

Den 2. december 2015

## Aftale om rammer for finansiering af infrastrukturinvesteringer i perioden 2016-2022



**Naalakkersuisut og Siumut, Demokraterne og Atassut har indgået Aftale om rammer for finansiering af infrastrukturinvesteringer. Aftaleparterne er enige om at forberede og gennemføre kommende infrastrukturinvesteringer i denne og den næste valgperiode med afsæt i mål og principper som fremgår af aftalen.**

### Indholdsfortegnelse

1.	Indledning: Mål for finansloven for 2016 .....	2
1.1	Temaer i aftalen om Finanslov for 2016.....	2
1.2	Udbud og OPP.....	4
2.	Forberedelse af etablering af en sammenhængende og effektiv lufthavnsstruktur, der kan nedbringe omkostningerne til transport internt i Grønland og til og fra landet.....	5
2.1	Kvalificering af beslutningsforslaget EM2015/18.....	5
2.1.1	Kvalificering af beslutningsgrundlaget EM2015/167 .....	7
2.2	Det videre arbejde med finansiering af lufthavnsinvesteringer .....	7
3.	Udbygning af vandkraftværker og forberedelse af ny energisektorplan .....	9
3.1	Udbygning af vandkraftværker for at fremtidssikre energiforsyningen .....	9
3.2	Videreudvikling af energiforsyning med ikke-fossile brændsler .....	10

## 1. Indledning: Mål for finansloven for 2016

1. Det er et mål for finansloven for 2016, at der skal forberedes etablering af en sammenhængende og effektiv lufthavnsstruktur, der kan nedbringe omkostningerne til transport internt i Grønland og til og fra landet.

2. Det er endvidere et mål, at der skal ske udbygning af vandkraftværker og øget ibrugtagning af andre vedvarende energiformer for at fremtidssikre energiforsyningen.

### 1.1 Temaer i aftalen om Finanslov for 2016

- Midler til projektering og kvalificering af beslutningsoplæg om udbygning af lufthavne, der kan igangsættes i indeværende valgperiode. Planlægning af yderligere lufthavnsbyggerier vil kunne ske i efterfølgende valgperioder.
- Udbygning af vandkraftværket i Qorlortorsuaq og ny samlet energisektorplan.

3. En effektiv og moderne infrastruktur er væsentlig for at forbedre landets konkurrenceevne og for at foretage en klimatilpasning i de kommende år.

4. Efter Transportkommissionen udgav sin betænkning i 2011 er der dels truffet beslutning om etablering af en containerhavn i Nuuk som omdrejningspunkt for varetransporten til og fra landet, dels er der ved at blive færdiggjort en samlet anlægssektorplan på havneområdet.

5. Med denne aftale lægger partierne nu op til, at der tilsvarende etableres en sammenhængende og effektiv lufthavnsstruktur, der blandt andet vil tage afsæt i Transportkommissionens anbefalinger på området.

6. Der vil blive tale om meget store investeringer, som ikke alene kan tages ud af de almindelige anlægsmidler på finansloven, men også vil indebære andre finansieringsmodeller, herunder via fremmedfinansiering, hvor dette er muligt og hensigtsmæssigt.

7. Partierne er enige om, at finansieringen deraf skal ske med afsæt i de ajourførte gælds- og investeringsprincipper, som indarbejdes i forslaget til revision af budgetloven, der fremlægges til behandling på FM 2016. Investeringerne ønskes i den forbindelse tilvejebragt således, at de får mindst mulig negativ effekt for borgere, virksomheder og finansloven. Lånoptag, herunder eventuel refinansiering, skal foretages efter en grundig afsøgning af mulighederne på markedet.

8. Disse investeringer skal både give en ny og bedre struktur for transporten til og fra landet og etablere en sammenhængende luftfartsinfrastruktur, der styrker sammenhængskraften internt i og mellem alle regioner i landet.

9. Grønlands udstrakte geografi og spredte bosætningsmønster medvirker til høje billetpriser, men en mere effektiv og fleksibel infrastruktur vil have som mål at give lavere priser, øget tilgængelighed og reducere omkostningerne til servicekontrakter på trafikområdet.

10. Med aftalen fortsættes endvidere udbygningen af energiforsyningen fra vandkraftværker, som både kan bidrage til at øge selvforsyningen med økonomiske gevinster til følge og kan nedbringe udslippet af drivhusgasser, så Grønland fortsat kan ligge i top internationalt set med hensyn til at udfase brug af fossile brændsler i energiforsyningen.

11. I de samlede overvejelser skal muligheder for privatfinansiering af lufthavnsudbygninger, vandkraftanlæg, alternativ energiforsyning og energibesparende foranstaltninger inddrages i overvejelser om infrastrukturudbygning. I overvejelser om udbudsformer, finansiering af og ejerskab til aktiviteterne skal OPP-løsninger og dermed ekstern finansiering benyttes som den første mulighed og kun når dette ikke er muligt skal ren offentlig finansiering benyttes.

12. De store infrastrukturinvesteringer belyses ved anvendelse af den af Naalakkersuisut godkendte vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger. Alle udbud skal ske på vilkår, der sikrer reel konkurrence og dermed de bedst mulige priser for Selvstyret og lever op til alle de udbudsretslige og konkurrenceretlige krav. Det betyder bl.a. at følgende kriterier skal belyses:

- Fælles kriterier for vurdering af offentlige investeringer i henhold til "*Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*".
- Vurdering af alternative løsningsmuligheder
- Vurdering af, om projektet er samfundsøkonomisk rentabelt
- Vurdering af, om projektet bidrager til finanspolitisk holdbarhed
- Vurdering af, om projektet er socialt og miljømæssigt bæredygtigt
- Vurdering af projektets bidrag til regional og national udvikling
- Vurdering af projektets effekt på gældsudviklingen
- Vurdering af risikoelementer
- Vurdering af projektets følsomhed over for ændrede forudsætninger

13. Det er væsentligt, at de projekter som giver de bedste budgetøkonomiske og samfunds- og driftsøkonomiske afkast, prioriteres højest.

14. Det er i den forbindelse nødvendigt, at der foretages en sortering i hvilke projekter, der er de mest oplagte kandidater til hel eller delvis privat finansiering, og hvilke projekter der må forventes at forudsætte finanslovsfinansiering jf. pkt. 11. En sådan skønnet opdeling fremgår af bilag 1b.

15. Ligeledes bør det sikres at udbuddene gennemføres således at der indhentes bud fra såvel grønlandske som ikke-grønlandske virksomheder, dels med henblik på at sikre de laveste mulige anlægs- og finansieringsomkostninger og dels med henblik på at undgå overophedning af økonomien.

16. Anvendelse af OPP/privatfinansiering i forbindelse med infrastrukturprojekterne af national betydning i Ilulissat og Nuuk skal overvejes gennemført i en samlet pakke. Partierne er åbne overfor mulig kommunal deltagelse i OPP-projekter.

17. I arbejdet med at finde midler til at finansiere infrastrukturinvesteringer, der ikke er OPP-egnede, gennemgås derfor også bevillinger til anlæg placeret i Anlægs- og Renoveringsfonden. Det skønnes muligt at frigøre et beløb i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. ved genbehandling af projekter i Anlægs- og Renoveringsfonden, der ikke længere har aktualitet eller som ikke længere har finansieringsbehov fra Landskassen.

18. Parterne er enige om, at gennemførelse af infrastrukturinvesteringer skal opprioriteres og at der nedsættes en hurtig arbejdende arbejdsgruppe på tværs af departementer med henblik på

udarbejdelse af konkrete forslag til politisk beslutning og efterfølgende implementering med afsæt i nærværende aftale.

### **1.1.1 Inatsisartuts beslutning**

19. Efter færdigbehandlingen af Inatsisartutsbeslutning EM 2015/167 og EM 2015/18 forventes det, at Naalakkersuisut udarbejder en samlet plan for lufthavnsinvesteringerne. Denne plan vil efter politisk godkendelse blive udmøntet i form af eksempelvis en anlægslov, der vedtages af Inatsisartut. Udarbejdelsen af denne lov iagttager de sædvanlige krav om borgerinddragelse og høringer. Planen forventes at omfatte samtidig anlæggelse af følgende lufthavne: Ilulissat, Nuuk, Tasiilaq, Qaqortoq og om muligt Ittoqqortoormiit. Lufthavne omfattet af planen skal alle være afsluttet senest i 2018. Herudover udarbejdes en plan for anlæg af øvrige, mindre baner, herunder regionale korte baner i Nanortalik, Qasigiannuguit, Qeqertarsuaq, Kangaatsiaq og Narsaq – Sidstnævnte er afhængigt af om der vælges en vej- og færgeløsning for Sydgrønland. Igangsætning af planer for anlæg af regionale baner afventer ikke færdiggørelsen af banerne i byerne. Anlæg af regionale baner skal disponeres afsluttet senest i 2022 – men gerne før, hvor dette er muligt.

20. Et samlet beslutningsoplæg for anlæg af lufthavne i Nuuk, Ilulissat, Tasiilaq, Qaqortoq og evt. Ittoqqortoormiit præsenteres for Inatsisartut som en samlet pakke. I den samlede pakke kan indgå flere forskellige OPP-og finansieringsløsninger for lufthavnene.

### **1.2 Udbud og OPP**

21. Parterne er enige om, at der ved investering i infrastruktur skal sikres en effektiv samfundsmæssig anvendelse af ressourcerne. Til sikring af en effektiv ressourceanvendelse skal der ske en konkurrenceudsættelse af opgaverne. Dette kan ske gennem udbud. Parterne lægger vægt på, at også OPP-løsninger bringes i udbud.

22. Der kan med fordel stilles krav til tilbudsgiveres og samarbejdspartneres CSR.

23. Virksomheder, der har overtrådt konkurrencelovens forbudsbestemmelser indenfor de forudgående 5 år, bør i den forbindelse underkastes en særlig vurderingsproces. Der skal i udbudsmaterialet, efter konkret vurdering, stilles krav om lokal beskæftigelse, lærepladser mv.

24. Ved etablering af OPP bør det sikres, at samfundet får glæde af effektiviseringer og innovation gennem projektets levetid.

25. Der vil skulle tages stilling til, hvorledes ejerskabet til infrastrukturen skal fordeles indenfor OPP-kontrakten og efterfølgende. Ved valg af OPP-model skal det tillægges vægt, at løsningen har en positiv effekt på konkurrencen, før, under og efter partnerskabet.

26. I forbindelse med udbud af opgaver i forbindelse med etablering af infrastruktur skal det sikres, at der etableres et tilstrækkeligt konkurrencepres på leverandørerne. Dette kan ske ved sikring af en god udbudskultur, hvor udbyder indgår i dialog med markedet om opgaven, sikrer et forståeligt udbudsmateriale samt stiller krav til leverandører og følger op på kontrakten.

27. Der bør sikres gennemsigtige og åbne regler i forbindelse med udbud af opgaverne.

28. Som nævnt er det i den forbindelse væsentligt, at der foretages en sortering i hvilke projekter, der er kandidater til hel eller delvis privat finansiering, og hvilke projekter der må forventes at forudsætte finanslovsfinansiering.

## **2. Forberedelse af etablering af en sammenhængende og effektiv lufthavnsstruktur, der kan nedbringe omkostningerne til transport internt i Grønland og til og fra landet**

### **2.1 Kvalificering af beslutningsforslaget EM2015/18**

29. Naalakkersuisut har på efterårssamlingen 2015 fremlagt et beslutningsforslag om projektering og anlæggelse af lufthavne. Det er et forslag om en luftfartsinfrastruktur, der kan styrke sammenhængskraften internt i og mellem regioner og nedbringe de samlede omkostninger i lufttrafikken. I dag har vi en dyr infrastruktur med høje lufthavnsafgifter, flere omstigninger og ringe forudsætninger for konkurrence, som i sidste ende fører til høje omkostninger for Mittarfeqarfiit, selvstyret og forbrugerne.

30. Med henblik på opfølgning på og projektering af de mange og store opgaver er der i forslaget til finanslov for 2016 afsat 15 mio. kr. i 2016 og hvert af de 3 budgetoverslagsår. Der er primært tale om projekter, som kan give et positivt bidrag til samfundsøkonomien og projekter, hvor nærmere analyser skal vise, hvorvidt og hvorledes projekterne bedst kan fortsætte.

31. Først når der foreligger et klart afgrænset projekt og et politisk mandat, kan der skabes overblik over de faktiske krav fra mulige investorer. Dette vil behandlingen af det kommende beslutningsgrundlag og en nærmere projektering, som forudsat i FFL 2016, bidrage til at skabe forudsætninger for.

32. Der er som nævnt nedenfor på nuværende tidspunkt alene afsat bevillinger til forundersøgelser og projekteringer. Partierne er indstillet på at kunne behandle ansøgninger om tillægsbevillinger til egentlige lufthavnsbyggerier i begrænset omfang i 2016, mens der i finansloven for 2017 skal indarbejdes bevillinger til lufthavnsbyggerier i større omfang og med forslag til finansiering heraf.

33. Planlægningen af lufthavnsbyggerier vil komme til at ske i et samarbejde med kommunerne, herunder i forhold til placeringen af landingsbanerne. Det vil ske under hensyntagen til, at selvstyret har det overordnede ansvar for trafikstrukturen, og at kommunerne har ansvaret for tilvejebringelse af plangrundlag i kommuneplaner og lokalplaner og for etablering af lokal infrastruktur i form af veje, samt eventuel byggemodning såfremt lufthavnene afføder yderligere erhvervsaktiviteter og tilflytning.

34. Der er brug for at have rammer for prioriteringen og timingen i anlægsaktiviteterne i form af nogle overordnede principper med afsæt i følgende kapacitetsmæssige og økonomiske hensyn:

- 1. Partierne finder det væsentligt, at der i planlægningen af lufthavnsbyggerier tages højde for hensynet til dels at sikre lokal beskæftigelse og lærepladser, dels for at reducere risikoen for overophedning af økonomien.*
- 2. Prioriteringen af rækkefølgen i lufthavnsinvesteringerne skal derudover ske under hensyntagen til det overordnede mål om forbedring af den finanspolitiske holdbarhed. Det indebærer, at de mest rentable projekter søges gennemført tidligt i forløbet, så indtægter*

*herfra kan bidrage til at finansiere mindre rentable projekter senere i anlægsperioden, samt at investeringerne gennemføres på den mest effektive og samfundsøkonomiske måde.*

35. Der er på nuværende tidspunkt betydelig usikkerhed om udgifterne og de økonomiske konsekvenser ved en gennemførelse af en ny lufthavnsstruktur, som lægger op til forlængelse eller en evt. nyanlæggelse af landingsbanerne i Nuuk, Ilulissat, Qaqortoq, Tasiilaq og evt. Ittoqqortoormiit.

36. Partierne finder, at etablering af de nye hovedlandingsbaner i Nuuk og Ilulissat er mest hastende og så vidt muligt skal tage udgangspunkt i synkron etablering af baner på mindst 2.200 m. Banerne ved Tasiilaq og Qaqortoq skal i udgangspunktet begge søges projekteret op til mindst 1.499 m. Estimerne i bilag 1a og b er beregnet ud fra mindre banelængder, og der skal derfor snarest udarbejdes kvalificerede overslag for mindst 1.499 meter baner ved begge byer.

37. Partierne forventer, at der i projekteringen også tages hensyn til at fremtidssikre landingsbanerne og udstyret omkring disse, så regulariteten i anvendelsen af disse bliver høj.

38. Partierne finder, at finansieringen principielt med fordel kan tilvejebringes gennem de 4 hovedelementer, der er nævnt nedenfor. Det skønnes muligt at tilvejebringe en samlet finansieringspakke for landingsbaner baseret på 4 hovedelementer, nemlig:

- 1. Anvendelse af OPP-løsninger og eventuel supplerende lånoptagelse med afsæt i Naalakkersuisuts mål og principper for den økonomiske politik.*
- 2. Ekstraordinære indtægter fra tilpasning af kapitalstruktur og eventuelle frasalg i selvstyrejede selskaber.*
- 3. Der forventes at kunne tilvejebringes midler ved omprioriteringer på de kommende finanslove. Foreløbig er indarbejdet 15 mio. kr. årligt i FFL 2016 til projektering og analyser for at kvalificere det videre arbejde nye lufthavne og til at forberede kapitalfremskaffelse.*
- 4. Eventuelle omprioriteringer af midler i Anlægs- og Renoveringsfonden, der kan tilbageføres og anvendes til andre formål, herunder bevilgede men ikke udnyttede udlån til Nukissiorfiit.*

39. OPP-konstruktioner (Offentligt-Privat-Partnerskab) og/eller indskudt kapital fra udenlandske pensionsselskaber/investeringsfonde eller lignende skal tillægges væsentlig betydning i forhold til kommercielt overskudsgivende lufthavnsprojekter.

40. Partierne opfordrer herunder Naalakkersuisut til i det videre planlægningsarbejde at inddrage spørgsmålet om, hvorvidt en eventuel selskabsdannelse ved etablering af kommende lufthavne kan bidrage til at skabe en betryggende ramme for finansiering af investeringen og styringen af den efterfølgende drift.

41. Det skal særligt bemærkes, at nogle af lufthavnsprojekterne kan føre til betydelige besparelser for passagererne i fly-transportomkostningerne. Målet med infrastrukturinvesteringerne er bedre og billigere transportforhold for befolkningen, turismen og det øvrige erhvervsliv – for at skabe vækst og arbejdspladser bl.a. i turismesektoren. I forbindelse med valget af fremtidige trafikstrukturer og finansieringsmodeller skal der samtidig udarbejdes analyse og forslag til tilpasning af de

eksisterende gebyrstrukturer. Denne analyse skal bl.a. afdække omfanget af eventuelt bortfald af krydssubsidiering internt i lufthavnsvæsenet og komme med forslag til, hvorledes dette finansieringshul kan blive reduceret på en ikke-væksthæmmende vis.

### **2.1.1 Kvalificering af beslutningsgrundlaget EM2015/167**

42. Inatsisartut forventes at træffe beslutning om anlæg af korte landingsbaner samt nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads i mindre byer til pax-19 landingsbaner.

43. Forslaget ventes sammen med landets øvrige infrastruktur at binde landet bedre sammen og bidrage til højere frekvenser, øget fleksibilitet og lavere driftsomkostninger i luftfartssystemet. Med lavere driftsomkostninger i den enkelte lufthavn og en landingsbanestruktur, der er afstemt med tilgængeligt og effektivt materiel, følger i sidste ende også lavere billetpriser og reducerede udgifter til omkostningstunge servicekontrakter.

44. Endvidere vil opgradering af visse heliporte og helipads til regionale lufthavne kunne medføre markante besparelser, da helikoptere har høje driftsomkostninger og dermed en udstrakt sammenhæng med behov for dyre servicekontrakter. Der forestår dog først et analysearbejde mhp. at udarbejde samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger for anlæg af, hvor der med fordel vil kunne etableres sådanne mindre landingsbaner. Dette arbejde vil ske som en del af udarbejdelsen og revideringen af sektorplanen for området.

45. Partierne støtter således, at dette tiltag indarbejdes i den kommende sektorplan for luftfart. Sektorplanen vil hermed udgøre den samlede ramme for udviklingen af landets samlede luftfartsinfrastruktur.

### **2.2 Det videre arbejde med finansiering af lufthavnsinvesteringer**

46. Naalakkersuisut vil med afsæt i denne aftale og med afsæt i resultatet af beslutningsforslagene om lufthavnsudvidelser under EM 2015 udarbejde et konkret forslag til en mulig finansieringspakke til den samlede udbygning af lufthavne frem mod FFL 2017 for fase 1, jf. afsnittene ovenfor.

47. Grønland har ingen erfaringer med OPP-samarbejde. Der bør derfor tilknyttes en fast OPP-rådgiver, med henblik på at undgå de mange faremomenter, som OPP også er forbundet med. Naalakkersuisut vil derfor sikre sig relevant uafhængig og professionel rådgivning i det videre arbejde omkring låntagning og i forhold til indgåelse af OPP- aftaler med private aktører. OPP-rådgivningsopgaven skal efter prækvalifikation varetages af et velrenommeret rådgivningsfirma med dokumenterede særlige ekspertiser på området.

48. Naalakkersuisut vil ud over planlægnings- og projekteringen af fase 1 i de kommende år også arbejde videre på at forberede en fase 2 for etablering af en sammenhængende national lufthavnsstruktur. Fase to vil skulle have som mål at etablere mindre lokale landingsbaner i byer, der i dag betjenes af helikoptere via en servicekontrakt og ikke indgår i investeringerne i fase 1.

49. Fase 2 vil skulle bane vejen for en fremtidig betjening med mindre fastvingede fly, som gerne skal være billigere for borgerne at benytte og kunne reducere subsidieringen fra det offentlige til transporten. I forlængelse af dette vil der endvidere skulle ses på mulighederne for at tilpasse nogle af de eksisterende lufthavne med et beskedent kundeunderlag for også her at muliggøre en mere kosteffektiv betjening med mindre fly for at bane vejen for billigere billetter og frekvenser via en bedre kapacitetsudnyttelse.

50. Det skal endelig afsøges, hvorvidt det er muligt, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq kan drives videre på rent kommercielle grundlag, eller alternativt undersøges om Kangerlussuaq kan overdrages til kommunalt eje. Under alle omstændigheder vil andre baneforlængelser medføre, at omkostningerne ved drift af Kangerlussuaq og Narsarsuaq skal nedbringes markant.



### **3. Udbygning af vandkraftværker og forberedelse af ny energisektorplan**

51. Der har været bred politisk tilslutning til at foretage investeringer i overgang til vedvarende energi siden starten af 1990'erne. Det har været positivt for vores økonomi og selvforsyningsgrad.

52. Status i dag er, at 70 % af den el og varme, Nukissiorfiit leverer til kunder, er produceret af vedvarende energi. Nukissiorfiit står kun for at levere en tredjedel af den energi, vi bruger i samfundet. De mange oliefyr, som vi bruger til at opvarme vores boliger, bruger eksempelvis sammenlagt mere brændstof, end Nukissiorfiit bruger til at producere el og varme. Langt det meste af vores forsyning af energi stammer således stadig fra fossile brændsler som olie og benzin.

53. Vi kan derfor ikke helt undvære olie og benzin, men kan begrænse importen og skabe en energiforsyning, som er mindre afhængig af internationale konjunkturer. Dette skal ske ved gradvis omstilling til vedvarende energikilder. Desuden kan energibesparende foranstaltninger bidrage til en mere moderne og ren energiforsyning, der samtidig kan give økonomiske gevinster.

54. I første omgang skal en øget selvforsyning på energiområdet ske via konkrete projekter i Syd- og Østgrønland, mens det på længere sigt skal ske med yderligere udbygning af bynære vandkraftværker eller ved etablering af andre vedvarende energikilder. Der ønskes en forsat stigende energiforsyning fra vedvarende energikilder, hvilket forudsættes af sektorplanlægning og en tæt dialog med Nukissiorfiit og andre samarbejdsparter. De steder, hvor det ikke er muligt eller samfundsøkonomisk fordelagtigt at etablere vandkraftværker afsøges, om andre vedvarende energikilder kunne være samfundsøkonomisk fordelagtige at etablere.

#### **3.1 Udbygning af vandkraftværker for at fremtidssikre energiforsyningen**

55. Inatsisartut har med finansloven for 2016 afsat midler til udvidelse af Qorlortorsuaq Vandkraftværk og dermed lagt op til at fortsætte vandkraftudbygningen. Under hovedkonto 89.71.40 Nukissiorfiit, anlægsudlån afsættes i alt 144 mio. kr., fordelt med 72,0 mio. kr. i hvert af årene 2016 og 2017.

56. Baggrunden for forslaget er et behov for en kapacitetsudvidelse af værket for at dække varmebehov i Qaqortoq og Narsaq. Udvidelsen vil fordoble vandkraftværkets energipotential og give mulighed for at erstatte oliebaseerede varmekedler med elektrokedler samt øge anvendelsen af vedvarende energi.

57. Der er et betydeligt afsætningsgrundlag til afbrydelig elvarme i de to byer og et stort potentiale for at erstatte olie til varmeproduktion med vedvarende energi. Nukissiorfiit vurderer, at der er varmesalgspotentiale nok i Narsaq og Qaqortoq til både at afsætte el fra et udvidet vandkraftpotentiale og en udvidet affaldsforbrænding i Qaqortoq.

58. Baggrunden for overvejelserne om en udvidelse har desuden været udsigten til mulig afsætning til mineprojekter i området. Projektet er ifølge den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering samfundsøkonomisk rentabelt, selv uden indregning af en eventuel afsætning til mineaktiviteter i området.

59. Naalakkersuisut forventer at få et tilsvarende oplæg i løbet af 2016 om en eventuel udvidelse af vandkraftværket i Tasiilaq med henblik på en mulig udvidelse i 2017. Partierne ser frem til behandlingen af et muligt beslutningsoplæg fra Naalakkersuisut derom.

### 3.2 Videreudvikling af energiforsyning med ikke-fossile brændsler

60. Partierne er opmærksom på, at Naalakkersuisut er i gang med at udarbejde en sektorplan for energiområdet. Formålet med denne plan vil blandt andet være at sætte de overordnede mål for udviklingen og investeringerne på energiområdet for de kommende år. Sektorplanen skal beskrive, hvordan vi kan fremme vedvarende energi og energieffektivisering for derigennem at skabe et grønnere Grønland.

61. Dette kan både ske gennem en videre udbygning af vandkraft, men også gennem andre former for vedvarende energi og i mindre skala end de hidtidige vandkraftinvesteringer. Eksempelvis er solpaneler, vindmøller og mikrovandkraft andre relevante potentielle kilder til vedvarende energi i Grønland, der vil indgå i energiplanlægningen.

62. Etablering af vandkraftforsyning i Aasiaat og Qasigiannuguit undersøges nærmere, og der udarbejdes en samfundsmæssig konsekvensanalyse. Denne vil også kunne bruges som forberedelse af et kommende OPP-udbud af projektet. I den samfundsmæssige konsekvensanalyse skal også indgå eventuelle alternativer til vandkraftforsyning. Dette kunne være en mærkbar nedbringelse af forbruget af fossile brændsler ved anvendelse af overskudsvarme fra el-produktion og affaldsforbrænding, solpaneler, vindmøller og lignende.

63. Affaldsforbrænding er en vigtig kilde til vedvarende energi. De steder, hvor affaldsforbrændings-anlæg er forbundet til fjernvarmenet, kan de levere varme, uden at vi behøver at købe dyr olie. Ud fra et miljø- og samfundsmæssigt synspunkt skal restvarme fra affaldsforbrændings-anlæggene i byer udnyttes bedre, end den bliver i dag. Partierne opfordrer derfor til løbende samarbejde mellem Naalakkersuisut, Nukissiorfiit og kommunerne i energiplanlægningen for at opnå bedre udnyttelse af potentialer for øget anvendelse af vedvarende energi.

64. Partierne opfordrer endvidere til at bruge den producerede vedvarende energi bedst muligt, så samfundet får størst mulig nytte af de store investeringer, der allerede er foretaget i vandkraftværker. Herunder bør brugen af eksempelvis eldrevne biler og energikrævende udstyr i vandkraftbyerne søges fremmet på systematisk vis. Dels skal brugen heraf i praksis gøres lettere for borgere og virksomheder, dels bør de tilskyndes hertil via eksempelvis en hensigtsmæssig afgiftsstruktur. Endvidere skal der tages langsigtede initiativer med henblik på at gennemføre energibesparelser i såvel offentlige som private bygninger.

65. Systematisk energieffektivisering kan give væsentlige samfundsmæssige gevinster. Det er ofte billigere at spare en kilowatttime end at producere den. Ofte kræver det håndværksfaglig arbejdskraft og anvendelse af ny know-how at installere nye lavenergikomponenter og indføre andre tiltag, som gør energiforbruget mere effektivt. De bedste energibesparelser kan derfor både give positive tal på bundlinjen, være med til at skabe nye arbejdspladser og bidrage til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet.

66. For at udnytte det betydelige driftsøkonomiske potentiale i at reducere energiforbruget er der brug for at få adgang til og opbygge yderligere ekspertise på området, så der etableres effektive driftsløsninger og løbende sker en optimering af energiforbruget. For at fremskynde udviklingen på energiområdet er parterne endvidere enige om at afsøge mulighederne for anvendelse af OPP-

løsninger i energiforsyningen, ligesom finansieringsmuligheder for borgere og virksomheder i forbindelse med energibesparelser skal vurderes.

## Bilag 1a – Finansielt

Sektoropdelte oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig ibrugtagning, senest	Note
<b>Lufthavne / havne og tilhørende infrastruktur</b>					
<i>Syd for Nuuk</i>					
Qaqortoq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499 meter	385 (estimat for 1.199 m)	Kan projekteres, omfattende forundersøgelser gennemført	Nej	2018	Sandsynligvis for VVM-redegørelse
Narsaq, regional lufthavn, 650 meter	75	Kan projekteres efter placeringsstudier er fundet sted	Nej	2022	Bør etableres som en del af den samlede plan for regionen
Qaqortoq / Narsaq, færge+vej	15+35	Projekteres ifb. Lufthavnsprojektering	Nej	2022	Operatør / forsyningspligt ikke afklaret. Opkøb af færge ikke indregnet.
Nanortalik, regional lufthavn, 650 meter	75	Kan projekteres efter placeringsstudier er fundet sted	Nej	2022	Bør etableres som en del af den samlede plan for regionen
Alluitsup Paa	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
<i>Østgrønland</i>					
Tasiilaq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499 meter	240 (estimat for 1.199 m)	Afventer projektering, basis	Nej	2018	C-overslag under udarbejdelse, OBS for sandsynligt VVM-behov. Lang planlægningshorisont grundet vejr- og vindstudier

Sektoropdelt oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig ibrugtagning , senest	Note
Tasiilaq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499 meter	300	Afventer projektering, option	Nej	2018	C-overslag under udarbejdelse, OBS for sandsynligt VVM-behov. Lang planlægningshorisont grundet vejr- og vindstudier
Ittoqqortoormiit, regional lufthavn, 650 meter	100	Under projektering	Nej	2018	OBS for evt. VVM-screening
<b><i>Vest- og Nordgrønland</i></b>					
Nuuk, international lufthavn, 2.200 meter	(>=1 mia.)	Afventer projektering, option	Man bør overveje OPP nøje grundet lufthavnens karakter af landets hovedindfaldsport.	2018	Projekteres som option. OBS for potentielt behov for VVM. Stor usikkerhed om anlægspris.
Ilulissat, International lufthavn, 2.200 meter	805	Afventer projektering, basis	OPP relevant - kan indgå som en samlet OPP-turismepakke	2018	VVM-behov. Forsyningspligtunderskud / afgiftsstruktur i luftfarten bør afdækkes forud for indgåelse i OPP
Kangerlussuaq, nedgraderes	50	Afventer projektering	Nej	2019-2022	Skal koordineres med øvrig infrastruktur
Kangerlussuaq Havn, forbedrede faciliteter for krydstogsturister	>50	C-overslag udarbejdet, afventer kvalificering og projektering	Nej	2019	Skal afstemmes med trafikbehov og koordineres med øvrig infrastruktur

Sektoropdelt oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig ibrugtagning, senest	Note
Uummannaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	Planer for regionale lufthavne kan blive fremskyndet, hvis Trafikstyrelsen giver tilladelse til anlæg af 450-meter baner fremfor som i dag 650 meter baner som minimum. Dette vil reducere anlægsomkostningerne med anslået 40-50 procent.
Qasigiannuguit, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
Kangaatsiaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
Qeqertarsuaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
<b>Vandkraft- og energiforsyningsanlæg</b>					
Vandkraftanlæg Aasiaat & Qasigiannuguit & Kangaatsiaq			Muligvis OPP-relevant		
Udbygning af vandkraftværk i Tasiilaq					
Udbygning af vandkraftværk i Qorlortorsuaq	ca. 144				Er vedtaget på finansloven 2016 - udlån fra landskassen
<b>Energibesparende tiltag</b>					
Energieffektiviseringsprojekter			Muligvis OPP-relevant		

## Bilag 1b - Regionalt

Sektoropdelte oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig Ibrugtagning, senest	Note
<b>Lufthavne / havne og tilhørende infrastruktur</b>					
Nuuk, international lufthavn, 2.200 meter	(>=1 mia.)	Afventer projektering, option	Man bør overveje OPP nøje grundet lufthavnens karakter af landets hovedindfaldsport.	2018	Projekteres som option. OBS for potentielt behov for VVM. Stor usikkerhed om anlægspris.
Ilulissat, International lufthavn, 2.200 meter	805	Afventer projektering, basis	OPP relevant - kan indgå som en samlet OPP-turismepakke	2018	VVM-behov. Forsyningspligtunderskud / afgiftsstruktur i luftfarten bør afdækkes forud for indgåelse i OPP
Vandkraftanlæg Aasiaat & Qasigiannuguit & Kangaatsiaq			Muligvis OPP-relevant		
Energieffektiviseringsprojekter			Muligvis OPP-relevant		
<b>Syd for Nuuk</b>					
Qaqortoq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499	385 (estimat for 1.199 m)	Kan projekteres, omfattende forundersøgelser gennemført	Nej	2018	Sandsynligvis for VVM-redegørelse
Narsaq, regional lufthavn, 650 meter	75	Kan projekteres efter placeringsstudier er fundet sted	Nej	2022	Bør etableres som en del af den samlede plan for regionen
Qaqortoq / Narsaq, færge+vej	15+35	Projekteres ifb. Lufthavnsprojektering	Nej	2022	Operatør / forsyningspligt ikke afklaret. Opkøb af færge ikke indregnet.

Sektoropdelt oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig ibrugtagning, senest	Note
Nanortalik, regional lufthavn, 650 meter	75	Kan projekteres efter placeringsstudier er fundet sted	Nej	2022	Bør etableres som en del af den samlede plan for regionen
Alluitsup Paa	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
Udbygning af vandkraftværk i Qorlortorsuaq	ca. 144				Er vedtaget på finansloven 2016 - udlån fra landskassen
<b><i>Østgrønland</i></b>					
Tasiilaq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499 meter	240 (estimat for 1.199 m)	Afventer projektering, basis	Nej	2018	C-overslag under udarbejdelse, OBS for sandsynligt VVM-behov. Lang planlægningshorisont grundet vejr- og vindstudier
Tasiilaq, Nordatlantisk lufthavn, 1.499 meter	300	Afventer projektering, option	Nej	2018	C-overslag under udarbejdelse, OBS for sandsynligt VVM-behov. Lang planlægningshorisont grundet vejr- og vindstudier
Ittoqqortoormiit, regional lufthavn, 650 meter	100	Under projektering	Nej	2018	OBS for evt. VVM-screening
Udbygning af vandkraftværk i Tasiilaq					
<b><i>Vest- og Nordgrønland</i></b>					
Nuuk, international lufthavn, 2.200 meter	(>=1 mia.)	Afventer projektering, option	Man bør overveje OPP nøje grundet lufthavnens karakter af landets hovedindfalds-ort.	2018	Projekteres som option. OBS for potentielt behov for VVM. Stor usikkerhed om anlægspris.



Sektoropdelte oversigt over potentielle projekter (minimumslængder)	Estimeret anlægsudgift	Projektstatus	Egnet til offentlig-privat samarbejde	Mulig ibrugtagning, senest	Note
Ilulissat, International lufthavn, 2.200 meter	805	Afventer projektering, basis	OPP relevant - kan indgå som en samlet OPP-turismepakke	2018	VVM-behov. Forsyningspligtunderskud / afgiftsstruktur i luftfarten bør afdækkes forud for indgåelse i OPP
Kangerlussuaq, nedgraderes	50	Afventer projektering	Nej	2019-2022	Skal koordineres med øvrig infrastruktur
Kangerlussuaq Havn, forbedrede faciliteter for krydstogsturister	>50	C-overslag udarbejdet, afventer kvalificering og projektering	Nej	2019	Skal afstemmes med trafikbehov og koordineres med øvrig infrastruktur
Uummannaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	Planer for regionale lufthavne kan blive fremskyndet, hvis Trafikstyrelsen giver tilladelse til anlæg af 450-meter baner fremfor som i dag 650 meter baner som minimum. Dette vil reducere anlægskostningerne med anslået 40-50 procent.
Qasigiannuit, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
Kangaatsiaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	
Qeqertarsuaq, regional lufthavn, 650 meter	ca. 100	Skal undersøges	Nej	2022	

## Bilag 2.

### 3. behandlingen - udgifter indlagt i henhold til finanslovsaftale for 2016

Beløb i kr.	2016	2017	2018	2019
<b>Udgifter forbundet med finanslovsaftalen:</b>				
87.11.09 Forundersøgelser - lufthavne	15,0	15,0	15,0	15,0
89.71.40 Nukissiorfiit anlægsudlån	72,0	72,0	0	0
<b>I alt</b>	<b>87,0</b>	<b>87,0</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>

Nærværende aftale er tiltrådt af følgende parter, den 2. december 2015:

---

Siumut

---

Demokraatit

---

Atassut

---

Vittus Qujaukitsoq,  
Naalakkersuisoq