal modellen løbende ajourføres med ny data, hvorefter den kan foretage fornyede beregninger og simuleringer. I øvrigt kan jeg oplyse dig om, at en kørsel på modellen tager 16 dage.

Jeg håber, at jeg hermed har besvaret dine spørgsmål tilfredsstillende.

Med venlig hilsen

Kim Kielsen