

BETÆNKNING

Afgivet af Anlægsudvalget

vedrørende

EM2015/18

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)

O G

EM2015/167

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landingsbaner.

(Anders Olsen, Siumut, Jens-Erik Kirkegaard, Siumut, Tillie Martinussen, Demokraterne, Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit)

Afgivet til forslagernes 2. behandling

Udvalget har under behandlingen bestået af:

Inatsisartutmedlem Anders Olsen, Siumut, formand
Inatsisartutmedlem Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit, næstformand
Inatsisartutmedlem Jens-Erik Kirkegaard, Siumut
Inatsisartutmedlem Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem Justus Hansen, Demokraterne
Inatsisartutmedlem Agathe Fontain, Inuit Ataqatigiit

EM2015/18+167

J.nr. 01.37.01.03-00096

J.nr. 01.37.01.03-00097

J.nr. 01.25.01/15EM-LABU-00018

J.nr. 01.25.01/15EM-LABU-00167

Bilagsoversigt

Bilag 1 – Henvendelse fra Qeqqata Kommunia af 16. november 2015

Bilag 2 – Talepapir fra møde med Kommuneqarfik Sermersooq 23. november 2015

Bilag 3 – Svar fra Naalakkersuisoq for Infrastruktur af 27. november 2015

Indledning

Udvalget har efter 1. behandlingen 12. november under EM2015 gennemgået forslaget.

Forslagenes indhold og formål

Begge de behandlede forslag omhandler spørgsmål om projektering og anlæggelse af lufthavne samt hhv. nedskallering og opgradering af lufthavne og heliporte/ helipads. Begge forslag har beskæftigelsesfremmende samt omkostningsreducerende formål.

1. behandling af forslagene i Inatsisartut

Forslaget fra Naalakkersuisut (EM2015/18) modtog en blandet modtagelse, hvorimod forslag 166 fra Anlægsudvalget blev positivt modtaget fra såvel Naalakkersuisut som partierne i salen. Der var for begge forslag flertal for at punkterne skulle undersøges nærmere i Anlægsudvalget.

Henvendelser

Qeqqata Kommunia

Den 20. november har udvalget modtaget henvendelse vedr. forslaget fra Borgmester Hermann Berthelsen, Qeqqata Kommunia.

Henvendelsen er vedlagt som **bilag 1** til betænkningen.

Kommuneqarfik Sermersooq

Den 23. november afholdtes, efter opfordring fra Anlægsudvalget, møde med Borgmester Asii Chemnitz Narup, som fremlagde kommunens holdninger til de samlede lufthavnsspørgsmål. Borgmesterens talepapir er vedlagt som **bilag 2**.

Orienteringsmøder og -besøg

Den 12. november, på dagen for førstebehandlingen, var Anlægsudvalget sammen med Erhvervsudvalget inviteret til frokostmøde med Naalakkersuisoq for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel. På frokostmødet præsenteredes en rapport fra Rambøll om flytyper, banelængder og turisme, kaldet Turisme – Udvikling og vækst gennem ændret luftfartsstruktur.

Den 16. november afholdte Anlægsudvalget en mødedag i Kangerlussuaq med henblik på at besøge landingsbanen og bygdens infrastruktur samt mødes med relevante aktører for at drøfte lufthavne, flytrafik og infrastruktur generelt på teknisk niveau.

Deputationer fra følgende virksomheder, myndigheder og organisationer deltog i løbet af dagen:

AirGreenland A/S

Adm. dir. Michael Højgaard gennemgik indledningsvist selskabet, flyflåden, geografiske udfordringer samt forskellige problemstillinger om fragt.

Efterfølgende præsenterede Flyvechef Jacob Nitter Sørensen processerne, der ligger bag de internationale regler og standarder samt deres implementering i lovgivningen. Videre blev der drøftet praktisk planlægning af flyvning, flysikkerhed samt regularitet. Specielt skal det her fremhæves, at det ikke tidligere spillede ind for godkendelse af en given lufthavn, hvilken regularitet denne måtte forventes at have, for at bliver godkendt. Dette forhold må således på et tidligt stadie indgå i overvejelser omkring anlæggelse af fremtidens lufthavne.

Afslutningsvist blev udvalget præsenteret for nogle scenarier og disses indvirkning på priser, regularitet, mulige flytyper samt operationelle konsekvenser.

Mittarfeqarfiit

Adm. dir. Jens Lauridsen præsenterede indledningsvist virksomheden og økonomien bag dens aktiviteter samt virksomhedens strategi og status på samme.

Afslutningsvist drøftedes omkostningsændringer ved nedgradering af baner til simple baner samt de seneste skøn over omkostninger for, hvilke investeringer der bør overvejes i Kangerlussuaq inden for de nærmeste 5-10 år. Samt hvilke helt aktuelle udfordringer landingsbanens belægning har.

DTU/Artek

Lektor ved Center for Arktisk Teknologi Thomas Ingeman-Nielsen præsenterede sine og Niels Fogeds resultater af mange års forskning i dels Grønland, men i særdeleshed i Kangerlussuaq, under overskriften Geotekniske forhold omkring Kangerlussuaq lufthavn. Herunder forklaredes, hvad permafrost er, hvordan det opstår samt hvorledes banen er konstrueret og løbende forbedret siden de første byggerier i 1941-42.

Endelig præsenteredes restriktioner på banens brug, som bl.a. angiver, at der er fastlagt retning for take-off og landing. Maksimum belastning af banen er afhængig af hjulkonfiguration på flyene. Restriktionerne er kun om sommeren pga. svag underbund i det oprindelige baneområde, og der har altid været sommerbegrænsninger.

Det fremhævedes, at det er ekstremt vigtigt at forsegle revner for at undgå nedsivende vand i konstruktionen og vigtigt at vedligeholde grøfter og sikre afvanding for at modvirke fremtidige sætningsskader.

Qeqqata Kommunua

Vicekommunaldirektør Laust Løgstrup gennemgik turismens voksende betydning for kommunens og borgernes økonomi samt de opnåede gevinster for hele samfundet ved investering i turismevilkår, herunder specielt den nye kommunale kaj i Sisimiut og en eventuel ny kaj i Kangerlussuaq.

Videre blev planerne for et fremtidigt ATV-spor mellem Sisimiut og Kangerlussuaq fremlagt. Afslutningsvist blev udvalget orienteret om status på genetableringen af et koldklimatestcenter for biler i Kangerlussuaq samt Qeqqata Kommunias syn på fremtidens infrastruktur.

Der følges op på relevante problemstillinger under afsnittet ”Udvalgets behandling af forslaget.

Spørgsmål

Udvalget har til brug for udvalgets behandling af forslaget modtaget svar fra Medlemmet af Naalakkersuisut for Boliger, Byggeri og Infrastruktur på en række spørgsmål som dels har været stillet under 1. behandlingen den 12. november og dels under spørgetimen onsdag den 18. november. Kopi af Medlemmet af Naalakkersuisuts besvarelse er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 3**.

Udvalgets behandling af forslagene

Indledende betragtninger om de to forslag

Anlægsudvalget har som forslagsstiller til det ene af de to punkter gjort betydelige overvejelser om fremtidens infrastruktur.

Lufthavne skal anvendes til at skabe muligheder for en tilfredsstillende billig, fleksibel og effektiv trafikafvikling med passende regularitet.

Det er Anlægsudvalgets vurdering, at vi tilbage i tiden til en vis grad har forbygget os i form af store lufthavne til fastvingede fly. Dette har medført nogle u hensigtsmæssigt store driftsomkostninger på de enkelte lufthavne, samtidig med at de dermed fordyrede transportomkostninger medfører, at færre har økonomisk råderum til at flyve.

Det er således hensigten med Anlægsudvalgets eget forslag, at rette op på tidligere tiders

uforholdsmæssigt store og personalekrævende lufthavne og i stedet investere i små effektive enheder, som kan sikre en billig fastvinget trafik, der forhåbentlig kan blive uden offentlige subsidier i form af servicekontrakter på selve beflyvningen samt krydssubsidiering på landingsbanerne.

Anlægsudvalget ønsker derfor, at der bliver indgået en samlet langsigtet plan, der er holdbar i 20-25 år, på hele luftfartsområdet. Anlægsudvalget er indstillet på, at de nu og senere truffne beslutninger må følges op af konsekvens i implementeringen.

Fremtidens lufthavne skal tilpasses flest mulige flytyper og ikke begrænses til en enkelt flytype. Videre skal der helt generelt skabes mulighed for en konkurrencesituation med henblik på at opnå de lavest mulige priser og den størst mulige variation i transportudbuddet.

Anlægsudvalget har bemærket, at Konkurrencenævnet i forbindelse med deres Konkurrenceredegørelse 2009 har behandlet mulighederne for at fremme konkurrencen om den grønlandske flytrafik. Konkurrencetilsynets undersøgelse har afdækket muligheder for at fremme konkurrencen om flytrafikken i Grønland, og som en af flere forudsætninger fremhæves fjernelse af, hvad der må betegnes som tekniske handelshindringer.

Der skal således samlet set anlægges banelængder med fleksibilitet ligesom det vil være hensigtsmæssigt, om der bliver ens banelængder i den forstand at flest mulige baner skal kunne anflyves med de samme fly.

Desuden prioriterer Anlægsudvalget, at der i videst muligt omfang skal introduceres brug af moderne teknologi, som vil forbedre regularitet samt modvirke forsinkelser for passagerer og dermed igen medvirke til mere trafik for pengene.

Videre vil Anlægsudvalget gøre opmærksom på, at selv begrænsede forsinkelser kan være uhyre omkostningstunge såvel direkte for flyselskaberne i form af omkostninger til indkvartering og forplejning som indirekte i form af produktionsnedgang, mistede arbejdstimer eller mistet ferie for de strandede passagerer.

Endelig ønsker Anlægsudvalget at fremhæve, at regulariteten med fastvingede fly er højere end ved helikoptere, hvorfor mulighederne for at foretage decideret ambulancetjeneste med fly er bedre end ved benyttelse af helikoptere.

Afslutningsvist har Anlægsudvalget drøftet spørgsmål omkring fragt. I den forbindelse bemærkes, at fragt aktuelt antager et betydeligt omfang og udnytter en vis overkapacitet (målt på vægt) i forbindelse med passagerflyvning over Atlanten. Udvalget har en vis bekymring

for, om man ved anlæggelsen af en 1.799 meter bane i Nuuk vil kunne opnå samme forsyningssikkerhed, som det aktuelt gør sig gældende. På den anden side, må det formodes, at man med de aktuelle omlastninger til minde fly i Kangerlussuaq har betydelige omkostninger til operationen samt svind i gods, der enten fryser eller ophedes under omlastningen disse omkostninger forsvinder ved en mere direkte transportform.

Om de enkelte forslag bemærker Anlægsudvalget følgende:

EM2015/18

Anlægsudvalget har noteret sig, at i koalitionsaftalen af 4. december 2014 for perioden 2014-2018 er blandt andet anført følgende om trafikområdet.

“Der skal etableres et A/S der skal varetage store anlægsopgaver for de[t] offentlige og disse [opgaver] skal være baseret på investeringer udefra og disse områder sættes der fokus på:

- Nyt lufthavn mellem Qaqortoq og Narsaq
- Nyt lufthavn i Tasiilaq
- Udvidelse af Ilulissat Lufthavn
- Planerne for atlantlufthavn i Nuuk skal genoptages
- Der skal ses på mulighederne i at anlægge grusbaner for fastvingede fly i Qeqertarsuaq, Qasigiannguut, Kangaatsiaq og Nanortalik og på den måde også være med til at sikre beskæftigelse og igangsættelser af projekter der skal være med til at mindske arbejdsløsheden.

Der skal skabes en fælles forståelse omkring Narsarsuaqs og Kangerlussuaq fremtid med kommunerne.”

I beslutningsforslag EM2015/18 af 17. juli 2015 foreslås med baggrund i koalitionsaftalen, at der, i ikke prioriteret rækkefølge, projekteres og igangsættes en række infrastrukturprojekter omfattende nye lufthavne i Ittoqqortoormiit, Tasiilaq og Qaqortoq samt forlængelse af landingsbaner til internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Samtidig skal der vedrørende Kangerlussuaq foretages kvalificering og perspektivering af reinvesteringsbehovet i lufthavnen mv.

Efter fremsættelsen af beslutningsforslaget har Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur meddelt, at der opereres med følgende funktioner og banelængder for de enkelte lufthavne.

- Ittoqqortoormiit – regional lufthavn - 650 meter
- Tasiilaq – nordatlantisk lufthavn - 1199 meter
- Qaqortoq – nordatlantisk lufthavn - 1199 meter (+ 2 x 100 meter)
- Nuuk – international lufthavn - 1799 meter (+401 meter)
- Ilulissat – international lufthavn - 2200 meter (-401 meter)

EM2015/18+167

J.nr. 01.37.01.03-00096

J.nr. 01.37.01.03-00097

J.nr. 01.25.01/15EM-LABU-00018

J.nr. 01.25.01/15EM-LABU-00167

Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har meddelt, at lufthavnen i Kangerlussuaq fremover vil få en anden rolle som konsekvens af et ændret trafikmønster som følge af udvidelserne af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat til internationale lufthavne. På baggrund heraf og i lyset af de gennem årene gennemførte mange undersøgelser af lufthavnsstrukturen **forudsættes** det derfor, at gennemførelse af de 5 projekter alene foretages på baggrund af de anførte funktioner (regional lufthavn, nordatlantisk lufthavn samt international lufthavn) for de enkelte lufthavne, således at Nuuk og Ilulissat som internationale lufthavne fremover bliver hovedindfaldsportene til vort land. En sådan præcisering af projekternes nærmere funktion er videre en forudsætning for en endelig politisk beslutning herom, og er herudover, grundet den begrænsede trafikmængde i vort land og behovet for konkurrence på priser mv., en forudsætning for at opnå ekstern finansiering af lufthavnene og lavere rejsepriser.

Udvidelse af Nuuk og Ilulissat til internationale lufthavne vil således naturligt have konsekvenser for lufthavnen i Kangerlussuaq og denne lufthavns fremtidige rolle. Projekteringen og undersøgelserne vedrørende lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq har stor betydning for udviklingen af turismen i Grønland, hvorfor det **forudsættes**, at projekteringer og undersøgelser vedrørende de tre lufthavne gennemføres med prioritet, da disse bør ses i en sammenhæng.

Det fremgår af beslutningsforslaget, at der på såvel FM 2016 og EM 2016 alene vil blive omdelt korte statusrapporter.

På baggrund af lufthavnsudvidelsernes betydning for det grønlandske samfund bør undersøgelserne gennemføres i et hurtigere tempo. Det bør være muligt på baggrund af de mange tidligere undersøgelser, herunder af de forventede betydelige samfundsøkonomiske gevinster ved udvidelsen af Ilulissat og det fremskredne arbejde med at planlægge, projektere og fremskaffe privat interesse i at anlægge, drive og finansiere lufthavnsudvidelsen i Ilulissat mv.

Vurdering af virkning på miljøet (VVM)

Det fremgår af beslutningsforslaget, at der vil blive foretaget vurdering af projekterne med henblik på en stillingtagen til, om der skal gennemføres egentlige VVM-redegørelser. Det er bygherren, der skal foretage denne anmeldelse til Naalakkersuisoq for Miljø.

Det er således planen, at Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur skal indgive denne anmeldelse til Naalakkersuisoq for Miljø. I tilfælde af privat ejerskab og/eller et offentligt/privat samarbejde om projektering, anlæg drift og finansiering skal det private

selskab og/eller den juridiske enhed bag det offentlige/private samarbejde indgive denne anmeldelse til Naalakkersuisoq for Miljø.

Projekternes vedrørende de 5 lufthavne vil have indvirkning på miljøet, hvorfor det **forudsættes**, at der gennemføres VVM-undersøgelser i overensstemmelse med de herom gældende bestemmelser.

Da der har været lufthavne på de nuværende placeringer i Nuuk og Ilulissat i en meget lang årrække, og henset til at der er tale om udvidelser på samme placeringer, **forudsættes** det, at der for disse lufthavnes vedkommende søges en særlig prioriteret sagsbehandling, eventuelt ved tilførsel af de nødvendige ressourcer til Naalakkersuisoq for Miljø. En VVM-undersøgelse i Ilulissat bør således ikke tage over 12 måneder.

Finansierings- og ejerskabsmodeller

Som anført ovenfor er det angivet i koalitionsaftalen, at de store anlægsinvesteringer skal foretages gennem et aktieselskab.

Det bemærkes videre, at det i forlig om Finansloven for 2016 mellem Siumut, Demokraterne og Atassut er præciseret, at udbygning og modernisering af vores landingsbaner er en forudsætning for flere turister. Det fremgår af fremlæggelsen, at Naalakkersuisut vil indkalde partierne med det formål at få landet en aftale om landingsbaneinvesteringer.

Det bemærkes videre, at trykket på Landskassen ved egenfinansiering af de meget store anlægsinvesteringer forbundet med lufthavnsudvidelserne vil være betydeligt, og alt andet lige vil medføre en binding af samfundets ressourcer og mindske mulighederne for finansielt råderum i forbindelse med forbrug og investeringer i kernevelværd som uddannelse, sundhed og overførsler til samfundets svageste.

Det bemærkes endvidere, at eksterne investorer vil have et stærkt incitament til at sikre en kommerciel drift og dermed til, at potentialet udnyttes fuldt ud. Investorerne vil således gennem aktivt ejerskab sikre løbende kontrol og dialog med den daglige ledelse og indskyde yderligere kapital, hvis yderligere potentiale skulle være tilstede.

Det **forudsættes**, at Selvstyret i forhandling om vilkår med eksterne investorer opnår særlige kontrolrettigheder til sikring af grundlæggende samfundsinteresser i lighed med gængs international praksis, og at aftalegrundlaget i det hele følger international praksis, således at vort land sikres de bedste muligheder for at tiltrække ekstern kapital til fremtidige projekter, herunder i forbindelse med infrastruktur, ved at være en smidig og seriøs forhandlingspartner.

Det **forudsættes** ligeledes, at private interessenter vil tilsikre at en betydelig del af arbejdet i forbindelse med projektering, anlæg og drift varetages af lokale virksomheder og at der derved skabes job- og uddannelsesmuligheder i vort land.

Det **forudsættes** derfor, at Selvstyret indleder sonderinger med mulige eksterne investorer mv. og Selvstyret bemyndiges til, at indgå i forhandlinger om vilkår med interesserede eksterne parter med henblik på indgåelse af aftale om privat drift, anlæg og finansiering, eventuelt som et offentligt/privat partnerskab, af i første omgang lufthavnsudvidelserne i Nuuk og Ilulissat. Sådanne aftaler forelægges for Inatsisartut til endelig godkendelse i form af for eksempel forslag til anlægslov. Ved indgåelse af aftaler om drift, anlæg og finansiering **forudsættes**, konkurrence- og udbudsretlige regler overholdt.

EM2015/167

Naalakkersuisut fremlagde under punktets 1. behandling følgende ændringsforslag:

”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.”

Baggrunden for Naalakkersuisuts ændringsforslag var bl.a., at:

”Naalakkersuisut deler forslagsstillernes ambition om at udbygge et net af regionale lufthavne, der sammen med landets øvrige infrastruktur binder landet bedre sammen og som bidrager til højere frekvenser, øget fleksibilitet og lavere driftsomkostninger i vores luftfartssystem. Med lavere driftsomkostninger i den enkelte lufthavn og en landingsbanestruktur, der er afstemt med tilgængeligt og effektivt materiel følger i yderste led også billigere billetpriser og reducerede udgifter til omkostningstunge servicekontrakter.

Naalakkersuisut er derfor enige i, at en nedgradering af visse lufthavne til regionale lufthavne, der kan betjene flytyper med op til 19 passagerer, vil medvirke til højere beflyvningsfrekvenser og besparelser i drifts- og billetomkostninger samt en mere effektiv udnyttelse af materiel og personale. Endvidere vil opgradering af visse heliporte og helipads til regionale lufthavne kunne medføre markante besparelser, da helikoptere har høje driftsomkostninger og dermed en udstrakt sammenhæng med behov for dyre servicekontrakter.”

Anlægsudvalget, som fremlagde det oprindelige forslag, har drøftet den ændring Naalakkersuisut lægger op til. Det er anlægsudvalgets vurdering, at det vil være en fordel for

den samlede lufthavnsproces, at de kommende regionale landingsbaner bliver indtænkt i den store sammenhæng, som der lægges op til med den kommende sektorplan for luftfart.

Forslagenes økonomiske konsekvenser

Det fremgår af § 33, stk. 1, i Inatsisartuts forretningsorden, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved realiseringen af beslutningsforslag skal beskrives i forslagets begrundelse.

EM2015/18

Udvalget har noteret sig, at forslaget i overensstemmelse hermed angiver de økonomiske konsekvenser ved forslagets realisering således at 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.

Beskrivelsen af de økonomiske konsekvenser ved forslagets realisering synes imidlertid ikke ganske fyldestgørende. Udvalget har derfor omhyggeligt overvejet, hvorvidt forslagets realisering vil være behæftet med økonomiske konsekvenser.

Udvalget konstaterer dog også, at det ikke er muligt på nuværende tidspunkt og på det foreliggende grundlag, at fremlægge en endelig vurdering af omkostningerne ved forslagets gennemførelse. Naalakkersuisut har anført, at omkostningerne forbundet med projekternes afklaring skal dækkes over finansloven, hvor der er foreslået afsat 15 mio. kr. til i 2016 og yderligere 15 mio. kr. i hvert af de følgende tre overslagsår. Anlægsudvalget har ikke anledning til at antage anden vurdering.

EM2015/167

Udvalget har med tilfredshed bemærket, at Naalakkersuisut har tilsluttet sig, de af forslagsstiller fremførte overvejelser om økonomiske konsekvenser af forslagets vedtagelse. Videre har udvalget bemærket, at der dels allerede pågår udarbejdelse af en samlet sektorplan for lufthavne, hvorfor det må antages, at de dermed forbundne omkostninger allerede er indarbejdet i de aktuelle budgetter samt i de ovenfor under punkt 2015/18 afsatte finanslovsmidler.

Udvalgets indstillinger

Et enigt Anlægsudvalg skal om forslag EM2015/18 bemærke:

at projektering mv. af de 5 projekter alene foretages på baggrund af de under udvalgets bemærkninger fremførte forståelse om funktioner,¹

at for at sikre funktionens fulde potentiale projekteres Nuuk og Ilulissat med mindst 2.200 meter og Qaqortoq og Tasiilaq med mindst 1.499 meter.

at projekteringer og undersøgelser vedrørende lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq gennemføres med prioritet,

at projektering vedrørende færge mellem Narsaq og Qaqortoq opgives og der for at sikre regularitet, sygetransport mv. projekteres regional bane i Narsaq i stedet.

at der på EM 2016 fremlægges resultater af de indtil dette tidspunkt foretagne projekteringer og undersøgelser, herunder specielt i relation til Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq lufthavne,

at afdækning af muligheder for ekstern finansiering for så vidt angår Nuuk og Ilulissat udvidelserne via private investorer og/eller indgåelse af offentlige/private samarbejder indledes, og at eventuelle løsninger om ejerskab og finansiering opnået i forhandlinger med eksterne investorer forelægges senest på EM 2016 til godkendelse,

at der gennemføres VVM-undersøgelser for de 5 lufthavnsprojekter i overensstemmelse med de herom gældende bestemmelser, og de særlige forhold vedrørende Nuuk og Ilulissat som anført ovenfor.

Anlægsudvalget indstiller på denne baggrund forslaget til vedtagelse af Inatsisartut i overensstemmelse med udvalgets ovenstående bemærkninger.

Et enigt Anlægsudvalg skal om forslag EM2015/167 bemærke at:

Et enigt Anlægsudvalg indstiller ændringsforslaget fra Naalakkersuisut til vedtagelse i den foreliggende form.

¹Med funktioner menes her henholdsvis Regionale-, Nordatlantiske- og Internationale landingsbaner.

Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslagene til 2. behandling.

Anders Olsen, Formand

Kalistat Lund,
Næstformand

Jens-Erik Kirkegaard

Justus Hansen

Ane Hansen