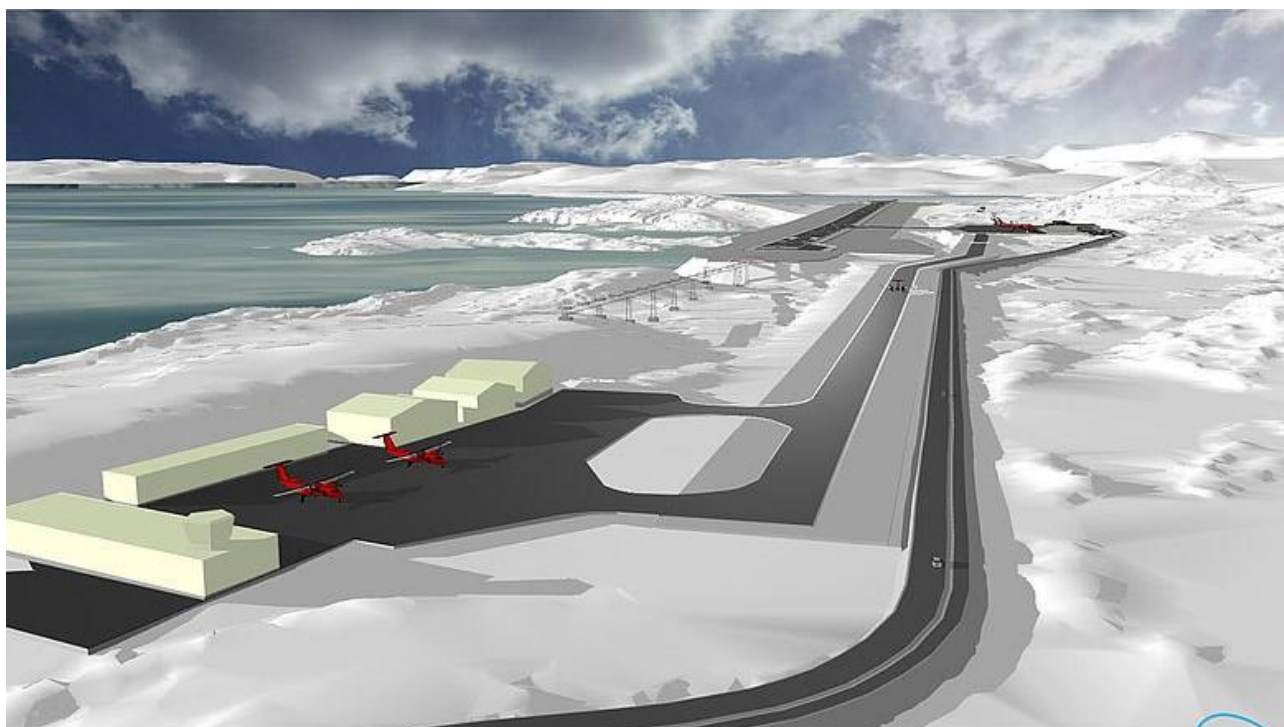


22. marts 2021 kl 02:00 [Arktis](#)

ALTINGET - Debat

## Forskere: Tag en tænkepause i lufthavnsbyggeriet i Grønland

Det grønlandske lufthavnsbyggeri har brug for 900 millioner kroner ekstra, og det burde give anledning til en alvorlig tænkepause og yderligere økonomisk redegørelse, inden man fortsætter, skriver Kåre Hendriksen, Birger Poppel og Ulrik Jørgensen.



68 procent af befolkningen bor steder med lufthavne, men da Grønland har 71 byer og bygder, er størstedelen af bosteder uden direkte flyforbindelse, skriver forskerne. Foto: Kalaallit Airports

**Ulrik Jørgensen (forsker, DTU Byg), Birger Poppel (samfundsforsker, Ilinniarfissuaq/Ilisimatusarfik) og Kåre Hendriksen (lektor, Center for Arktisk teknologi)**

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning. Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Den grønlandske passagertransport er stærkt udfordret af dels det hårde arktiske klima, dels de meget store afstande og en spredt befolkning, hvor der ikke findes vejforbindelser mellem nogle bosteder. Derfor har der gennem årtier været debat om at forbedre transportinfrastrukturen med fokus på flytrafik.

Aktuelt har Grønland to civile internationale lufthavne, Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) og Narsarsuaq, der blev anlagt af USA under anden verdenskrig, og er placeret langt fra kysten for at sikre stabile og gode vejrforhold, mens størstedelen af byer og bygder, trods mere ustabil vejrlig, ligger ved kysten med adgang til havets levende ressourcer.

I takt med befolkningsvæksten i Nuuk og den øgede turisme til specielt Ilulissat steg ønsket om en direkte transatlantisk lufthavn i disse byer.

Kangerlussuaq har en vigtig funktion som international nødlufthavn i kraft af sin placering på de centrale transatlantiske ruter, meget høje regularitet og banelængde, der muliggør landing med store jet. Derudover er der 11 indenrigslufthavne med korte baner, der kan håndtere mindre propelfly.

68 procent af befolkningen bor steder med lufthavne, men da Grønland har 71 byer og bygder, er størstedelen af bosteder uden direkte flyforbindelse og betjenes med dyr helikopterbeflyvning eller sejlad.

I takt med befolkningsvæksten i Nuuk og den øgede turisme til specielt Ilulissat steg ønsket om en direkte transatlantisk lufthavn i disse byer.

Specielt i Nuuk har der været en meget aktiv kreds af embedsmænd og forretningsfolk med stor rejseaktivitet, der har lobbyet for en atlantlufthavn. På grund af modstand fra resten af landet, der bunder i længere rejsetid og de mange vejrbetingede aflysninger, som en lufthavn i Nuuk vil medføre, var det ikke politisk realistisk.

Derfor blev der som kompromis foreslået en samlet 'Lufthavns pakke' med en atlantlufthavn i både Nuuk og Ilulissat samt en regional lufthavn i Qaqortoq i Sydgrønland for at få opbakning herfra.

### **Svært at forudsætte konsekvenser ved nye lufthavne**

Der har gennem årene været udarbejdet flere analyser og redegørelser, der skulle belyse fordele og de økonomiske konsekvenser af at etablere to nye internationale lufthavne. Analyser der alle på hvert deres områder er blevet kritiseret for at være utilstrækkelige som beslutningsgrundlag.

Siden er der en række centrale forudsætninger, der har ændret sig, hvilket yderligere udfordrer beslutningsgrundlaget. Alle analyser bygger på tre helt afgørende forudsætninger:

1. At Kangerlussuaq nedlægges som international lufthavn. Besparelserne herved er en forudsætning for, at Deloitte's samfundsøkonomiske analyse kan konkludere, at det er samfundsøkonomisk fordelagtigt at etablere nye internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
2. At den reducerede rejsetid for passagerer, især til og fra Nuuk, kan medregnes som egentlige samfundsøkonomiske besparelser med henvisning til, at det er gængs praksis ved analyser af transportinvesteringer i de tæt befolkede lande i Europa.
3. At det er meningsfuldt at se bort fra lufthavnenes 'regularitet', der lidt forenklet kan beskrives som den andel af flyvningerne, der kan gennemføres planmæssigt og uanset vejrlig.

### **Kangerlussuaq bliver**

Den første forudsætning, nedlæggelsen af Kangerlussuaq, er borte, da det er besluttet at opretholde Kangerlussuaq som international lufthavn. Besparelsen indgår i de seneste analyser med cirka 500 millioner kroner (i nutidsværdi) svarende til 15 procent af de samlede anlægsomkostninger ved de nye lufthavne.

Selv hvis driften af Kangerlussuaq helt skulle overgå til den danske stat og forsvaret, kommer lufthavnen til at indgå i det grønlandske lufthavnsnet, og den vil fortsat blive brugt til både udenrigs- og indenrigsflyvninger på grund af den høje regularitet. Passagerunderlaget for Nuuk og Ilulissat bliver mindre, og det udfordrer økonomien i de to nye atlantlufthavne.

Den anden forudsætning: At indregne reduceret rejsetid som en samfundsmæssig besparelse er i sig selv tvivlsom i en grønlandsk sammenhæng. For både Nuuk og Ilulissat vil rejsetiden ved direkte atlantflyvninger typisk blive reduceret med cirka tre til fire timer.

Men for langt de fleste vil rejsen til eller fra Danmark under alle omstændigheder 'koste' en dag, fordi det er begrænset, hvad man ville kunne nå af arbejde eller andre aktiviteter, der skaber økonomisk værdi på rejsedagen, selvom den bliver nogle timer kortere. Tidsbesparelsen regnes imidlertid som en samfundsmæssig gevinst uanset den rejsendes alder og beskæftigelse.

### **Ingen tidsbesparelser at hente i Grønland**

Herved afskiller situationen i Grønland sig fra gængse transportanalyser i Europa, hvor flytiden er kortere, og rejsetiden for mange passagerer kan omsættes til besparelser, fordi man med kortere rejsetid fortsat kan nå at bruge en del af arbejdsdagen til arbejde.

Spørgsmålet er, om forsinkelser og aflysninger er en større eller mindre samfundsøkonomisk udgift end reduceret rejsetid?

Det er fair nok at tale om en ulempe for passagerne ved flyskift og længere transporttid, men det begrundes ikke størrelsen på de 'besparelser', der i analyserne er opgjort til at være i samme størrelsesorden som selve lufthavnsinvesteringen.

Derimod er der ingen af de hidtidige analyser, der indregner regulariteten og dermed den tid, timer eller dage, som forsinkelser og aflysninger medfører. For Nuuk forventes det, at forsinkelser eller aflysninger vil omfatte mindst fem procent af flyvningerne.

Det svarer til mindst 17 dage årligt. Det spørgsmål, der ikke er belyst, er, om forsinkelser og aflysninger er en større eller mindre samfundsøkonomisk udgift end reduceret rejsetid?

Der er heller ingen af analyserne, der medregner de samfundsøkonomiske konsekvenser af længere rejsetid for dem, der skal videre til andre destinationer. Hvad betyder det for den samlede reducerede rejsetid? Og hvad er de samfundsøkonomiske konsekvenser af de betydeligt flere forsinkelser og aflysninger, der vil opstå for resten af kysten, når atlantflyvningen går til Nuuk og Ilulissat?

### **Turismen er begrænset af hensyn til naturen**

Et andet hovedargument for atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat er udviklingen af turismen.

Flere har peget på, at Ilulissat med de nye hoteller, der er ved at blive bygget, er ved at nå smertegrænsen for, hvor mange turister byen og naturen omkring Isfjorden kan bære. Derfor er det vigtigt, at turisterne har gode muligheder for at komme videre til andre destinationer i Nordgrønland, der har store turismepotentialer.

Men her mangler den nødvendige infrastruktur. I forhold til Nuuk er det nødvendigt at spørge, om der ikke er andre destinationer, der trods alt har et større turismepotentiale?

På grund af corona-pandemien ligger den internationale turisme stort set stille, og flere analyser peger på, at der vil gå flere år, før turismen for alvor kommer i gang igen. Hvor lang tid skal der så gå, før de nye atlantlufthavne med den corona-skabte usikkerhed vil være en økonomisk fordel for samfundet?

### **De store flyvebaner er tvivlsomme**

Selv uden corona-pandemien er der mange usikkerhedsfaktorer, som blandt andet skyldes, at de hidtidige analyser har været baseret på et mangelfuldt grundlag.

Det eneste, der med sikkerhed kan siges på baggrund af hidtidige analyser, er, at det, trods analysernes mangler, faktisk vil give de største samfundsøkonomiske fordele at etablere de nye lufthavne med kortere baner på 1.200 meter i Nuuk og Ilulissat til udvidet indenlands flyvning, mens de planlagte 2.200 meterbaner, som kræves af atlantlufthavne, økonomisk bliver meget tvivlsomme.

I den sammenhæng er det også vigtigt at erindre, at det reelle alternativ til den nuværende feeder-flyvning mellem Kangerlussuaq og Nuuk, henholdsvis Ilulissat, er at benytte større fly, som vil nedsætte den samlede flyvetid væsentligt. Noget der ikke er belyst ordentligt i de hidtidige analyser.

### **Brug for alvorlig tænkepause**

Samlet set har det oprindelige beslutningsgrundlag om de tre nye lufthavne ikke været tilstrækkeligt godt belyst. Siden da er forudsætningerne for beslutningen blevet alvorligt udfordret:

- Kangerlussuaq opretholdes som international lufthavn uanset de nye atlantlufthavne.
- Corona-pandemien ændrer turismens vilkår og udsætter væksten.
- Uklarheder omkring lufthavnenes økonomi, idet KAIR som aktieselskab kan tilbageholde oplysninger for offentligheden.

Derfor er spørgsmålet, om det ikke er nu, der skal tages en alvorlig men tiltrængt tænkepause, så der kan blive udarbejdet en fagligt ordentligt underbygget samfundsøkonomisk analyse med reelle alternativer for infrastrukturens udvikling.

Derfor er spørgsmålet, om det ikke er nu, der skal tages en alvorlig men tiltrængt tænkepause.

Herved kan der skabes et solidt grundlag for en politisk debat og efterfølgende beslutninger. Her skal der tages højde for de ændrede forudsætninger med Kangerlussuaq, og indregnes de forsinkelser og aflysninger, man med relativ sikkerhed kan forvente, samt hvad konsekvenserne af en ændret flystruktur vil have for resten af landet.

I disse beregninger bør man naturligvis indregne nogle mellemlange baner i Nuuk og Ilulissat samt eventuelt andre byer, hvor der benyttes større feeder-fly. Ligesom man bør regne på de samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved at benytte noget af den eventuelle besparelse, ved ikke at bygge nye atlantlufthavne til at etablere kortere grusbaner i en række byer og indsætte mindre fly på disse ruter.

Og så bliver man naturligvis nødt til i beregningerne at tage højde for Corona-pandemiens beklagelige, men forventede konsekvenser. På nuværende tidspunkt kan man uden det store økonomiske tab fortsætte udbygningen af Nuuk til en 1.200 meter bane.

Arbejdet i Ilulissat er stort set ikke gået i gang, så også her er der muligheder for at ændre til en 1.200 meter bane ud fra lufthavnens nuværende placering, hvis de samfundsøkonomiske analyser kan begrunde det.

---