

Bilag 6-3



Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur

Dato: 19. oktober 2018

J.nr.: 01.25.01/18XM-LABU-21

Vedr.: Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. (XM 2018/21).

Finans- og Skatteudvalgets bemærkninger og spørgsmål:

Generelt:

Udvalget skal i relation til nedenstående spørgsmål generelt henholde sig til bestemmelsen i § 17 i Inatsisartutlov om Inatsisartut og Naalakkersuisut.

Økonomiske konsekvenser af nedenstående scenarier:

Spørgsmål 1:

Under et møde mellem udvalget og Kalaallit Airports A/S nævnes en mulig mindskelse af udgifterne på 2-300 mio. kr., såfremt man bygger en 1.799 m bane i Ilulissat i stedet for 2.200 m. Hvad vil de økonomiske konsekvenser være af følgende scenarie omkring længden af landingsbaner?

Scenarie 1:

Nuuk	2.200 m
Ilulissat	1.799 m
Qaqortoq	1.500 m
Kangerlussuaq	2.810 m eller 2.200 m

Spørgsmål 2:

Følgende baseres på, at AirGreenland nævnte 1.499 m bane som et bedre alternativ til 1.199 m, men også, at de som flyselskab gerne ser en forlængelse af Nuuk til 2.200 m. Når nu et flertal af de rejsende har Nuuk som destination, vil det være relevant at se økonomiske tal for, om der vil være nok 'besparet', hvis Kangerlussuaq fortsat er hovedindgang til landet – vil vi kunne ændre på trafikmønstret med følgende scenarie?

Scenarie 3:

Scenarie 3:

Nuuk	1.499 m
Ilulissat	1.499 m
Qaqortoq	1.199 m
Kangerlussuaq	2.810 m imal 2.200 m

I relation til ovenstående beregninger ønsker udvalget, at der tages udgangspunkt i en forlængelse af lufthavnen i Ilulissat på den nye position, som giver mulighed for yderligere forlængelse i fremtiden.

Spørgsmål 3:

Det fremgår af aftalen mellem koalitionen og Demokraterne af 2. oktober, at aftaleparterne vil arbejde for følgende indstillinger omkring trafik- og fragtsystemerne:

- Der bygges hurtigst muligt en lufthavn imellem Qaqortoq og Narsaq – 1500 m
- Lufthavnen i Ilulissat skal forlænges – 2200 m
- Lufthavnen i Nuuk skal forlænges – 2200 m

Det fremgår også i en artikel i pressen af 2. oktober, at Demokraternes formand, Niels Thomsen åbnede op for, at partiet godt kunne gå med til en bevarelse.

Det oplyses dog ikke, hvilke banelængder der tænkes på forhold til Kangerlussuaq.

Spørgsmål 3.1:

På den baggrund ønsker udvalget at få oplyst de økonomiske konsekvenser af en vedtagelse af lufthavnsplanen inklusiv bevarelse af Kangerlussuaq. I den forbindelse ønsker udvalget angivet om der opereres med 2.200 m bane eller 2.810 m bane i Kangerlussuaq lufthavn.

Spørgsmål 3.2:

Udvalget ønsker desuden at få oplyst, hvad bevarelsen af Kangerlussuaq lufthavn vil betyde for rentabiliteten af lufthavnene i Ilulissat og Nuuk?

Udvalget imødeser Naalakkersuisuts svar på ovenstående spørgsmål senest 26. oktober elektronisk kopi på grønlandsk og dansk til saam@ina.gl.

Med venlig hilsen

Hermann Berthelsen
Formand for Finans- og Skatteudvalget



Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg
/Her

Besvarelse af supplerende spørgsmål vedrørende lufthavne

Jeg skal benytte lejligheden til igen at kvittere for Udvalgets grundige arbejde i denne sag. Jeg vil derudover gerne rette en tak til Udvalget for et godt møde den 19. oktober 2018.

Indledningsvist kan jeg oplyse, at jeg har stor forståelse for ønskerne om beregninger af de økonomiske konsekvenser ved forskellige alternative scenarier. Ligesom det var tilfældet i forbindelse med min besvarelse af Udvalgets spørgsmål af 6. juni 2018 er det fortsat sådan, at Naalakkersuisut har fokuseret alle de gennemførte beregninger og analyser på det opdrag, Naalakkersuisut er blevet givet af Inatsisartut. Det betyder, at der i udgangspunktet ikke er foretaget nærmere beregninger af de økonomiske konsekvenser af andre scenarier.

De nedenstående svar skal derfor ses med det forbehold, at Naalakkersuisut ikke har haft lejlighed for at gennemføre nærmere detaljerede beregninger af de i spørgsmålene beskrevne scenarier. Som følge af den tidligere politiske debat i løbet af sommeren, er der igangsat en scenarieanalyse af to forskellige scenarier med 1.199 meter baner i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Når rapporten er færdig bliver rapporten fremsendt til udvalget.

Jeg vil i det følgende besvare Udvalgets spørgsmål i den rækkefølge og struktur, som de er blevet stilet ved brev af 19. oktober 2018.

Spørgsmål 1: Under et møde mellem udvalget og Kalaallit Airports A/S nævnes en mulig mindskelse af udgifterne på 2-300 mio. kr., såfremt man bygger en 1.799 m bane i Ilulissat i stedet for 2.200 m. Hvad vil de økonomiske konsekvenser være af følgende scenarie omkring længden af landingsbaner?

Scenarie 1:

Nuuk	2.200 m
Ilulissat	1.799 m
Qaqortoq	1.500 m
Kangerlussuaq	2.810 m eller 2.200 m

Svar: Indledningsvist skal jeg oplyse, at der ikke er foretaget nærmere samfundsøkonomiske såvel som anlægs-, budget- og driftsøkonomiske analyser af ovenstående scenarie.

Om Ilulissat

Dertil kan jeg oplyse, at det Naalakkersuisut bekendt ikke er endeligt fastslået, hvor store besparelserne forbundet med en reduktion af banelængden i Ilulissat potentiel vil være. Dette vil afhænge af resultatet af en kommende licitation.

25-10-2018
Sags nr.: 2017 - 24538
Id nr.: 34492522

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

Naalakkersuisut har imidlertid hjemtaget en vurdering fra Kalaallit Airports A/S om muligheder, udfordringer og økonomiske konsekvenser ved en reduceret banelængde på 1.799 meter i forhold til den besluttede 2.200 meter bane. Heraf fremgår blandt andet:

" ...

- A. Ifølge KAIRs estimat vil en reduktion af landingsbanen fra 2.200 meter til 1.799 meter "alene" medføre en reduktion af anlægsudgiften med ca. kr. 180 – 200 mio, hvilket bl.a. skyldes de topografiske forhold i området. Det bemærkes især, at der ligger en fjeldkam i den nordlige del af baneområdet, der under alle omstændigheder skal bortsprænges af hensyn til flyvesikkerheden, og som gør, at forskellen i anlægsudgiften mellem en 1.799 m bane og en 2.200 m bane er relativt lille.
- B. Anstillingsudgifterne og genplacering af de tekniske anlæg i lufthavnen ved en senere yderligere forlængelse af en 1.799 m bane til en 2.200 meter landingsbane vil næsten "æde" besparelsen på anlægsudgiften ved fra starten at reducere banelængden fra 2.200 m til 1.799 m.
- C. En bane på 1.799 m, som på forhånd er forberedt til senere forlængelse til 2.200 m, er væsentligt dyrere end en 1.799 m bane, som ikke er forberedt til senere forlængelse. Dette skyldes, at man kan suboptimere massebalancen mellem udsprængning og opfyldning ved indplaceringen af den korte banelængde i en anden højde i terrænet. Dette medvirker til, at der vil være en relativt lille forskel i prisen på en 1.799 m, der kan forlænges, og på en 2.200 m bane.
- D. En 1.799 m bane vil kunne medføre restriktioner på anvendelsen af banen med større fly i vinterperioden og derved ikke gavne en udvidelse af turistsæsonen, således at den eksisterende modtagekapacitet udnyttes mere optimalt.
- E. En 2.200 meter er allerede fuldt færdigprojekteret af KAIR og er klar til at gå i entrepriseudbud. Der tilkommer yderligere udgifter til omprojektering til en anden banelængde end 2.200 meter ligesom der vil skulle søges om en hel række myndighedsgodkendelser påny. Dette vil medføre, at opstart af anlægsarbejderne vil blive forskudt til i bedste fald efteråret 2019 eller mere sandsynligt til foråret 2020.
- F. En 1.799 m bane i Ilulissat vil have reduceret anvendelighed som "alternate" lufthavn, især for de store fly til/fra Nuuk når landingsforholdene i Nuuk ikke muliggør landing. Modsvarende vil anlæggelsen af 2.200 meter landingsbaner i både Nuuk og Ilulissat gøre det muligt at disse to lufthavne i højere grad kan fungere som "alternate" for hinanden.

" ..."

Om Kangerlussuaq

I forhold til omkostningerne forbundet med at foretage de nødvendige reinvesteringer i Kangerlussuaq til enten 2.810 meter eller 2.200 meter henvises til den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, Trin 2 såvel som til de økonomiske konsekvenser af alternativscenarie 3 og 4 i Delanalyse om 1.199 meter baner, Deloitte 2018. (Eftersendes)

Heraf fremgår, at anlægsomkostningerne til at foretage de nødvendige reinvesteringer i Kangerlussuaq til 2.810 hhv. 2.200 meter baner vil være 747 mio. kr. hhv. 691 mio. kr. Det skal hertil nævnes, at det tidligere er vurderet, at de pågældende reinvesteringer i

Kangerlussuaq ikke vil kunne finansieres via Fonden for langsigtede investeringer, idet disse ikke vurderes at kunne forbedre den finanspolitiske holdbarhed.

Spørgsmål 2: Følgende baseres på, at Air Greenland nævnte 1.499 m bane som et bedre alternativ til 1.199 m, men også, at de som flyselskab gerne ser en forlængelse af Nuuk til 2.200 m. Når nu et flertal af de rejsende har Nuuk som destination, vil det være relevant at se økonomiske tal for, om der vil være nok 'besparet', hvis Kangerlussuaq fortsat er hovedindgang til landet – vil vi kunne ændre på trafikmønstret med følgende scenarie?

Scenarie 3:

Nuuk	1.499 m
Ilulissat	1.499 m
Qaqortoq	1.199 m
Kangerlussuaq	2.810 m imal 2.200 m

I relation til ovenstående beregninger ønsker udvalget, at der tages udgangspunkt i en forlængelse af lufthavnen i Ilulissat på den nye position, som giver mulighed for yderligere forlængelse i fremtiden.

Svar: Med baggrund i det foreliggende omfattende analysegrundlag er det Naalakkersuisuts klare vurdering, at der med det foreslåede scenarie ikke vil kunne opnås den nødvendige omlægning af trafikstrukturen. Derudover vil et sådant scenarie medføre, at de beskrevne positive afledte effekter og de beskrevne besparelser ikke fuldt ud kan opnås.

Dertil kan jeg oplyse, at der ikke er foretaget nærmere samfundsøkonomiske såvel som anlægs-, budget og driftsøkonomiske analyser af ovenstående scenarie.

Der henvises derudover til de foreløbige analyseresultater af alternativscenarie 3 og 4 i Delanalyse om 1.199 meter baner, Deloitte 2018. Disse blev præsenteret af Deloitte på møde med udvalget i august. Der er heri ikke foretaget nærmere beregninger af det i spørgsmålet beskrevne scenarie, om end 1.500 meter baner operationelt kun vurderes at afvige marginalt fra 1.199 meter banerne. Det er Naalakkersuisuts vurdering, at den øgede anlægsinvestering ved 1.500 meter baner fremfor 1.199 meter baner ikke opvejes af de marginale operationelle fordele, der opnås ved 1.500 meter baner. En nærmere analyse heraf er som ovenfor beskrevet ikke foretaget, hvorfor svaret skal tages med forbehold herfor.

Spørgsmål 3: Det fremgår af aftalen mellem koalitionen og Demokraterne af 2. oktober, at aftaleparterne vil arbejde for følgende indstillinger omkring trafik- og fragtsystemerne:

- Der bygges hurtigst muligt en lufthavn imellem Qaqortoq og Narsaq – 1500 m
- Lufthavnen i Ilulissat skal forlænges – 2200 m
- Lufthavnen i Nuuk skal forlænges – 2200 m

Det fremgår også i en artikel i pressen af 2. oktober, at Demokraternes formand, Niels Thomsen åbnede op for, at partiet godt kunne gå med til en bevarelse. Det oplyses dog ikke, hvilke banelængder der tænkes på forhold til Kangerlussuaq.

Spørgsmål 3.1: På den baggrund ønsker udvalget at få oplyst de økonomiske konsekvenser af en vedtagelse af lufthavns pakken inklusiv bevarelse af Kangerlussuaq. I den forbindelse ønsker udvalget angivet om der opereres med 2.200 m bane eller 2.810 m bane i Kangerlussuaq lufthavn.

Svar: Naalakkersuisut er optaget af at afklare fremtiden for Kangerlussuaq Lufthavn i umiddelbar forlæggelse af Inatsisartuts behandling af nærværende lovforslag. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget side 16, at "Omfanget af og konsekvenserne for den fortsatte anvendelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq afdækkes i 2 arbejdsgrupper bestående af repræsentanter fra Grønlands Selvstyre, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Det ligger uden for nærværende forslag at anviser en endelig plan for den fremtidige anvendelse og drift af lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq."

Derudover henvises til Naalakkersuisuts besvarelse af Finans- og Skatteudvalgets spørgsmål af 6. juni 2018, hvoraf til besvarelsen af spørgsmål 51 om Kangerlussuaq fremgår, at investeringsbehovet i Kangerlussuaq ved 2.810 meter baner udgør 747 mio. kr. For 2.200 meter udgør investeringsbehovet 691 mio. kr.

Dertil kan jeg oplyse, at der ikke er foretaget nærmere samfundsøkonomiske såvel som anlægs-, budget- og driftsøkonomiske analyser af ovenstående scenarie.

Opmærksomheden henledes imidlertid på:

- Der er med den på Finansloven optagne tekstanmærkning henholdsvis nærværende lovforslag ikke anvist finansiering til reinvesteringer i Kangerlussuaq. Anlægsudgifter forbundet hermed vil således kræve særskilt bevillingsmæssig hjemmel gennem prioritering på anlægsrammen på kommende års finanslove. Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der ikke vil kunne opnås en tålelig finansiering gennem eksterne finansieringskilder/långivere, da en videreførelse af atlanttrafikken i Kangerlussuaq Lufthavn vil være underskudsgivende.
- Forholdet til budgetloven. Det er vurderet, at reinvesteringer i Kangerlussuaq ikke forbedrer den finanspolitiske holdbarhed. Udgifter hertil kan derfor ikke afholdes over Fonden for langsigtede investeringer, i den udstrækning der i fonden måtte være helt eller delvist dækning herfor.
- Kalaallit Airports A/S har ved tidligere lejligheder oplyst, at fastholdelse af Kangerlussuaq kan have negativ virkning for selskabets Forretnings- og Finansieringsplan, idet en tredje atlantlufthavn potentielt kan medføre et reduceret indtjeningsgrundlag.

Spørgsmål 3.2: Udvalget ønsker desuden at få oplyst, hvad bevarelsen af Kangerlussuaq lufthavn vil betyde for rentabiliteten af lufthavnene i Ilulissat og Nuuk?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 3.1.

Med venlig hilsen

Simon Simonsen



Notat

Vedrørende samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger og forholdet til det regionale / kommunale niveau

25-10-2018
Sags nr.: 2017 - 24538
Id nr.: 34492537

Foranlediget af møde mellem Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg samt Anlægsudvalg har Departementet for Boliger og Infrastruktur hjemtaget bidrag til nærværende notat fra Deloitte. Nedenstående udgør således i redigeret form Deloitte's tilbagemelding til departementet.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

I forbindelse med gennemgangen af betydningen for Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering af aftalen med Danmark om finansieringsstruktur i forbindelse med lufthavns pakken for Finans- og Skatteudvalget samt Anlægsudvalget, blev der rejst spørgsmål om, hvorfor der ikke er gennemført samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger for alle kommunerne i Grønland og i relation hertil; hvilken udformning Deloitte's opdrag i relation hertil har haft.

Først og fremmest bemærkes det endnu engang, at Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering tager afsæt i *Vejledning i fremstilling af Samfundsøkonomiske Konsekvensvurderinger* udarbejdet af Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender.

Professor i økonomi, tidligere økonomisk vismand og formand for Transportkommissionen, Christen Sørensen, har været involveret i tilblivelsen af den samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering med henblik på at sikre anvendelse af korrekt metode og overensstemmelse med gældende vejledninger og generel praksis.

Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering har været færdiggjort siden april 2018 og har været gennemgået på politisk niveau i maj, august og oktober 2018. Metoden i relation til indregning af regionale fordele og ulemper er blevet gennemgået og redegjort for i forbindelse med såvel oplæggende i maj som i august 2018. Se endvidere Appendiks om lufthavnsbyggerne Kangerlussuaq og Narsarsuaq i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering trin 2.

På mødet den 19. oktober 2018 blev der fra Deloitte's side redegjort for, at der i forbindelse med udarbejdelsen af Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering har været grundige overvejelser omkring fordele og ulemper for kommunerne relateret til udbygningen af lufthavnsstrukturen.

Overvejelserne har fundet sted med inddragelse af ekspertgruppen tilknyttet udarbejdelsen af Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering.

Overvejelserne resulterede i følgende konklusioner:

- At der vil være kommuner, der opnår gevinster som følge af den nye lufthavnsstruktur, og der vil være kommuner, der vil have ulemper som følge heraf – se overvejelser og uddybning i Appendiks om lufthavnsbygderne Kangerlussuaq og Narsarsuaq i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2 offentliggjort i april.
- Fra et samlet samfundsøkonomisk perspektiv er det forudsætningen, at fordele og ulemper opvejer hinanden mellem kommunerne, hvorfor den samlede samfundsøkonomiske effekt er begrænset. Årsagssammenhænge og data relateret til denne konklusion er uddybet nærmere i bilaget til Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering, som har været offentliggjort siden april. I øvrigt bemærkes det, at analysens resultater er robuste, hvorfor der skal 1.365 mio. kr. i nutidsværdi til at ændre analysens konklusioner. (de 1.365 er forskellen mellem Basis- og alternativ 1. Mellem alternativ 2 og basis er forskellen 844 mio.kr.)
- Yderligere har det indgået i overvejelserne, at der generelt er mangel på arbejdskraft, hvorfor nedlæggelse af stillinger vil føre til ansættelser i andre jobs.

I relation til Deloitte's opdrag blev det besluttet af den tværdepartementale gruppe, at ovenstående tilgang er dækkende med afsæt i de nævnte overvejelser og med afsæt i Vejledningen i Samfundsøkonomiske Konsekvensvurderinger, hvor bl.a. følgende fremgår:

"Der findes også effekter, som ikke kan værdiansættes entydigt i kroner og øre, eller hvor værdiansættelse er kompliceret og ressourcekrævene uden samtidig at have stor betydning i det samlede billede. Disse ikke markedsomsatte effekter, som ikke meningsfyldt kan værdiansættes, skal indgå i de kvalitative analyser..."

Ift. de kvalitative analyser henvises til bilaget til Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering.

Desuden blev det i forbindelse med gennemgangen den 19. oktober 2018 fra udvalgets side spurgt til, hvilke effekter i kr. og ører som investeringer i infrastruktur vil medføre. Det er eksempelvis estimeret af ACI Europe, at en stigning i antallet af flyforbindelser på 10% medfører en stigning BNP på 0,5%. Erfaringerne fra Europa kan dog ikke overføres 1:1 til grønlandske forhold, fordi den samlede infrastruktur i Grønland er markant anderledes end i resten af Europa. Derfor er effekterne beskrevet i prosa og ikke kapitaliseret. Dvs. at der må forventes en række yderligere positive effekter, ud over de effekter der er kapitaliseret i Den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering.