



Rapport fra Arbejdsgruppen om Kangerlussuaqs fremtid

Endelig udgave. Udgivet april 2023



Indholdsfortegnelse

0 Resume.....	4
1 Indledning og baggrund	7
1.1 Om Kangerlussuaq	7
1.2 Baggrund for arbejdsgruppens nedsættelse	8
1.3 Kommissorium for Kangerlussuaqs fremtid	8
1.4 Kommissorium for vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq	9
1.5 Arbejdsgruppernes sammensætning og arbejdsforløb	10
2. Kangerlussuaq lufthavns fremtidige rolle	12
2.1 Principaftale med Forsvaret om fortsat brug af Kangerlussuaq Lufthavn	12
2.2 Renovering og fremtidig dimensionering af landingsbanen	13
2.2.1 Forsvarets behov	14
2.2.2 Renoveringen	15
2.3 Regularitet – vejrbetinget åbningstider	16
2.4 Flyselskabernes vurdering	18
2.4.1 Air Greenland	18
2.4.2 Icelandair	20
2.5 Fremtidigt passagergrundlag i Kangerlussuaq	21
2.6 Arbejdsgruppens overvejelser om Kangerlussuaq Lufthavns fremtidige rolle	24
2.7 Arbejdsgruppens anbefalinger om Kangerlussuaq Lufthavns fremtidige rolle.....	25
3. Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.....	26
3.1 Rapporten ”Turismeudvikling via Arctic Circle Road” fra 2019.....	26
3.2 Den samfundsøkonomiske analyse bag Arctic Circle Road	28
3.3 Uvildig vurdering af den samfundsøkonomiske analyse	29
3.4 Arbejdsgruppens overvejelser om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq	31
3.5 Arbejdsgruppens anbefalinger om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.....	32
4. Havnen i Kangerlussuaq	33
4.1 Ny havn i Kangerlussuaq	33
4.2 Udviklingen i krydstogtturismen.....	34
4.3 Grønlandske udskiftningshavne	38
4.4 Spørgeskemaundersøgelse.....	39
4.5 Uvildig vurdering af ny havn i Kangerlussuaq	39
4.6 Arbejdsgruppens overvejelser om ny havn i Kangerlussuaq	40

4.7 Arbejdsgruppens anbefalinger om ny havn i Kangerlussuaq	40
5. Forslag om kommunalt ejerskab af trafikinfrastrukturen	41
5.1 Strukturudvalgets betænkning	41
5.2 Internationale erfaringer	42
5.3 Eksisterende lovgivning	42
5.3.1 Landstingslov om flyvepladser	43
5.4 Øvrige overvejelser	44
5.4.1 Om indskydelse i øvrigt	44
5.4.2 Om reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq i et samfundsøkonomisk perspektiv	44
5.4.3 Finansielle overvejelser	44
5.5 Om forholdet til Mittarfeqarfiit	45
5.6 Sisimiut og Kangerlussuaq Havne	46
5.7 Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende ejerskab	47
5.8 Arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende ejerskab	48
6. Normaliseringsprocessen	49
6.1 Den fortsatte normalisering	50
6.2 Miljøområdet	52
6.2.1 Ny løsning på miljøområdet	53
6.3 Arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende normalisering	53
7. Befolknings- og erhvervsstruktur	54
7.1 Befolkning	54
7.2 Nuværende Erhvervsstruktur	55
7.3 Ny mine	56
7.4 Forsvarsuddannelse	57
7.5 Ny lufthavnsstruktur	57
7.6 Arctic Circle Road	57
7.7 Udbud af vandkraftpotentiale	58
7.8 Samlede konsekvenser for befolknings- og erhvervsstruktur	58

0 Resume

Naalakkersuisut og Qeqqata Kommunia har i 2019 godkendt kommissorium for arbejdsgruppe om Kangerlussuaqs fremtid og i 2017 godkendt kommissorium for vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Arbejdsgrupperne afgiver her en samlet rapport for arbejdet, der har trukket ud som følge af, at der er blevet udarbejdet en række rapporter og baggrundsnotater, samt at der sideløbende har været et samarbejde med Forsvaret.

Arbejdsgruppen består af embedsmænd fra Qeqqata Kommunia og Selvstyret. I Selvstyret er opgaven forankret i Departementet for Boliger og Infrastruktur. Øvrige bidragydere er Departementet for Finanser og Ligestilling samt Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked. Derudover deltager den private medlemsbaserede erhvervsorganisation i Qeqqata regionen, Arctic Circle Business. Det er vigtigt at understrege, at der træffes politiske beslutninger om Kangerlussuaqs fremtid på et oplyst grundlag, som også afhænger af forhandlingerne med Forsvarsministeriet.

Efterfølgende har Departementet for Finanser og Ligestilling udarbejdet notatet ”Notat vedr. ”Arbejdsgruppens rapport om Kangerlussuaqs fremtid”” omhandlende nærværende rapport og som skal betragtes som værende bilag hertil.

Kangerlussuaq lufthavn

Arbejdsgruppen noterer sig, at Kangerlussuaq lufthavn også fremover vil kunne anvendes til civil trafik og militært brug ligesom i dag. Samtidig noterer arbejdsgruppen sig, at der er afsat midler til renovering af landingsbanen i Kangerlussuaq inden for Forsvarsministeriets ramme. Forsvaret har desuden tilkendegivet, at de har behov for en landingsbane på 2.500 meter.

Arbejdsgruppen er enig i, at Kangerlussuaqs Lufthavn går fra at være Grønlands primære internationale lufthavn og en vigtig hub til at være en vigtig lufthavn og destination for regionens udvikling.

Arbejdsgruppen anbefaler,

- at der snarligt kommer en afklaring om de tekniske forhold omkring renoveringen,
- at luftfarts- og destinationsarbejdet i Grønland fortsat koordineres på tværs af alle destinationer,
- at Departementet for Bolig og Infrastruktur arbejder videre med en undersøgelse af de økonomiske konsekvenser af at liberalisere luftfarten, herunder tilladelse til cabotageflyvning og dermed muligheden for at flyselskaber kan lave trekantsbeflyvning mellem to grønlandske og en ikke-grønlandsk lufthavn

Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen noterer sig, at Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har udarbejdet en positiv samfundsøkonomiske analyse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Oxford Global Projects har på baggrund af interessentinterviews, casestudier og litteratur udarbejdet en uafhængig risikovurdering af vejen. I rapporten konkluderes det bl.a., at vejen sandsynligvis vil opnå en positiv

cost/benefit-relation selv i et konservativt scenarie. Samtidig anbefales det, at der arbejdes videre med en opdatering af vejføring, omkostningsestimaterne og forretningscase, sidstnævnte via strategisk dialog med vigtige interessenter.

Arbejdsgruppen anbefaler,

- at der arbejdes videre med beslutningsgrundlaget for vejen i tæt samarbejde mellem Selvstyret og regionen,
- at der ud over den igangsatte estimering af anlægspris også tilvejebringes et opdateret omkostningsestimat for driften i løbet af 2023,
- at den tilsvarende opdatering på indtægtssiden gennemføres på baggrund af en strategisk dialog mellem de centrale aktører,
- at byrdefordelingsspørgsmålet mellem de offentlige parter afklares politisk.

Ny Havn i Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen er enig i, at den ny trafikinfrastruktur med lufthavnsapakken og nye havne i Nuuk og Sisimiut forbedrer mulighederne for krydstogtbranchen. Arbejdsgruppen noterer sig, at krydstogtskibe forventer at benytte Kangerlussuaq havn i større omfang, men mindre til udskiftning.

Arbejdsgruppen bemærker, at RAL skibe og krydstogtskibe ikke kan lægges til kaj i den eksisterende havn, hvilket sammen med stigende tilsanding giver usikkerhed og høje driftsomkostninger. En havn – hvor skibe kan lægge til kaj - vil betyde lavere driftsudgifter og bedre forhold for forsyningen af Kangerlussuaq. Krydstogtbranchen vil også få en række forbedringer, som ser ud til at kunne tiltrække flere krydstogtskibe. Driftsudgifterne vil dog skulle vurderes i relation til anlægsomkostninger for en eventuel ny havn. Arbejdsgruppen noterer sig, at Rambøll ikke er blevet færdig med den uvildige analyse af en havn i Kangerlussuaq.

Arbejdsgruppen anbefaler, at der arbejdes videre med beslutningsgrundlaget for projektet om en ny havn på baggrund af Rambølls rapport, herunder at der laves et ideoplæg.

Kommunalt ejerskab af trafikinfrastrukturen

Arbejdsgruppen er ikke enige om kommunalt ejerskab af trafikinfrastrukturen. De kommunale repræsentanter er for, mens Selvstyrets repræsentanter er forbeholdne.

Arbejdsgruppen noterer sig, at kommunalt ejerskab blev anbefalet i Strukturudvalgets betænkning fra 2005, som havde til opgave at analysere rammerne for opgaveløsningen i den offentlige sektor. Et lokalt/kommunalt ejerskab synes desuden at skabe dynamik andre steder i verden. Arbejdsgruppen bemærker dog også, at lovgivningen formentlig skal ændres, og at det er uklart om andre kommuner i Grønland ønsker samme udvikling.

Arbejdsgruppen anbefaler, at der nedsættes et formelt forum – Kangerlussuaq lufthavnsråd - hvor kommunen, lokale aktører og luftfartsselskaber kan deltage i udviklingsbaseret dialog med Mittarfeqarfiit og Selvstyret i relation til lufthavnen i Kangerlussuaq.

Normaliseringsprocessen

Arbejdsgruppen noterer sig, at normaliseringsprocessen af Kangerlussuaq efter ophør af basen ikke er fuld gennemført. Arbejdsgruppen noterer sig med tilfredshed, at forsyningsområdet blev overdraget fra Mittarfeqarfiit til Nukissiorfiit pr. 31. december 2022, i tråd med opfordringerne fra arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen anbefaler,

- at normaliseringen af Kangerlussuaq forsøges gennemført i 2023, herunder salg af private erhvervsejendomme til lejerne samt privatisering af hotel- og overnatningsfaciliteter.
- at miljøområdet, herunder affaldshåndtering, overdrages til kommunen, og der sættes en tidsfrist for overdragelsen
- at ansvaret for oprydningen af dumpen forbliver hos Selvstyret i tråd med lovforslaget om Mittarfeqarfiit A/S, og der sættes en tidsfrist for denne oprydning. Ansvar for dumpen udgår af Mittarfeqarfiits portefølje.
- Arbejdsgruppen anbefaler, at Qeqqata kommunalbestyrelse og Inatsisartut bevilger de nødvendige bevillinger til varetagelse af miljøområdet og oprydning af dumpen.

Befolknings- og erhvervsstruktur

Arbejdsgruppen bemærker, at Kangerlussuaq vil få færre medarbejdere i lufthavnsserviceringen, når Kangerlussuaq ophører med at være landets primære internationale lufthavn. Til gengæld giver sikkerheden om Kangerlussuaq Lufthavns fremtid og ny infrastruktur som vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq mulighed for nye jobs i særligt turist- og forskningssektorerne. Dertil kommer, at anorthosite minen, den potentielle vandkraftudnyttelse af Tasersiaq samt beredskabsuddannelsen forventes at skabe nye arbejdspladser. Samlet er det vanskeligt at forudse den fremtidige befolknings- og erhvervsstruktur i Kangerlussuaq.

1 Indledning og baggrund

1.1 Om Kangerlussuaq

Kangerlussuaq området har gennem årtusinder været et vigtigt sommerjagtområde for befolkningen bosiddende på kysten. Kangerlussuaqs amerikanske forbindelse startede i 1927-29, da University of Michigan havde en helårsforskerstation og anlagde Grønlands første landingsbane. I 1941 anlagde US Air Force (USAF) en luftbase i Kangerlussuaq (Blue West 8) i forbindelse med USA's indtræden i 2. verdenskrig. I begyndelsen af 1960'erne åbnede basen for civil lufttrafik, og Kangerlussuaq blev derfor opdelt i en civil- og en militærdel placeret henholdsvis nord og syd for landingsbanen. Af denne grund består Kangerlussuaq i dag af to bydele, som fortsat omtales som nord og syd for landingsbanen.

I 1989 meddelte den amerikanske regering, at man fra 1992 ikke længere ville opretholde basen i Kangerlussuaq, og man foreslog derfor, at Danmark overtog driftsansvaret for Kangerlussuaq. Da Grønlands Hjemmestyre havde overtaget ansvaret for det civile transportsystem i 1986, blev der indledt forhandlinger mellem Staten og Hjemmestyret om den fremtidige drift af Kangerlussuaq. Forhandlingerne resulterede i en politisk aftale om, at Hjemmestyret skulle have et årligt bloktilskud på ca. 60 mio.kr., bl.a. for at varetage driften af Kangerlussuaq fremadrettet. I oktober 1991 overtog Grønlands Hjemmestyre officielt ansvaret for lufthavnen i Kangerlussuaq. Med lov om Grønlands Selvstyre i 2009 indgik dette bloktilskud i fastlæggelsen af det samlede statslige bloktilskud fra Staten.

Kangerlussuaq blev fra 1992 til 2002 administreret uden for kommunal inddeling. Reelt set overtog Grønlands Lufthavnsvesen Mittarfeqarfiit alle offentlige ansvarsområder efter amerikanerne, hvilket indbefattede driftsopgaver såsom el-, vand- og varmeforsyningen, boliger, fritidsfaciliteter dum-+pen osv., men også drift af Hotel Kangerlussuaq og Kangerlussuaq International Science Support (KISS). Kangerlussuaq stod dermed uden for kommunal inddeling, og Hjemmestyrets direktorater fungerede som ”kommunal administration”. Ved kommunevalget i april 2001 indgik Kangerlussuaq dog i valget til Sisimiut kommunalbestyrelse, ligesom der valgtes en bygdebestyrelse i Kangerlussuaq.

Kangerlussuaq har hidtil været essentiel for den civile lufttransport til og fra Grønland, som den største og mest stabile af landets store lufthavne. Kangerlussuaq er en stor turisme- og forskningsdestination med plads til knap 800 overnattende gæster. Både turismen og forskningen er baseret på et stort vejnet i indlandet og til Indlandsisen. Store internationale events som den årlige Polar Marathon, det elektriske SUV race Extreme E i 2021 samt bil- og dronetest tager udgangspunkt i vejen til Indlandsisen. Kangerlussuaqs turisme har netop pga. indlandsisvejen udviklet sig til at være helårlig. Dette til trods for at private investeringer har været begrænset af usikkerheden om lufthavnens fremtid siden basens ophør i 1992.

Sisimiuts turisme er til en vis grad forbundet med Kangerlussuaqs turisme, idet mange turister om sommeren vandrer og om vinteren kører hundeslæde, snescooter, fatbike og står på ski mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Turismeforbindelsen mellem Kangerlussuaq og Sisimiut er i de senere år blevet yderligere forstærket med optagelse af Aasivissuit-Nipisat på UNESCO's verdensarvsliste i

2018 (Aasivissuit beliggende 20 km fra Kangerlussuaq og Nipisat 20 km fra Sisimiut) og anlæggelse af ATV-sporet mellem Kangerlussuaq og Sisimiut i 2020-22.

1.2 Baggrund for arbejdsgruppens nedsættelse

Den 22. november 2018 vedtog Inatsisartut Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Loven berører ikke Kangerlussuaq og Narsarsuaqs fremtid, men det forudsættes i lovens bemærkninger, 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.”

Derudover fremgår det af ”Aftale om finansloven for 2019” at:

”I forhold til fremtiden for lufthavnene i Narsarsuaq og Kangerlussuaq nedsætter Naalakkersuisut og de respektive kommuner nu to arbejdsgrupper, der blandt andet får til opgave at afdække forhold vedrørende bostedernes fremtidige erhvervspotentiale og rolle i det fremtidige trafiksystem herunder mulighederne for en eventuelle hel- eller delvis kommunal overtagelse.”

Kommunalbestyrelsen i Qeqqata Kommunia har på sit møde d. 24. maj 2018 besluttet:

- **at** Økonomiudvalget bemyndiges til at oprette et trafikaktieselskab A/S Arctic Circle Traffic med indskud af Sisimiut kommunale havn og Vejen mellem Indlandsisen og Kellyville.
- **at** Selvstyret anmodes om at indskyde eller sælge Kangerlussuaq lufthavn i/til A/S Arctic Circle Traffic hurtigst muligt.
- **at** Økonomiudvalget bemyndiges til at forhandle med Selvstyret om placering af alle de offentlige trafikinfrastrukturanlæg i Qeqqata Kommunia i A/S Arctic Circle Traffic.

På baggrund af ovenstående nedsættes en arbejdsgruppe mellem Qeqqata Kommunia og Departementet for Boliger og Infrastruktur om Kangerlussuaqs fremtid. Arbejdsgruppen skal afdække muligheden for, at Selvstyret indskyder eller sælger Kangerlussuaq Lufthavn i/til et kommunalt trafikaktieselskab.

1.3 Kommissorium for Kangerlussuaqs fremtid

Den 11. januar 2019 underskrev Borgmesteren for Qeqqata Kommunia Malik Berthelsen og Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur Karl Frederik Danielsen kommissoriet for arbejdsgruppen om Kangerlussuaqs fremtid, med følgende opgaver for arbejdsgruppen:

1. Arbejdsgruppen skal afdække Kangerlussuaqs landingsbanes rolle i det fremtidige trafiksystem efter ibrugtagning af atlantlufthavne Nuuk og Ilulissat. I det omfang arbejdsgruppen konkluderer, at Kangerlussuaqs rolle i det fremtidige trafiksystem bedst

varetages ved hel eller delvis overdragelse til kommunen, afdækkes eventuelle lovgivningsmæssige tiltag der er nødvendige for gennemførelsen deraf.

2. Qeqqata Kommunias skal afdække Kangerlussuaqs erhvervsstruktur og fremtidige erhvervspotentiale, når atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat ibrugtages.
3. Selvstyret skal fremlægge eksisterende baggrundsmateriale fra Mittarfeqarfiit og eksterne rådgivere om Kangerlussuaq Lufthavn og de øvrige selvstyredrevne opgaver i Kangerlussuaq.
4. Arbejdsgruppen skal indarbejde resultaterne fra den nedsatte arbejdsgruppe om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, herunder et opdateret lønsomhedsstudie, der blandt andet tager hensyn til etablering af atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk.
5. På baggrund af finanslovsaftalen projekterer Selvstyret en havn i Kangerlussuaq, som er dimensioneret efter en opdateret behovsvurdering og et lønsomhedsstudie, der blandt andet tager hensyn til etablering af atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk.

Arbejdsgruppen vurderer, at der med nærværende rapport leveres på opgaverne stillet i kommissoriet med undtagelse af nr. 5 om havnen i Kangerlussuaq. Arbejdsgruppen kunne godt have ønsket sig bedre fremdrift i arbejdet med ny havn i Kangerlussuaq. Det er mere end 3 år siden, at Rambøll blev engageret til at udarbejde en opdateret havnerapport. Arbejdsgruppen ser dog frem til at kunne arbejde videre med det nært forestående resultat af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger. Der redegøres yderligere herfor i kapitel 4 om havnen.

1.4 Kommissorium for vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Den 1. december 2017 nedsatte Qeqqata Kommunias borgmester Malik Berthelsen og Naalakkersuisoq for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger Erik Jensen en administrativ arbejdsgruppe til at se på et vejprojekt mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Det konkrete ønske om vejprojektet er fra Qeqqata Kommunias motiveret af ønsket om at skabe turismeudvikling, samt bedre erhvervsudvikling og transportmuligheder i Qeqqata Kommunias.

Qeqqata Kommunias skal i henhold til arbejdsgruppens formål redegøre for følgende:

- En beskrivelse af det ønskede vejprojekt og muligheder
- En sektorplan for vejanlæg i kommunen
- Kommunens muligheder for at bidrage økonomisk til projektet
- En samfundsøkonomisk analyse for projektet. Analysen skal udarbejdes i overensstemmelse med Finansdepartementets vejledning herom

Selvstyret vil beskrive forslag til en fremtidig opgave- og byrdefordeling mellem kommunen og selvstyret samt medvirke til kvalificering af oplysninger, som skal indgå i den endelige rapport.

Arbejdsgruppen vurderer, at der med nærværende rapport leveres på opgaverne stillet i kommissoriet med undtagelse af fremtidig opgave- og byrdefordeling. Arbejdsgruppen noterer sig den samfundsøkonomiske analyse udarbejdet af Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia, ligesom arbejdsgruppen bakker op om den strategiske dialog, opdatering af udgifts- og indtægtssiden af projektet foreslået af Oxford Global Projects. Der redegøres yderligere herfor i kapitel 3 om vejen.

1.5 Arbejdsgruppernes sammensætning og arbejdsforløb

I begge arbejdsgrupper deltager embedsmænd fra Qeqqata Kommunia og Selvstyret. I Selvstyret er opgaven forankret i Departementet for Boliger og Infrastruktur. Øvrige bidragydere er Departementet for Finanser og Ligestilling, Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked, samt den private medlemsbaserede erhvervsorganisation i Qeqqata regionen, Arctic Circle Business.

Arbejdsgrupperne kan endvidere indhente fagkompetence fra andre øvrige relevante departementer, og indhente oplysninger fra øvrige relevante interessenter og mulige investorer.

Arbejdsgrupperne om Kangerlussuaqs fremtid og vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq skal så vidt muligt afholde sine møder samtidig. Arbejdsgrupperne afgiver en samlet rapport.

Den kombinerede arbejdsgruppe har fra 2019 til 2022 afholdt fysiske møder i Kangerlussuaq og Nuuk med 3 til 6 måneders mellemrum samt en række telefonomøder. Forinden har der siden 2016 været afholdt flere uformelle møder om Kangerlussuaqs normalisering og fremtid, vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq samt Kangerlussuaq Havn.

Der er udsprunget en række rapporter med baggrund i arbejdsgruppens arbejde, sideløbende med at arbejdet er skredet fremad. Eksterne konsulenter fra Rambøll og Oxford Global Projects har derfor løbende været inviteret med til arbejdsgruppens møder. Qeqqata Kommunia har endvidere indhentet bidrag fra Integra i to rapporter. Følgende rapporter er udarbejdet:

- *Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq lufthavns fremtid* (Rambøll 2018)
- *Turismeudvikling via Arctic Circle Road* (Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia (2019)
- *Vej fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq VVM-redegørelse* (Rambøll 2019)
- *Kangerlussuaqs rolle i den fremtidige lufthavnsinfrastruktur* (Integra Holding 2019)
- *Kangerlussuaqs rolle i udviklingen af turismen i Grønland* (Integra Aviation 2020)
- *Risk Assessment of Sisimiut – Kangerlussuaq Road Project* (Oxford Global Projects 2021)
- *Kangerlussuaq – From a logistic hub to an international research hotspot* (Qeqqata Kommunia 2021)
- *Vej fra Sisimiut til Kangerluarsuk Tulleq VVM-redegørelse* (Rambøll 2021)

Derudover har arbejdsgruppen udarbejdet *Spørgeskemaundersøgelse om ny havn ved Kangerlussuaq 2019-2020*, og resultaterne heraf indgår også i nærværende rapport.

I henhold til kommissorierne er der også udarbejdet en række baggrundsnotater:

- Normalisering af Kangerlussuaq
- Kangerlussuaqs turisme
- Krydstogtturismen i Arktis og Grønland med fokus på Kangerlussuaq
- Forskning i Kangerlussuaq
- Sektorplan for vej anlæg

Arbejdsgruppens arbejde har løbende affødt en række separate processer i relation til normaliseringsprocessen for Kangerlussuaq. Disse beskrives uddybende i rapporten.

Slutteligt har Selvstyrets repræsentanter afholdt en række møder med Forsvarsministeriet med baggrund i Principaftalen om Forsvarets fortsatte brug af Kangerlussuaq fra september 2019. På to af disse møder har Qeqqata Kommuniens repræsentanter og Arctic Circle Business deltaget. Arbejdet i regi af principaftalen med Forsvarsministeriet har afgørende påvirkning på arbejdet om Kangerlussuaqs fremtid, og har siden 2019 kørt parallelt hermed. Konsekvenserne af principaftalen har ligeledes været en forsinkende faktor for arbejdet vedrørende Kangerlussuaqs fremtid, da arbejdet med principaftalen endnu ikke er færdiggjort. I det omfang det har været muligt, er udvekslinger fra Arbejdsgruppen vedrørende Forsvarets fortsatte brug af Kangerlussuaq Lufthavn inddraget i denne rapport.

Arbejdet med Kangerlussuaq har medført, at en række delprojekter løbende er blevet adresseret og igangsat, som relaterer sig til Kangerlussuaqs fremtid. Disse bliver uddybet i kapitel 6, om normaliseringsprocessen. Nærværende rapport skal læses som en opsamling på arbejdsgruppens arbejde, og skal dermed give et samlet overblik over arbejdsgruppens overvejelser, diskussioner og anbefalinger.

2. Kangerlussuaq lufthavns fremtidige rolle

Den alt afgørende faktor for Kangerlussuaqs fremtid er lufthavnen. Nærværende afsnit redegør for lufthavnens rolle og de udviklingsplaner der ligger for landingsbanen.

Kangerlussuaq Lufthavn er i dag omdrejningspunktet for størstedelen af den internationale flytrafik til og fra Grønland. Den internationale flytrafik via Kangerlussuaq indebærer primært rutetrafik til Danmark, charterfly fra mange lande specielt i forbindelse med krydstogtudskiftning, færgefly og militærfly fra det danske og amerikanske forsvar samt med sjældne mellemrum sikkerhedslandinger for fly på vej mellem Nordamerika og Europa.

Rutetrafikken mellem København og Kangerlussuaq indebærer, at Kangerlussuaq Lufthavn fungerer som hub for en stor del af den internationale flytrafik til og fra Grønland. Det giver stor indenrigs flytrafik via Kangerlussuaq Lufthavn, når internationale flypassagerer skal til og fra resten af Grønland. Kangerlussuaq Lufthavn er dog ikke den eneste grønlandske lufthavn med international rutetrafik, da Narsarsuaq, Nuuk, Ilulissat, Kulusuk og Nerlerit Inaat alle har rutefly til Island og Narsarsuaq også til København i sommerperioden.

Med vedtagelsen af Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, har Inatsisartut lagt op til, at størstedelen af den nuværende internationale flytrafik omlægges til Nuuk og Ilulissat, når de nye lufthavne står færdige. Den fremtidige anvendelse af Kangerlussuaq lufthavn forventes herefter at blive mindsket betragteligt i forhold til i dag.

2.1 Principaftale med Forsvaret om fortsat brug af Kangerlussuaq Lufthavn

Efter vedtagelse af loven i 2018 har Forsvaret foretaget en analyse af mulighederne for den fremtidige opgaveløsning i Grønland, herunder særligt SAR-opgaver med Forsvarets Challenger fly, som er stationeret i Kangerlussuaq.

Forsvarets vurdering er, at Kangerlussuaqs landingsbanes stabile vejrforhold giver de mest optimale forhold for opgaveløsningen i Grønland. Forsvaret vurderede, at det ikke var aktuelt at flytte aktiviteterne i Kangerlussuaq til hverken Nuuk eller Ilulissat.

Af den årsag rettede Forsvarsministeriet henvendelse til Grønlands Selvstyre i starten af 2019, med henblik på at påbegynde drøftelser om en aftale, der kunne sikre Forsvarets fortsatte tilstedeværelse i Kangerlussuaq.

Dette udmundede i en principaftale mellem Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender, Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur samt Forsvarsministeren om Forsvarets fortsatte brug af Kangerlussuaq Lufthavn. Derudover blev der godkendt et kommissorium for udmøntning af aftalen.

Principaftalen af 2019 fastlægger følgende forhold om Kangerlussuaqs lufthavn.

- Forsvaret ønsker fortsat at kunne anvende Kangerlussuaq Lufthavn med henblik på at kunne løse Forsvarets opgaver i det arktiske område.

- Ejerskabet af Kangerlussuaq lufthavn fortsætter med at være grønlandsk.
- Der skal fortsat være åbent for civil trafik.

2.2 Renovering og fremtidig dimensionering af landingsbanen

Landingsbanen bærer præg af, at der ikke er foretaget en gennemgribende renovering siden 1986, hvor amerikanerne fortog en renovering og ny asfaltering af landingsbanen. Trafikstyrelsen har siden 2008 udtrykt tiltagende bekymring over landingsbanes tilstand.

Ud over revner og sætningsskader på landingsbanen, er der problemer med banelyset, indflyvningsudstyret og manglende afvanding af landingsbanen.

I oktober 2020 udarbejdede Trafikstyrelsen et notat om banetilstanden i Kangerlussuaq Lufthavn på opfordring fra Transportministeriet med henblik på orientering af Forsvarsministeriet. Trafikstyrelsens vurdering gengives her:

”Det er TBST’s vurdering, at det vedligehold, som foregår på lufthavnen i dag, alene har karakter af lappeløsninger som har til formål at sikre, at lufthavnen kan holdes i drift som hovedindfaldsporten til Grønland. Belægningen lever ikke længere op til de normale standarder for belægninger til luftfartøjer, som er angivet i de internationale regelsæt. Slitage, sætninger, lunger, forskydninger og revner foretages med hver sæson, både sommer og vinter. Risikoen for sætningsskade foretages hvert år, og risikoen er størst i sommerperioden, hvor trafikmængden samtidig er størst. Det er TBST’s vurdering, at der er sket en accelerering af sætningerne og skridningerne i de bærende jordlag under trafikområdet i Kangerlussuaq over det seneste årti, sandsynligvis som følge af en øget optøning af permafrosten i sommerperioden.

Det er TBST’s opfattelse, at der historisk ikke er blevet afsat tilstrækkelige midler til løbende reinvesterings i de største vedligeholdelsesposter for de grønlandske lufthavne, eksempelvis udskiftning af de elektriske systemer og grundlæggende banevedligehold. Problemet er særligt aktuelt på Kangerlussuaq lufthavn. TBST kan ikke afgøre, hvad omkostningen for en renovering af trafikområdet i Kangerlussuaq vil være, men henset arealets størrelse og omfanget og karakteren af renoveringen må det forventes at være et betydeligt trecifret millionbeløb. MIT har ikke midler i det omfang og det kan ikke forventes, at Grønlands Selvstyre kan skyde et sådan beløb ind i banerenovering, særligt med henblik på de igangværende lufthavnsprojekter i Nuuk og Ilulissat. TBST er imidlertid bekymret over, at der ikke er nogen konkret plan for renovering af særligt banen i Kangerlussuaq, samt at enhver antydning, der måtte være herom, indikerer, at der alene vil blive igangsat ændringer efter ibrugtagelse af de nye baner i Nuuk og Ilulissat. Den nye lufthavn i Nuuk er foreløbig sat til åbning i september 2023. Den nye lufthavn i Ilulissat åbner tidligst i 2024.

TBST er af den opfattelse, at der på Kangerlussuaq lufthavn i dag ikke er et direkte safety kritisk forhold, som kræver at der udstedes en level 1 finding (forbud mod operationer/trafik). TBST finder dog, at det er nødvendigt at adressere de store basale og omkostningstunge udfordringer, man har for at opretholde et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i de kommende år,

så længe lufthavnen udgør kritisk national infrastruktur for Grønland. Opretholdelsen af den nuværende drift i lufthavnen kan forsvares ud fra fraværet af et decideret safety kritisk forhold, lufthavnens status som knudepunktet for beflyvningen til- og fra Grønland samt den for Grønland accepterede lavere flyvesikkerhed som anført i State Safety Programme Danmark.

TBST finder, at det ikke er acceptabelt, at lufthavnen kontinuerligt forfalder, uden at der ligger en reel plan, der skal bringe lufthavnen op på et for civil luftfart tilfredsstillende niveau.

Det er til enhver tid lufthavnsoperatørens (Mittarfeqarfiit) ansvar at opretholde luftfartssikkerheden og at prioritere luftfartssikkerhed over drift og regularitet. I den almindelige drift gøres dette gennem daglige baneinspektioner og løbende vurdering af banens tilstand. En langsigtet løsning for Kangerlussuaq lufthavn er dog betinget af, at der sker en håndtering af de bærende jordlag, hvilket forventeligt kun kan udføres i forbindelse med lukning af hele eller dele af lufthavnen i en periode. Det er ikke utænkeligt, at der kan findes kortsigtede løsninger, der kan løfte kvaliteten af belægningen, herunder udskiftning af slidlaget, men sådanne løsninger vil alle være omkostningsfulde, påvirke beflyvningen af lufthavnen, mens arbejdet pågår og alene have en midlertidig karakter.”¹

2.2.1 Forsvarets behov

Den 20. januar 2021 meldte Naalakkersuisut og Qeqqata Kommunia officielt følgende ud, i en fælles pressemeddelelse:

”En vigtig del af arbejdet er behovet for en større renovering af landingsbanen i Kangerlussuaq.

Forsvaret har tilkendegivet, at de også fremover har behov for at beflyve lufthavnen med de nuværende flytyper og derfor har behov for en banelængde på 2500 meter. På samme vis arbejdes der med at kvalificere de beflyvningsbehov, som det amerikanske forsvar har, samt det fremtidige civile beflyvningsbehov.

Det forventes, at renoveringen kan igangsættes ved udgangen af 2023.

Lufthavnen vil kunne anvendes til både civil trafik og militært brug – ligesom i dag.”²

Baggrunden for kvalificering af beflyvningsbehovene fra det amerikanske forsvar skal ses i lyset af, at USA i henhold til art XV i aftalememorandum af 19. marts 1991 vedr. Kangerlussuaq har ret til adgang til Kangerlussuaq og Kulusuk for USA-fly. Spørgsmålet om amerikansk anvendelse er bl.a. blevet drøftet i regi af Permanent Committee, hvor Danmark og Grønland mødes med USA.

Såfremt landingsbanen forkortes til 2.500 meter, vil den fortsat kunne anvendes af større fly, herunder Forsvarets Challenger fly og Air Greenlands Airbus 330. Derved er der fortsat mulighed for

¹ Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen - ”Notat om banetilstanden i Kangerlussuaq lufthavn” d. 5. oktober 2020.

² Pressemeddelelse ”Status på arbejdet om Kangerlussuaqs fremtid” d. 20. januar 2021 ([Status på arbejdet om Kangerlussuaqs fremtid \(qeqqata.gl\)](#))

krydstogtsudskiftning i Kangerlussuaq samt ETOPS-aktiviteter (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards).

Kangerlussuaq er i dag 60 meter bred, men renoveringen forventes at medføre en nedskalering til 45 meter i bredden, da der i international luftfartslovgivning ikke er krav til mere end 45 meter, selv på de største landingsbaner.

Det er i arbejdsgruppen med Forsvarsministeriet forventningen, at Mittarfeqarfiit skal varetage bygherre-opgaven i arbejdet med banerenovationen. Det er nærliggende, da virksomheden har den fornødne kompetence i relation til anlægsopgaven, tekniske systemer, og det omfattende regelsæt og krav en sådan opgave skal leve op til i relation til luftfartsmyndigheden.

Integra Aviations rapport fra maj 2020, understreger at en banerenovation ikke alene er ny beton og asfalt, men lige så vigtigt er teknisk udstyr og lys, og dermed også dokumentation, godkendelser, prøveflyvninger med mere.

Integra Aviation har endvidere foreslået, at der i byggeprogrammet integreres nødvendigt nyt udstyr til banen, fx

- Et nyt og komplet landingshjælpemiddel (ILS/DME)
- En yderligere belysning af lufthavnen i form af f.eks. centrelinjelys og længere indflyvningslys;
- Anvendelse af mere moderne overvågningssystemer i forbindelse med indflyvningen som f.eks. multilateration i stedet for radar. Dette vil kun vejlede flyet hele vejen ned til banen, da dette system kan installeres så det ikke har blinde områder, som en radar traditionelt har;
- En anderledes struktur på luftrummet, så det er bedre tilpasset civil luftfart
- På sigt kunne der også installeres en teknologi som GBAS, som vil kunne øge præcisionen i indflyvningen væsentligt.

Disse anbefalinger er medtaget videre i arbejdet med renoveringen af landingsbanen, og afstemmes med Forsvarets behov.

2.2.2 Renoveringen

Den 30. august 2021 udsendte Kalaallit Airports International A/S en pressemeddelelse³ om en forsinkelse af lufthavnsprojektet i Nuuk med ca. 1 år, hvilket betyder at ibrugtagningen af Nuuk lufthavn forventeligt vil ske i ultimo 2024.

Udskydelsen medfører, at landingsbanen i Kangerlussuaq skal anvendes som primær hub for den internationale beflyvning af Grønland, et år mere end forventet. Mittarfeqarfiit iværksatte på den baggrund en gennemgang af konsekvenserne af at holde Kangerlussuaq lufthavn åben et år længere end forudsat. Mittarfeqarfiit har gennemført nødvendige reparationer i løbet af sommeren 2022. Reparationerne bestod særligt i at coate landingsbanen, og er blevet udført over tre weekender. Mittarfeqarfiit har koordineret datoerne for reparationerne med luftfartsselskaberne og

³ Pressemeddelelse ”Den nye atlantlufthavn i Nuuk åbner i 2024” d. 30. august 2021 (<https://kair.gl/da/Nyhedsarkiv/2021/8/Pressemeddelelse>)

krydstogtselskaber m.fl., og Mittarfeqarfiit har planlagt det så tidligt som muligt på året for at trafikken bliver påvirket så lidt som muligt.

Qeqqata Kommunia har udtrykt bekymring for, at renoveringsarbejdet generelt kan forårsage en nedlukning af trafikken til Kangerlussuaq, og dermed true forsynings sikkerheden, den generelle adgang til bygden, turismen, forskningen og krydstogtudskiftningen. Departementet for Boliger og Infrastruktur har ladet denne bekymring videreformidle til arbejdsgruppen med Forsvaret og Mittarfeqarfiit.

Programmet for renoveringen af Kangerlussuaq landingsbane og finansieringen, forventes at tage form i løbet af 2023, men på tidspunktet for denne rapport's færdiggørelse, er det forberedende arbejde stadig i gang. Arbejdsgruppen med Forsvaret blev forsinket grundet Covid-19 pandemien, og valget til Inatsisartut i 2021 samt Folketinget i 2022. Det fremgår imidlertid af aftalen om den arktiske kapacitetspakke af 10. maj 2022, at⁴:

”Det er ligeledes forventningen, at der kan indgås en fælles aftale medio 2022 om en model for Forsvarets fortsatte brug af lufthavnen i Kangerlussuaq efter åbningen af de nye lufthavne i Grønland. Modellen vil tage udgangspunkt i såvel Forsvarets som grønlandske behov i Kangerlussuaq Lufthavn. Der er afsat midler til renovering af landingsbanen i Kangerlussuaq inden for Forsvarsministeriets ramme.”

Mittarfeqarfiit forventes som nævnt at blive udpeget som bygherre for renoveringsprojektet, af hensyn til virksomhedens fortsatte ansvar for driften i fremtiden, dens rolle som koncessionshaver i relation til luftfartsmyndigheden, samt det lokale kendskab til anlægsarbejder på lufthavnsområdet i Arktis. Mittarfeqarfiit er i gang med at udarbejde et anlægsprogram, som skal danne baggrund for den videre projektering, finansiering og efterfølgende udbud af opgaven.

2.3 Regularitet – vejrbetinget åbningstider

Inuplan, har på anmodning fra Departementet for Boliger og Infrastruktur udarbejdet et notat om ”vurdering af vejrbetingede åbningstider” på den nuværende lufthavn i Kangerlussuaq. Notatet har til hensigt at supplere notaterne om de fremtidige atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat, som er udarbejdet af Inuplan på vegne af Kalaallit Airports.

Beregningerne er foretaget ud fra samme metode, på baggrund af et opdrag om at skabe et reelt sammenligningsgrundlag af de fremtidige lufthavne og Kangerlussuaq.

Der er på grundlag af foreliggende klimastatistik fra DMI foretaget en vurdering af de vejrbetingede åbningstider for gennemførelse af landinger. Vurderingerne baseres primært på registreringer af sammenhængende sigtbarheder og skydækkeshøjde, samt publicerede landingsminima. Der er ikke set på vindens indflydelse på de vejrbetingede åbningstider.

Som fælles forudsætning ses der på ”Aircraft Category B” med ”Indicated Airspeed” (IAS) mellem 91 – 120 knob, herunder f.eks. DHC 8-200.

⁴ (<https://www.fmn.dk/globalassets/fmn/dokumenter/nyheder/2022/-aftale-om-arktis-kapacitetspakke-.pdf>)

Minima for den nuværende flyveplads uddrages af AIP (Aeronautical Information Publication) Grønland, mens minima for den fremtidige flyveplads fremgår af rapport⁵ vedr. luftfartstekniske forhold.

Der forudsættes i begge tilfælde fuldt fungerende navigationsudstyr og andre landingshjælpemidler, som disse foreligger på den nuværende flyveplads og er planlagt på den fremtidige flyveplads.

Baggrundsnotaterne for Nuuk og Ilulissat er udarbejdet af Inuplan for Kalaallit Airports A/S. Baggrundsnotatet for Kangerlussuaq er udarbejdet af Inuplan for Departementet for Boliger og Infrastruktur.

Resultaterne er beregnet for hastighedskategori B-fly (eksempelvis Dash 8-200):

Ilulissat:		Nuuk:	
<i>Nuværende flyveplads (840 m):</i>		<i>Nuværende flyveplads (950 m):</i>	
Bane 07:	94,50%	Bane 23:	89,80%
Bane 25:	ca. 88%	Bane 05:	88,80%
<i>Fremtidig flyveplads (2.200 m):</i>		<i>Fremtidig Flyveplads (2.200 m):</i>	
Bane 07:	98,60%	Bane 22:	95,10%
Bane 25:	98,60%	Bane 04:	94,00%

Kangerlussuaq:	
<i>Nuværende flyveplads (2.810 m):</i>	
Bane 09:	99,80%
Bane 27:	ca. 95%
<i>Fremtidig Flyveplads (2.500 m):</i>	
Bane 09:	N/A
Bane 27:	N/A

Der er to baner på hver lufthavn nummereret efter retning. De repræsenterer hver baneende, da der er forskellige indflyvningsforhold fra hhv. nord og syd samt øst og vest eksempelvis. Med det nye instrument landingssystem (ILS) forventes lufthavnen i Nuuk således at øge sin vejrbetingede åbningstid. Den vejrbetingede åbningstid er vurderet på baggrund af sammenhængende sigtbarheder og skyhøjde og forventes at stige fra de nuværende ca. 89 % til ca. 95 %. Den vejrbetingede åbningstid for lufthavnen i Ilulissat er også vurderet på baggrund af sammenhængende sigtbarheder og skyhøjde og forventes at stige fra de nuværende ca. 94 % til ca. 98 %.

Cirka beregningerne for nuværende bane 25 i Ilulissat og bane 27 i Kangerlussuaq er med forbehold for datagrundlaget.

Inuplan har oplyst i forbindelse med beregningerne, at det er vanskeligt at sige i hvor stort et omfang af tiden de enkelte flytyper, som følge af vindforholdene, skal lande på Bane 27 i Kangerlussuaq. Men hvis det antages at flyene af hensyn til vindretningen på årsbasis må lande på Bane 27 i 3 til 5

⁵ ”Ilulissat Lufthavn, udbygning, Luftfartstekniske forhold”, Integra, April 2017 og ”Nuuk Lufthavn, udbygning, Luftfartstekniske forhold”, Integra, Rev. 22.05.2017

% af tilfældene, vil den resulterende vejrbedingede åbningstid for landing som helhed (Bane 09 og Bane 27), og uden hensyntagen til evt. begrænsninger i tilfælde af sidevind, være i størrelsesordenen 99,0 til 99,5 % afhængig af flytype.

Kangerlussuaq forventes således at have en regularitet på mellem 99,0 til 99,5 % alt afhængig af flytypen der anvendes. Der er i Inuplans notater om vejrbedingede åbningstider for Nuuk og Ilulissat ikke lavet en tilsvarende vurdering af vindforholdene.

Forsvarsministeriet har som baggrund for deres beslutning i notat af 3. december 2018 vurderet, at

”Såfremt Forsvarets luftoperationer (med de nævnte flytyper) vil skulle gennemføres med udgangspunkt fra lufthavnen i Ilulissat, vil der være risiko for, at luftoperationerne i gennemsnit vil være påvirket ca. 16% af tiden hen over året – med et spænd fra ca. 4% af tiden i den bedstemåned til ca. 36% i den værste måned. Derudover begrænses operationer yderligere som følge af mekanisk turbulens og is i skyerne. Omfanget heraf har Forsvaret ikke kunnet beregne, da disse fænomener ikke fremgår af den meteorologiske data til rådighed, men i stedet rapporteres fra lufthavnen fra fly, der opererer i området” og

”De meteorologiske forhold i Kangerlussuaq er fordelagtige i forhold til luftmilitære operationer henset til den geografiske placering af Kangerlussuaq. Kangerlussuaq er placeret inde i landet og opnår store vejmæssige fordele ved det stabile indlandsklima, hvilket medfører, at lufthavnen i Kangerlussuaq begrænses under 1% årligt. Vinden lægger sig meget sjældent på tværs af banen, der er lave nedbørsmængder og oftest god sigt og højere skyhøjde både sommer og vinter. Hertil kommer, at lufthavnen i Kangerlussuaq har indkvarterings- og administrative faciliteter, store forpladsarealer til håndtering og parkering af fly.”

2.4 Flyselskabernes vurdering

De aktuelle flyselskaber (Air Greenland og Icelandair), som i dag beflyver Grønland på rutebasis, er blevet adspurgt om deres forventninger til den fremtidige brug af Kangerlussuaq lufthavn. Der tages i vurderingerne forskellige forbehold, som formegentligt er henset til, at strategiarbejdet for den fremtidige beflyvning af Grønland stadig er tidligt i udviklingsarbejdet, på tidspunktet for denne rapports udarbejdelse.

2.4.1 Air Greenland

Den primære aktør på rutefart til, fra og i Grønland er i dag Air Greenland. Air Greenlands indenlandsbeflyvning er i dag i høj grad afhængig af Kangerlussuaq som hub for feederbeflyvningen, som servicerer atlantruten mellem Kangerlussuaq lufthavn og Københavns lufthavn, med passagerer fra kystbyerne.

Arbejdsgruppen om Kangerlussuaqs fremtid har rakt ud til Air Greenland, med henblik på at få en vurdering af selskabets stillingtagen til den nye lufthavnsstruktur og særligt Kangerlussuaqs rolle heri.

Air Greenland oplyser:

”- Air Greenland anser Kangerlussuaq som en vigtig alternativ lufthavn for indenlandstrafikken. Adgang til Kangerlussuaq for civil luftfart i den nye infrastruktur, anser Air Greenland derfor som vigtig ift. at sikre regulariteten på indenlandske trafikprogram.

- I forhold til fast ruteflyvning samt atlantoperationer til Kangerlussuaq, opererer Air Greenland på kommercielle – og i princippet konkurrenceudsatte – ruter, hvorfor beflyvning til en hvilken som helst destination, afhænger af hvorvidt der eksisterer et kommercielt grundlag eller ikke.

- Air Greenland har tilkendegivet positiv interesse i at beflyve Kangerlussuaq såfremt der også i fremtiden er et markedsgrundlag, og afventer i den anledning konkrete investeringsplaner for lufthavnen og området, førend der kan tages yderligere stilling til evt. beflyvning.

Air Greenland koncernen investerer, primært igennem datterselskabet Grønlands Rejsebureau, i kapacitetsudvidende faciliteter til den grønlandske turismeinfrastruktur. Investeringer skal opfylde principperne i koncernens investeringsstrategi og skal derfor:

- Være kapacitetsudvidende*
- Øge kvaliteten af det grønlandske turismeprodukt*
- Være i overensstemmelse med Air Greenlands brand*
- Være bæredygtige*
- Være profitabel*

Air Greenland koncernens investeringer i gældende strategiperiode (2020- 2023), centrerer sig derfor omkring at udvide kapaciteten i hhv. Ilulissat og Nuuk regionerne, hvor behovet for kapacitetsudvidelse i den nye infrastruktur anses for at være størst. De erfaringer som opnås igennem disse investeringer, vil indgå i arbejdet med at udvikle koncernens engagement i de andre regioner fra 2024 og frem.

Slutteligt kan det bemærkes, at Air Greenlands trafikprogram for den kommercielle indenlands trafik i den nye infrastruktur, vil blive tilpasset den tilbageværende trafik, idet feedertrafikken mellem Kangerlussuaq og hhv. Nuuk og Ilulissat bortfalder. Det tilpassede trafikprogram må forventes at blive genstand for politiske diskussioner.

På destinationer og ruter hvor der ikke vil være et kommercielt grundlag, må det således være op til politisk beslutning, hvorvidt der ønskes opretholdt fast rutetrafik, herunder i hvilket omfang. Air Greenland hilser derfor en drøftelse i den nærmeste fremtid omkring disse ruter og destinationer, herunder Kangerlussuaq, velkommen.”

Derudover har Air Greenland supplerende oplyst om international beflyvning:

”at eventuel fremtidig atlantbeflyvning af Kangerlussuaq, sandsynligvis vil foregå som charterflyvninger. Det er korrekt at Air Greenland pt. vurderer om der er kommerciel basis

for charterflyvninger til Kangerlussuaq fra andre destinationer end København i 2023 og 2024.

Air Greenland har ikke forholdt sig til beflyvning af Kangerlussuaq efter 2024, da ingen kender status på lufthavnen i Kangerlussuaq efter 2024, og derfor ikke har noget konkret at forholde sig til, hvilket også fremgår af ovenstående uddrag af omtalte notat. Hertil skal siges at der i dag er voksende turisme i Kangerlussuaq samtidig med at den netop etablerede ATV vej åbner yderligere muligheder for turisme. Dette kombineret med forskningsaktiviteter og forswarets behov for transport i fremtiden, vil danne grundlag for yderligere vurderinger og drøftelser, når status på lufthavnen bliver kendt.”

”Ud fra en operationel betragtning, så vil Kangerlussuaqs tilgængelighed som alternativ for Nuuk/Ilulissat betyde at der kan flyves med mindre brændstof og for visse flytypers vedkommende under visse forhold, kan det betyde øget payload (nyttelast).

For Air Greenland vil det operationelt have minimal betydning om Kangerlussuaq er til rådighed eller ikke, da vi normalt benytter Keflavik som alternativ for atlantflyvningen, hvilket ikke ændrer sig i den nye infrastruktur. For operatører af mindre fly som har mindre brændstofkapacitet vil Kangerlussuaq kunne give øget nyttelast. Dette vil primært være tilfældet på dage, hvor vejret dikterer at der kræves to alternativer eller på dage med kraftig modvind.”

2.4.2 Icelandair

Arbejdsgruppen har også rakt ud til Icelandair, der er det andet luftfartsselskab, som i en længere årrække har befløjet Grønland internationalt med rutefly. Icelandair har oplyst følgende om deres forventninger til den fremtidige brug af Kangerlussuaq lufthavn:

”In general, Icelandair position is that Kangerlussuaq plays an important role in our operation, both as an alternate airport for flights to/from US and Canada to Keflavik, and also the operation into Greenland. The weather is general good, and operational reliability good compared to other airports in Greenland.

It is difficult to say how that changes with the new airports in Ilulissat and Nuuk until we have more details on equipment, and weather minimums etc.”

(Frit oversat til dansk: Icelandairs holdning er generelt, at Kangerlussuaq spiller en vigtig rolle i vores operation, både som en alternativ lufthavn for fly til/fra USA og Canada til Keflavik, og også i vores operation til Grønland. Vejret er generelt godt, og den operationelle pålidelighed er god sammenlignet med andre lufthavne i Grønland. Det er svært at sige, hvordan det ændrer sig med de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk før vi har flere detaljer om udstyr, vejr minimums etc.)

2.5 Fremtidigt passagergrundlag i Kangerlussuaq

Den ny lufthavnsstruktur med 2.200 meter landingsbaner i Nuuk og Ilulissat vil betyde færre udenrigs- og indenrigspassagerer i Kangerlussuaq. I slutningen af 2018/19 inden covid-19 havde Kangerlussuaq Lufthavn 73.000 afgående udenrigspassagerer. En meget stor del af udenrigspassagerer kom direkte fra/til kystbyerne, men en del kom også direkte fra/til Kangerlussuaq (lokalbefolkning, kursister, turister, forskere) og i charterfly i forbindelse med krydstogtudskiftningen i Kangerlussuaq.

Flypassager, der rejser fra Grønland	I Alt	Kangerlussuaq	Narsarsuaq	Kulusuk	Ilulissat	Nuuk	Nerlerit Inaat
2018	92.677	73.060	4.701	5.161	3.189	4.894	1.672
2019	92.835	73.591	4.837	4.710	3.116	5.037	1.544

I forbindelse med forarbejdet til Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, blev der udarbejdet passagerstrømsanalyser. Passagerstrømsanalyserne har også dannet grundlag for, at der kunne udarbejdes samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af projekterne.

Passagerstrømsanalyserne er indarbejdet i en række af de baggrundsrapporter, som ligger til grund for vedtagelsen af lov om rammebetingelser for lufthavn i Nuuk, Ilulissat samt Qaqortoq. Det drejer sig om Rambølls rapport om 5 scenarier for Kangerlussuaq Lufthavns fremtid (2018), samt Deloitte's Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2 (2018). Sidstnævnte benyttede førstnævnte som baggrund.

Konklusionerne i analysen viste, at det forventes, at Kangerlussuaq får færre passagerer i fremtiden end i dag.

Det er forudsat i Rambølls analyse, at det registrerede antal grønlandske og udenlandske turister i Kangerlussuaq i Grønlands Statistiks overnatningsstatistik vil blive halveret til ca. 8.500 gæster eller 17.000 ind- og udgående passagerer, når de nye lufthavne åbner. Denne forudsætning baserede sig på, at der ikke ville være international beflyvning af Kangerlussuaq i fremtiden. Arbejdsgruppen noterer at denne forudsætning er ændret, da der fortsat kan komme international beflyvning til Kangerlussuaq. Dertil har arbejdsgruppens spørgeundersøgelse af rederierne påvist, at Kangerlussuaq fortsat vil blive benyttet som udskiftningslufthavn i fremtiden.

Kangerlussuaq er også et markedssegment vedrørende udskiftning af krydstogtrejsende. Der var 2017 i alt 7.000 krydstogtpassagerer i Kangerlussuaq svarende til 14.000 ind- og udgående flypassagerer, der blev udskiftet på skibene som enten påstigende eller afstigende passagerer. Rambøll forudsatte i analysen fra 2018, at dette antal også ville blive halveret, når krydstogtselskaberne fik nye muligheder i de nye lufthavne.

Alt i alt forudsatte Rambøll i sin analyse fra 2018 af det samlede trafiktal ville bestå af 17.000 grønlandske og udenlandske passagerer, 2.500 fra beboere i Kangerlussuaq, 500 relateret til forskning, 7.000 relateret til krydstogtskibe. I alt altså 27.000 passagerer på årlig basis.

Det fremgår af rapporten, at antallet af passagerer i Kangerlussuaq lufthavn (ex. krydstogtpassagerer) forventes at falde til ca. 20.000 enkelt rejser efter overflytningen af atlantpassagerne til Nuuk og Ilulissat. Der vil således kun være ca. 6% af det nuværende passagertal tilbage i Kangerlussuaq Lufthavn, som var ca. 330.000 passagerer i 2016.

Udover passagerstrømsanalyserne, har Qeqqata Kommunia kørt en særkørsel af overnatningsstatistikken i Grønlands Statistik. Særkørslen viste, at Grønlands Statistik har i 2016 registret 17.300 hotelgæster i Kangerlussuaq, heraf er 10.100 grønlandske gæster og 7.200 er gæster fra Danmark, Island og andre lande. Det blev til i alt 17.450 overnatninger af de grønlandske gæster og 17.150 fra udlandet. Gæsterne fra udlandet har således flere overnatninger pr. gæst end de indenlandske. Det vides dog ikke, hvor mange af disse ophold skyldes irregularitet.

Visit Greenland, Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia gennemførte i 2016 et fællesprojekt for at få inkluderet mindre overnatningssteder og camps i åbent land, der ikke indgår i Grønlands Statistiks overnatningsstatistik. Det viste sig, at 10.179 primært udenlandske overnatninger i Kangerlussuaq området ikke indgik i den officielle statistik. Mere end halvdelen af disse ikke-registrerede overnatninger var relateret til forskningsaktiviteter. Mere end 40% kom fra turister, der opholdt sig i Kangerlussuaq i forbindelse med vandring på egen hånd eller tog på organiserede ture med lokale turistoperatører. Kangerlussuaq var således i 2016 meget tæt på at have lige så mange udenlandske overnatninger som Ilulissat. Kangerlussuaqs udenlandske overnatninger er dog meget mere ligeligt fordelt over året end Ilulissats, der har markant flere turister i de 3 sommermåneder sammenlignet med resten af året. En af årsagerne til forskellen kan være forskelligheder i segmenterne som besøger henholdsvis Kangerlussuaq og Ilulissat. En anden årsag kan være at flyrejser til Kangerlussuaq i dag er billigere end til resten af landet.

Udover ovenstående data vandrer ca. 1.500 turister årligt på vandreruten Arctic Circle Trail mellem Kangerlussuaq og Sisimiut og har overnatninger i på Kangerlussuaq campingplads, i telte og de kommunale turisthytter på ruten.

Det er værd at bemærke, at de 5 andre grønlandske lufthavne, der havde internationale forbindelser i 2019 havde færre direkte passagerer end Kangerlussuaq forventes at have i fremtiden.

Flypassager, der rejser fra Grønland	Jan	Feb	Marts	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Narsarsuaq	-	-	-	-	-	540	1.810	1.763	696	-	-	28
Kulusuk	21	35	206	328	270	690	1.163	1.439	366	81	53	58
Ilulissat	-	18	145	23	-	576	1.016	1.078	260	-	-	-
Nuuk	223	258	338	303	420	595	608	613	592	567	296	224
Nerlerit Inaat	61	17	65	112	80	51	155	346	425	162	39	31

Integra har efterfølgende på vegne af Qeqqata Kommunia udarbejdet to rapporter om Kangerlussuaqs fremtidige rolle, dels i den fremtidige lufthavnsstruktur, dels i udviklingen af den grønlandske

turisme. Integra gør i førstnævnte rapport fra foråret 2019 inden Covid-19 pandemien opmærksom på:

- A. *At luftfarten generelt er i fremgang i hele verden, og at lufthavne er en udviklingsmotor for regioner og spiller en stor rolle i udviklingen af et område/region, idet de sikrer tilgængeligheden*
- B. *At lufthavne tænker mere i netværk, hvor man supplerer hinanden ved at turister kan flyve ind til en lufthavn og ud fra en anden eller lokalbefolkning ud via en international lufthavn og hjem via en anden international lufthavn, hvorfor Kangerlussuaq Lufthavn er væsentlig i et samlet lufthavnsnetværk på Grønland med væsentlige roller at spille som f.eks. at regionens internationale lufthavn, være militær lufthavn, logistikcentrum, dronecentrum og/eller alternat*
- C. *At drift af og udgifter til en eksisterende lufthavn kan skales op og ned afhængig af brugen/behovet*

Qeqqata Kommunia bad herefter Integra uddybe de turismemæssige aspekter ved Kangerlussuaq Lufthavn. Integra bemærker i rapporten fra maj 2020, at turistbranchen og i særdeleshed krydstogtbranchen har forventning om, at regulariteten på de internationale lufthavne er på 99%. Fx lykkes det Vagar Lufthavn at komme op og over 99% med forlængelse af landingsbanen og investering i sikkerhedsudstyr. Det har bevirket, at SAS og andre flyselskaber er begyndt at flyve til Vagar, og turisme har været kraftig stigende. Set i lyset af, at både Kangerlussuaq og Ilulissat er landets primære turistdestinationer og kan opnå den høje regularitet.

Integra gennemgik herefter mulighederne og udfordringerne for turismen i Kangerlussuaq og Ilulissat. Integra kom frem til følgende konklusioner og anbefalinger:

1. *"At Naalakkersuisut helt klart signalerer at Naalakkersuisut vil give tilladelse til trekantsflyvninger i Grønland, hvor et udenlandsk selskab kan flyve fra en by i udlandet, lande i en by i Grønland og så flyve videre til en anden by i Grønland med passagerer fra både udlandet og imellem de to byer i Grønland (8. frihedsrettighed). Dette skal muliggøre at en udenlandsk operatør kan få et tilstrækkeligt kundeunderlag samt sikre at en by som Ilulissat kan få helårsbeflyvning direkte fra f.eks. København;*
2. *At Kangerlussuaq med sin høje tilgængelighed, som betyder, at Kangerlussuaq er årsag til få aflysninger og forsinkelser, er en perfekt lufthavn for operatører, idet risikoen for forstyrrelser i turistvirksomhedens arbejde, skabt af lufthavnen, er forsvindende lille. Forudsigelighed er nøglen til succes i luftfarten;*
3. *At der er et betydeligt udviklingspotentiale i turismen ved et tæt samarbejde på tværs af kommuner, byer og regioner i Grønland;*
4. *At både Ilulissat og Kangerlussuaq kan tilbyde hver for sig og specielt sammen, det som fremtidens turister efterspørger, hvorfor en fælles markedsføring er essentiel for udbygning af turismen i Grønland;*

5. *At Kangerlussuaq Lufthavn generelt og mere specifikt i turismesamarbejdet mellem Ilulissat/Diskobugten og Kangerlussuaq/Qeqqata vil spille en væsentlig rolle i udviklingen af turismen. UNESCO-områderne i Ilulissat og Kangerlussuaq udgør i kombination en perfekt turisme destination;*
6. *At behovet for renovering af Kangerlussuaq Lufthavn fastsættes snarest med henblik på at bevare den meget høje tilgængelighed lufthavnen har i dag, og for at danne grundlaget for en øget privat og offentlig investering i udviklingen af Kangerlussuaq. Det er uhyre vigtigt, at det signaleres, at Kangerlussuaq også fremadrettet vil være en betydelig lufthavn i Grønland;*
7. *At Kangerlussuaq Lufthavn uundgåeligt vil tiltrække mere internationalt lufttrafik til Grønland, hvis denne bevares. Dette skal ses som et supplement til den kommende trafik til Nuuk og Ilulissat, ikke som en konkurrent, og vil være en forudsætning for en helårsbetyvning af Ilulissat, idet det er behæftet med nogen usikkerhed, om den nuværende trafikmængde er tilstrækkelig til at bære en helårsrute. Hvis ikke passagergrundlaget for en rute til Ilulissat øges, vil Ilulissat kun blive befløjet i de tre sommermåneder;*
8. *At netop samarbejdet mellem Kangerlussuaq og Ilulissat kan gøre sæsonen i Grønland længere med en bedre udnyttelse af kapaciteten til følge, og dermed en bedre økonomi for operatørerne. Når operatørerne får en bedre økonomi, vil der også komme flere investeringer i sektoren;*
9. *At luftfarten i Grønland bør liberaliseres (8. frihedsgrad) således at udenlandske selskaber kan være sikker på at kunne beflyve flere destinationer i Grønland med et fly;*
10. *At der samarbejdes på tværs af turistområderne på at tiltrække internationale hotelkæder for herigennem at kunne tilbyde turisterne overnatningsmuligheder, som de allerede kender. Dette vil tiltrække flere turister, specielt den gruppe som altid vælger den samme hotelkæde”.*

2.6 Arbejdsgruppens overvejelser om Kangerlussuaq Lufthavns fremtidige rolle

Arbejdsgruppen er enig i, at Kangerlussuaqs Lufthavn går fra at være Grønlands primære internationale lufthavn og en vigtig hub til at være en vigtig lufthavn og destination for regionens udvikling. Samtidig vil lufthavnen have betydning for samspillet i den grønlandske turisme samt i særlig grad alternate for indenrigstrafikken og potentielt også for trafikken mellem Nordamerika og Europa.

Arbejdsgruppen bemærker, at luftfartsselskaberne er usikre på Kangerlussuaq Lufthavns fremtidige status.

Arbejdsgruppen bemærker, at internationale luftfartsselskaber efterspørger baggrundsviden om vejrforhold, udstyr m.m. gældende for Grønlands lufthavne i fremtiden. Arbejdsgruppen har derfor i nærværende rapport fremlagt regularitetsundersøgelserne. Arbejdsgruppen forventer endvidere at dette arbejde forventes belyst i den dialog, der må ske i samarbejde med Kalaallit Airports, og potentielle nye operatører i Grønland.

Arbejdsgruppen har drøftet Integras anbefaling om at liberalisere luftrummet, og det er opfattelsen blandt Selvstyrets repræsentanter, at visse hensyn til landets samlede infrastruktur og beflyvningsmønster ikke er belyst af Integra, hvilket kan have væsentlige økonomiske konsekvenser for landskassen, og serviceringen af øvrige destinationer i Grønland. Regionens repræsentanter ser positive turismeudviklingsaspekter og billige billetter for lokale ved større liberalisering, herunder 8. frihedsgrad som tillader cabotageflyvning og dermed muligheden for at flyselskaber kan lave trekantsbeflyvning mellem to grønlandske og en ikke-grønlandsk lufthavn.

Arbejdsgruppen noterer sig også, at der blandt andet som følge af de forskellige vurderinger af Kangerlussuaq Lufthavns potentiale som krydstogtsudskiftningsdestination blev udført en spørgeskemaundersøgelse blandt krydstogtselskaberne. Spørgeskemaundersøgelsen er nærmere behandlet af Rambøll i forbindelse med projektet om anlæg af ny havn ved Kangerlussuaq, og behandles nærmere i kapitel 4.

Arbejdsgruppen noterer sig også, at mens den ny lufthavnsstruktur vil begrænse antallet af passagerer via Kangerlussuaq, så vil den fornyede sikkerhed om Kangerlussuaqs Lufthavns fremtid som følge af Forsvarets renovering af landingsbanen og anlæggelse af et ATV-spor mellem Sisimiut og Kangerlussuaq forventeligt skabe sikkerhed for nuværende og potentielle operatører, som har overvejelser om beflyvning af Grønlandske lufthavne.

2.7 Arbejdsgruppens anbefalinger om Kangerlussuaq Lufthavns fremtidige rolle

Arbejdsgruppen anbefaler, at der snarligt kommer en afklaring om renoveringen af Kangerlussuaq Lufthavn, herunder de tekniske forhold efter renovering, eventuelle nye tekniske anlæg, lufthavnens modtagerapparat, udstyr m.m.

Arbejdsgruppen anbefaler, at luftfarts- og destinationsarbejdet i Grønland fortsat koordineres på tværs af alle destinationer, så alle regioner og internationale landingsbaner promoveres og drager fordel af de store lufthavnsinvesteringer.

Arbejdsgruppen anbefaler, at Departementet for Bolig og Infrastruktur arbejder videre med en undersøgelse af de økonomiske konsekvenser af at liberalisere luftfarten, herunder tilladelse til cabotageflyvning og dermed muligheden for at flyselskaber kan lave trekantsbeflyvning mellem to grønlandske og en ikke-grønlandsk lufthavn.

3. Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Siden 1960'erne, har anlæg af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq været en plan for udviklingen af området. Det blev blandt andet forsøgt at finde opbakning til planen hos både den amerikanske tilstedeværelse i Kangerlussuaq, Sisimiut Kommune, Landsrådet og Det danske Ministerium for Grønland. Planen blev dengang ikke realiseret.

Med normaliseringsprocessen og kommunevalget i 2001 blev emnet igen relevant, og Sisimiut Kommune udarbejdede en konsekvensanalyse, der viste, at vejen var samfundsøkonomisk rentabel uden at tage højde for erhvervspotentialerne, herunder primært turismeudviklingen. En fælles arbejds- og styregruppe mellem Hjemmestyret og Kommunen pegede på, at der var usikkerheder ved den samfundsøkonomiske analyse som følge af påtænkte investeringer i en 3.000 meter lang landingsbane syd for Nuuk og besparelser på skibstrafikken.

En vej har efterfølgende indgået som kommunens forslag til at placere en aluminiumssmelter i Sisimiut i 2007 og efterfølgende en forsyningsbase for olieindustrien i Sisimiut i 2010. Ingen af projekterne blev til noget.

Qeqqata Kommunia afsatte i budget 2016 midler til anlæggelse af et ATV-spor mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Af den samfundsøkonomiske analyse fra 2016 fremgår det, at idéen om et ATV-spor opstår, fordi

- der ikke kan findes finansiering til en egentlig vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq
- et nyt tracé nord om Tasarsuaq vil være muligt uden meget store sprængningsarbejder
- tilgængelighed til konkrete potentialer efterspørges
 - nær Kangerlussuaq til ny havn, til søer til biltests og til Aasivissuit
 - nær Sisimiut til skiområdet Solbakken og til hytteområde i bunden af Kangerluarsuk Tulleq
- motoriserede køretøjer som ATV'er, UTV'er og Umimoq'er viser sig meget mobile og kan køre uden dyrt anlagte veje

Qeqqata Kommunia har efterfølgende fået udarbejdet VVM-redegørelser for et ATV-spor inklusiv opgradering til grusvej. Den første etape på ca. 125 km mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq blev godkendt i foråret 2020, hvorefter der i 2020-21 er blevet lavet ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq. Den anden etape på ca. 25 km mellem Kangerluarsuk Tulleq og Sisimiut gennem Sisimiuts vandspærrezone blev godkendt i juni 2022, så nu er hele ATV-sporet og vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq myndighedsgodkendt.

3.1 Rapporten ”Turismeudvikling via Arctic Circle Road” fra 2019

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia offentliggjorde i foråret 2019 rapporten: *”Turismeudvikling via Arctic Circle Road”*.

Rapporten blev baseret på det forhold, at nabolande har oplevet en positiv turismeudvikling som følge af investeringer i trafikinfrastrukturen. Samme tankegang har blandt andet været bag den nye lufthavnsstruktur i Grønland, hvor blandt andet en positiv turismeudvikling kan skabe mulighed for

øgede dynamiske effekter ud over den i forvejen positive samfundsøkonomiske rentabilitet i de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk.

Den nye opdaterede samfundsøkonomiske analyse tog udgangspunkt i, at turismeudviklingen mellem Kangerlussuaq og Sisimiut de sidste 25 år, er blevet udviklet til et meget stærkt brand, herunder at turister har omkring 10.000 overnatninger i telte og gratis i kommunale turishytter på Arctic Circle Trail.

Arctic Circle Trail, *Arctic Circle Race* og *Polar Circle Marathon* kan betegnes som internationale succeser, der i de senere år er blevet fulgt op med anlæggelse af et nyt havneanlæg i Sisimiut, optagelsen af Aasivissuit-Nipisat på UNESCO's verdensarvsliste samt ørred- og trofæjagtskoncessioner.

De mange tiltag har været baseret på det hidtidige trafikmønster, som har skabt grobund for en helårlig turismeudvikling i regionen. Dette har gjort det muligt for mindre lokale turismevirksomheder at skabe helårsarbejdspladser inden for turismen. Helårsarbejdspladser i turismen er en mangelvare i Grønland, hvor mange regioner ser stor import af arbejdskraft i turismeerhvervet i højsæsonens 2-3 sommermåneder.

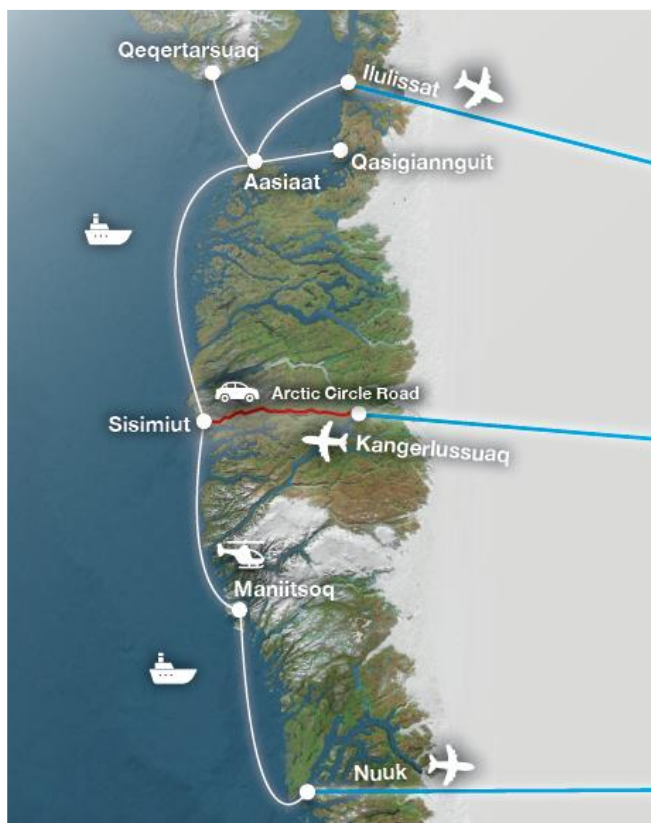
Destinationens turismeudvikling har skabt et stærkt brand og det er Kommunens og Arctic Circle Business' forventning, at anlæggelsen af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil kunne drage nytte af dette brand. *Arctic Circle Road* kan åbne op for et stort landområde i Grønland og give oplevelser langs strækningen. Lige som i resten af verden kan Arctic Circle Road give adgang til områder og seværdigheder som ellers er svært tilgængelige. Veje har historisk set understøttet turismeudvikling i udlandet, og det er erfaret, at Indlandsisvejen har gjort det muligt at kapitalisere på de mange besøgende i Kangerlussuaq. Som følge af den opbyggede erfaring med destinationen, har Arctic Circle Business orienteret arbejdsgruppen om, at de lokale virksomheder i regionen har udvist interesse i at investere i anlæggelse af hoteller, resorts, lodges og hytter langs Arctic Circle Road.

Investeringslysten er indtil videre udeblevet, da der siden lukningen af den amerikanske base i 1992 har der været usikkerhed om Kangerlussuaqs fremtid, og der er hidtil ikke set investeringer i større skala, som eksempelvis nye hoteller og lodges. Der er dog set en række mere forsigtige investeringer i eksempelvis billige vandrehjemssenge. Dette har skabt en hotelovernatningskapacitet i Kangerlussuaq, som ikke matcher landets øvrige hotelinfrastruktur i kvalitet og derfor ikke bidrager til sammenhæng i landets turismestruktur.

Arctic Circle Road forventes at kunne supplere billigere landbaseret transport mellem to steder i Grønland. Dette kan billiggøre destinationen. At opleve mere af Grønland, kan i princippet få flere turister til at søge til Grønland. Qeqqata Komunian og Arctic Circle Business har i den forbindelse døbt trekantsområdet mellem Kangerlussuaq, Sisimiut og Ilulissat "the Golden Circle of Greenland", hvor en vej ville medvirke til en differentieret infrastruktur og dermed en differentieret oplevelse for turisten "til lands, til vands og i luften". En fortsat udvikling af turismen i regionen og et øget antal turister langs Arctic Circle Road vil derfor potentielt kunne give synergieffekter til resten af landets turismeregioner.

Turister i regionen vil ligeledes kunne besøge UNESCO områderne i Ilulissat og Sydgrønland uanset tidspunktet på året. Turismen i regionerne mellem UNESCO områderne vil også kunne udvikles,

ligesom den eksisterende turisme i Nuuk vil kunne få endnu bedre forudsætninger. Turismen i Aasiaat og Maniitsoq vil bedre kunne udvikles som en turistdestination, hvis turister efter ophold på Arctic Circle Road gerne vil have andre oplevelser i nærheden. Den ny lufthavnsstruktur med flere længere landingsbaner og flere udenrigsruter forventes at kunne give udslag i et antal turister på rundture ind til Kangerlussuaq og ud via Ilulissat og Nuuk, som illustreret på billedet nedenfor.



3.2 Den samfundsøkonomiske analyse bag Arctic Circle Road

Qeqqata Kommunia havde i 2016-2017 udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af en egentlig vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Analysen baserede sig på metoden anvendt af Transportkommissionen og Formanden for Transportkommissions efterfølgende arbejde med turisme i analysen om Sisimiut Havn. Derudover er metoden blevet anvendt i grundmodeller om turisme fra Islands og Alaskas officielle statistikbureauer.

Den samfundsøkonomiske analyses væsentligste forudsætning var, at der var indgået hensigtserklæringer mellem kommunen og en række lokale turistaktører med planer for opførelse af overnatningsfaciliteter i området. Det var også under forudsætning af, at der blev anlagt en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Turistaktørerne havde brug for at vise samarbejdspartnere og investorer, at den lokale kommune bakkede op om planerne og arbejdede for at realisere en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Qeqqata Kommunia havde brug for viden om aktørernes interesser for at gennemføre en hensigtsmæssig planlægning af nye hoteller i Sisimiut, Kangerlussuaq og langs vejen. Det har efterfølgende afstedkommet adskillige kommuneplantillæg med placering af hoteller, lodges og hytter ligesom nye er under vedtagelse og udarbejdelse.

Samlet ønskede turistaktørerne i alt at opføre hoteller, lodges og hytter med 838 senge, hvorfor der blev arbejdet videre med to scenerier. Et baseret på 838 senge og et mere konservativt estimat på 300 senge. Qeqqata Kommunia fremlagde i 2017 denne analyse for Naalakkersuisut, hvilket resulterede i det fælles kommissorium og arbejdsgruppen mellem Qeqqata Kommunia og Selvstyret. Kommissoriet blev underskrevet 1. december 2017 med forventning om afslutning inden 1. april 2018.

Arbejdsgruppen gennemgik modellen og blev enige om ændringer til selve modellen i første halvdel af 2018, hvorefter arbejdet gik i stå, da der var uenighed om modellens væsentligste antagelse om antallet af opførte sengepladser fra investorer. Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia valgte herefter i april 2019 at offentliggøre modellen i rapporten ”Turismeudvikling via Arctic Circle Road”. Modellen viser, at vejen er samfundsøkonomisk rentabel, såfremt der opføres 300 senge af private investorer, hvilket skaber jobs og fører til skatteindtægter med servicering af turisterne herefter. De offentlige gevinster forventes at tilfalde Selvstyret og Qeqqata Kommunia nogenlunde ligeligt. De andre kommuner vil også få mindre gevinster, da det forudsættes at en del af turisterne som en afledt effekt vil rejse videre til andre destinationer i Grønland.

Qeqqata Kommunia har sideløbende godkendt kommuneplantillæg for opførelse af hoteller, lodges og hytter i Kangerlussuaq og Sisimiut samt langs vejen til Indlandsisen og den kommende vej/ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Dette er sket i henhold til de hensigtserklæringer, som turistaktører og kommunen har indgået.

3.3 Uvildig vurdering af den samfundsøkonomiske analyse

I Finanslov for 2020 blev der prioriteret 5 mio. kr. til forundersøgelse og projektering af en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Prioriteringen skete på baggrund af en aftale mellem Selvstyret og Kommunen, hvorfor der ligeledes i Qeqqata Kommunias budget blev indarbejdet 5 mio. kr. til samme formål. Finanslovens bemærkninger forudsatte, at der forinden blev udarbejdet en uvildig vurdering af vejprojektet.

I begyndelsen af 2020 blev arbejdsgruppen enige om at anmode det britiske konsulenthus Oxford Global Projects (OGP) om at udarbejde en uvildig analyse af den samfundsøkonomiske analyse, herunder vejprojektets omkostningsoverslag, afkastforventninger, risikoeksponering samt give anbefalinger i forhold til en mulig fremadrettet proces.

OGP er specialiseret i en såkaldt Reference Class Forecast (RFC) tilgang som analyserer infrastrukturprojekter med baggrund i en statistisk sammenligning med tidligere gennemførte projekter, som udviser ligheder med et givent projekt der er under overvejelse.

Rapporten fra Oxford Global Projects tilgik arbejdsgruppens deltagere i engelsk original medio april 2021 og er offentliggjort på grønlandsk og dansk på Naalakkersuisuts hjemmeside d. 3. september 2021.

Analysens resultater og vejledninger er sammenfattet i følgende 13 hovedpunkter:

1. *Der er tilstrækkelig understøttende vidnesbyrd fra interessentinterviews, casestudier og litteratur til at konkludere, at de primære turistfordele, som præsenteres i forretningsplanen, er sandsynlige. Investeringen vil formentlig også tilfredsstille et lokalt behov.*
2. *Andre fordele, herunder tilknyttet investering, lavere leveomkostninger og fremme af videnskab og forskning, understøttes også. I øjeblikket fokuserer den økonomiske evaluering dog snævert på fordelene ved turisme.*
3. *Generelt ser de antagelser, der kræves for at kunne opnå fordele, stort set ud til at være på plads. Potentiel demografisk forandring i Kangerlussuaq vil sandsynligvis ikke påvirke forholdet mellem fordele og omkostninger i den vurderede socioøkonomiske analyse pga. den næsten eksklusive fokus på turismeafledte forudsætninger.*
4. *På baggrund af den statistiske analyse finder OGP, at Arctic Circle-vejen sandsynligvis vil opnå en positiv cost/benefit-relation – selv i et konservativt scenarie. Sammenlignet med OGP's omfattende dataprøve sæt med fordelspræstationer fra 793 vejprojekter kan Arctic Circle-vejen bære en placering iblandt de værste 9-15 % af stikprøvesegmentet målt på vejfordele og stadigvæk bibeholde en positiv fordelscase.*
5. *De kvantitative omkostnings- og tidsplanrisikovurderinger af arktiske vejprojekter udviser et behov for budget- og tidsplanforhøjelser oven på basisestimerne afhængigt af beslutningstagernes risikovillighed.*
6. *Selvom omkostningsestimerne muligvis er forældede og ikke afspejler en enkelt foretrukken rutemulighed, viser OGPs følsomhedsanalyse, at selv meget højere byggeomkostninger kan tolereres og stadig opretholde en positiv forretningsplan.*
7. *Projektdesignet og udviklingen kræver dog yderligere arbejde, før der kan træffes endelig beslutning. På nuværende tidspunkt er vejens design meget umodent og skal udvikles yderligere for bedre at forstå usikkerheder.*
8. *Yderligere undersøgelser, design og forberedende arbejder er nødvendige for at bestemme og specificere en enkelt foretrukken mulighed for vejføringen og bedre forstå udfordringer og muligheder for et konkret vejbyggeri. Når dette er på plads, skal omkostningsestimerne opdateres.*
9. *Hvis de opdaterede skøn betragtes som økonomisk gangbare, vil det være påkrævet, at der udarbejdes en opdateret forretningscase – herunder validering af potentielle investeringer og positive indtægtsstrømme.*
10. *Derudover kræves også beslutninger truffet omkring regionale investeringsstrategier, omkostningsdeling og risikovillighed for at fremme projektet hen imod en endelig beslutning.*
11. *Projektets fremskridt og realisering af fordele er betinget af, at der kan opnås en tilpasning af interesser blandt de vigtigste interessenter. Dette vil kræve en strategisk dialog blandt interessenter med høj indflydelse.*
12. *En beslutning i favør af at gå videre med den kommende projektfase vil sandsynligvis sende det signal om hensigt, der kræves for at fremme investeringsengagement og dialog mellem disse interessenter.*

13. *Ud fra en helhedsvurdering af OGP's resultater understøtter disse en beslutning om, at der arbejdes videre med projektet, som på dette nuværende stadie dog bør involvere yderligere undersøgelser, der kræves med henblik på at bestemme og udarbejde en enkelt foretrukken ruteføring for vejen.*

3.4 Arbejdsgruppens overvejelser om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen noterer sig, at Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har udarbejdet en positiv samfundsøkonomiske analyse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Derudover har Oxford Global Projects på baggrund af interessentinterviews, casestudier og litteratur udarbejdet en uafhængig risikovurdering af vejen, hvor de bl.a. anbefaler, at der arbejdes videre med projektet, som på dette nuværende stadie dog bør involvere yderligere undersøgelser.

Arbejdsgruppen gør opmærksom på, at på baggrund af OGP's rapport er de samlede 10 mio. kr. fra landskassen og kommunekassen til forundersøgelser og projektering af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq frigivet til at tilvejebringe de forundersøgelser som OGP har peget på. Qeqqata Kommunia har igangsat arbejdet med at tilvejebringe et reelt omkostningsestimat for vejen i form af et b-overslag. Rådgiveropgaven har været i udbud, og forventes at et overslag er tilvejebragt med udgangen af 2023.

Arbejdsgruppen bakker op om den strategiske dialog foreslået af OGP. Arbejdsgruppen finder det naturligt, at den finansielle sektor og flyselskaber inddrages, så den strategiske dialog også omhandler den fremtidige civile beflyvningsmønstre af Kangerlussuaq, regionen og Grønland i det hele taget. Arbejdsgruppen gør opmærksom på, at denne opdatering af den samfundsøkonomiske analyse på såvel udgifts- som indtægtssiden bør foreligge snarest i forlængelse af tilvejebringelsen af b-overslaget for vejen, og den i lighed med den hidtidige analyse bør have fokus på om projektet kan efterleve bestemmelserne i budget og regnskabsloven, dvs. at der genereres tilstrækkelige indtægtsstrømme fra projektet.

Departementet for Finanser og Ligestilling fremkommer ikke med en anbefaling til opgave- og byrdefordeling, men gør opmærksom på arbejdet med en ny opgave og byrdefordeling for byggemodning fra 1998. Dette arbejde har stået stille i flere år, men det er blandt andet opgaven, at opnå en hensigtsmæssig opgave og byrdefordeling ved inddragelse af nyt land og samt ved anlæg af større projekter. Departementet for Finanser og Ligestilling anbefaler, at dette arbejde genoptages snarest, og at spørgsmål til betydning for opgave og byrdefordeling, mht. forslaget om vejen mellem Kangerlussuaq og Sisimiut og lignende spørgsmål i relation til anlæggelse af de nye lufthavne, tages op under et, så der er ensartede og opdaterede principper til håndtering af disse slags opgaver.

Departementet for Finanser og Ligestilling vil også bringe dette forslag op på et snarest kommende møde mellem kommunerne om tekniske drøftelser forud for en aftale om bloktilskuddet for 2023. Ud fra en lighedsbetragtning vil afklaring af dette spørgsmål også skulle ses i sammenhæng med andre lignende projektforslag. Der har tidligere været igangsat et samarbejde mellem kommunerne og Selvstyret i forbindelse med opdatering af den gamle byrdefordeling.

Departementet for Finanser og Ligestilling har i rapportens afsluttende faser fremhævet, at Oxford Global Projects normalt som anført anvender en referenceklasse baseret prognose (Reference Class Forecast (RFC)). Den rapport som OGP har fremlagt har i praksis fravalgt denne metodik på grund af et begrænset datagrundlag.

3.5 Arbejdsgruppens anbefalinger om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen anbefaler, at der på baggrund af Oxford Global Projects analyse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq arbejdes videre med beslutningsgrundlaget for vejen i tæt samarbejde mellem Selvstyret og regionen.

Arbejdsgruppen anbefaler, at der ud over den igangsatte estimering af anlægspris også tilvejebringes et opdateret omkostningsestimat for driften.

Arbejdsgruppen anbefaler, at den tilsvarende opdatering på indtægtssiden af de private investeringer i hoteller, lodges og hytter også tilvejebringes på baggrund af en strategisk dialog mellem det private erhvervsliv, flyselskaber, den finansielle sektor, Arctic Circle Business, Qeqqata Kommunia, Departementet for Erhverv og Handel, Departementet for Boliger og Infrastruktur og Departementet for Finanser og Ligestilling.

Arbejdsgruppen anbefaler, at byrdefordelingsspørgsmålet mellem de offentlige parter (Selvstyret og Qeqqata Kommunia) afklares politisk.

4. Havnen i Kangerlussuaq

Kangerlussuaq havn er beliggende 12 km vest for Kangerlussuaq bygd og lufthavn. Kangerlussuaq forsynes med skib fra juni til oktober, da Kangerlussuaq fjorden er mere eller mindre isbelagt fra december til maj. Kangerlussuaq besejles primært af Royal Arctic Lines (RAL) forsyningsskibe og udenlandske krydstogtskibe, men en række mindre både benytter også Kangerlussuaq til jagt, turisme, minedrift og rekreative formål.

Kangerlussuaq Havn lider under det forhold, at den er beliggende for enden af elvdeltaet, hvor smeltevand fra Indlandsisen aflejrer sand m.m. Det betyder, at havnens dybde kun er 2 meter og sejlrenden må sandsuges med mellemrum. Skibe må ligge for anker 500 meter fra havnen, mens passagerer og forsyninger sejles frem og tilbage mellem skib og havn i mindre både og pramme ad en sejlrende. Dette betyder større omkostninger for såvel forbrugere, men også for vedligeholdelsen af havnen, altså en lose-lose situation.

4.1 Ny havn i Kangerlussuaq

En arbejdsgruppe under transportkommissionens formand Chresten Sørensen, konkluderede i 2012, at en udvidelse af Sisimiut Havn var samfundsøkonomisk rentabel, hvor ”den vigtigste årsag hidrører fra de øgede muligheder i tilknytning til krydstogsturismen”.

Arbejdsgruppen konkluderede også, at ”da krydstogtskibe er afhængige af anløb i flere havne, er det vigtigt, at havnefaciliteterne er gode i de væsentlige grønlandske krydstogtdestinationer. Sisimiut Havn hænger primært sammen med Ilulissat men også med Kangerlussuaq og Nuuk”

Arbejdsgruppen vurderede, at såfremt flere havne blev forbedret, så ville det kunne tiltrække endnu flere krydstogtskibe, end hvis kun Sisimiut Havn blev anlagt. Særligt krydstogtskibe, der lægger til i mange grønlandske havne, udskifter passagerer og mandskab i Grønland samt forsyner sig med varer købt i Grønland giver omsætning og samfundsmæssige fordele. Derudover giver særligt bunkring af olie også omsætning og samfundsmæssige fordele, men krydstogtskibene har også brug for gode havneforhold.

På baggrund af arbejdsgruppens rapport vurderede Erhvervsdepartementet og Qeqqata Kommunia, at det var oplagt at undersøge mulighederne for at forbedre havneforholdene i Kangerlussuaq, da en stor del af krydstogtskibene netop udskifter passagerer og mandskab i Kangerlussuaq og efterfølgende bunkrede olie i Sisimiut. I samarbejde med ARTEK/DTU og Rambøll og finansieret af Erhvervsdepartementets RUS-midler i 2012-14 blev mulighederne for en ny havn i Kangerlussuaq undersøgt.

Rambøll offentliggjorde i 2014 rapporten ”Ny havn i Kangerlussuaq”, der viste, at en ny havn i Kangerlussuaq placeret ved Hancock Point ca. 10 km længere ude af fjorden end den eksisterende havn, var samfundsøkonomisk rentabel. Rapporten tog udgangspunkt i den daværende lufthavnsinfrastruktur med Kangerlussuaq som Grønlands primære atlantlufthavn.

I lighed med rapporten for Sisimiut blev det vurderet, at en ny havn ville kunne tiltrække flere krydstogtskibe. Det blev estimeret, at antallet af krydstogtskibsanløb i Kangerlussuaq ville stige med

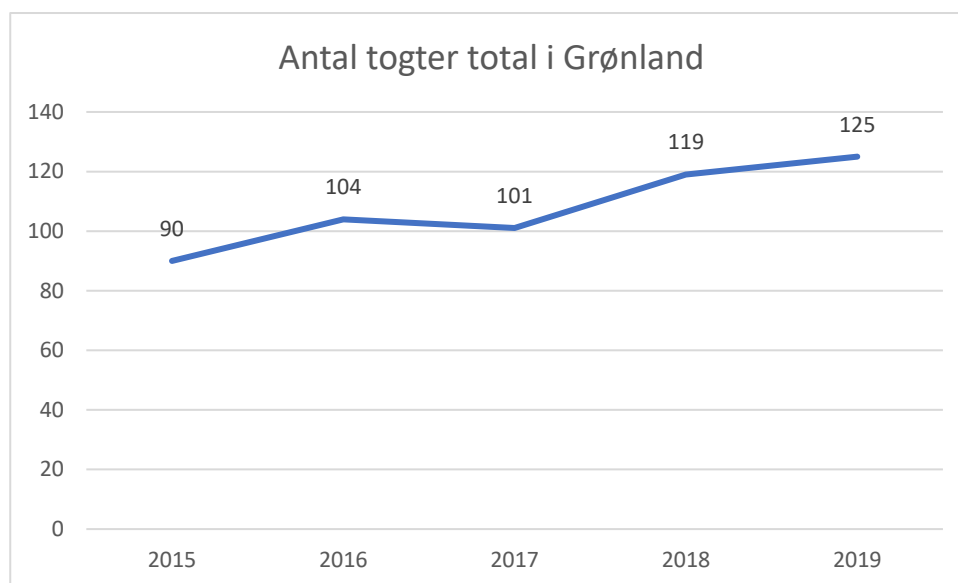
6 anløb om året svarende til ca. 15%, hvis krydstogtskibene kunne lægge til kaj og undgå den besværlige og langsommelige udskiftning af passagerer med kufferter via tenderbåde.

Derudover var der også økonomiske fordele for landskassen, da de løbende sandsugninger af sejlrenden kan ophøre, ligesom RAL's forsyningsskibe vil opnå betydelige tidsbesparelser, når containere og andet gods kan læses direkte frem og tilbage mellem skib og kaj.

Selvstyrets sektorplan for havnene i Grønland 2016-2026 havde anlæggelse af 3 nye havne som førsteprioritet, herunder ny havn i Kangerlussuaq. I forbindelse med tillægsbevillingslov for 2017 blev der bevilget 2 mio. kr. til projektering af ny havn i Kangerlussuaq. I Finansloven for 2019 blev der afsat yderligere 2 mio. kr., så der i alt er afsat 4 mio. kr. til projektering af ny havn i Kangerlussuaq.

4.2 Udviklingen i krydstogtturismen

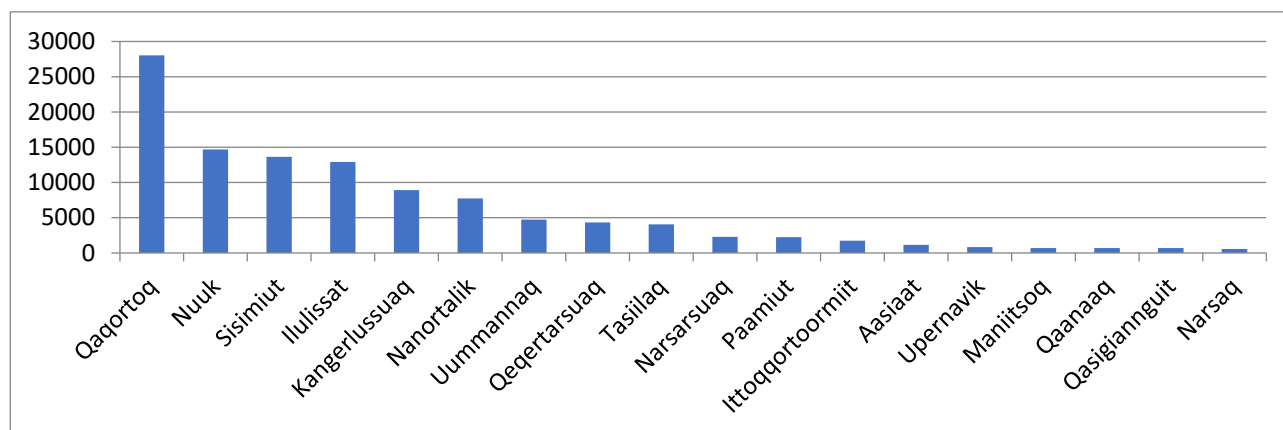
Krydstogtturismen havde frem til 2014 været faldende i Grønland. Denne udvikling vendte i 2015 i forbindelse med en ændring af havne- og krydstogtpassagerafgifterne. Siden da er antallet af krydstogtpassagerer i de grønlandske havne steget fra 71.029 i 2015 til 122.314 i 2019 jf. Grønlands Statistiks krydstogtpassagerstatistik.



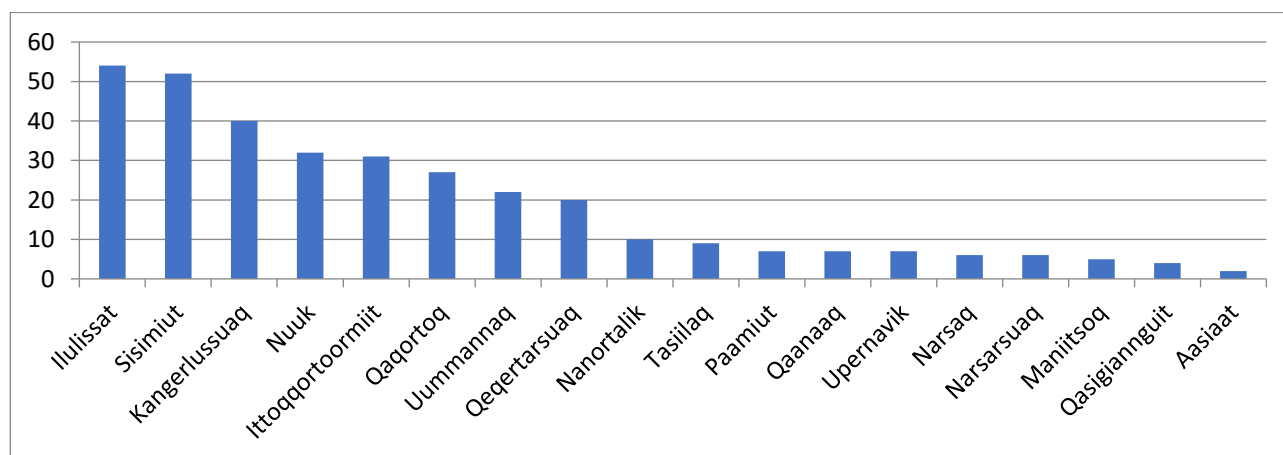
	2015		2016		2017		2018		2019	
	pax	anløb	pax	Anløb	pax	Anløb	pax	anløb	pax	Anløb
Aasiaat	618	15	963	8	1072	3	1133	2		2
Ilulissat	8250	45	12577	35	15560	41	12914	54		48
Ittoqqortoormiit	1273	20	1916	17	1649	9	1754	31		30
Kangerlussuaq	8603	35	5939	31	9384	34	8904	40		35
Maniitsoq	381	7	1460	9	80	1	717	5		2
Nanortalik	3024	8	5879	13	5963	13	7719	10		14
Narsaq	1336	5	2601	9	2772	6	550	6		7
Narsarsuaq	664	8	2205	11	2882	6	2281	6		12
Nuuk	7309	24	10849	29	14975	29	14683	32		37

Paamiut	2609	8	2961	10	3327	8	2255	7		11
Qaqortoq	13652	21	12086	24	23837	28	28025	27		38
Qasigiannnguit	456	3	449	3	739	2	693	4		2
Qeqertarsuaq	4061	16	3117	12	6154	19	4336	20		18
Qaanaaq	1184	8	396	4	507	3	713	7		7
Sisimiut	7973	41	10657	35	11686	36	13660	52		41
Tasiilaq	1963	6	3971	10	5302	9	4074	9		7
Upernavik	1719	12	2000	6	903	2	812	7		4
Uummannaq	3163	17	3579	17	2618	14	4747	22		16
I alt	71029	299	83605	283	109996	263	110567	341		331

Passagerer i 2018 fordelt på destination



Anløb i 2018 fordelt på destination



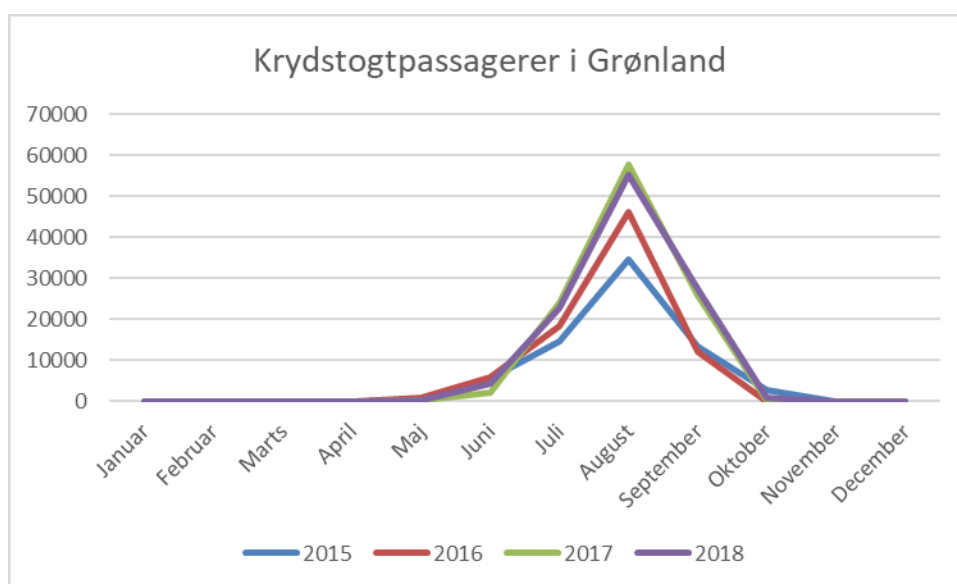
Krydstogtturismen i Grønland er primært baseret på, at krydstogtskibe har fået forsyninger og passagerer i udenlandske havne og sejler ind i grønlandsk farvand og ud igen, når passagerer skal udskiftes og nye forsyninger i form af mad, olie m.m. skal ombord. Det drejer sig om store

krydstogtskibe på vej over Atlanten, eller krydstogtskibe der vælger Island eller Canada som udskiftningshavn. Disse skibe har kun tid til få anløb i grønlandske havne og vælger primært de store havne som Qaqortoq, Nuuk, Sisimiut og Ilulissat.

Krydstogtskibe lægger flest penge i en destination når de skal lave en turnaround. Flere krydstogtsdestinationer har særlig fokus på turnaround til rejsemesser, og det skyldes at det skaber flere arbejdspladser og selskabet lægger flere penge på stedet. En turnaround er hvor skibet udskifter personale og passagerer, der dermed betaler lufthavnsafgifter i turnaround destinationen. Skibet har også brug for at skaffe friske forsyninger, især brændstof samt tømme affald, hovedrengøring og meget mere. Det er et større logistisk arbejde, og kræver god kapacitet for fly og særligt vigtigt helt stabile lufthavne.

En del krydstogtskibe vælger at udskifte passagerer i Grønland, hvilket de for tiden gør i Kangerlussuaq. De krydstogtskibe der vælger udskiftning i Kangerlussuaq, er små til mellemstore skibe, der også vælger at lægge til i mange havne i Nordgrønland fra Kangerlussuaq til Qaanaaq. Mangelfulde havneforhold i Kangerlussuaq kan betyde, at forholdsvis få krydstogtskibe vælger at udskifte passagerer i Kangerlussuaq og Grønland. Kangerlussuaq havde således besøg af 8.603 krydstogtpassagerer i 2015 og 8.904 i 2018.

Krydstogtturismen i Grønland er ligesom i resten af Arktis karakteriseret ved en betydelig sæsonkoncentration omkring august måned. Halvdelen af de 110.567 krydstogtpassager, der i 2018 besøgte grønlandske havne, besøgte de i august måned, og 95 % kom i de 3 hovedmåneder, juli, august og september. Der er således tale om en forholdsvis kort sæson.



Forinden covid-19 forventedes fortsat en markant stigning i krydstogtturismen i Arktis. Det skyldtes en generel stigning i krydstogtturismen i hele verden, ønsket om nye destinationer for krydstogtpassagerer efter ture i traditionelle krydstogtdestinationer som Caribien og Middelhavet og ikke mindst åbningen af Nordøst- og Nordvestpassagerne jf. 2018 Expedition Market Report (<https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/digital-reports/2018-expedition-report/>).

Cruise Industry News oplyste i 2018, at der i løbet af 5 år vil blive bygget 28 nye krydstogtskibe med fokus på Arktis. Dermed vil antallet af krydstogtskibe med fokus på Arktis stige fra 80 til 108

skibe. Arctic Today nævner følgende nye 5 krydstogtskibe: Hurtigrutens ”MS Fritjof Nansen” med 535 passagerer, Hapag-Lloyds ”Hanseatic Inspiration” med 199 passagerer, Lindblads ”National Geographic Endurance” med 126 passagerer, Ponants ”Le Commandant Charcot” med 270 passagerer og Crystal Yacht Expedition ”Endeavor”.



Hurtigrutens nye MS Roald Amundsen og MS Fritjof Nansen



Hapag-Lloyds ”Hanseatic Inspiration”

Cruise Industry News omtaler også, at der er ny trend, hvor krydstogtturismen ser på mulighederne for at sprede krydstogtturismen i Arktis mere ud over året. Der er fx fokus på at se om krydstogtskibe kan besøge på topdestinationen Svalbard i forårmånederne.

4.3 Grønlandske udskiftningshavne

Anlæggelse af de nye internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat kan give nogle bedre muligheder for krydstogtskibene til at lave turnarounds i Grønland; særligt i den periode, hvor Kangerlussuaq er isbelagt forbedres mulighederne. I medierne har været omtalt, at et krydstogtselskab har fokus på en længere krydstogtsæson i Grønland med Nuuk som base. En længere krydstogtsæson kan understøtte anlæggelse af en ny havn længere ude i fjorden i Kangerlussuaq, hvor der ikke forekommer tidlig og sen islægning, som er tilfældet i den nuværende havn der ligger, hvor der er lavt vand.

Andre krydstogtoperatorer fokuserer på, at en god vejregularitet og en lang landingsbane samtidig med at gode havneforhold er afgørende for krydstogtudskiftningen. Det skal ses i lyset af, at krydstogtselskaberne selv hyrer flyselskaber til at flyve deres gæster fra store lande som Tyskland, Frankrig, USA m.fl. direkte til krydstogtudskiftningsdestination og samtidig tage andre gæster med retur. For disse operationer er det helt afgørende, at både fly og skibe undgår, at få deres ankomst til krydstogtsudskiftningsdestinationen ødelagt af dårligt vejr eller andre forhold.

En væsentlig faktor ved krydstogtudskiftningen er også, at krydstogtselskaberne har fleksibilitet ved valg af fly, så de fx kan nøjes med ét fly, hvis de har 260 passagerer eller 2 fly ved 600 passagerer på krydstogtskibet.

Nuuk som kommende krydstogtudskiftningsdestination har fordel af en isfri, delvist nyanlagt og god havn med forskellige alternativer. Nuuks kommende lufthavn har en landingsbane på 2.200 meter og kan dermed servicere fly med kapacitet til over 300 passagerer, ligesom Kangerlussuaq kan i dag. Sikuki Nuuk Harbour har indgået en aftale med Kalaallit Airports International A/S om direkte indtjekning til flyrejsen på havnen i Nuuk samt forseglet transport af baggage, hvilket forventes at højne serviceniveauet fremadrettet.

Ilulissats kommende lufthavn får samme længde som lufthavnen i Nuuk, men med en marginalt bedre regularitet. Ilulissat Havn er ikke optimal som følge af islægning i forårs måneder og is fra Isfjorden i åbenvandssæsonen samt ikke mindst for nuværende utilstrækkelige havneforhold til krydstogtskibe. En ny havn nord for den kommende lufthavn i Ilulissat Havn indgår i Avannaata Kommuniass byudviklingsplaner.

Kangerlussuaq Lufthavn er med sine forventede 2.500 meter og regularitet på 99 % en god og stabil lufthavn til krydstogtudskiftningen. Til gengæld er havneforholdene både udfordret af islægning frem til udgangen af maj og en havn, hvor krydstogtskibene ikke aktuelt kan lægge til kaj.

Ingen af de 3 kommende krydstogtudskiftningsdestinationer i Grønland forventes at have optimale forhold, men tilsammen vil de kunne tilbyde krydstogtturismen en vifte af muligheder, der gør det interessant for krydstogtbranchen at prioritere Grønland. Forbedring af havneforholdene i både Kangerlussuaq og Ilulissat vil forbedre disse muligheder.

4.4 Spørgeskemaundersøgelse

Arbejdsgruppen lavede i 2019-20 en spørgeskemaundersøgelse af Kangerlussuaq havns brugere med hovedvægt på krydstogtselskaberne. 26 krydstogtselskaber fik fremsendt spørgeskemaet og 19 besvarede helt eller delvist spørgsmålene. Generelt forventer selskaberne stigende antal anløb i Kangerlussuaq og Grønland i fremtiden. 26% af selskaberne anløb ikke Kangerlussuaq i 2018, men alle selskaberne bortset fra 1 selskab har planer om at anløbe Kangerlussuaq i fremtiden, selv når de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat er færdige. 25% af selskaberne forventer ikke at lave turnarounds i Kangerlussuaq i fremtiden, og hele 44% har ikke besluttet sig for om de vil det. En nærmere analyse viser, at selskaberne med flest anløb i Kangerlussuaq fortsat vil benytte Kangerlussuaq til turnarounds, mens selskaber med ingen eller få anløb ikke har besluttet sig endnu.

Spørgeskemaet indeholdt en lang række spørgsmål om hvorvidt selskaberne benytter Kangerlussuaq som turistdestination til turnarounds, antal anløb samt størrelsen af skibene ift. passagerantal, længde, dybgang og belægningsprocent. Generelt svarer 25-50% af krydstogtselskaberne, at det vil have positiv betydning for alle disse parametre, hvis der blev anlagt en egentlig havn i Kangerlussuaq. Det har størst positiv betydning for selskabernes brug af Kangerlussuaq som turist- og turnaround destination samt anløb og passagerantallet, hvis der anlægges en ny havn, idet 36-47% har svaret ja til det. Mens kun ca. 25% har svaret ja til, at det betyder, at de vil anløbe Kangerlussuaq med større, længere og mere dybtgående skibe i fremtiden, hvis der kommer en havn.

Mange af selskaberne udtrykte et behov for bedre forhold i Kangerlussuaq, herunder primært en rigtig havn, hvor de kunne lægge til. Det blev bl.a. omtalt, at det var uheldigt, at tenderbåde var sejlet på grund i det lave vand i Kangerlussuaq Havn. En enkelt operatør ønskede en dybvandshavn, da deres kommende skib stikker lidt mere end 10 meter. Det er dog ikke kun en rigtig havn, der efterspørges af krydstogtselskaberne. Både på den eksisterende og en potentiel ny havn efterspørges bedre faciliteter på havnen, herunder mulighed for at få frisk vand, bunkre og komme af med affald samt opholdsfaciliteter for gæsterne. Enkelte omtalte også mere plads i lufthavnsbygningen.

Spørgeskemaet blev også sendt til 6 grønlandske aktører (Polaroil, RAL, Arktisk Kommando og 3 turistselskaber), hvoraf 4 svarede. Brugerne svarer positivt på anlæggelsen af en havn, hvor de kan lægge til. De oplyser, at det vil give besparelser og bedre servicering i forhold til den nuværende håndtering med pramme og tenderbåde. Desuden vil det fjerne usikkerheden om, hvorvidt sejlrenden er tilstrækkelig uddybet, og om serviceringen af skibene må ligge stille ved lavvande.

Disse selskaber peger også på gode faciliteter i en ny havn, herunder bygning til check-in og kufferthåndtering af krydstogtgæster, opførelse af tankanlæg samt tilstrækkelig containerplads.

4.5 Uvildig vurdering af ny havn i Kangerlussuaq

Med vedtagelsen af lov om rammebetingelser for lufthave i Nuuk, Ilulissat samt Qaqortoq, og i forbindelse med vedtagelsen af finanslovsaftalen for 2019, blev det besluttet, at der skulle udarbejdes en opdateret behovsvurdering og lønsomhedsstudie for en ny havn i Kangerlussuaq under hensyn til etablering af de nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat. I Finanslov for 2019 blev yderligere 2 mio. kr. afsat, så der er i alt var 4 mio. kr. til projektering af ny havn i Kangerlussuaq.

Arbejdsgruppen har på den baggrund antaget Rambøll til at udarbejde en ny samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af en ny havn i Kangerlussuaq, baseret på Finansdepartementets "Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger".

Rambøll har ved udgivelsen af denne rapport, ikke færdiggjort en ny samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af et nyt havneanlæg i Kangerlussuaq.

4.6 Arbejdsgruppens overvejelser om ny havn i Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen er enig i, at den ny trafikinfrastruktur med lufthavnsplanen og nye havne i Nuuk og Sisimiut forbedrer mulighederne for krydstogtbranchen. Arbejdsgruppen noterer sig, at krydstogtskibe forventer at benytte Kangerlussuaq havn i større omfang, men mindre til udskiftning.

Arbejdsgruppen bemærker, at den eksisterende havn har høje driftsomkostninger, og at der er fordele og ulemper ved den eksisterende placering. En ny havn vil potentielt betyde lavere driftsudgifter og bedre forhold for forsyningen af Kangerlussuaq samt eventuelt give krydstogtbranchen bedre forhold. Driftsudgifterne vil dog skulle vurderes i relation til anlægsomkostninger for en ny havn. Tilsvarende savnes et overblik over de konkrete behov, som en ny havn vil skulle imødekomme, herunder eksempelvis ventefaciliteter, toiletfaciliteter, oplagsplads og strøm til kølecontainere mv.

Arbejdsgruppen kunne godt have ønsket sig bedre fremdrift i arbejdet med ny havn i Kangerlussuaq. Det er mere end 3 år siden, at Rambøll blev engageret til at udarbejde en opdateret havnerapport. Arbejdsgruppen ser dog frem til at kunne arbejde videre med det nært forestående resultat af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.

4.7 Arbejdsgruppens anbefalinger om ny havn i Kangerlussuaq

Arbejdsgruppen anbefaler, at der arbejdes videre med beslutningsgrundlaget for projektet om en ny havn på baggrund af Rambølls rapport, herunder at der laves en behovsafdækning.

5. Forslag om kommunalt ejerskab af trafikinfrastrukturen

Kommunalbestyrelsen i Qeqqata Kommunia besluttede på møde af 24. maj 2018,

- **at** Økonomiudvalget bemyndiges til at oprette et trafikaktieselskab A/S Arctic Circle Traffic med indskud af Sisimiut kommunale havn og Vejen mellem Indlandsisen og Kellyville
- **at** Selvstyret anmodes om at indskyde eller sælge Kangerlussuaq lufthavn i/til A/S Arctic Circle Traffic hurtigst muligt
- **at** Økonomiudvalget bemyndiges til at forhandle med Selvstyret om placering af alle de offentlige trafikinfrastrukturanlæg i Qeqqata Kommunia i A/S Arctic Circle Traffic.

Beslutningsoplægget beskrev baggrunden for indstillingen på følgende måde:

”Qeqqata Kommunalbestyrelse har besluttet at oprette et aktieselskab A/S Arctic Circle Traffic, der skal eje, anlægge og drive trafikinfrastrukturanlæggene i regionen. Overtagelse og sikring af Kangerlussuaq Lufthavn og anlæggelse af Arctic Circle Road er førsteprioritet.”

og

”Det vil være hensigtsmæssigt, at Qeqqata Kommunia i første omgang indskyder Sisimiut kommunale havn og vejen mellem Indlandsisen og Kellyville i selskabet. Efterfølgende kan Selvstyret indskyde Kangerlussuaq lufthavn i et fælles selskab eller Qeqqata Kommunia kan tilbyde at købe Kangerlussuaq Lufthavn for 1 kr., såfremt Selvstyret ikke ønsker at være medejer af selskabet. Tilsvarende bør Selvstyrets øvrige lufthavne og havne i Qeqqata Kommunia indskydes i selskabet som apportindskud eller købes af Selskabet for 1. kr./stykket. Slutteligt bør selskabet i lighed med planer for A/S Umimmak Traffic anlægge vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq”

Nærværende rapport beskæftiger sig i udgangspunktet med lufthavnen i Kangerlussuaq, da infrastrukturanlæg i Maniitsoq og Sisimiut eksempelvis ikke er relevante for arbejdsgruppen om Kangerlussuaqs fremtid. Dog berøres eksempelvis havnespørgsmålene i dette kapitel.

Der ligger både en række baggrundsrapporter og en række hindringer for at kommunens indstilling kan realiseres.

5.1 Strukturudvalgets betænkning

Strukturudvalget blev nedsat af Landsstyret i december 2003, og fik til opgave at tilvejebringe en teknisk og faglig analyse, som kan udgøre beslutningsgrundlaget for ændringer i rammerne for opgaveløsningen i hele den offentlige sektor.

Strukturudvalget blev anmodet om at vurdere fordele og ulemper ved forskellige modeller for en ændret byrde- og opgavefordeling i den offentlige forvaltning.

Strukturudvalget anbefalede i deres betænkning fra 2015 i kapitel 12 om passager- og godstransport:

- at ansvaret for forhandling af de fremtidige kontrakter til skibstrafik og lufttrafik overdrages til de nye kommuner
- at ansvaret for renovering, vedligehold og drift af havne overdrages til de nye kommuner
- at driften af Mittarfeqarfiit og det løbende vedligehold af anlæggene overdrages til de nye kommuner. Der vil kunne opnås rationaliseringsgevinster ved samdrift med havnene, ved snerydning og ved brandberedskab

Ovenstående anbefalinger af Strukturudvalget er ikke lagt til grund for opfølgning på betænkningen, herunder generelt i lovgivningen siden hen. Strukturudvalget omtalte ikke vejanlæg i det åbne land. Siden strukturudvalgets anbefalinger har Qeqqata Kommunia overtaget vejen til Indlandsisen fra bilkoncernen VW, renoveret broen i Kangerlussuaq efter den blev ødelagt af vandmasserne, anlagt Sisimiut kommunale havn og ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq. Lovgrundlaget for lokalt ejerskab er behandlet nærmere i senere afsnit.

5.2 Internationale erfaringer

Integra Holding gør i deres rapport fra foråret 2019 opmærksom på, at lufthavne er en udviklingsmotor for regioner og jo tættere ejerne af lufthavnen er på lufthavnen, jo mere positiv er udviklingen. Integra Holding gør opmærksom på, at kommunale lufthavne er blevet meget almindeligt i Danmark, og at Aalborg Lufthavn fungerer som både civil og militær lufthavn ejet af nærområdets kommuner.

Integra Holding konkluderer som følge heraf, at governance og ejerstruktur af lufthavne har ændret sig væsentligt, så lufthavnene er fæstet mere lokalt end nationalt. Integra anbefaler derfor at det burde overvejes, om Kangerlussuaq lufthavn ikke bør gå over til lokalt eller kommunalt eje.

Departementet for Boliger og Infrastruktur bemærker dog, at der eksempelvis i forhold til Aalborg Lufthavn er flere kommuner med større opland befolkningsmæssigt til at bære den økonomiske byrde, hvis der måtte blive et underskud.

5.3 Eksisterende lovgivning

Der ligger en række hindringer for at kommunens indstilling om skabelsen af et fælles trafikatieselskab med Selvstyret eller et fuldt ud kommunalt ejet selskab omfattende al trafikinfrastrukturanlæg kan realiseres.

Qeqqata Kommunia fik i forbindelse med anlæggelse af Sisimiut kommunale havn en juridisk vurdering af, om anlæggelse af trafikinfrastruktur som havne, lufthavne og veje i det åbne land er i overensstemmelse med kommunalfuldmagten. Siden er anlæg af kommunens havn, er der vedtaget lovgivning på området, som behandles senere i nærværende kapitel. Omvendt vil det ifølge kommunalfuldmagten ikke være muligt for Qeqqata Kommunia at erhverve og overdrage Kangerlussuaq lufthavn til et kommunalt ejet aktieselskab, idet lufthavnen er en væsentlig del af den

landsdækkende trafikinfrastruktur og derfor ikke alene er et kommunalt anliggende. Indenrigsafdelingen i det daværende Departement for Råstoffer, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender vurderede, at i givet fald en overdragelse eller erhvervelse skal finde sted, skal Inatsisartut først vedtage en lov, der giver kommunen den nødvendige hjemmel til at erhverve og videreoverdrage lufthavnen. Dette vil gælde, selvom landingsbanen bliver renoveret i kortere form end nu, idet den fortsat forventes at skulle være en del af den landsdækkende trafikinfrastruktur.

Qeqqata Kommunia har noteret sig, at danske kommuner er (med)ejere af lufthavne, uden at der er blevet vedtaget specifikke love forinden. Åbenbart har kommunalfuldmagten muliggjort dette. Qeqqata Kommunia bemærker, at kommunalfuldmagten har været drøftet i Danmark i forhold til driften af bespisning/beværtning i lufthavnen, men det er blevet tilladt.

5.3.1 Landstingslov om flyvepladser

Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser (Lov om flyvepladser) regulerer forhold omkring bl.a. anlæggelse, renovering, udvidelse, indskrænkning af nye såvel som eksisterende lufthavne.

Loven finder anvendelse på eksisterende flyvepladser, der ejes af Grønlands Selvstyre, og indskydes som apport i aktieselskaber uanset om Grønlands Selvstyre har aktier i aktieselskabet.

Derudover finder loven anvendelse på eksisterende flyvepladser, der ejes af Grønlands Hjemmestyre og på private flyvepladser, der er offentligt tilgængelige, som moderniseres, ændres eller renoveres, uanset om der er tale om udvidelser eller indskrænkninger.

Kangerlussuaq Lufthavn er således omfattet af Lov om flyvepladser uanset om denne er ejet af Grønlands Selvstyre eller af et aktieselskab, eks. A/S Arctic Circle Traffic.

Jf. Lov om flyvepladser § 4 kan Grønlands Selvstyre indskyde eksisterende flyvepladser i et aktieselskab, når følgende krav er opfyldt:

- 1) Indskydelsen skal hvile på forretningsmæssige betingelser, være trafikøkonomisk fordelagtig og kan kun finde sted, når de samfundsøkonomiske forhold i øvrigt taler herfor.
- 2) Indskydelsen skal ske ud fra en trafikal helhedsbetragtning, der samlet set ikke må forringe den trafikale betjening af landet.

Således kan Kangerlussuaq lufthavn apportindskydes i eller sælges til A/S Arctic Circle Traffic, såfremt disse betingelser er opfyldt.

Selvstyret har indskudt Nuuk og Ilulissat Lufthavne i fælles ejerskab med staten i Kalaallit Airports International A/S, hvormed delt ejerskab ikke er nyt. Dog er situationen en anden for kommunal deltagelse, i relation til ovenstående overvejelser om kommunalfuldmagten.

5.4 Øvrige overvejelser

5.4.1 Om indskydelse i øvrigt

Ud over ovenstående overvejelser om indskydelsen af Kangerlussuaq Lufthavn i et potentielt fællesoffentligt ejerskab, så er der en række politiske principielle overvejelser, der bør gøres forud herfor.

1. Skal det kun være muligt for en enkelt af landets kommuner at oprette et infrastrukturselskab – eller skal det være muligt for alle kommuner?
2. Hvorledes vil samspillet mellem et nationalt ejet lufthavnsaktieselskab og et offentlig fællesejet eller kommunalt ejet lufthavnsselskab være?
3. Mittarfeqarfiits rolle i forhold til en offentligt fællesejet eller en kommunalt ejet lufthavn.

Derudover bør det udgøre en selvstændig overvejelse, hvordan og hvornår evt. indskud / salg sker til Qeqqata Kommunia. Kangerlussuaq Lufthavn udgør indtil udgangen af 2024 en afgørende adgangsvej fra og til Grønland, og det er usandsynligt, at landet som helhed kan bære den økonomiske risiko, ikke at have håndsret over lufthavnen før de nye lufthavne er anlagt og ibrugtaget. Således bør evt. indskydelse eller salg i givet fald formodentlig først ske, når nye lufthavne står færdige.

5.4.2 Om reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq i et samfundsøkonomisk perspektiv

Der udestår betydelige reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq Lufthavn og afledte funktioner/anlæg. På trods af en engangsinvestering i renovering fra Forsvaret, vil investeringer i vedligehold forsat skulle opretholdes af ejeren. Disse reinvesteringsbehov såvel som driftsudgifter vil belaste den kommunale økonomi, såfremt Kangerlussuaq består som en atlantlufthavn i regi af Arctic Circle Traffic A/S.

Da den økonomiske byrde i renoveringen af landingsbanen forventes at blive løftet af Forsvaret, og dermed ikke af investeringer fra Landskassen eller Qeqqata Kommunia, så er der primært tale om et driftsspørgsmål. Dog vil der som nævnt ovenfor også skulle foretages investeringer i vedligehold.

Ifølge Rambølls rapport fra 2018 vil Kangerlussuaq Lufthavn enten give et beskedent underskud ved den eksisterende 2.810 meter bane eller et beskedent driftsoverskud ved en 2.200 meter bane i den nye lufthavnsstruktur. Det er under forudsætning af, at der ikke er international rutebetyvning direkte til Kangerlussuaq, og at de nuværende ETOPS-indtægter fremover fuldt ud tilgår Nuuk Lufthavn.

Arbejdsgruppen bemærker, at i forbindelse med behandlingen af loven om Mittarfeqarfiit A/S er der kommet opdaterede estimater i de almindelige bemærkninger. Tallene relaterer sig til servicekontraktbehovet for Mittarfeqarfiit A/S. Arbejdsgruppen har ikke fået yderligere oplysninger om dette, og har derfor ikke kunne forholde sig til tallene i nærværende rapport.

5.4.3 Finansielle overvejelser

En omlægning af ansvaret for den nationale trafikinfrastruktur til at blive et helt eller delvist kommunalt anliggende ville kunne påvirke kommunernes økonomi. Som udgangspunkt er den

enkelte kommune alt andet lige mere sårbar over for udsving i de økonomiske konjunkturer m.v., f.eks. skatteindtægter og renteniveau, end selvstyret og samfundet som helhed.

Det må formodes, at en overdragelse af den nationale trafikinfrastruktur til kommunerne medfører risiko for en endog meget betydelig gældsætning enten i den/de pågældende kommuner selv eller i det/de associerede selskaber.

Budget- og Regnskabsloven indeholder klare regler for gældsætning i kommunalt regi.

- Lån kan kun optages i det omfang, at afdrag og renter fuldt ud kan finansieres af øgede indtægter herunder brugerbetaling.

Ved en placering i et aktieselskab begrænses kommunens forpligtelser til kommunens indskud. Såfremt kommunen ikke er eneejer, men ejer trafikinfrastrukturen i fællesskabet med Selvstyret, så vil Selvstyret som medejer sikre, at der kun optages lån, hvor afdrag og renter kan finansieres af indtægter.

Inatsisartutlov nr. 23. af 28. november 2018 om godkendelse af kommunalt ejede virksomheders anskaffelse, sikkerhedsstillelse og leje af visse ejendomme og anlæg skal endvidere iagttages. Både lovgivningen og kommunalfuldmagten lægger således en række begrænsninger på kommunernes mulighed for at drive erhvervsvirksomhed. Drift af lufthavne og anden offentlig infrastruktur er angiveligt ikke erhvervsvirksomhed i klassisk forstand, men de hensyn, der ligger bag begrænsningerne på kommunernes erhvervsvirksomhed, gør sig i vidt omfang gældende i denne sammenhæng.

Det drejer sig først og fremmest om hensynet til at begrænse den risiko, som borgerne kollektivt bærer, når en kommune undtagelsesvist driver erhvervsvirksomhed. Der kan tænkes at opstå situationer, hvor afvejningen af borgernes risiko og den efterstræbte fordel ikke på betryggende vis afspejler det faktiske forhold mellem gevinstmulighed og risiko.

5.5 Om forholdet til Mittarfeqarfiit

Mittarfeqarfiits drift er karakteriseret ved betydelige smådriftsulemper. Omkostningerne til at drive landets lufthavne er anseelige set i forhold til indtægterne fra transport af passagerer, fragt og post. De relativt høje udgifter hertil skal blandt andet ses i sammenhæng med smådriftsulemper, som dels er en følge af det beskedne og meget spredte befolkningsgrundlag og dels en følge af den nødvendige organisering af driftsopgaverne. Disse smådriftsulemper er jf. Transportkommissionen ikke unikt for grønlandske lufthavne, men et vilkår for sammenlignelige mindre lufthavne i Norden. I både Island, Finland, Sverige og Norge, der til dels opererer under samme forudsætninger som Grønland, er lufthavnsdriften samlet i ét selskab. Dette giver stordriftsfordele med klare fordele for både samfundet og driftsorganisationerne.

Inatsisartut har vedtaget pkt. 125 på efterårssamlingen i 2022 om omdannelse af Mittarfeqarfiit til et aktieselskab. Formålet med lovforslaget er at skabe grundlaget for en samlet drift og administration af samtlige flyvepladser mv. i Grønland under Kalaallit Airports selskabsgruppe.

Et intensiveret samarbejde mellem Kalaallit Airports og Mittarfeqarfiit forventes at give synergieffekter i planlægningen og driften af både de eksisterende lufthavne og de kommende

lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Drevet i et A/S vil Mittarfeqarfiit opnå de bedste forudsætninger for at blive drevet effektivt, ikke mindst på grund af den mulige sammensætning af kompetencer i en professionel bestyrelse.

Endvidere vil Mittarfeqarfiit få de bedste betingelser for at vedligeholde sine aktiver. Dette skyldes dels organisering under en professionel bestyrelse og muligheden for langsigtet budgetplanlægning, uafhængigt af landskassen. Dette vil konkret medføre, at Mittarfeqarfiit bliver mindre udsat for løbende ændringer i prioriteringer på finansloven, og omvendt vil finansloven blive mindre udsat for akutte tillægsbevillingssager, som historisk har påvirket landskassens reserver negativt.

De specialiserede kompetencer til lufthavnsdrift er i dag koncentreret i Mittarfeqarfiit. Der ses dog allerede nu et væsentligt øget behov for disse kompetencer i organisationen hos Kalaallit Airports, hvilket medfører en uhensigtsmæssig konkurrence om den specialiserede arbejdskraft i branchen.

En stor del af argumentationen i lovforslaget taler således for en sammenhængende lufthavnsdrift af alle landets lufthavne, hvilket også til dels reflekteres i Qeqqata Kommunias høringssvar til Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq:

”Qeqqata Kommunia finder det uheldigt, at der oprettes flere og flere selskaber. Qeqqata Kommunia vurderer, at det er en meget administrativ tung og dyr løsning som Selvstyre forfølger. Qeqqata Kommunia foreslår at alle landets lufthavne drives af ét selvstyrejet selskab. Alternativt at lufthavnene i Qeqqata Kommunia overdrages et selskab med selvstyre og Qeqqata Kommunia som ejere, eventuelt sammen med private.”

Qeqqata Kommunia bemærker, at der allerede er flere ejere af de to nye lufthavne på minimum 2.200 meter i Grønland. Qeqqata Kommunia finder det helt naturligt, at den tredje lufthavn på minimum 2.200 meter i Grønland også har flere ejere. I alle tre tilfælde vil driften kunne varetages af Mittarfeqarfiit.

5.6 Sisimiut og Kangerlussuaq Havne

Af Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne § 5 fremgår, at havneselskaber kan gives tilladelse til at drive havne. Havneselskaber må udelukkende have til formål at drive havne jf. § 6. Det betyder umiddelbart, at den nuværende lovgivning ikke hjemler mulighed for at der kan meddeles tilladelse til, at ét og samme selskab driver Sisimiut og Kangerlussuaq Havne og Kangerlussuaq Lufthavn.

Det er ikke klart om loven udelukker en konstruktion, hvor havnene udskilles i et underselskab, hvis formål udelukkende er at drive havne. I så fald er det formodentlig givet, at økonomien i selskabet skal være helt selvstændig og at der ikke må trækkes midler ud til drift af moderselskabets øvrige aktiviteter.

Af bemærkningerne til Havnelovens § 16 fremgår:

”Taksterne skal fastsættes således, at taksterne, sammen med andre havnerelaterede indtægter havneselskaberne kan oppebære, afspejler omkostninger forbundet med etablering og drift af de enkelte havne med tilhørende landanlæg og herunder forrentning og afskrivning af havnen med tilhørende landanlæg.”

Det betyder, at der skal være overensstemmelse mellem havnens samlede indtægter og udgifter. Dermed kan der ikke opkræves takster for brug af havnen til dækning af andre aktiviteter.

Kommunen kan ifølge Havnelovens § 8 meddeles tilladelse til at deltage i et havneselskab:

”En kommune kan deltage som anpartshaver eller aktionær i et havneselskab efter forudgående tilladelse fra Naalakkersuisut. Naalakkersuisut fastsætter i tilladelsen vilkår for kommunens deltagelse, herunder krav til kommunens ejerandel eller kapitalindskud samt til havneselskabets finansiering og ledelse m.v.”

I lovens bemærkninger er kravene til ejerandel uddybet:

”Naalakkersuisut foretager en samlet vurdering af det konkrete projekt og kommunens engagement heri. Der skal herved lægges afgørende vægt på begrænsning af kommunens fremtidige økonomiske risiko og projektets geografiske tilknytning til den pågældende kommune. ... Det er forudsat, at der kun ganske undtagelsesvis kan gives en kommune tilladelse til deltagelse i et havneselskab med en bestemmende indflydelse i selskabet. Bestemmende indflydelse kan f.eks. foreligge som følge af ejerskab, ejerkredsens sammensætning eller i kraft af aftale mellem selskabsdeltagerne.”

Det er dermed tvivlsomt om Naalakkersuisut ifølge loven kan give kommunen tilladelse til at deltage i et havneselskab som eneejer. Formuleringen ”kun ganske undtagelsesvis” er begrænsende, og afgrænsningen af bestemmende indflydelse er bred, hvilket tyder på, at lovgiver har lagt stor vægt på at kommunen ikke skulle kontrollere selskabet.

Sisimiut havn er landets næststørste havn, hvilket betyder at der er væsentlige økonomiske midler bundet i havnen. Det betyder, at udsving i havnens økonomi kan påvirke kommunens økonomi i højere grad end en mindre havn ville kunne. Da bemærkningerne lægger ”afgørende vægt på begrænsning af kommunens fremtidige økonomiske risiko” må havnens størrelse trække i retning af, at der ikke kan gives tilladelse til bestemmende indflydelse.

Da Qeqqata Kommunia har anlagt og er ejer af et af havneanlæggene i Sisimiut, og da Havneloven netop anerkender ejerskabet af dette havneanlæg, kan der omvendt argumenteres for, at det konkrete havneanlæg i Sisimiut netop udgør undtagelsen til hovedreglen. Qeqqata Kommunia er for nuværende derimod ikke ejer af det selvstyrejede anlæg i Sisimiut, og en eventuel fysisk sammenlægning af de to anlæg og indskydelse af det selvstyrejede anlæg vil alt andet lige medføre en forhøjet økonomisk risiko for selskabet og dets ejer(e).

En nærmere afklaring heraf foretages aktuelt i af Selvstyrets centrale havnemyndighed under Departementet for Boliger og Infrastruktur.

5.7 Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende ejerskab

Qeqqata Kommunias repræsentanter i arbejdsgruppen anbefaler, at Selvstyret og kommunen sammen ejer trafikinfrastrukturen i Qeqqata Kommunia i et aktieselskab. Qeqqata Kommunias repræsentanter ser ingen problemer i, at den daglige drift fortsat varetages af Mittarfeqarfiit vedr. lufthavnene og RAL og KNI vedr. havnene. Qeqqata Kommunias repræsentanter finder det væsentligt, at lokale aktører sikres en form for indflydelse på den lokale udvikling i Kangerlussuaq og regionen, hvor lufthavnen spiller en stor rolle for denne.

Selvstyrets repræsentanter ser omvendt en række principielle og praktiske udfordringer med den foreslåede ejerskabsmodel. Der foreligger ikke en aktuel afklaring af størrelsen af et potentielt indskud fra kommunal side i en størrelsesorden, som vil give en kommunal part tilstrækkelig ejerandel i selskabet. Dette hænger blandt andet også sammen med, at værdisætningen af Mittarfeqarfiit endnu ikke er foretaget ved reel due diligence. Afklaringen af ejerskabsspørgsmål skal derfor i det mindste afvente den principielle beslutning vedrørende eventuel omdannelse af Mittarfeqarfiit til et aktieselskab, og det ses ikke som en mulighed at initiere dialogen førend dette forhold er afklaret. Der er ligeledes et andet uafklaret forhold i relation til ligebehandlingsprincippet kommunerne imellem. Det er ikke afklaret politisk eller administrativt, hvorvidt der er udfordringer eller ønske om muligheden for kommunalt medejerskab af national infrastruktur på luftfartsområdet i relation til landets øvrige lufthavne. Herunder er risikovurderinger ved ejerskabets hæftelse heller ikke afklaret. Denne side af sagen øger kompleksiteten i et eventuelt løsningsforslag.

I og med at lufthavnens fremtid i det store hele er afklaret, synes der fra selvstyrets repræsentanters synspunkt heller ikke at ligge et incitament for at delt ejerskab skal sikre, at der fortsat vil være en lufthavn i Kangerlussuaq. Slutteligt mener selvstyrets repræsentanter heller ikke at der er noget til hinder for at Kangerlussuaq kan sælges som destination i den nuværende konstruktion, hvor der allerede er indarbejdet incitamentsstruktur i det aktuelle takst- og betalingsregulativ for Mittarfeqarfiit. Medejerskab er ikke en nødvendig forudsætning for destinationsudviklingsarbejdet.

Arbejdsgruppen er i dialogen om Kangerlussuaqs fremtid således stødt på en række modsatrettede hensyn. Dog er disse blevet diskuteret hyppigt, og der er opnået en række kompromiser som afspejles i denne rapportes anbefalinger. Der er dog desværre ikke opnået fuld enighed i drøftelsen om ejerskabet af Kangerlussuaq lufthavn.

Der er således i fællesskab fundet et kompromis, som til dels imødegår parternes ønsker. Der lægges derfor i fællesskab op til, at der nedsættes et formelt forum – et lufthavnsråd - hvor kommunen og lokale aktører kan deltage i udviklingsbaseret dialog med Mittarfeqarfiit og Selvstyret i relation til lufthavnen i Kangerlussuaq. Det foreslås, at lufthavnsrådet får deltagelse af minimum Qeqqata Kommunia, Arctic Circle Business og Arktisk Kommando samt de luftfartsselskaber, der beflyver Kangerlussuaq Lufthavn.

5.8 Arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende ejerskab

Arbejdsgruppen anbefaler, at der nedsættes et formelt forum – et lufthavnsråd - hvor kommunen og lokale aktører kan deltage i udviklingsbaseret dialog med Mittarfeqarfiit og Selvstyret i relation til lufthavnen i Kangerlussuaq.

Arbejdsgruppen anbefaler, at Kangerlussuaq lufthavnsråd får deltagelse af minimum Qeqqata Kommunia, Arctic Circle Business og Arktisk Kommando samt de luftfartsselskaber, der beflyver Kangerlussuaq Lufthavn.

6. Normaliseringsprocessen

Da amerikanerne forlod Kangerlussuaq i 1992, blev alle amerikanernes bygninger og boliger overdraget Mittarfeqarfiit, som frem til 2002 var ansvarlig for ikke bare lufthavnsdrift men for al offentlig service. De fleste normale kommunale ansvarsområder overgik til Sisimiut Kommune pr. 1. januar 2002, herunder administration af servicecenter/kommunekontor, folkeregister, skat, inkasso, udvalgte boliger, skole, bibliotek, daginstitution, veje, kloak samt social-, ældre- og arbejdsmarkedsområdet.

Det var dog ikke alle ansvarsområder, som blev overdraget til kommunen i 2002. Eksempelvis forblev blandt andet fritidsfaciliteter, busdrift og affaldshåndtering hos Mittarfeqarfiit. Kommunen ønskede heller ikke at overtage ansvaret for idræts- og svømmehallen, kongrescenteret eller bowlinghallen. Dette skyldes dels, at der var tale om fritidsfaciliteter som ikke eksisterede i kommunens øvrige byer og bygder, og dels at faciliteterne ikke var ordentligt vedligeholdt efter amerikanernes fraflytning.

I 2007 overtog kommunen alligevel fritidsfaciliteterne vederlagsfrit, da Mittarfeqarfiit ikke ønskede at drive dem. Bowlinghallen og kongrescenteret blev efterfølgende lukket, mens idræts- og svømmehallen fortsat anvendes. Busdriften blev overdraget til kommunerne i 2009, hvorefter kommunen udliciterede opgaven til en privat entreprenør. Ansvaret for affaldshåndteringen er fortsat ikke overdraget til kommunen fra Mittarfeqarfiit, men en gradvis overdragelse forventes at finde sted inden for nærmeste fremtid. Dette er uddybet senere i rapporten.

Kommunen har siden 2002 opført 68 boliger, der alle administreres af INI A/S. I 2017 blev administrationen af Mittarfeqarfiits boliger overdraget til INI A/S, og i 2022 blev det fulde ansvar overdraget, med undtagelse af enkelte boliger til kritisk personale for lufthavnsdriften.

Et overblik over de overdragende ansvarsområder kan ses i efterfølgende skema.

Årstal for overdragelse	Opgaver
2002	Servicecenter/kommunekontor, folkeregister, skat, inkasso, udvalgte boliger, skole, bibliotek, daginstitution, veje, kloak samt social-, ældre- og arbejdsmarkedsområdet
2007	Idræts- og svømmehallen, kongrescenteret og bowlinghallen
2009	Busdrift
2017	Boligområdet - delvist
2022	Boligområdet
2023 (forventet)	Renovation, lokal havnemyndighed
2022	El-, vand- og varmforsyning

6.1 Den fortsatte normalisering

Mittarfeqarfiit varetager fortsat opgaver i Kangerlussuaq, som i Selvstyreregi normalt placeres hos andre virksomheder, navnlig forsyning som normalt varetages af Nukissiorfiit. Dermed opnås der aktuelt ikke udnyttelse af de stordriftsfordele og kompetencer, som Nukissiorfiit råder over. Ud over el-, vand og varmforsyningen, drejer det sig også om hoteldrift, havnedrift, samt salg af gasolie og benzin til private og erhvervsdrivende.

Mittarfeqarfiit har en række erhvervslejemål i Kangerlussuaq, i kraft af at bygningerne blev overdraget sammen med alt andet i 1992. Mange af erhvervslejemålene er ikke blevet tilstrækkelig vedligeholdt gennem årene, idet Mittarfeqarfiit ikke har haft tilstrækkelig med midler til denne opgave, og i øvrigt har været nødsaget til at prioritere virksomhedens ressourcer til lufthavnsdrift. I 2020 blev der indledt en proces, hvor alle lejere af Mittarfeqarfiits erhvervslejemål blev tilbudt at købe deres lejemål til en vurderet markedspris. I henhold til Selvstyrets budgetregulativ af 2008, skal frasalg af aktiver ske ved at sikre, at det sker til markedsværdi. Proceduren muliggør, at aktiverne kan tilbydes lejerens til salg uden der foretages et udbud. Dette sikrer, at de investeringer lejerne har gjort i lejemålet, ikke uhensigtsmæssigt går tabt ved frasalg. Enkelte af bygningerne er blevet solgt efter at have stået tomme i en periode. Det har bl.a. medført oprettelse af et nyt vandrehjem ”Kangerlussuaq Vandrehjem” syd for landingsbanen. Ligeledes er slagteriet tæt på broen også overgået til privat ejerskab. Aktuelt er fem erhvervslejemål i salgsproces i maj 2021, og yderligere erhvervslejemål forventes løbende at blive udbudt til salg.

Flere potentielle investorer har i forbindelse med turismeudviklingsplanerne om blandt andet vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, udtrykt interesse i at investere i hoteller, lodges og hytter. Investeringerne afhænger dog blandt andet af en afklaring om det fremtidige ejerskab af Selvstyrets mange overnatningsfaciliteter, som i dag drives af Mittarfeqarfiit. Eksisterende private operatører af overnatningsfaciliteter i Kangerlussuaq undrer sig også over, at det offentlige konkurrerer med det private erhvervsliv på dette område.

Både fra Mittarfeqarfiit og Qeqqata Kommunia er der løftet et ønske om at Mittarfeqarfiit får tilladelse af Naalakkersuisut til at frasælge hotel- og overnatningsfaciliteterne i Kangerlussuaq. Frasalg af hotel- og overnatningsfaciliteterne indgår i nærværende rapport, som en høj prioriteret anbefaling. Det er endvidere indarbejdet i forslaget til lov om Mittarfeqarfiit A/S, at overnatningsfaciliteterne afhændes.

I Kangerlussuaq varetages den lokale havnemyndighed af Mittarfeqarfiit. Opgaven er dog udliciteret til en privat entreprenør i bygden. Den lokale havnemyndighed i resten af landets bygder varetages af KNI Pilersuisoq. Af denne grund er der igangsat en proces mellem Mittarfeqarfiit og KNI om den fremtidige opgaveløsning. Det er værd at bemærke, at Kangerlussuaq har anløb af flere internationale krydstogtskibe, hvilket betyder, at havnen skal terrorsikres i henhold til International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

Foruden havnen er der også igangsat en proces, som skal klarlægge mulighederne for at overdrage salget af gasolie og benzin til privat og erhvervsdrivende, så de stordriftsfordele og fagkompetencer, der eksisterer i KNI Polaroil også kan komme Kangerlussuaq til gavn.

Salget af brændstof til fly varetages dog af AIR-BP, som anvender Mittarfeqarfiits anlæg til indpumpning af brændstof. Rørledninger og anlæg, bortset fra 3 tanke med tilhørende pumpeanlæg, ejes og vedligeholdes af Mittarfeqarfiit. Anvendelsen af Mittarfeqarfiits rørsystemer skaber dog store udfordringer for AIR-BP grundet manglende vedligeholdelse. På den baggrund er der igangsat et analysearbejde for at få undersøgt tilstanden af anlægget. Alt efter analysens konklusioner, vil der potentielt skulle anvendes et anseeligt millionbeløb til renovering og/eller udskiftning af dele af anlægget.

Mittarfeqarfiit varetager ligeledes forsyningsområdet, selv om det i resten af landet varetages af Nukissiorfiit. Forsyningsområdet blev overdraget til Nukissiorfiit pr. 31. december 2022 (se yderligere herom i senere afsnit). Vandforsyningen sker fra vandsøen Lake Ferguson syd for Kangerlussuaq, hvorfra råvand pumpes 5 km ind til vandværket i sydsiden af bygden. Efter behandling og UV-stråling sendes vandet ud i fordelingsledninger på syd- og nordsiden af bygden.

Elforsyningen sker fra kraftvarmeværket på nordsiden, hvor op til tre dieseldrevne generatorer fra 1996 producerer strømmen. Nødelværket er placeret på sydsiden af Kangerlussuaq, som et "container elværk" overflyttet fra Buksefjorden/Vandkraftværket i Nuuk.

Der er det særlige forhold, at el-nettet i Kangerlussuaq er på frekvens 60Hz (US-standard) mod den normale frekvens på 50 Hz (Grønland/Dk standard).

Der er i 2003-2006 udlagt et nyt parallelt forsyningssystem for høj- og lavspænding med tilhørende 14 transformerstationer. Højspændingen på nettet 4.160 volt (US standard) mod normalt 6.000-10.000 volt. Fra transformerstationer er der fremført lavspændingskabler til "kabelskabe" ved bygninger, hvorfra der kan tilsluttes el ved 230/400 volt, som også er lovkrav ved nybyggeri og renoveringer.

Det oprindelige US el-fordelingssystem med master, luftledninger og terræntransformerstationer er gjort spændingsløst, og er under demontering. De bygninger der stadig er i drift på US elforsyning med 115/208 volt, er derfor forsynet via "step-down" transformer koblet til US el-tavle i bygning.

Fjernvarmesystemet på sydsiden modtager varme fra en konventionel oliefyret kedelcentral. Fjernvarmesystemet på nordsiden modtager overskudsvarmen fra el-produktionen, og der suppleres med varme fra konventionel oliefyrede kedler i vinterperioden.

Der er i 2021 indledt en proces mellem Departementet for Boliger og Infrastruktur og Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, vedrørende overdragelse af el- vand- og varmforsyningen i Kangerlussuaq fra Mittarfeqarfiit til Nukissiorfiit. Processen er indledt med en opdatering af de mange redegørelser der tidligere er udarbejdet på området. Redegørelsen udarbejdes af Mittarfeqarfiit og Nukissiorfiit i fællesskab. Redegørelsen har dannet grundlag for, at Naalakkersuisut i sommeren 2022 har besluttet, at administrationen af Selvstyrets energi- og vandforsyning overdrages fra Mittarfeqarfiit til Nukissiorfiit pr. 31. december 2022. Formålet er, at forsyningsområdet normaliseres, så de stordriftsfordele og fagkompetencer der eksisterer i Nukissiorfiit også kan komme Kangerlussuaq til gavn.

6.2 Miljøområdet

Mittarfeqarfiit driver i dag dumpen i Kangerlussuaq og varetager dagrenovation fra såvel boliger som virksomheder. På dumpen foregår der åben afbrænding af dagrenovationsaffald, og skrotbunkerne er fortsat med at stige.

Hidtidigt forløb indtil i dag:

I henhold til Qeqqata Kommunia blev der i 2001 taget forbehold for overtagelse af miljøområdet. Det skete blandt andet som følge af, at der ikke var foretaget nogen større miljømæssig indsats i Kangerlussuaq siden amerikanerne rømmede basen i 1992. Håndteringen af det indsamlede affald er således forgået gennem afbrænding på dumpen. Denne løsning er ikke vurderet som en farbar vej fremadrettet. I Grønlands affaldshåndteringsplan fra 1996 blev det fremført, at der bør sikres anlægsmidler i Kangerlussuaq. Ifølge Direktoratet for Miljø og Natur blev udgiften dengang vurderet til 15-16 mio. kr.

Endvidere fremgår følgende af Direktoratet for Miljø og Naturs baggrundsnotat om Kangerlussuaq fra 2001:

”Der ydes fra Grønlands Hjemmestyres side tilskud til forbrændingsanlæg i byer og bygder, men der er endnu ikke etableret et forbrændingsanlæg i Kangerlussuaq”.

og

”Der bør endvidere sikres anlægsmidler til et forbrændingsanlæg i Kangerlussuaq, idet Hjemmestyret som følge af Grønlands affaldshandlingsplan fra 1996 for længst burde have etableret et forbrændingsanlæg i Kangerlussuaq”.

Efterfølgende er det blevet vurderet uhensigtsmæssigt med mindre forbrændingsanlæg i Grønland, da tilstrækkelige høje temperaturer i forbrændingen vanskeligt kan opnås med små forbrændingsanlæg. Selvstyret og kommunerne arbejder derfor på opførelse af to store forbrændingsanlæg i Sisimiut og Nuuk samt udfasning af alle de andre opførte forbrændingsanlæg i byer og bygder. Derfor er Selvstyret og Qeqqata Kommunia også enige om, at en løsning med opførelse af et forbrændingsanlæg i Kangerlussuaq ikke længere er en hensigtsmæssig løsning.

I 2013 tildelte Selvstyret 2 mio. kr. til afklaring og oprydning på dumpen i Kangerlussuaq i forbindelse med udmøntningen af ekstraordinære ledighedsbekæmpelsestiltag. Et projektforslag fra rådgiverfirmaet Inuplan, indeholdende fjernelse og udskibning af eksisterende skrot samt oprettelse af modtagestation til fremtidig udskibning af affald, viste et behov for 11 mio. kr.

Herefter er der ikke sket yderligere i sagen og kun 0,5 mio. kr. af bevillingen på i alt 2 mio. kr. blev brugt på formålet. Qeqqata Kommunias borgmester tilbød i et brev i 2017, at Selvstyret og Kommunen sammen skulle se på en løsning, hvor kommunen også bidrog finansielt til løsningen. Dette blev dog ikke gennemført.

Departementet for Boliger og Infrastruktur modtog i februar 2021 et B-overslag for oprydning af dumpen i Kangerlussuaq, som det blev anslået ville koste 9,1 mio. kr. (inkl. uforudsete udgifter).

6.2.1 Ny løsning på miljøområdet

Kommunen har længe ønsket, at dump-problematikken og overdragelse af ansvaret for dagrenovation håndteres samlet.

Med vedtagelsen af lovforslaget om Mittarfeqarfiit A/S, som blev vedtaget på efterårssamlingen 2022, er Naalakkersuisut bemyndiget til, at Mittarfeqarfiit bliver et aktieselskab. Med omdannelsen til et aktieselskab skal et kommende Mittarfeqarfiit i udgangspunkt ikke længere varetage opgaver, der ikke relaterer sig til at eje og drive flyvepladser. Med lovforslaget lægges der derfor op til, at affaldsdumpen forbliver hos Selvstyret. Dette skal ses i lyset af, at problematikken er et resultat af ”fortidens synder” qua den omfattende mængde skrot der er samlet efter overdragelsen i 1992 frem til 2002. Samtidig lægges der med lovforslaget op til, at kommunen varetager dagrenovationen i fremtiden.

I forhold til den fremtidige varetagelse af dagrenovationen, så har Qeqqata Kommunian i 2021 fået godkendt en ansøgning til miljøfonden, om støtte til etablering af et pilotprojekt i Kangerlussuaq på 2,7 mio. kr. Løsningen er dermed blevet, at bygdens affald vil blive pakket og udskibet til afbrænding i samarbejde med ESANI, det interkommunale affaldsselskab. Pilotprojektet skal således håndtere den fremtidige dagrenovation, og løser ikke dump-problematikken.

Det er aftalt, at Mittarfeqarfiit forestår indsamling og pakning af affaldet. Mittarfeqarfiit har afsat to mænd til formålet, to dage om ugen, hvilket matcher det hidtidige ressourceforbrug. Såfremt pilotprojektet kræver mere end det, forudsættes det at kommunen bidrager med yderligere ressourcer.

Pilotprojektet skulle være fuldstændt ultimo 2022, men er blevet knap et år forsinket som følge af, at de specialbyggede containere pga. corona udfordringer først blev leveret sent i 2021. Arbejdsgruppen kan med glæde konstatere, at containerne er blevet leveret til Kangerlussuaq i sommeren 2022. En samlet løsning for dagrenovation og dump forudsætter politisk godkendelse i både Qeqqata Kommunian og i Selvstyret.

6.3 Arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende normalisering

Arbejdsgruppen anbefaler, at den resterende normalisering af Kangerlussuaq forsøges gennemført i 2023, herunder salg af private erhvervsejendomme til lejerne samt privatisering af hotel- og overnatningsfaciliteter. Arbejdsgruppen noterer sig med tilfredshed, at forsyningsområdet blev overdraget fra Mittarfeqarfiit til Nukissiorfiit pr. 31. december 2022, i tråd med opfordringer fra arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen anbefaler, at miljøområdet, herunder affaldshåndtering, overdrages til kommunen, og der sættes en tidsfrist for overdragelsen.

Arbejdsgruppen anbefaler i tråd med lovforslaget, at ansvaret for oprydningen af dumpen forbliver hos Selvstyret, og der sættes en tidsfrist for denne oprydning. Ansvaret for dumpen udgår af Mittarfeqarfiits portefølje.

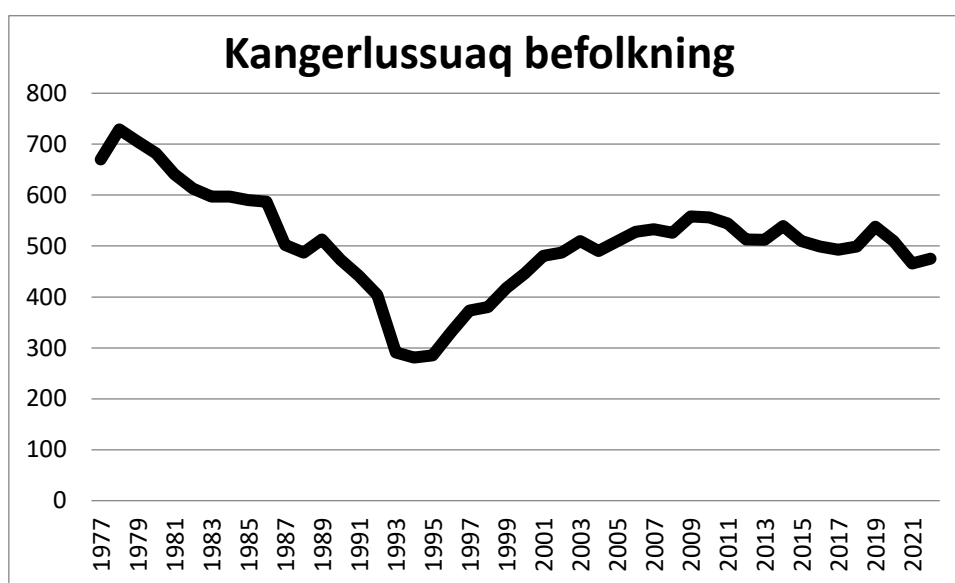
Arbejdsgruppen anbefaler, at Qeqqata kommunalbestyrelse og Inatsisartut bevilger de nødvendige bevillinger til varetagelse af miljøområdet og oprydning af dumpen.

7. Befolknings- og erhvervsstruktur

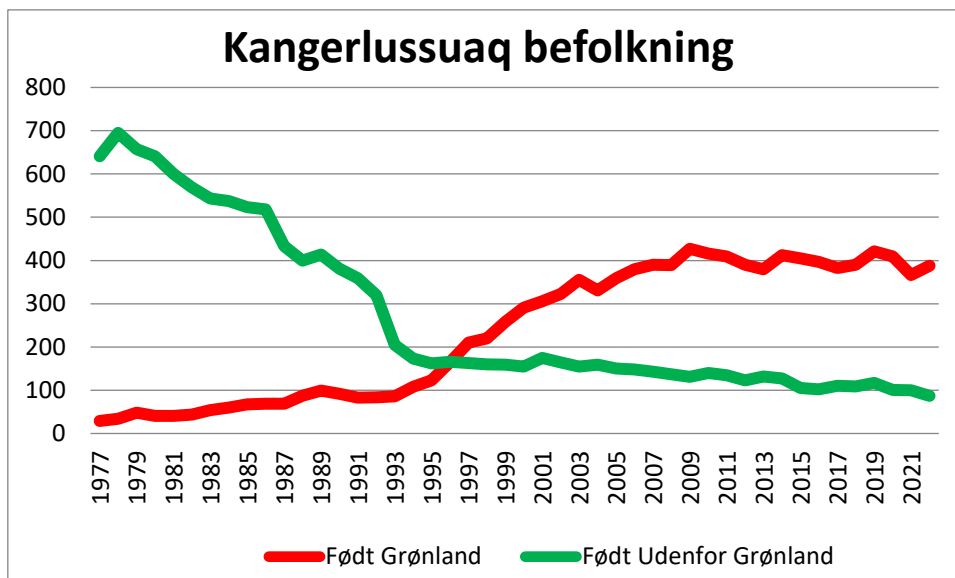
7.1 Befolkning

Da Grønland overtog Kangerlussuaq lufthavn var det på kort sigt nødvendigt at basere driften på tilkaldt arbejdskraft. Det gav en familiestruktur i bygden med mange tilkaldte og skæv kønssammensætning. Denne tendens er dog langsomt vendt med årene.

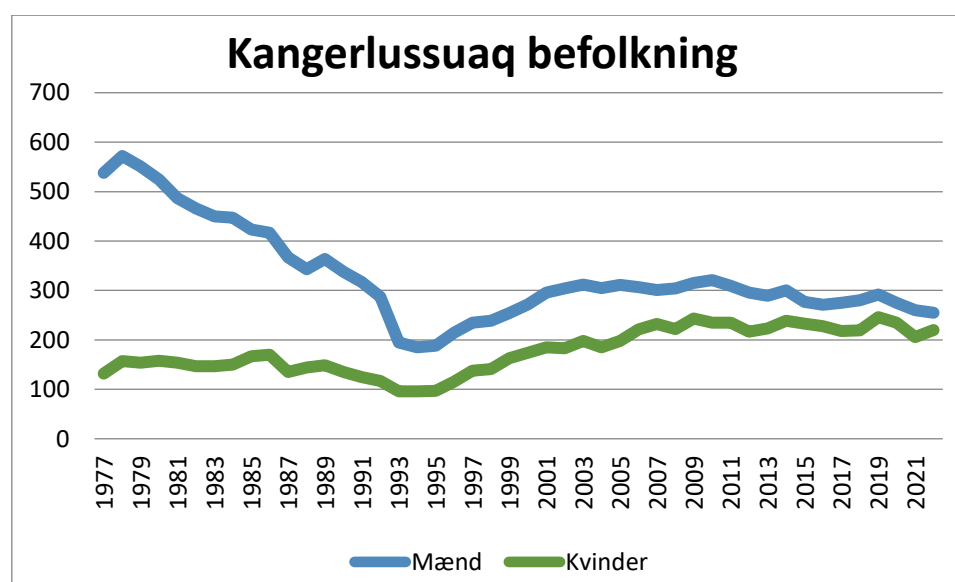
Befolkningstallet var faldende frem til lukning af basen i 1992, hvorefter det har været stigende frem til midten af 2000'erne, hvorefter det har været stagnerende omkring de 500-550. Covid-19 med fald i lufthavsaktiviteter, turisme og forskning har givet et lidt lavere befolkningstal i 2021-22.



Kangerlussuaqs befolkningssammensætning har som skrevet normaliseret sig over årene. Dels er andelen af befolkningen som er født i Grønland steget, mens andelen af befolkningen født uden for Grønland har været faldende. Arbejdskraften er altså over tid blevet overvejende fastboende.



Det ses også at forskellen mellem antallet af kvinder og mænd i Kangerlussuaq også blevet mindsket over årene, hvilket også tyder på en normalisering af befolkningen i bygden.



Kangerlussuaq har forholdsvis færre ældre sammenlignet med resten af Grønland.

1.1.2022	0-5 år	6-15 år	16-24 år	25-66 år	67-99 år
Kangerlussuaq	8%	13%	12%	64%	3%
Hele landet	9%	13%	12%	59%	7%

7.2 Nuværende Erhvervsstruktur

Kangerlussuaqs unge befolkning med få ældre og ingen uddannelsesinstitutioner gør, at næsten alle er i daginstitution og skole eller på arbejdsmarkedet. På arbejdsmarkedet er det primært lufthavnen og turismen inkl. forskningen, der giver jobs til Kangerlussuaqs befolkning. De lufthavnsrelaterede

jobs eksisterer primært hos Mittarfeqarfiit og Air Greenland, mens turismeerhvervet inkl. forskningen ud over de to store aktører Mittarfeqarfiit og Albatros Arctic Circle har en lang række mindre aktører inden for souvenir/butik, adventureområdet, troføjagt og forskningsservice

Kangerlussuaq har trods en mere helårsorienteret turisme betydelige sæsonsvingninger på arbejdsmarkedet og således er der knap 100 flere ansatte om sommeren end om vinteren. Det er især flyservicebranchen, hvor Mittarfeqarfiit og Air Greenland må have flere ansatte til at håndtere de mange fly i sommerperioden. Men det er også turismen, forskningen og entreprenørbranchen, der har flere i sommerhalvåret end i vinterhalvåret. Arbejdsgruppen har opgjort beskæftigelsen til følgende antal

Beskæftigelse	Fly Service	Turisme+ Forskning	Off. Service	Afledt erhverv	I alt
Lavsæson	139	101	84	47	371
Højsæson	192	128	84	59	463

7.3 Ny mine

I 2019 åbnede Hudsons anortositemine i Qaqortorsuaq (White Mountain) halvvejs ude af Kangerlussuaq fjorden, men minen er på grund af covid-19 udfordringer ikke kommet i fuld drift. Hudson Resources A/S er den igangværende minevirksomhed, der har haft længstvarende efterforsknings- og nu udvindingskoncessionstilladelse i Grønland. Hudson Resources har siden starten af århundredet efterforsket først diamanter, så sjældne jordarter og senest anortosite. Mens diamantefterforskningen er opgivet som følge af både et utilstrækkeligt antal fund af diamanter og lave priser på diamanter, så fortsætter Hudson Resources deres efterforskning af sjældne jordarter. Området rummer også niobium.

Hudsons anortositemine forventes at få 60 medarbejdere arbejdende i skiftehold. Udskiftningen af medarbejdere på minen foregår med udgangspunkt fra Kangerlussuaq, hvor der dels flyves i helikopter, dels sejles der i både med plads til 12 pax til minen. Over en årrække forventer kommunen, at en stor del af de ansatte i minen vil bosætte sig i Kangerlussuaq. Det forudsætter dog enten anlæggelse af nye boliger eller overtagelse af boliger fra beskæftigede i andre sektorer, der måtte ophøre. Inden for 4-5 år forventes beskæftigelsen med bopæl i Kangerlussuaq at stige med ca. 60, idet den afledte beskæftigelse og i offentlige institutioner forventes at stige tilsvarende som følge af de flere borgere i Kangerlussuaq.

Beskæftigelse	Fly Service	Turisme+ Forskning	Mine	Off. Service	Afledt erhverv	I alt
Lavsæson	139	101	40	91	55	426
Højsæson	192	128	40	91	66	517

7.4 Forsvarsuddannelse

Den 10. maj 2022 underskrev Forsvarsminister Morten Bødskov og Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel Vivian Motzfeldt aftale om Arktis Kapacitetspakkes principper.

Det fremgår af aftalen, at der etableres en ny uddannelse i Grønland. Formålet med uddannelsen er at tilbyde Grønlandske borgere en basisuddannelse rettet mod løsning af beredskabsmæssige opgaver i Grønland og samtidig give mulighed for videreuddannelse i Forsvaret, Beredskabsstyrelsen samt beredskabsmyndigheder i Grønland. Planlægningsgrundlaget er op til 20 pladser pr. år. Dette er skalérbart, idet dog at min. 12 elever bør tilstræbes. Endelig fremgår det af aftalen i forhold til uddannelsens placering, at uddannelsen kan gennemføres i Kangerlussuaq, samt på faciliteter der stiller særlige krav.

7.5 Ny lufthavnsstruktur

Den ny lufthavnsstruktur med nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk forventes fra 2025 at have en negativ effekt på beskæftigelsen i lufthavnen hos både Mittarfeqarfiit og Air Greenland. Det er meget vanskeligt at vurdere og spå om fremtiden med den nye lufthavnsstruktur.

Der er ingen tvivl om, at antallet af rejsende gennem lufthavnen vil falde, men der forventes fortsat passagerbeflyvning af Kangerlussuaq med lokalbefolkning, turister og forskere. Desuden har Forsvaret besluttet, at Challengeren fremover vil være placeret i Kangerlussuaq hele året og ikke kun en tredjedel som tidligere. SAR-helikopteren formodes tilsvarende fortsat placeret i Kangerlussuaq.

Under den forudsætning at størstedelen af den internationale beflyvning flyttes til Nuuk og Ilulissat, og Kangerlussuaq fortsætter som en lufthavn med indenrigsbeflyvning og eventuelt udenrigsbeflyvning, er det arbejdsgruppens vurdering, at en halvering af beskæftigelsen inden for lufthavnsrelateret beskæftigelse i lufthavnen og flyrelateret vil være den umiddelbare konsekvens af den ændrede lufthavnsstruktur. Det vil give følgende beskæftigelse i Kangerlussuaq, hvor der ligesom ovenfor vil betyde ændringer i den afledte og offentlige beskæftigelse.

Beskæftigelse	Fly Service	Turisme+ Forskning	Mine	Off. Service	Afledt erhverv	I alt
Lavsæson	70	101	40	79	41	331
Højsæson	96	128	40	79	49	392

7.6 Arctic Circle Road

Den samfundsøkonomiske analyse af Arctic Circle Road viser, at såfremt forudsætninger om opførelsen af 300 nye sengepladser opfyldes, så vil det medføre 196 nye arbejdspladser. Såfremt 60% placeres i Kangerlussuaq vil det medføre følgende beskæftigelse i Kangerlussuaq:

Beskæftigelse	Fly Service	Turisme+ Forskning	Mine	Off. Service	Afledt erhverv	I alt
Lavsæson	70	219	40	99	64	422
Højsæson	96	246	40	99	70	455

7.7 Udbud af vandkraftpotentiale

Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, Kalistat Lund, annoncerede den 10. maj 2022 en udbudsrunde af Grønlands største vandkraftpotentiale, hvor det ene potentiale er Tasersiaq-søen mellem Kangerlussuaq og Maniitsoq. Det endelige udnyttelsesprojekt er endnu ikke fastlagt. Der kan dog rimeligvis forventes en øget aktivitet i Kangerlussuaq i forbindelse med forundersøgelser af vandkraftpotentialet allerede fra næste indsamlingssæson.

7.8 Samlede konsekvenser for befolknings- og erhvervsstruktur

Ovenstående beregninger af konsekvenser for Kangerlussuaq beskæftigelse er med stor usikkerhed, men overordnet set er der ingen tvivl om at Kangerlussuaqs beskæftigelse falder inden for flyservice, altså medarbejdere i lufthavnen. Til gengæld vil der være nye jobs i mineindustrien og i turisme- og forskningssektorerne. Såfremt der anlægges vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil nedgangen i beskæftigelsen inden for flyservice blive mere end kompenseret med nye jobs i de valutaindtjenende erhverv (minedrift, turisme og forskning).