

Turismeudvikling via Arctic Circle Road

Sisimiut

Kangerlussuaq

Indholdsfortegnelse

- 4 Resume
- 6 Arctic Circle Trail
- 8 Arctic Circle Race
- 10 Indlandsisvejen
- 12 Nye havne i Sisimiut og Kangerlussuaq
- 14 UNESCO Verdensarv
- 16 Turismekoncessioner til enkelte aktiviteter
- 18 Turismekoncessioner til samlet turismeprojekt
- 20 Klimaforskning og koldklimatest
- 22 Turismen i Qeqqata og Grønland
- 24 Helårsturismen i Qeqqata Kommunia
- 26 Arctic Circle Road –EN GAME CHANGER
- 28 Private turismeovernatningsinvesteringer ved Arctic Circle Road
- 30 Turismen på Arctic Circle Road
- 32 Samfundsøkonomiske konsekvenser
- 34 Arctic Circle Road og andre analyser
- 35 Budgetøkonomiske konsekvenser for det offentlige
- 36 A/S Arctic Circle Traffic
- 38 Udvikling gennem samarbejde og langsigtet planlægning

Turismeudvikling igennem Arctic Circle Road

Redaktør Qeqqata kommunia & Arctic Circle Business (ACB)

Ilusilersuisut | Layout ReneDesign

Assit | Foto Qeqqata kommunia

Naqiterneqarfia | Tryk Nuuk Offset

© 2019 qeqqata

Saqqummiisoq | Udgivet af Qeqqata Kommunia & ACB

Makkorsip Aqq. 2 – Box 1014 – 3911 Sisimiut

Hvis ikke andet er nævnt er alle fotos taget af personale eller fra Visit Greenland/ACB fotosamlinger. Kopiering fra denne Rapport tekst eller fotos må kun finde sted efter aftale med Qeqqata Kommunia.



Resume

Erhvervslivet i Destination Arctic Circle og Qeqqata Kommunia har gennem de sidste 25 år udviklet, drevet og satset på turismeudviklingen mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Røllefordelingen har været, at kommunen ofte i samarbejde med Selvstyret har skabt rammerne. Disse rammer har det lokale erhvervsliv i samarbejde med frivillige organisationer og borgere samt eksterne partnere udnyttet til at skabe turismeudvikling og fælles events til glæde for borgere i hele Grønland og tilrejsende fra hele verden.



Den regionale indsats har skabt store turist- og markedsføringsmæssige succeser som

- » Arctic Circle Trail
- » Arctic Circle Race
- » Indlandsisvejen
- » Polar Circle Maraton
- » den ny havn i Sisimiut
- » UNESCO verdensarvsområdet
- » Aasivissuit-Nipisat og ørred- og trofæjagtskoncessioner.

Der arbejdes med at udvikle nye permanente tiltag såsom

- » ny havn i Kangerlussuaq
- » et koncessioneret gletsjer- og dyrepark-turismeprojekt ved Aqutikitsoq
- » koldklimatestområde og nye attraktioner som svømmehal i fjeld i Sisimiut.

De mange tiltag har skabt grobund for en helårlig turismeudvikling i regionen, hvilket har gjort det muligt for mindre lokale turismevirksomheder at skabe helårsarbejdspladser i turismen.

Helårsarbejdspladser i turismen er en mangelvare i Grønland, hvor mange regioner ser stor import af arbejdskraft i turismeerhvervet i højsæsonens 2 – 3 sommer måneder.

Turismeudviklingen har skabt fundamentet for, at anlæggelsen af Arctic Circle Road vil blive en succes. Arctic Circle Road vil åbne et stort landområde i Grønland op og give oplevelser langs denne vej. Lige som i resten af verden vil Arctic Circle Road give adgang til områder og seværdigheder som ellers er svært tilgængelige. Veje har været afgørende for verdens turismeudvikling, og Indlandsisvejen har gjort Kangerlussuaq til Grønlands næststørste turismedestination. De lokale virksomheder er klar til at investere markant i anlæggelse af hoteller, ressorts, lodges og hytter langs Arctic Circle Road.



Arctic Circle Road vil skabe sikkerhed om Kangerlussuaqs fremtid og dermed skabe grundlag for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq.

Som følge af usikkerheden om Kangerlussuaqs fremtid efter lukning af den amerikanske base i 1992 har ingen turde bygge nye hoteller og lodges. Det har skabt en hotelovernatningskapacitet i Kangerlussuaq med mange billige vandrehjemssenge, hvilket desværre ikke hænger sammen med landets øvrige hotelinfrastruktur og derfor ikke skaber sammenhæng i landets turismestruktur.

Arctic Circle Road vil også give en billig transportmulighed mellem to steder i Grønland. Det gør, at det bliver langt billigere at være turist i Grønland, og det vil få flere til at søge til Grønland. Det giver også en mere differentieret infrastruktur, så turister kan opleve og komme rundt i "the Golden Circle of Greenland": (Kangerlussuaq-Sisimiut-Ilulissat) til lands, til vands og i luften. Den fortsatte udvikling af turismen i regionen og et markant stigende antal turister langs Arctic Circle Road vil give synergieffekter for resten af landets turismeregioner.

De mange helårsturister i Destination Arctic Circle regionen vil tage videre til UNESCO områderne i Ilulissat og Sydgrønland uanset tiden på året. Turismen i regionerne mellem de store UNESCO trækplastre vil også kunne udvikles, ligesom den eksisterende erhvervs- og besøgsturisme i Nuuk vil kunne få endnu bedre forudsætninger. Turismen i Aasiaat og Maniitsoq vil bedre kunne udvikles som en turistdestination, når turister efter ophold på Arctic Circle Road gerne vil have andre oplevelser i nærheden. Den ny lufthavnsstruktur med flere længere landingsbaner og flere udenrigsruter vil øge antallet af turister på rundture ind til Kangerlussuaq og ud via Ilulissat og Nuuk.

Arctic Circle Road vil være samfundsøkonomisk rentabel og være indtjent for samfundet i løbet af kun 11-14 år. Arctic Circle Road vil genere arbejdspladser i turismeerhvervet, der giver skatteindtægter til det offentlige på minimum 54 mio.kr. årligt inkl. forøgede lufthavnsafgifter og vareafgifter til landskassen.

Arctic Circle Road vil også være rentabelt at investere i fra det offentlige side set fra et budgetmæssigt synspunkt. Det vil således være rentabelt for Selvstyret og Qeqqata Kommunia at anlægge Arctic Circle Road og finde ud af en indbyrdes fordelingsnøgle i forbindelse med anlæggelsen og driften af Arctic Circle Road.

Fordelingen af indtægterne til Selvstyret og Kommunen er afhængig af, om Kangerlussuaq Lufthavn og de andre trafikinfrastrukturanlæg i Qeqqata Kommunia forbliver i Selvstyrerregi eller helt eller delvist overgår til Qeqqata Kommunia. Qeqqata Kommunalbestyrelse har besluttet at oprette et aktieselskab A/S Arctic Circle Traffic, der skal eje, anlægge og drive trafikinfrastruktur-anlæggene i regionen. Overtagelse og sikring af Kangerlussuaq Lufthavn og anlæggelse af Arctic Circle Road er førsteprioritet.



Arctic Circle Trail

Den 160 km lange Arctic Circle Trail mellem Kangerlussuaq og Sisimiut er på forholdsvis få år blevet den mest ikoniske vandrerute i Arktis. Antallet af vandrere er markant stigende og kom i 2018 op over 1.500. Guidebøger på engelsk og tysk kun om Arctic Circle Trail er blevet udgivet. Udenlandske medier omtaler med begejstring vandreruten som Arktis' Camino.

Arctic Circle Trail er rammen om mange interessante historier. I 2018 vandrede 100 ansatte fra den internationale bank HSBC 100 km på ruten. HSBC Arctic Challenge 2018 bestod af en uges ophold i Grønland fordelt med 1 dagstur til Indlandsisen fra Kangerlussuaq, 5 dages vandring på Arctic Circle Trail og 1 dags ophold i Sisimiut. En tysk vandreetusiast har vandret Arctic Circle Trail hvert år de sidste 10 år.

Arctic Circle Trail er også historien om en bevidst satsning på langsigtet turismeudvikling fra erhvervslivet og kommunen. I starten af 1990'erne blev 6 mindre hytter opført på Arctic Circle Trail som et tilbud til lokalbefolkning og turister.

Nogle år efter satsede Private Sisimiut Tourism på at opføre et større kanocenter i form af en

300 m2 stor hytte i vestenden af Amitsorsuaq. I 2000'erne blev ruten afmærket med varder, og kommunen opførte to andre større hytter ved Innajuattoq og Itinneq.

De nye store hytter har samtidig givet gode vilkår for hundeslæder, langrendsløbere og senest fatbikere på ruten om vinteren. Kanocenter og Innajuattoq hytterne ligger nemlig perfekt, når slæder, skiløbere og cyklister om vinteren tager ruten på 3 dage og har brug for 2 overnatninger.

De hurtigste slæder benytter Itinneq-hytten, når de kører ruten på 2 dage og 1 overnatning. Cykling på Arctic Circle Trail har været en bevidst satsning fra turismebranchen. Destination Arctic Circle lavede i 2012 et samarbejde med Red Bull og tjecken Petr Kraus om at promovere mountainbike ved Indlandsisen.

Hotel Sisimiut og Sirius Greenland har siden 2014 arrangeret fatbiketure fra Indlandsisen til Davidstrædet ad Arctic Circle Trail.

Chris MacDonald tog som afslutning på programmet U-turn i 2016 de diabetesramte deltagere med på hundeslædetur på Arctic Circle Trail. Det gav uvurderlig medieomtale for Grønland i bedste sendetid i DR.

Nye tiltag om at benytte Arctic Circle Trail til årlige events er under gennemførelse, herunder muligheden for et årligt trailrun og et arktisk triatlon.



Arctic Circle Trails hovedrute har hidtil gået gennem Nerumaq-dalen nord for Sarfannguit, men der gøres tiltag for at få den mindre anvendte rute ned til Sarfannguit gjort mere kendt. Således blev der i slutningen af 2000'erne opført en hytte til vandrere nordøst for Sarfannguit. Samtidig blev fangerhytten i Utoqqaat nordvest for Sarfannguit gjort til fælleshytte for fangere og vandrere. I 2017-18 er vandreruten ned til Sarfannguit afmærket med varder, og et shelter på fastlandet ved Sarfannguit er under opførelse samtidig med at Arctic Circle Business afholder turismeworkshops i bygden.

Driften af hytterne betales af kommunen. De 3 store hytter har toilet i hytten, mens de 8 mindre hytter ikke har toilet. Den markante stigning i antallet af vandrere på Arctic Circle Trail har givet udfordringer for miljøet, så kommunen har afsat midler til opførelse af muldtoiletter i eller ved hytterne.



Arctic Circle Race

Arctic Circle Race er verdens hårdeste langrendsløb og flere gange på top 10 listen over verdens mest udfordrende sportsevents.

Arctic Circle Race er også et ikon for den grønlandske vinterturisme. Skiløbere fra alle kontinenter i verden har deltaget. Internationale medier som engelske BBC og tyske ZDF har sendt TV-hold til Sisimiut og bragt længere TV-indslag om løbet. Skistjerner som legendariske Bjørn Dahlie og Thomas Alsgaard samt mange Vasalop-vindere har deltaget. Det samme har kronprins Frederik og mange andre sportsentusiaster med mod på udfordringer.

Arctic Circle Race blev opstartet i midten af 1990'erne af en gruppe lokale entusiaster fra skisporten og erhvervslivet i Sisimiut. Gruppen satte sig sammen med OL-deltager Michael Binzer og Visit Greenland.



I første omgang blev der satset på et 160 km langt løb af Arctic Circle Trail fra Kangerlussuaq til Sisimiut. Hytterne ved Amitsorsuaq og Innajuattoq skulle sammen med telte være de 2 overnatningssteder for langrendsløbere og frivillige. Logistik udfordringen med at flytte campen under løbet blev for stor og opstarten i 1996 måtte aflyses.

Året efter i 1997 var konceptet for det fremtidige Arctic Circle Race klar. Med udgangspunkt i Sisimiut løb deltagerne om fredagen ud til Innajuattoq, hvor den berømte ACR camp var placeret de første mange år. Om lørdagen fortsattes halvvejs til Kangerlussuaq, inden der blev kørt rundt og vendt tilbage til ACR campen. Søndag var det retur til Sisimiut efter to nætter i ACR campen. ACR campen er flyttet rundt gennem løbets 22 årige historie. En historie der har været præget af frivillighed og mødet mellem lokale og skiløbere fra hele verden samt ikke mindst hårdt arbejde. Fra deltagerne med at løbe de 160 km, men også fra de frivillige med at planlægge løbet og sætte ACR camp op og tage den ned igen. En udfordring der over årene har været udfordret af det omskiftelige vejr, der har givet vanskelige forhold for løjpælægning og placering af ACR campen, når manglende sne og islægning samt ikke mindst stormvejr har haft sit tag i ACR campen.

Arctic Circle Race har gennem alle årene modtaget kommunal støtte til løjpælægning og transport på ½ mio.kr. Det lokale erhvervsliv har gennem sponsorer i både kontanter og materiel sikret resten. Deltagerantallet har svinget mellem 100-220 deltagere. Mange kommer igen år efter år eller med års mellemrum. Tyske Klavs Jechel har deltaget 13 gange.

Flere får øjnene op for Arctic Circle Trail ruten, når de deltager i Arctic Circle Race, så deltagere kommer tilbage om sommeren eller forsøger sig med den oprindelige Arctic Circle Race på langrendsski mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Mike Fencker Thomsen løb i 2018 først de 160 km mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, for efter en hviledag at tage de 160 km i Arctic Circle Race.





Indlandsisvejen

Det amerikanske forsvar anlagde et simpelt kørsponsor fra Kangerlussuaq ind til Indlandsisen ved Russels gletsjer, da de mellem 1941-1992 drev den amerikanske base i Søndre Strøm. Kørsपोret blev liggende til lokale og turister efter den amerikanske base blev lukket.

I 1999 anlagde den tyske folkevognsgigant VW en grusvej hele vejen fra Kangerlussuaq til Indlandsisen ved Point 660. Dermed blev det oprindelige kørsponsor forbedret de første 20 km til Russels gletsjer og forlænget med 15 km til Point 660. *VW fortsatte med vej 120 km ind på Indlandsisen, hvor de i årene 1999-2004 drev biltestcentret Aurora.* VW opgav i 2004 testcentret, da det var for dyrt at reetablere vejen på den bevægelige Indlandsis. Kommunen overtog ansvaret for Indlandsisvejen og har siden 2004 drevet vejen i samarbejde med de lokale turistaktører.

Indlandsisvejen er blevet Kangerlussuaqs suverænt største turistattraktion, idet op mod 15.000 turister hvert år oplever denne enestående køretur. Ved Russels gletsjer opleves en gletsjerfront med sin 70 meter lodrette væg med øredøvende isafbrækninger. Ved Point 660 opleves at gå rundt på selve Indlandsisen eller senest overnatte i teltcamps. De 15 km mellem Russels gletsjer og Point 660 opleves Indlandsisen og dens forskellighed med afsmeltning, gletsjerspalter, lodrette isvægge der ender i fjeld, elve og søer.

Indlandsisvejen har siden 2001 været rammen om Polar Circle Maraton. I oktober løbes først en

rundtur på Indlandsisen ved Point 660, hvorefter der løbes af Indlandsisvejen til målet i Kangerlussuaq. Deltagerantallet er på det maksimale 200, hvoraf 95% er udenlandske deltagere.

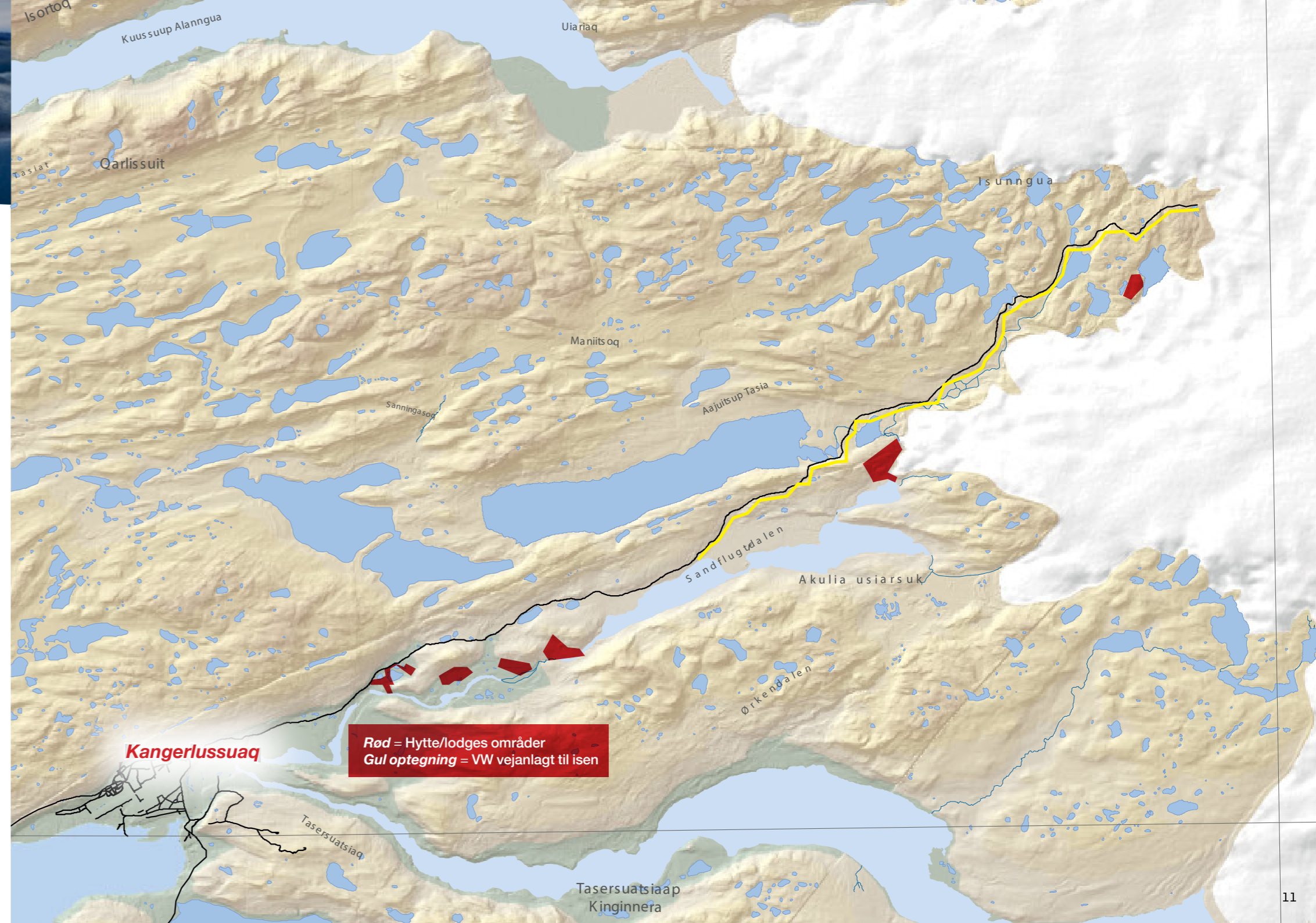
Kommunen har i de senere år udlagt arealer langs Indlandsisvejen til hoteller, hyttebyer og selvstændige hytter til både turistbranchen og lokalbefolkningen. Albatros har fået arealtildelingen til en hytteby ved Israndssøen tæt på Point 660. En israndssø er kendetegnet ved delvist at have land som afgrænsning af søen i lighed med alle andre søer, men også at have Indlandsisen som afgrænsning for noget af søen. Det giver spektakulære udsigter til Indlandsisens gletsjerkant.

Ved Russels gletsjer er der udlagt arealer til:

- » hoteller
- » hyttebyer
- » turistbaserede hytter
- » privatebaserede hytter
- » forskningsbaserede hytter.

Det samme er tilfældet ved vandfaldet bag Sugarloaf. På den anden side af Sugarloaf langs vejen kan der kun bygges hytter. Det samme er tilfældet ved vandfaldet bag Sugarloaf.

På den anden side af Sugarloaf langs vejen kan der kun bygges hytter. Der planlægges bygget 3 mindre gangbroer nær Russels gletsjer, så turister kan få adgang til seværdigheder som vandfald, ishuler og gletsjervandring.





Nye havne i Sisimiut og Kangerlussuaq

Qeqqata Kommunia anlagde i 2012–13 den kommunale havn i Sisimiut til 56 mio. kr. Havnen blev indviet med Sea Explorers anløb d. 20. juni 2013. Qeqqata Kommunia valgte at prioritere denne investering i et trafikinfrastrukturanlæg selvom det offentlige ansvar for den overordnede trafikinfrastruktur inklusiv havne er Selvestyrets.

Baggrunden for kommunalbestyrelsens prioritering var, at der i mange år havde været katastrofal mangel på kajplads i Sisimiut. Den manglende plads medførte, at trawlere og andre fiskeriskibe søgte til andre havne ligesom det markante stigende antal krydstogtskibe siden årtusindskiftet heller ikke kunne komme til kajs i de hektiske sommermåneder. Da Cairn i 2010–11 borede efter olie ud for Diskøen/Qeqertarsuaq, hvor Aasiaat naturligt blev basehavn, blev Sisimiut fravalgt som sekundær basehavn i forhold til den længere-væk-liggende havn i Nuuk. Med udsigt til at se, at alle disse erhvervspotentialer ikke blev udnyttet, valgte kommunalbestyrelse at prioritere den ny kommunale havn.

En arbejdsgruppe nedsat af Selvestyret og Kommunen med Transportkommissionens formand Chresten Sørensen i spidsen udgav i 2012 en samfundsøkonomisk analyse om Sisimiut Havn. Rapporten viste, at havnen var samfundsøkonomisk rentabel, primært pga. de positive effekter for krydstogtturismen i Grønland. De forskellige scenarier pegede på, at gevinsterne for samfundet af krydstogtturismen genererede 60–70% mens fiskeriet og olieefforforskningen kun genererede hver 15–20%.

Årsagen til de store samfundsøkonomiske fordele for Grønland ved en ny havn i Sisimiut skyldes primært forbedrede forhold krydstogtudsiftningen. Mange mindre krydstogtskibe (ofte benævnt ekspeditions-skibe) vælger at udskifte passagerer og nogle gange besætning i Kangerlussuaq. Dermed kan de blive i Grønlands farvand i længere tid, hvilket betyder større forbrug i Grønland fra krydstogtskibene og dets passagerer. De større krydstogtskibe besøger kortvarigt Grønland på vej mellem Europa og USA, men disse skibe køber hverken forsyninger eller lægger til i særligt mange byer og bygder.

De mindre ekspeditionsskibe besejler ofte Grønland i længere perioder, ofte i mange uger eller ligefrem måneder.

Disse skibe lægger til i mange byer og bygder, primært fra Kangerlussuaq – Sisimiut og nordpå, hvilket genererer indtægter mange steder, når passagererne skal på byvandring eller køber lokale souvenirs. Skibene udskifter passagerer og besætning i Kangerlussuaq, hvilket betyder lufthavnsafgifter til landskassen ligesom transfer til havnen og ture ind til Indlandsisen ad indlandsisvejen, som giver indtægter til turistoperatørerne i Kangerlussuaq. Men skibene har også brug for olie og nye vareforsyninger, hvilket de køber i Sisimiut. Men hvis de ikke kan komme til kajs, kan de ikke få disse forsyninger.

Den nye kommunale havn i Sisimiut har betydet, at krydstogtskibene næsten alle kan komme til kajs nu. Det er med til at flere skibe vælger Grønland som krydstogtsdestination. I Sisimiut giver det arbejde og indtægter til blandt andet

- » Polar Oil
- » Blue Water
- » Pisiffik
- » Brugsen

med at forsyne skibene med olie, fødevarer og andre varer. Turistoperatørerne får samtidig flere kunder på byrundture, vandreture, sejlture og i restauranter og cafeer, både fordi der er flere skibe, og fordi turisterne nu i større omfang kommer i land i stedet for at blive på skibene.



Kangerlussuaq

Som følge af Transportkommissionens formands samfundsøkonomiske beregninger for krydstogtturismen ved bedre havneforhold har Qeqqata Kommunia helt naturligt valgt at undersøge muligheder for at forbedre havnemulighederne i Kangerlussuaq. I Kangerlussuaq kan krydstogtskibene ikke komme til kajs ved den nuværende havn placeret 14 km fra Kangerlussuaq. Der er for lavvandet ved denne placering. Center for Arktisk Teknologi har foretaget en række undersøgelser af en mulig ny havneplacering længere ude af fjorden. I samarbejde med Rambøll er disse undersøgelser analyseret, og de peger entydigt på en placering ved Hancock Pynt 10 km længere ude af fjorden i forhold til den eksisterende 'havn'.

Eksisterende havn

Rambøll har undersøgt vejforholdene hertil og udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse. Analysen viser med udgangspunkt i Transportkommissionens formands antagelser for Sisimiut, at en ny havn i Kangerlussuaq vil være en af de bedste investeringer i Grønlandsk trafikinfrastruktur.

Anlæggelse af den ny havn i Kangerlussuaq blev i 2017 indarbejdet som topprioritet i Selvestyrets sektorplan for havne. I 2017/8 blev der afsat midler til projektering af havnen af Selvestyret samt midler til selve opførelse af 3 havneanlæg i Grønland, herunder Kangerlussuaq.



UNESCO Verdensarv

Et område mellem Indlandsisen ved Kangerlussuaq og kystøer syd for Sisimiut benævnt Aasivissuit-Nipisat blev d. 30. juni 2018 optaget som UNESCO verdensarvsliste. Det ca. 20 km brede (nord-syd retning) og 235 km lange (øst-vest) område blev optaget for sin enestående fangsttradition gennem årtusinder.

Aasivissuit-Nipisat området er samtidig det første inuitiske kulturlandskab nord for polarcirklen, der er blevet optaget på UNESCO verdensarvsliste.

Grønland har nu 3 UNESCO verdensarvsområder efter optagelsen af UNESCO naturområdet Kangia Isfjord ved Ilulissat i 2004 og UNESCO kulturlandskabet med fokus på landbrug gennem tusinde år i Sydgrønland.

Det er helt enestående, at et land med kun 56.000 indbyggere

kan have 3 UNESCO verdensområder optaget!

Sisimiut

Sarfannguit

Kangerlussuaq

Ilulissat har siden 2004 oplevet et stort turismeboom, hvilket de to nye verdensarvsområder kan forvente i de kommende år. Med de 3 verdensarvsområder som perler på en snor op ad vestkysten er der skabt grobund for en samlet UNESCO verdensarvsstrategi fra grønlandsk side.

UNESCO verdensarvsområdet Aasivissuit-Nipisat er optaget som følge af den lange fangst-

kultur, hvor befolkningen om vinteren har været bosat ude på kysten og om sommeren taget på fangsture ind i landet i Kangerlussuaq området.

Denne bevægelse mellem hav/kyst og indland foregår den dag i dag, hvor sommer-/efterårsture ind til ørredeløve og rensdyrjagtområder nu foregår hurtigt med motorbåde på dags-, weekend-, ugeture fra de nu mere permanente bosteder fra kysten.

7 arkæologiske keysites i området inklusiv Aasivissuit og Nipisat har været hjørnesten i ansøgningen. Nogle af keysitene anvendes stadig, da der hvor det i historisk tid var grobund for jagt og interessant at slå sig ned ofte også er det i dag.

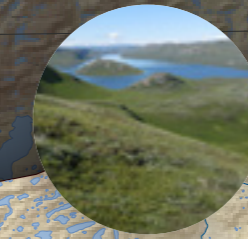
Kun et af de 7 keysites er dog i dag beboet permanent, nemlig bygden Sarfannguit. Denne bygd har således sammen med Kangerlussuaq og Sisimiut gode muligheder for at udvikle sig turismemæssigt.

Sarfannguit ligger på vandreren Arctic Circle Trail, om end hovedruten for vandreren har været nord for Sarfannguit i Nerumaq dalen. I fremtiden forventes flere turister at besøge Sarfannguit, hvorfra der kan sejles til Sisimiut, hvis man ikke ønsker at vandre alle 160 km mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. En

vandrerrute videre fra Sarfannguit til Nipisat undersøges. Fra Nipisat er der også sejladsmulighed til Sisimiut. Fra Kangerlussuaq er der med Indlandsisvejen allerede vejtilgængelighed ind i verdensarvsområdet, men en stikvej som en del af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq op til Aasivissuit vil i fremtiden give lokalbefolkning og turister mulighed for at besøge den imponerende sommerboplads.

Optagelsen af verdensarvsområdet har været lang og fordret et tæt samarbejde mellem de offentlige parter. Aage V. Jensen Charity Foun-

dation bevilgede i 2015 1,8 mio.kr. til optagelsesarbejdet, og i januar 2017 blev ansøgningen til UNESCO afleveret sammen med en forvaltningsplan. Efter besøg i området af UNESCO's faglige konsulenter fra ICOMOS i september 2017 fulgte mange spørgsmål og svar mellem ICOMOS og projektgruppen. D. 30. juni 2018 blev Aasivissuit-Nipisat optaget på verdensarvslisten på UNESCO kongressen i Bahrain.



Greenland Ice Sheet

Turismekoncessioner til enkelte aktiviteter



Grønland adskiller sig fra de fleste andre lande ved ikke at have privat ejendomsret til land. Borgere har fri adgang til al land, hvilket er et smukt princip med mange goder til alle i Grønland.

Men turisterne har også fri adgang til al land, og det giver nogle udfordringer, hvis turismen skal give afkast til Grønland og udvikles. Dette gælder også andre erhvervsgrøene.

På råstofområdet har man længe kendt til licenser og koncessioner, så internationale og lokale investorer trygt kunne investere summer i olie- og mineralefterforskningen, når lovgivningen gav dem eksklusive rettigheder til at udnytte de fundne forekomster efterfølgende. Det samme har gjort sig gældende i landbrugserhvervet i Sydgrønland.

På turismeområdet blev der først i 2011-12 i lovgivningen indført koncessionsmulighed for først ørredelver og efterfølgende generelt for alle turismeaktiviteter. Lovgivningen giver den lokale kommune mulighed for at udlægge koncessionsområder i kommuneplanen, hvorefter Selvstyret ved Erhvervsdepartementet udarbejder udbudsmateriale og gennemfører udbudsrunder. En komite bestående af Selvstyret og Kommunen bedømmer de indkomne bud, og indstiller til endelig godkendelse i Naalakkersuisut.

Erhvervsrådet Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia havde i en årrække kæmpet for indførelsen af koncessioner for ørredelver og trofæjagt, hvorfor regionen også var de første til gennemføre de nye muligheder med kommuneplanstillæg for turismekoncessioner på trofæjagt

og ørredelver. Erhvervsdepartementet har efterfølgende udarbejdet udbudsmateriale og i 2016 uddeltes de første 5 turismekoncessioner på ørredelver i Qeqqata Kommunia med virkning pr 1. januar 2017. I 2016 blev de resterende elve udbudt igen, og 3 elve blev tildelt turistoperatører. Samlet er 8 af de 16 udlagte ørredelver udlagt til turismekoncession blevet tildelt turistoperatører.

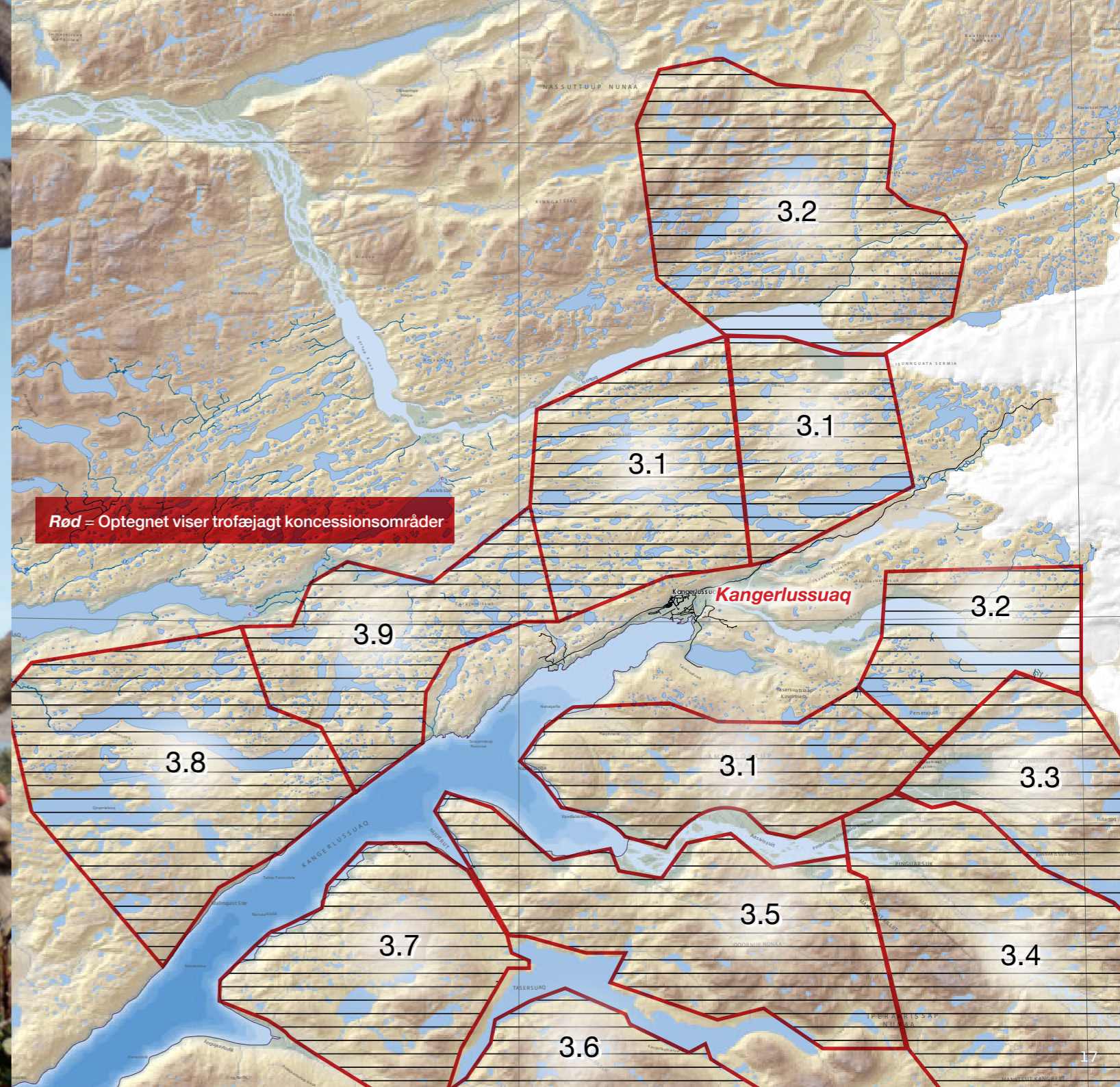
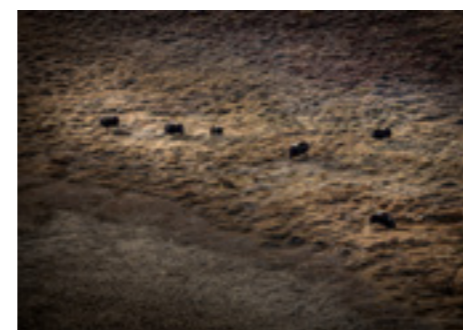
I starten af 2018 blev trofæjgtsområderne udbudt, og i maj 2018 blev 10 ud af 12 delområder i kommuneplanstillægget til trofæjagt ved Kangerlussuaq uddelt til turistoperatører. Der var også ansøgninger på de sidste 2 områder, men ansøgningerne blev ikke vurderet tilstrækkelig kvalificeret til uddeling.

Nye udbudsrunder på ørredelver og trofæjagt forventes gennemført i slutningen af 2018/ starten af 2019. Qeqqata Kommunia har også udarbejdet kommuneplanstillæg for turismekoncessioner på ski i området mellem Maniitsoq og Iltileq. Udbudsmateriale er under udarbejdelse i Erhvervsdepartementet og forventes tilsvarende udbudt i 2019.

De 8 ørredelverkoncessioner og 10 trofæjgtskoncessioner er uddelt til 10 turistoperatører. 8 af de 10 koncessionshavere er fra Qeqqata Kommunia, 1 er tidligere bosat i kommunen, mens 1 hele tiden har været bosat uden for kommunen. 9 af de 10 koncessionshavere er små lokale familievirksomheder, hvoraf de fleste har udgangspunkt i fiskeri- og fangsterhvervet. De tildelte ørredelverkoncessioner er oftest baseret på benyttelse af teltcamps, da områderne ligger mere afsides i forhold til turistaktiviteter.

De tildelte trofæjgtskoncessioner ligger alle nær Kangerlussuaq, hvilket giver mulighed for, at området også kan bruges til andre formål med udgangspunkt i den store turisme i Kangerlussuaq. Trofæjgtskoncessionshaverne har i deres bud forudsat at bygge samlet 6 nye lodges/hytter og udvide den eneste nuværende trofæjagts hytte. Samlet vil der inden for få år blive opført lodges/hytter med plads til 58 overnattende turister og dertilhørende guider, kokke og øvrigt personale. I 3 af de udlagte trofæjgtsområder må der ikke bygges hytter, da de ligger i RAMSAR-området, hvor beskyttelse af fuglelivet i det særlige vådområde har første prioritet.

I 2019 forventes trofæjgtskoncessionsområdet udvidet i et udvidet kommuneplanstillæg langs Arctic Circle Road. Med først en naturvej og siden en rigtig grusvej åbnes dette område op, som vil give mulighed for at udbyde flere trofæjgtskoncessioner i det nye UNESCO verdensarvsområde. Turister kan tage med lokale turistoperatører med ud i det 4.500 år gamle inuitiske jagt- og UNESCO verdensarvsområde og skyde deres moskusokse.



Turismekoncessioner til samlet turismeprojekt

Koncessionslovgivningen giver også en anden mulighed end udlæg af mange områder til en enkelt turismeaktivitet som ørredelvene, trofæjagt eller skiområderne.



En privat operatør kan ansøge om et samlet turismeprojekt i ét område på baggrund af koncession til en eller flere turisteaktiviteter. Her skal den private ansøger anmode Kommunen og Selvstyret om henholdsvis at udarbejde et kommuneplantillæg og udbudsmateriale, for forslaget skal konkurrenceudsættes. Det aktive private erhvervsliv har foreløbigt søgt om 2 af sådanne turismekoncessioner.

I 2017 søgte Igloo Mountain om turismekoncession til multiaktiviteter til områderne Aqquiti- kitsoq og Ungalliup Qaqqaa. Koncessionen ønskes til en lang række gletsjeraktiviteter som ski, mountainbike og isklating samt en række traditionelle turismeaktiviteter hundeslæde, snescooter og overnatning, men også dyrepark. Kommuneplantillæg er endelig godkendt i kom- munalbestyrelsen i november 2018, og udbuds- materiale udsendt med frist d. 27. maj 2019.

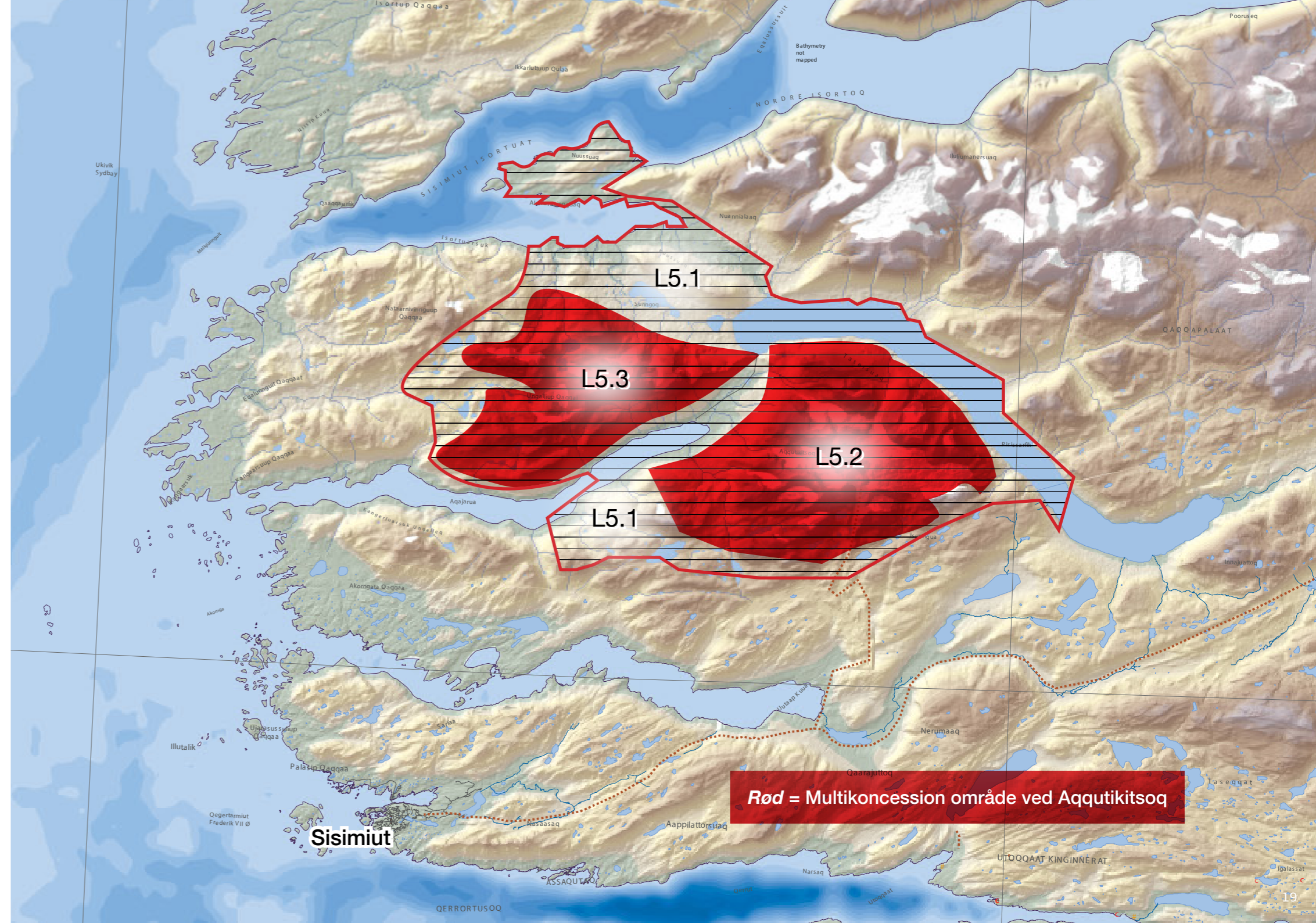
Igloo Mountain har i en årrække arbejdet med, at udvikle gletsjerprojektet Aqquitikitsoq. Om- rådet har god adgang om vinteren for snescoo- tere, pistemaskiner og hundeslæder fra Sisimiut, og om sommeren med båd til Kangerlusarsuk Ungalleq (2. fjorden). I de senere år er rando- neeskiturismen i området steget betragteligt, ligesom heliskiturismen med udgangspunkt i private yachts er kommet til.

Kommunalbestyrelsen godkendte i 2014 en ny korselsvedtægt for det åbne land, hvor rund- ture rundt om Aqquitikitsoq-gletsjeren via Kan- gerlusarsuk Ungalleq, Kangerluarsuk Tulleq

(1. fjorden), Kangerluarsuk Ungalleq og Taser- suaq (vandkraftsøen) blev muligt med sne- scootere. Det betød bedre adgang til ski- området Ungalliup Qaqa, når snescootere nu kunne komme helt tæt på dette randonee- og langrendsområde. Et område der i øvrigt var rammen for Arctic Circle Races 2. dag i 2008.

Igloo Mountain har via deres gode dialog med investorer fået klarlagt, at en større satsning på udnyttelse af gletsjerområdets mange turisme- potentialer fordrer helårsadgang til Kangerlus- suaq Lufthavn. Det er ikke nok med Sisimiut Lufthavn eller en landingsbane ved projektet. Den planlagte vej mellem Sisimiut og Kanger- lussuaq ligger kun 8 km i luftlinje fra gletsjeren Aqquitikitsoq.

Den præcise vejføring mellem gletsjer-, dyrepark- og hotelprojektet ved Aqquitikitsoq til Sisimiut-Kangerlussuaq-vejen undersøges. Det undersøges også, hvorledes finansieringen af denne vej kan tilvejebringes i enten privat regi eller i offentlig regi eller som et privat-offent- ligt-partnerskab.



Klimaforskning og koldklimatest

Kangerlussuaq er Grønlands forskningsbase for international forskning, i særdeleshed klimaforskningen på og omkring Indlandsisen. Den gode adgang til Indlandsisen ad Indlandsisvejen kombineret med en sikker lufthavn med masser af plads til de mange forskningsfly har gjort forskningen stor i Kangerlussuaq.

Ifølge United Nations World Tourism Organizations (UNWTO - FN's turismedel) definition er en turist en person, der rejser væk fra sit normale område med henblik på fritid, arbejde eller andre årsager i mindre end et år.

Forskere bor ofte på hoteller, og på steder med megen forskning oprettes decideret forskerhoteller.

Kangerlussuaq International Science Support (KISS) fungerer som forskerhotel. I KISS kan forskerne ikke blot overnatte, men har også adgang til laboratorier ligesom der eksisterer lagermuligheder for forskningsudstyr rundt om i Kangerlussuaq.

Forskerne lejer biler til at køre ind ad Indlandsisvejen eller bare rundt i Kangerlussuaq for at forberede sig og håndtere udstyr, inden turen går ind på Indlandsisen.

De mange klimaforskere er primært i Kangerlussuaq i sommerhalvåret, hvor det amerikanske luftvåben samtidig træner landing på Indlandsisen. Det amerikanske luftvåben tager forskerne med ind på Indlandsisen. I vinterhalvåret flyttes denne kombination af militære flyvælsere og klimaforskning til Antarktis.

Kommerciel forskning i vareprototyper foregår for det meste i nedkølede laboratorier rundt om på verdens virksomheder og forskningsinstitutioner. Store prototyper som motoriserede køretøjer og flyvende maskiner har dog behov for plads til at gennemføre deres tests, hvilket derfor ikke kan foregå indendørs i laboratorier. Her drager

forskere til koldklimaområder for at teste deres prototyper i den kolde natur.

Koldklimatest af biler er en stor industri. Særligt den europæiske bilindustri må hele tiden udvikle nye biltyper for ikke at blive udkonkurreret af billige kopier fra lavtlønsområder i Asien.

I det nordlige Skandinavien, primært i Sverige, har biltestindustrien udviklet sig med mange arbejdspladser og mange besøgende ingeniører fra de store bilkoncerner i Sverige Tyskland og Italien.

Testene foregår i vinterhalvåret og giver hoteljerne i Nordsverige omkring Polarcirklen helårsbelægning. Bilkoncernerne har også behov for at teste bilerne i koldklima, mens der er sommer på den nordlige halvkugle. Derfor må protobilerne flyves til den sydlige halvkugle sammen med ingeniører, udstyr osv.

Der har endvidere været vist interesse for koldklimatest fra flyindustrien og den nye interessante droneindustri.

Bilkoncernen VW fandt i 1990'erne et alternativ til at teste bilerne i sommerhalvåret, så de kunne blive på den nordlige halvkugle og undgå store transportudgifter. Løsningen var testcentret Aurora på Indlandsisen.

Som tidligere nævnt byggede de ved Indlandsisen ved Kangerlussuaq og anlagde en 120 km vej på Indlandsisen for at teste bilerne i sommerhalvåret. Desværre havde de ikke forudset, at Indlandsisen bevægede sig så meget som tilfældet var, og i 2004 lukkede de ned igen. Klimaforandringerne var værre end antaget. Klimaforandringerne har også gjort mulighederne for biltest i vinterhalvåret i Nordsverige kortere. Adskillige europæiske bilkoncerner har besøgt Kangerlussuaq for at undersøge muligheden for at få en længere testperiode her end i Nordsverige.

Det koldere og mere stabile klima ved Kangerlussuaq og Indlandsisen giver længere testperiode end i Sverige. Ulempen er transportudgifterne, idet lastvogne og fly nemt tager turen fra Mellemeuropa til Nordsverige, mens der er længere og det er dyrere at komme til Kangerlussuaq.



BMW gjorde en pilottest i oktober 2014, hvor de var meget uheldige på grund af den varmeste uge i mands minde i oktober i Kangerlussuaq. Efterfølgende afholdte Selvstyret, Qeqqata Kommunia og Arjeplog Test Management i 2015 en workshop for den europæiske bilindustri i Kangerlussuaq.

Testene viste, at bilkoncernerne havde brug for, at hotelkapaciteten/-standarden og internetforbindelserne skulle forbedres, ligesom det ville være en fordel, hvis Grønlands nationale flyselskab ville opgradere deres håndtering af stort flygods og dermed medtage enkelte biler i Airbussen. Sidst men ikke mindst efterspurgte bilkoncernerne en bedre trafikinfrastruktur med en ny havn i Kangerlussuaq og vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, så transporten af biler og udstyr i et vist omfang kunne flyttes fra fly til skib/vejtransport og dermed mimere transportudgifterne.

Mens der endnu ikke er forsøgt test af fly med udgangspunkt i Kangerlussuaq, så testes der i 2017 og 2018 droner i Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia arbejder tæt sammen med Arjeplog Test Management omkring biltestene, hvor et område i Sandflugtsdalen, de mange veje og søerne omkring Kangerlussuaq anvendes. Kommunen har i 2015 udlagt et stort område til koldklimatest midt i Kangerlussuaq lige nord for landingsbanen. Kommunen har også et tæt samarbejde med droneindustrien.



Turismen i Qeqqata og Grønland

Grønlands Statistik opererer med en turismesektion i deres statistikbank. Her kan findes data for tre områder: flypassagerer, hotelovernatninger og krydstogter. Flypassagerstatistikken viser, at: af de udenrigsrejsende benytter Kangerlussuaq Lufthavn. Gennem de sidste 3 år har både antallet og andelen via Kangerlussuaq været stigende.

De øvrige udenrigslufthavne i Grønland har enten passagerer hele året som Nuuk og Nerlerit Inaat eller primært i en hektisk sommerperiode/turisthøjsæsonen som Kulusuk, Ilulissat og Narsarsuaq. Kangerlussuaq Lufthavn ligger lidt imellem med passagerer hele året, men med en tydelig opgang i sommermånederne. Kangerlussuaq Lufthavn har modsat de andre lufthavne ikke sit passagermaksimum i juli, men i august, hvilket skyldes de mange charterfly til primært krydstogtudskiftningen i Kangerlussuaq.

Flypassagerstatistikken siger desværre ikke noget om, hvor passagerer og dermed heller ikke dem med bopæl i udlandet (turisterne) tager hen i Grønland. For at finde ud af, hvor mange turister, der er i de forskellige regioner i Grønland må man benytte hotelovernatningsstatistikken. Selvstyrets Sektorplan for Turisme af Selvstyret definerer også udenlandske overnatninger i Grønlands Statistik som et tal for turismen. Da Grønlands Statistik kun opgør en by særskilt, nemlig Ilulissat satte Visit Greenland, Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia sig i starten af 2017 for at få undersøgt antallet af turister i Kangerlussuaq. Et særskilt udtræk fra Grønlands Statistik for 2016 viste ikke overraskende, at Kangerlussuaq stod for klart den største del af turismen i Qeqqata. De nærmere undersøgelser viste, at der var nogle mangler pga. manglende indrapportering fra både store og små overnatnings- og turismeoperatører.

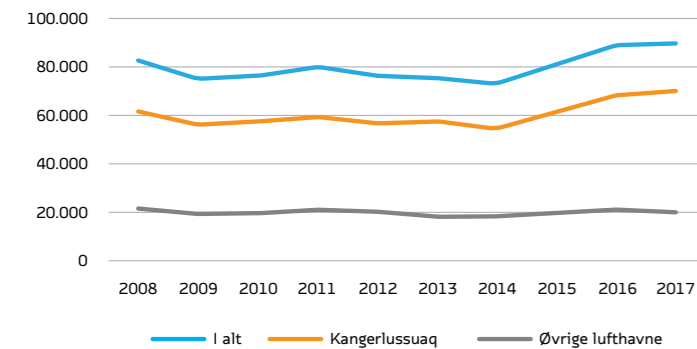
De 3 samarbejdspartnere foretog en undersøgelse af turismen i Kangerlussuaq. De mange små aktører med turister i hytter ved ørredelve og på trofæjgsture indgik ikke de officielle turisttal fra Grønlands

Statistik. Det viste sig også, at to større overnatningssteder i Kangerlussuaq ad forskellige grunde heller ikke indrapporterede. Undersøgelsen viste, at der i Kangerlussuaq var mere end 10.000 flere udenlandske overnatninger end de til Grønlands Statistik indrapporterede 17.000. Samlet var der således ikke kun 27.000 overnatninger i Qeqqata Kommunia, men 37.000 overnatninger som følge af manglende indrapporteringer. Kangerlussuaq er således meget tæt på at have lige så mange udenlandske overnatninger som Ilulissat, og Qeqqata Kommunia er tæt på at have lige så mange som Qaasuitsup Kommunia i 2016.

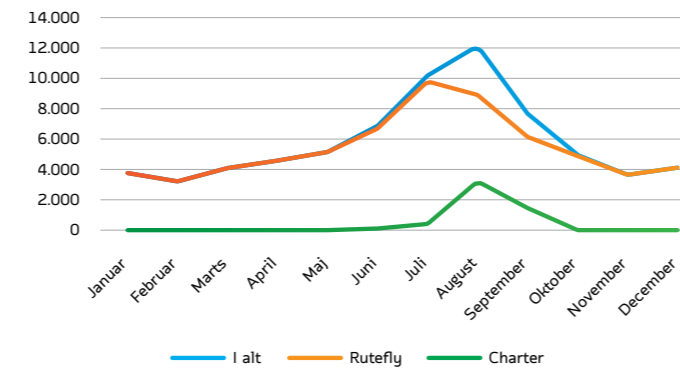
Hotelstatistikken opererer lige som flypassagerstatistikken med fordeling på måneder. Den viser, at Qeqqata Kommunia har flest udenlandske overnatninger i de fleste måneder om året i forhold til de andre regioner. I juli og august har Qaasuitsup Kommunia med Ilulissat dog flest, ligesom Sermersooq med hovedstaden Nuuk har flest i januar og februar.



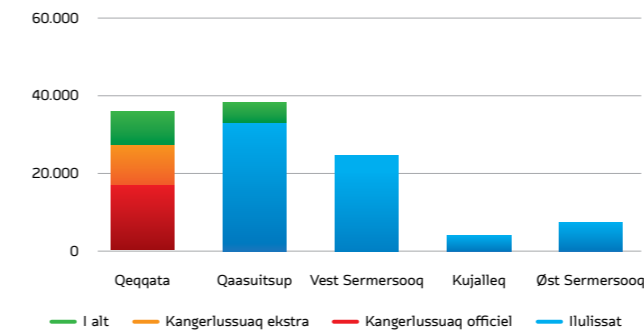
Flypassagerer, der rejser fra Grønland



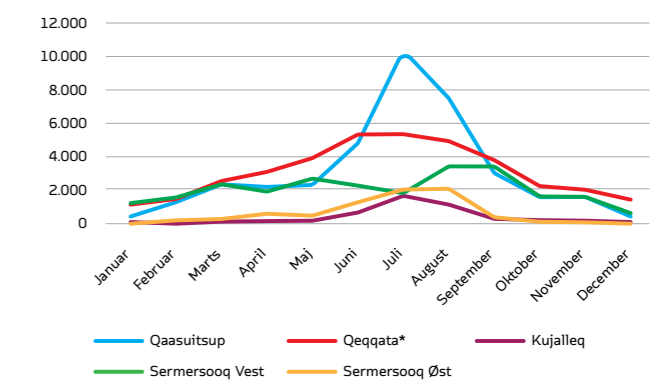
Udenrigs flypassagerer fra Kangerlussuaq



Udenlandske hotelovernatninger 2016



Udenlandske hotelovernatninger 2016



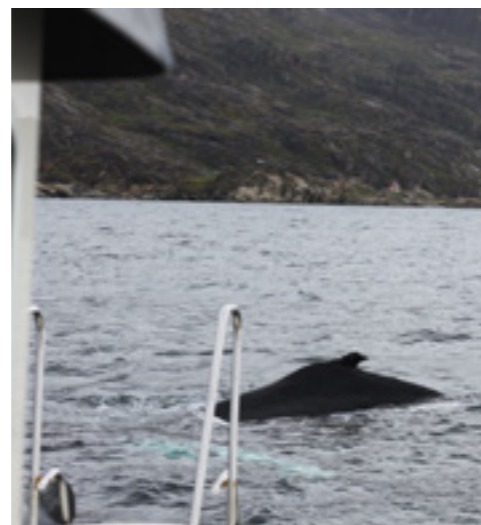


Helårsturismen i Qeqqata Kommunia

Destination Arctic Circles større spredning af turister over hele året i forhold til de andre regioner er ikke en tilfældighed. Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har satset på helårsturismen. Det er ikke kun sket ud fra en vurdering af, at regionens styrker også var om vinteren, men også ud fra en bevidst satsning på at kunne skabe helårsarbejdspladser i turismebranchen. Det giver grobund for, at lokale virksomheder kan satse på turismen hele året og dermed minimere behovet for tilkaldte til den korte sommersæson.

Ligesom lokalbefolkningen gennem årtusinder har benyttet havets og landets forskellige muligheder gennem de forskellige årstider, jf. det netop optagne UNESCO verdensarvsområde Aasivissuit-Nipisat, så har turismebranchen i Destination Arctic Circle også formået at udnytte de forskellige muligheder, som hver sæson giver mulighed for.

Destination Arctic Circles fokus på at få spredt turismen til ikke kun at handle om sommeren kan tydeligt ses på Visit Greenlands markedsføringstiltag i starten 2010'erne med kokken Chris Coubrough. I hver region gennemførte Visit Greenland i samarbejde med erhvervslivet i regionen en film med fokus på kokken Chris Coubroughs tilberedelse af regionens råvarer og turismeoplevelser. Alle regionerne i Grønland



fokuserede på at præsentere deres region i sommerhøjsæsonen. Undtagelsen var Destination Arctic Circle, der fokuserede på vinterturismen med trofæjagt, hundeslæde, snescootere, heliski, dykning og nordlys.

Destination Arctic Circles fokus på helårsturisme giver grobund for, at de andre regioner i Grønland kan begynde at få større udbytte af deres satsning på helårsturismen. De fleste turister i Grønland vil gerne opleve flere regioner, fx med sejlads op ad den grønlandske vestkyst med Arctic Umiaq Line eller rundture som The Golden Circle of Greenland (Kangerlussuaq-Sisimiut-Illulissat). En stærk Destination Arctic Circle om vinteren vil give flere turister til de andre regioner og modsat. Sammen gør man hinanden stærkere og tiltrækker flere turister.

Markedsføringen af den grønlandske turisme foretages overordnet af Visit Greenland i samarbejde med virksomheder, og regionerne og kommunerne. Visit Greenland har fokuseret indsatsen i de senere år omkring fortællingen om The Big Arctic Five. The Big Arctic Five er en pendant til den Afrikanske Big Five,

der tiltrækker millioner af turister til Afrika for at opleve de 5 store dyr:

- » løve
- » elefant
- » næsehorn
- » leopard
- » bøffel.

Visit Greenlands Big Arctic Five er:

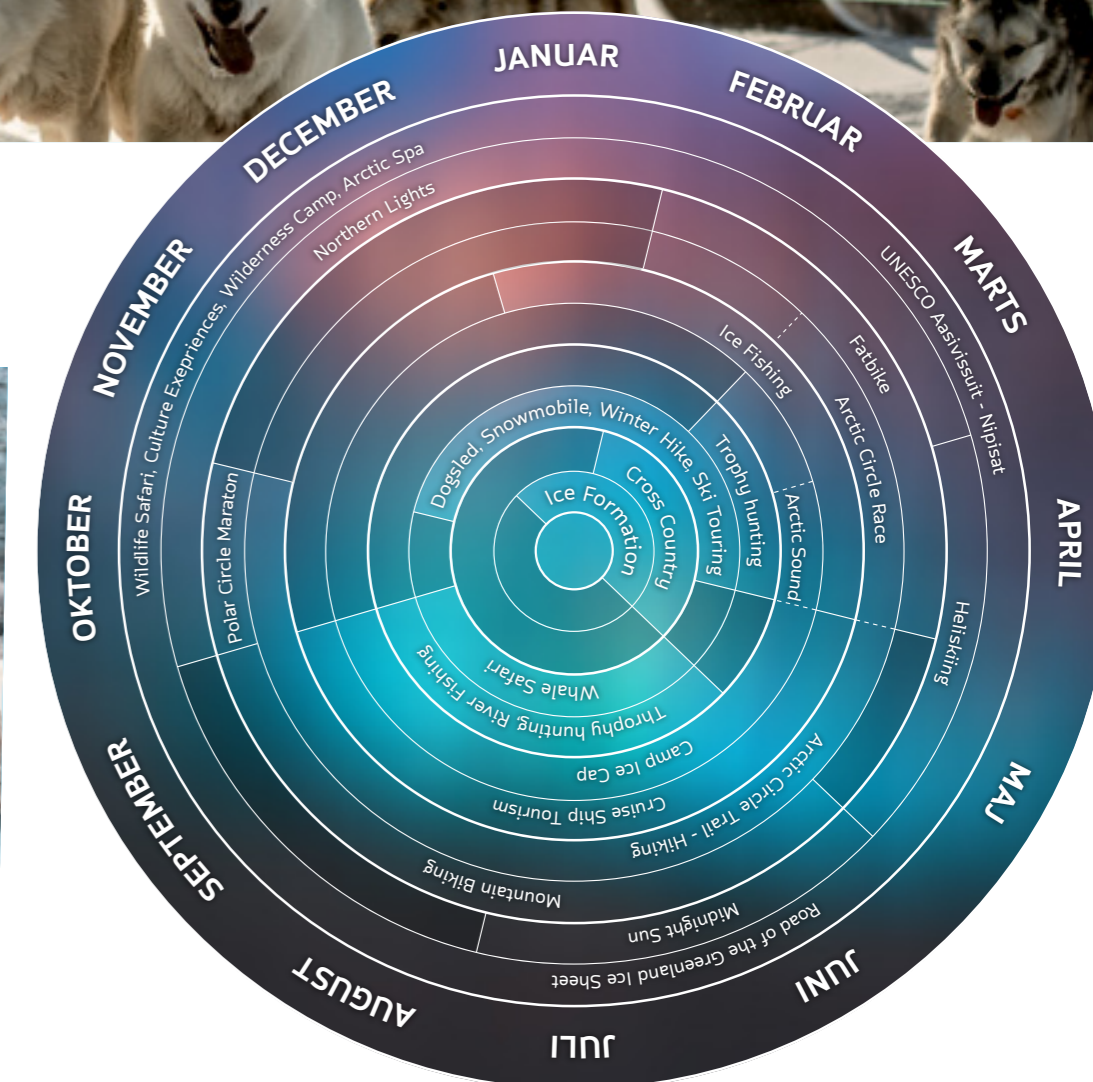
- » hundeslæde
- » nordlys
- » isen
- » pionerfolket
- » hvaler.

Denne 'geniale' markedsføring fokuserer både på helårsoplevelser som isen (for nogen regioner) og pionerfolket/kulturen og på vinteraktiviteter som hundeslæde og nordlys samt sommeraktiviteter som hvaler og isen (for nogle regioner).

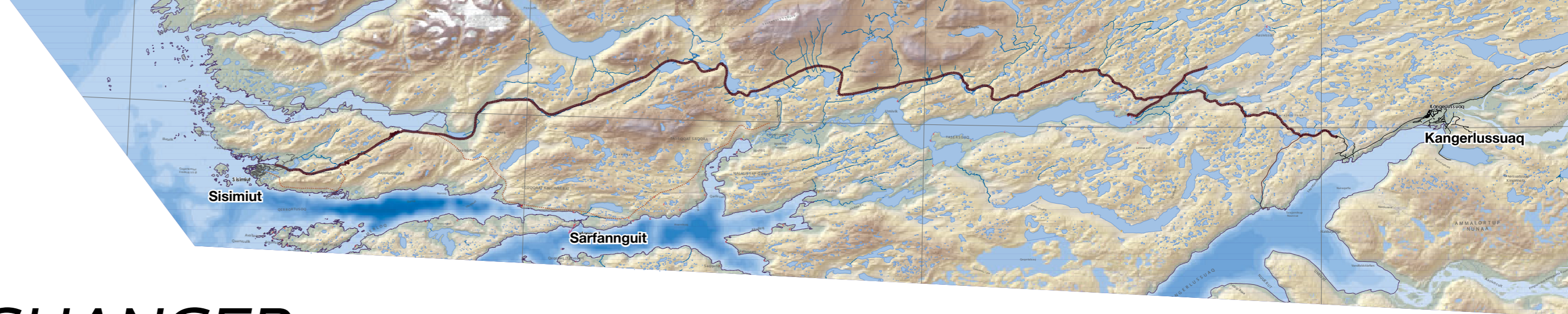
Hver for sig kan hverken Sisimiut eller Kangerlussuaq tilbyde turisten alle elementerne i Big Arctic Five. Begge steder har en innovativ befolkning med lyst til nye tiltag og hundeslæde tilbydes begge steder, om end det er slædekørere fra Sisimiut, der gennemfører langt de fleste



turistkørsler i Kangerlussuaq. Kangerlussuaq kan også tilbyde adgang til Indlandsisen året rundt, og der er næsten 100% garanti på nordlys i det vejrmæssige stabile område. Til gengæld kan Kangerlussuaq ikke tilbyde hvaler. Sisimiut kan til gengæld tilbyde hvalsafari men isen er knap så spektakulær og nordlyset kan ikke ses med 100% garanti i Sisimiut. Tilsammen kan de to bosteder dog tilbyde alle 5 Big Arctic Five.



Relateret links:
<https://www.tripping.com/explore/9-best-places-to-see-the-northern-lights>
<https://edition.cnn.com/travel/article/best-northern-lights/index.html>



Arctic Circle Road — EN GAME CHANGER



Arctic Circle Road mellem Kangerlussuaq og Sisimiut er en game changer, fordi

- » Arctic Circle Road giver billig, fleksibel og uafhængig transport mellem to byer
- » Arctic Circle Road åbner et landområde op
- » Arctic Circle Road sikrer grundlaget for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq

I forhold til at Arctic Circle Road giver billig, fleksibel og uafhængig transport mellem to byer, så vil det give turister mulighed for at besøge to byer/destinationer i Grønland langt billigere endnu. Arctic Circle Road vil give mulighed for at opleve The Big Arctic Five med ophold i Kangerlussuaq og Sisimiut. Fordelen med billigere transport forsøges også andre steder i Grønland med fokus på større lufthavne, men vejtransport giver ikke kun billigere transport i lighed lufthavne. Vejtransport giver mulighed for, at turistoperatørene eller turisterne selv kan foretage denne del af rejsen uden at være afhængig af flyselskabers få afgang eller af vejret.

Det vil også give grobund for at besøge endnu flere byer end Kangerlussuaq og Sisimiut, for hvis transporten her billiggøres, så kan en tredje by eventuelt også besøges for de midler, som turisten havde valgt at prioritere på grønlandsturen. Nu kan Ilulissat fx besøges ud over Kangerlussuaq og Sisimiut. Eller Sisimiut, hvis turisten havde prioriteret Kangerlussuaq og Ilulissat.

I forhold til at Arctic Circle Road åbner et landområde op, så vil det give mulighed for en transportoplevelse gennem landskabet til særlige seværdigheder som UNESCO sitet Aasvissuit eller gletsjeren Aqutikitsaq. Dermed bliver nuværende utilgængelige steder gjort tilgængelige, hvilket gør et ophold i Kangerlussuaq-Sisimiut til en 5-dagesoplevelse, for den turist, der måske tidligere kun ville vælge at være 3 dage i regionen, fordelt med 2 dage i Kangerlussuaq og 1 dag i Sisimiut, inden turisten fortsatte til Ilulissat.

Men det giver også mulighed for, at alle de mange eksisterende turistaktiviteter på Arctic Circle Trail kan opleves i mindre ekstreme portioner end nu. Fremover behøver vandreren ikke vandre hele vejen fra Kangerlussuaq til Sisimiut, ligesom slædeturisten, langrendsløberen og fatbike-køreren ikke behøver tage hele den 160 km lange rute mellem de to byer. Fremover kan de nøjes med fx den halve distance og så blive kørt i bus/bil den anden halve del. Eller skifte mellem disse turistaktiviteter undervejs.

I forhold til at Arctic Circle Roads sikrer grundlaget for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq, så har Kangerlussuaq siden amerikanerne opgav basen i 1993 levet i en konstant usikkerhed om fremtiden. Hvert 5. år har der været udmeldinger fra Selvstyret om, at Kangerlussuaq skal lukkes ned, når nye lufthavne skulle opføres andre steder. Det animerer ikke til investeringer i dyre bygninger og hoteller, der skal afskrives over 20-30 år, hvis investorer kan frygte, at Kangerlussuaq lukkes ned om 5 år.

Kangerlussuaq enestående turistpotentialer er blevet udnyttet, men er ikke i overnatningsfaciliteter på niveau med resten af Grønland. Overnatningskapacitet i Kangerlussuaq består primært af vandrehjem i gamle amerikanske barakker, hvor ejerne kan afskrive investeringer på få år. Kangerlussuaq har kun et hotel, som er ejet og drevet af Selvstyret selv. Dermed hænger turismen i Kangerlussuaq niveaumæssigt ikke sammen med resten af Grønland, hvor der er flere hotelovernatningssenge end vandrehjemsenge. Grønland har med andre ord skudt sig selv i turismebebet ved ikke at give turistbranchen en form for sikkerhed for langsigtede investeringer i Kangerlussuaq. Arctic Circle Road vil give investorer i Kangerlussuaq den sikkerhed for fremtiden, der gør, at 25 års opsamlet investeringsefterslæb i hoteller i Kangerlussuaq vil blive realiseret. Det vil samtidig give et kvalitetsløft i Kangerlussuaq og videre til resten af landet, når mere pengestærke og miljøkvalitetsbevidste turister vil vælge Kangerlussuaq i fremtiden.

De ovennævnte 3 store fordele ved Arctic Circle Road er tilsammen en game changer, og ingen andre infrastrukturprojekter i Grønland giver så store fordele. Den nuværende konflikt i Grønland mellem partier, mellem regioner, mellem virksomheder, mellem byer og mellem borgere om lufthavnsstrukturen viser tydeligt, at de eksisterende forslag til infrastrukturudvikling opleves som nulsums-kamp. Nogle må afgive, for at andre kan få. Arctic Circle Road vil ikke etableres med negativ konsekvens for et andet eksisterende infrastrukturanlæg, men tværtimod give 3 store fordele.

Et sådant erhvervsklima vil tiltrække investorer til hele Grønland, fordi investorer ikke vil frygte, at deres investering vil blive ødelagt af nulsums-beslutninger, hvor nogle udvalgte steder er tabere.



Private turismeovernatningsinvesteringer ved Arctic Circle Road

Den nuværende turismeovernatningskapacitet i Kangerlussuaq – Sisimiut regionen udgøres af ca.

- » 750 senge i Kangerlussuaq, heraf 170 på Hotel Kangerlussuaq og de restende 580 i vandrehjem
- » 190 senge i Sisimiut, heraf 148 på Hotel Sisimiut og Sømandshjem og de resterende 42 i vandrehjem/lejligheder
- » 8 sengepladser i trofæjagtskytte syd for Kangerlussuaq
- » 100 sengepladser i 8 kommunalt ejede hytter på Arctic Circle Trail
- » Private hytter ved Kangerlussuaqs vejnet og turistmæssigt vanskeligt tilgængelige hytter ved Sisimiut.

De netop uddelte trofæjagtskytter vil medføre 7 nye hytter med plads til i alt 58 overnattende turister ud over de ansatte guider, kokke og guidepersonale. Det har været en forudsætning for tildeling af koncessionen til aktøren, så koncessionen formodes frataget dem, såfremt de ikke opfører hytterne.

Den planlagte Arctic Circle Road har medført, at en række lokale turistaktører i Kangerlussuaq og Sisimiut har henvendt sig til Qeqqata Kommunia for at høre om mulighederne for at opføre ho-

teller, lodges og hytter langs Arctic Circle Road og i Kangerlussuaq og Sisimiut. Kommunen har interesse i at kende turistaktørernes planer, så den kommunale planlægning kan gennemføres rettidigt, så når vejen anlægges, er vejen for private følgeinvesteringer i hoteller, lodges og hytter samt formidlingscentre/-steder tilstede.

Turistaktørernes planer er blevet nedskrevet i hensigtsserklæringer underskrevet af turistaktøren og borgmesteren. Tilsammen ønsker turistaktørerne, at opføre i alt 838 senge, når/hvis vejen realiseres. Af konkurrencehensyn kan det ikke oplyses, hvilke turistaktører der vil opføre hvor mange værelser/senge og hvorhenne. Overordnet set ønsker turistaktørerne at opføre 386 senge i forbindelse med det nuværende vejnet i Kangerlussuaq, hvor der er for nyligt er udlagt arealer til hoteller, lodges og hytter ved Russels gletsjer, Vandfaldet og Sugarloaf på Indlandsisvejen. Derudover er der plads i det nuværende hytteområde ved havnen, og i nye kommuneplantillæg i 2019 vil der blive udlagt områder til nye hoteller på Køkkenfjeldet over lufthavnsbygningen og nær Kellyville for enden af den nuværende vej mod Kangerlussuaq.

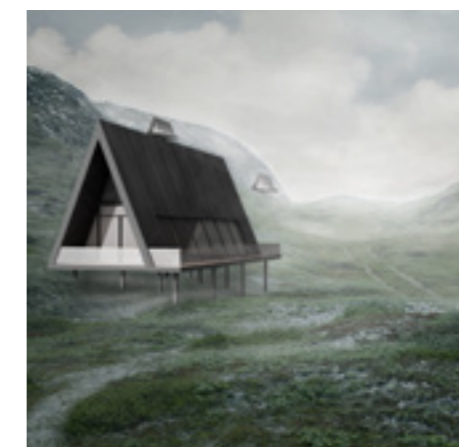


På Arctic Circle Road, primært i nærheden af Tasersuaq ønsker turistaktørerne at opføre 146 turistsengepladser, når vejen bliver anlagt. Kommuneplantillæg for hoteller, lodges og hytter langs vejen mellem Kangerlussuaq og Sisimiut blev endelig godkendt af Qeqqata kommunalbestyrelse i februar 2019.

I Sisimiut og ved Aqqutikitsaq har turistaktører til hensigt at opføre 306 sengepladser, når Arctic Circle Road bliver anlagt. Sisimiut by udvikles løbende med nye kommuneplantillæg, mens kommuneplantillæg for koncession til Aqqutikitsaq og Ungalliup Qaqa er sendt i udbud på baggrund af kommunalbestyrelsens beslutning herom i november 2018.

De 838 sengepladser i nye turismeovernatningsfaciliteter kommer kun fra turistaktører med eksisterende aktiviteter i Qeqqata Kommunia. Der har været henvendelser fra forskellige udefrakommende investorer, der enten ønsker at indgå i de nuværende aktørers projekter eller som afventer afklaring om fremtiden.

Ud over de ovenævnte sengepladser, så vil de mange private hytter i bunden af Kangerluarsuk Tulleq (1. fjord) blive gjort tilgængelig ved anlæggelse af vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. En vej vil give turister sikkerhed, så efterspørgsel efter udlejning af disse hytter formodes at opstå. Desuden er der overvejelser i Qeqqata Kommunia om at privatisere de kommunale gratis-hytter på Arctic Circle Trail, eller minimum dem beliggende ved Arctic Circle Road. Samlet vil det give grobund for endnu flere betalende overnattende turister.



Turismen på Arctic Circle Road

Arktis er en forholdsvis dyr turistdestination på grund af afstandene til Arktis og internt i Arktis mellem de byerne. Turisters dagsforbrug ligger i Arktis højere end i resten af verden.

I Island bruger en turist pr døgn 2.478 danske kr. ifølge Islands Tourist. Rambøll oplyser i rapporten "Turisme udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", at forbruget på Svalbard og på fastlandet i Norge er henholdsvis 2.490 og 2.114 norske kr.

Transportkommissionen fandt tilsvarende tilbage i 2011, at turisternes forbrug i Grønland var på minimum 9.375 kr. på en firdagstur i Grønland svarende til 2.362,50 kr. pr døgn. Hvis de 838 sengepladser får en turismebelægning på 50% svarer det til, at turisterne vil bruge 382 mio.kr. hvert år, mens de er i Arctic Circle Road området (838 senge x 50% x 2.500 kr./døgn x 365 døgn = 382 mio. kr.).

Det er imidlertid muligt, at ikke alle turistaktørernes planer realiseres. Enten fordi de ikke kan få finansieret deres planer eller at de erfarer, at deres konkurrent har tilsvarende planer, og de ikke mener, at der er plads til, at begge realiserer dem.

Hvis det ender med, at turistaktørerne kun opfører 300 sengepladser vil omsætningen fra turister i regionen blive på 137 mio.kr. (300 senge x 50% x 2.500 kr./døgn x 365 døgn = 137 mio.kr.) .

Transportkommissionens formand opererede i 2010 – 2012 med en tommelfingerregel om, at et øget turismeforbrug ville generere halvdelen i øget BNP til det grønlandske samfund. 838 senge vil give øget turismeomsætning på 382 mio. kr. og 191 mio. kr. i BNP hvert år, mens 300 senge vil give 137 mio. kr. i omsætning og 68,5 mio. kr. i øget årligt BNP. 838 senge vil samtidig betyde ca. 550 flere medarbejdere, mens 300 senge vil give ca. 200 flere medarbejdere, når en turismeomsætning på 700.000 kr. generer et årsværk i branchen.

Nye senge	Belægningsprocent på årets 365 dage	Turisme-forbrug Kr. / døgn	Nye turister*	Turisme-forbrug i mio. kr.	Årlig BNP stigning i mio. kr.	Omsætning pr. ansat i mio. kr.	Årsværk eller medarbejdere
838	50%	2.500	38.234	382	191	0,7	546
300	50%	2.500	13.688	137	68,5	0,7	196

*Nye turister = nye senge x belægningsprocent x 365 døgn / 4 døgn pr turist.

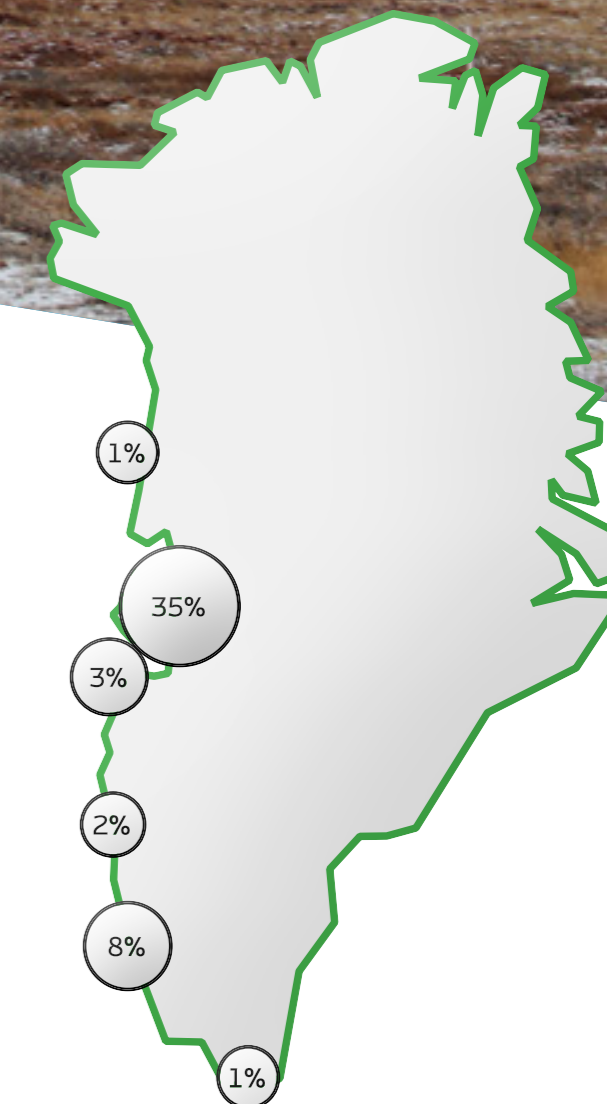


Men de mange nye turister i Kangerlussuaq – Sisimiut regionen vil ikke kun opleve denne regions turismeattraktioner. De vil selvfølgelig rejse videre til andre destinationer i Grønland.

Langt de fleste af de viderereisende formodes at tage til Ilulissat, hvor Isfjorden og UNESCO sitet trækker.

På kort sigt antages forholdsvis få at tage videre til andre destinationer end Ilulissat, da der fx er langt til de udbyggede destinationer som Sydgrønland med deres nye UNESCO site. Eller der mangler at blive opbygget et egentlig turismeerhverv som i Nuuk, Maniitsoq og det øvrige Nordgrønland ud over Ilulissat. Den ny lufthavnsstruktur med længere landingsbaner i Nuuk og Ilulissat vil øge antallet af turister, der vælger kombinationen af Arctic Circle Road og disse to destinationer, når der kan rejses ind i Grønland via Kangerlussuaq og ud via Nuuk/Ilulissat – eller de omvendte rundture.

Turismeeffekt 838 / 300 senge	Nordgrønland - Ilulissat & Aasiaat	Ilulissat	Aasiaat	Maniitsoq	Nuuk	Sydgrønland inkl. Paamiut
% videre til	1%	35%	3%	2%	8%	1%
Antal nye turister	137 / 382	4.791 / 13.382	411 / 1.147	274 / 765	1.095 / 3.059	137 / 382
Antal overnatninger	548 / 1.529	19.163 / 53.527	1.643 / 4.588	1.095 / 3.059	4.380 / 12.235	548 / 1.529
Omsætning mio. kr.	1,4 / 3,8	48 / 134	4,1 / 11,5	2,7 / 7,6	10,9 / 30,6	1,4 / 3,8



Samfundsøkonomiske Konsekvenser

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af Arctic Circle Road. Analysen tager udgangspunkt i Finansdepartementets Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomisk konsekvensvurderinger fra april 2015. Finansdepartementet er kommet med værdifuld input til udkast til den samfundsøkonomiske analyse uden at de skal tages til indtægt for selve analysen.

Analysen tager udgangspunkt i et basisscenario med status quo og to alternativscenarier med Arctic Circle Road baseret på ovenstående hensigtsklæringer i en situation med henholdsvis 300 og 838 senge. I begge alternativscenarier baseres på en forventet belægningsprocent på 50% samt Transportkommissionens og internationale erfaringer fra turismeforbruget i Arktis.

Desuden antages det, at en overnatningsseng koster 1,5 mio. kr. at opføre inkl. tilhørende faciliteter som restaurant og opholdsrum samt medarbejderfaciliteter. Det antages endvidere, at der vil være behov for at opføre boliger til 2 mio.kr. pr bolig til halvdelen af de nye medarbejdere i turismen, mens den anden halvdel forventes at have bolig. Tidshorisonten er 30 år og diskonteringsfaktor er 4%.

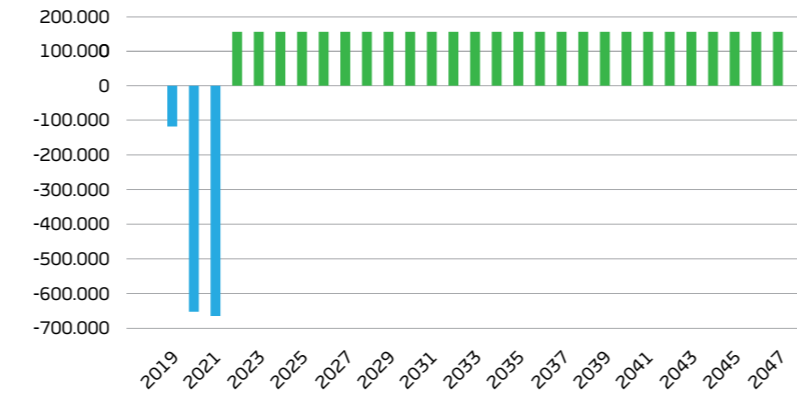
De samfundsøkonomiske konsekvenser er som beskrevet større, jo flere hoteller og hytter, der bygges og jo flere turister der kommer. I de første år skal Arctic Circle Road til konservativt vurderet 500 mio.kr. anlægges, ligesom hoteller/hytter og medarbejderboliger skal opføres.

Det giver store udgifter til både det offentlige og private i de første 3 år, inden der efterfølgende vil være årlige nettoindtægter på 177 mio. kr. fra den øgede turisme ved 300 hotel-/hyttesenge og 492 mio. kr. ved 838 senge.

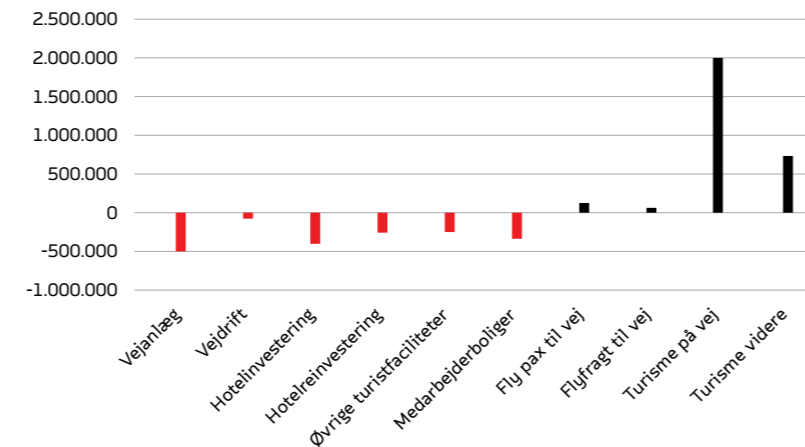
Fordelingen mellem de enkelte udgiftsdele er ved 300 senge opgjort til samfundsøkonomisk nutidsværdi på 528 mio.kr. på vejanlæggelse, (når der tages højde for et 15% skatteforvridningstab, jf. Finansdepartementets vejledning), 100 mio.kr. på drift af vejen, 408 mio.kr. til hotelopførelse, 218 mio.kr. til reinvestering i hoteller, 231 mio.kr. til andre turismefaciliteter og 354 mio.kr. til medarbejderboliger. På indtægtsiden er det primært den ny turisme langs vejen på 1.987 mio.kr. og videre turisme til andre regioner i Grønland på 993 mio.kr., der udgør de store beløb. Flytning af eksisterende trafik fra fly til vej giver kun mindre samfundsøkonomiske gevinster på estimeret 89 mio.kr. for passagerer og 43 mio.kr. for fragt. Det er således ikke transportgevinster, der giver de store effekter. Det er den nye turisme, der skaber de store samfundsøkonomiske gevinster. Opgjort i samfundsøkonomisk nutidsværdi er beløbene aftagende over tiden men større både investeringsmæssigt i de første 3 år og indtægtsmæssigt herefter, når der skal bygges hoteller og hytter med 838 senge end ved 300 senge.

Ved 300 senge er nutidsværdien samlet/akkumuleret over den 30 årige periode på 1,2 mia.kr. (fuldmarkeret linje), mens den ved 838 senge er på 4,4 mia. kr. (prikket linje).

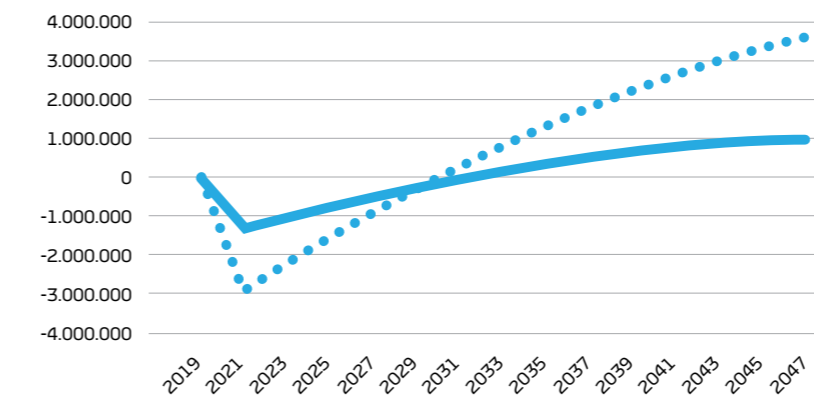
Årlig samfundsøkonomisk værdi



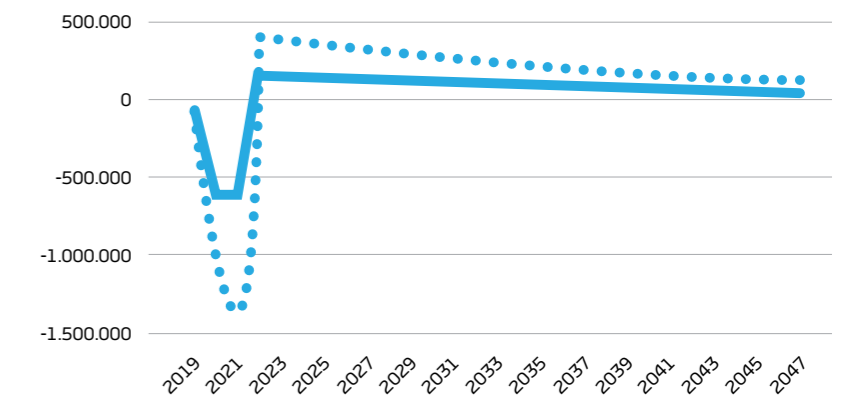
Samfundsøkonomiske konsekvenser



Akkumuleret samfundsøkonomisk nutidsværdi



Årlig samfundsøkonomisk nutidsværdi



Arctic Circle Road og andre analyser

Sammenlignet med andre infrastrukturprojekter så er den samfundsøkonomiske gevinst ved Arctic Circle Road meget stor, fordi det ikke blot giver billigere transport. Langt vigtigere medfører Arctic Circle Road ny turisme både som følge af mulighederne, der åbnes mellem Kangerlussuaq og Sisimiut men også som følge af, at der ikke har været sikkerhed for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq de sidste 26 år.

Til sammenligning giver lufthavnspakken i Rambøll og Deloittes beregninger kun billigere transport, for de rejsende til nogle byer, mens der i disse beregninger ikke er taget højde for, at særligt Kangerlussuaq og Sisimiut oplever negative konsekvenser, når som antaget Kangerlussuaq lufthavn omdannes til heliport eller helt bygden helt nedlægges.

Tilsvarende fandt Transportkommissionen i 2011 frem til, at vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq ikke var samfundsøkonomisk rentabelt. Transportkommissionens analyseramme indebar, at der udelukkende fokuseres på transportmæssige gevinster.

Transportkommissionen undlod således at se på de nye turistmæssige muligheder ved en vej, ligesom Transportkommissionen ikke analyserede konsekvenserne af, at muligheden for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq ville blive betydeligt forbedret ved anlæggelse af en vej.

De samlede økonomiske konsekvenser kan ikke entydigt fordeles på de 3 effekter. Primært er fordelingen mellem nye turistmuligheder og opnåelse af (større) sikkerhed for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq sammenblandet, idet Arctic

Samfundsøkonomiske konsekvenser	Arctic Circle Road	Lufthavnspakke (Rambøll / Deloitte)
Billigere transport	+	+ -
Nye turistmuligheder	++	
Manglende sikkerhed for hotelinvesteringer i Kangerlussuaq	++	

Circle Road samtidigt giver de nye turistmuligheder og hotelsikkerheden for Kangerlussuaq. Samlet kan disse to effekter opgøres til 136 mio. kr. årligt.

Til gengæld kan effekten af billigere transport nemmere opgøres særskilt. De årlige gevinster for de nuværende passagerer og fragtmængder kan nemlig opgøres til henholdsvis 6 mio. kr. og 3 mio. kr.

Disse gevinster på samlet 9 mio. kr. årligt dækker selskabet ikke en anlægsinvestering på op mod ½ mia. kr. og vedligeholdelsesudgifter på årligt 6 mio. kr. til Arctic Circle Road. På den måde er der således overensstemmelse mellem dataene i nærværende rapport og Transportkommissionen. Transportkommissionen analyserede bare ikke Arctic Circle Road som en turismeoplevelse men udelukkende som en transportvej.

Nye senge	Vejanlæg	Vejdrift	Nye senge	Dagsforbrug pr turist	Tidshorisont	Diskontering / Rente
838	4,7 mia. kr.	272 mio. kr.	84	800 kr.	11 år	14,9%
300	1,7 mia. kr.	82 mio. kr.	84	1.287 kr.	14 år	10,9%

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia fokuserer på åbenhed og offentliggør samtidig med nærværende rapport også det bagvedliggende regneark, så alle kan indtaste de forudsætninger, som de mener er de rette.



Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har gennemført risiko- og følsomhedsanalyse i henhold til Finansdepartementets vejledning. Den overordnede konklusion er, at Arctic Circle Road er endog en meget robust investering for det grønlandske samfund. De væsentligste grænseværdier for de centrale parametre i den 30 årige tidshorisont er angivet i følgende tabel:

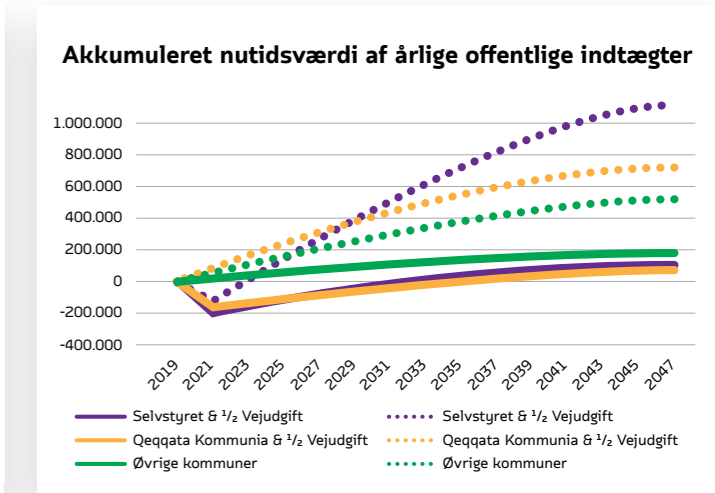
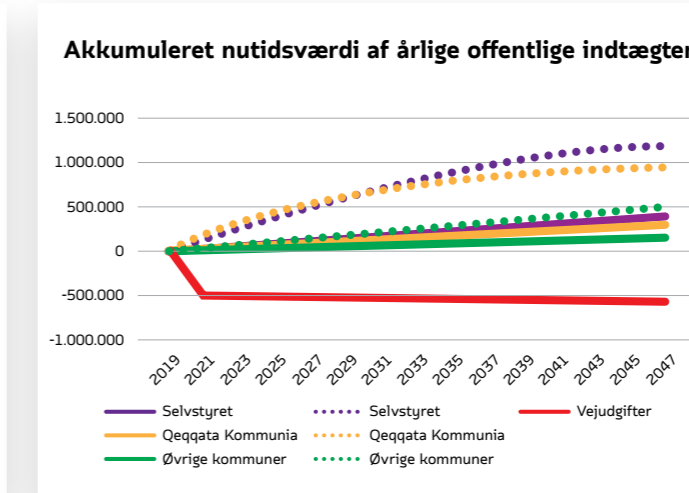
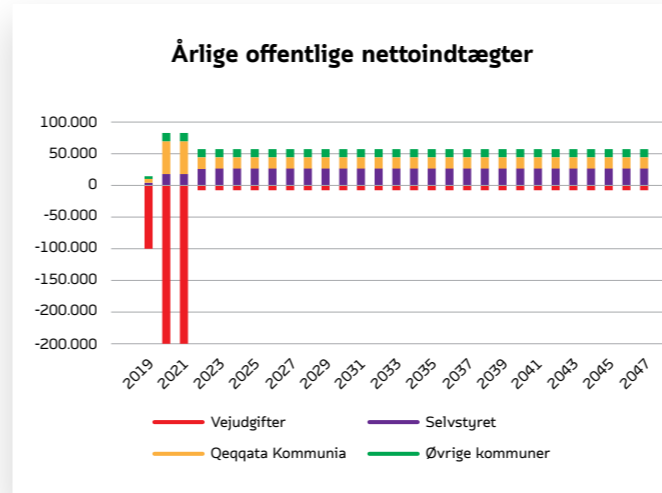
Budgetøkonomiske konsekvenser for det offentlige

De offentlige budgetter forbedres ved stigende skatteindtægter, særligt fra personskatter for medarbejderne i turismebranchen. I opførelsesfasen vil der også være personskatter fra anlægsmedarbejdere. Personskatter fordeles i Qeqqata Kommunias tilfælde med 26% til hjemkommunen, 6% til fælleskommunal skat og 10% til landsskat/Selvstyre.

Ud over personskat får Selvstyret indtægter via lufthavnsafgifter og vareskatter af turismeforbruget. Når det ses bort fra udgifterne til Arctic Circle Roads anlæggelse og drift, så opnår det offentlige kun indtægter. De fuldt markerede linjer er scenariet med 300 senge og de stiplede er scenariet med 838 senge.

Til sammenligning giver lufthavnspakken i Rambøll og Deloittes beregninger kun billigere transport, for de rejsende til nogle byer, mens der i disse beregninger ikke er taget højde for, at særligt Kangerlussuaq og Sisimiut oplever negative konsekvenser, når som antaget Kangerlussuaq lufthavn omdannes til heliport eller helt bygden helt nedlægges.

Såfremt anlæggelse og driften af vejen finansieres ligeligt mellem Selvstyret og Qeqqata Kommunia bliver de samfundsøkonomiske konsekvenser for de offentlige parter som følger:



Investeringen i vejen er således budgetøkonomisk rentabel for Selvstyret og Qeqqata Kommunia at deles om. Andre fordelingsnøgler vil være op til forhandlinger mellem parterne.

A/S Arctic Circle Traffic

Qeqqata Kommunalbestyrelse har i maj 2018 besluttet at oprette et trafikaktieselskab A/S Arctic Circle Traffic. I første omgang indskydes Qeqqata Kommunias nuværende trafikinfrastrukturanlæg i selskabet. Det drejer sig om Sisimiut kommunale havn og vejen mellem Indlandsisen og Kellyville ved Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunalbestyrelse har samtidigt anmodet Selvstyret om at indskyde Kangerlussuaq Lufthavn i selskabet hurtigst muligt. Alternativt at sælge Kangerlussuaq Lufthavn til A/S Arctic Circle Traffic. Efterfølgende er det hensigten, at alle offentlige trafikinfrastrukturanlæg i regionen placeres i A/S Arctic Circle Traffic. Selskabet skal også anlægge, eje og drive Arctic Circle Road.

Der er i de senere år oprettet flere offentlige aktieselskaber med fokus på trafikinfrastrukturanlæg, primært Sikuki Nuuk Harbour og Kaalallit Airports. Dermed følges en trend fra bl.a. de nordiske lande, hvor trafikinfrastrukturanlæg placeres i aktieselskaber, for at sikre langsigtede optimale investeringer og bestyrelser med nødvendig faglig kompetence til at gennemføre disse investeringer. Allerede i 2006 foreslog

Sisimiut Kommune en lignende struktur med Forretningsplan for A/S Umimmak Traffic, men planen var tydeligvis før sin tid.

Baggrunden for, at det er prioriteret at overtage Kangerlussuaq Lufthavn som det første trafikinfrastrukturanlæg skal ses i lyset af den manglende håndtering af lufthavns fysiske forhold og manglende investeringer i økonomisk velbegrundede infrastruktur. Det drejer sig primært om manglende asfaltering af landingsbanen og manglende investeringer i lufthavnshotellet inkl. tilhørende forskerhotel. Glædeligvis er der i de seneste par år investeret i hotellet, hvilket har medført en bedre hoteløkonomi. Hotelinvesteringerne i ny restaurant og opgradering af værelserne m.m. synes i den grad at have været økonomisk rentable.



Den manglende asfaltering og løbende reparation af landingsbanen har medført stor usikkerhed om Kangerlussuaq Lufthavn, hvor diverse Selvstyredepartementer og selvstyreselskaber samt konsulenter udarbejder hver deres rapport om renoveringsbehovet. Denne manglende styring skaber både forvirring og medfører stilstand i forhold til nødvendig renovering og investering samt selvfølgelig utryghed for borgerne.

Center For Arktisk Teknologi på Danmarks Tekniske Universitet har gennem mange år forsket i landingsbanens funderingsforhold og konkluderer i 2018, at landingsbanen har meget begrænset risiko for permafrostproblemer bortset fra i den yderste vestlige del. Det amerikanske forsvar ikke blot fandt de optimale placeringer for lufthavne i Grønland. De byggede også rigtige gode holdbare lufthavne.

Ved at flytte styringen af trafikinfrastrukturanlægene til et aktieselskab undgås, at nødvendige investeringer bliver ofre for suboptimal styring mellem forskellige departementer og selvstyreselskaber. A/S Arctic Circle Traffic forventes at blive et overordnet aktieselskab, hvor de enkelte infrastrukturanlæg placeres i hvert sit underselskab. Desuden vil den lokale/regionale dimension være afgørende, idet der p.t. ikke er nogen repræsentanter fra regionen med i styringen af Selvstyrets trafikinfrastrukturanlæg. Hverken i departementerne, bestyrelser eller i direktioner.

Ved at samarbejde med Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia

eller have repræsentanter herfra i bestyrelsen i A/S Arctic Circle Traffic vil regionens behov og muligheder blive bedre inddraget. Fx synes de mange muligheder med Arctic Circle Road, som de er kommet til udtryk med de mange hensigtserklæringer ikke at indgå i styringen af trafikinfrastrukturanlæggene for tiden.



Udvikling gennem samarbejde og langsigtet planlægning

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har et meget tæt samarbejde om erhvervs- og turismeudviklingen i regionen. Arctic Circle Business er som medlemsforening repræsentanter for regionens virksomheder, og Qeqqata kommunalbestyrelse er som demokratisk valgte borgernes repræsentanter.



Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia har en lang tradition for et stærkt samarbejde, hvor Arctic Circle Business blandt andet rådgiver iværksættere, men også udarbejder og gennemfører erhvervs- og turismeplan for Qeqqata Kommunia.

De to parter arbejder tæt sammen om denne opgave, hvor der foregår såvel et tæt politisk samarbejde mellem ACB's bestyrelse og Qeqqata Kommunias politiske udvalg og et tilsvarende administrativt samarbejde mellem ACB's sekretariat og kommunens administration.



Det tætte samarbejde mellem Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia betyder, at kommuneplanlægningen i Qeqqata Kommunia har et meget stort fokus på erhvervsudviklingen, jf. de mange kommuneplantillæg om turismekoncessioner, infrastrukturudbygning og overnatningsfaciliteter i det åbne land samt helt nye erhvervs muligheder i de eksisterende bosteder, jf. koldklimatestcenter og cargocenter i Kangerlussuaq, og privat heliport og hyttebyer inde i Sisimiut. Sisimiuts bymæssige udvikling har også ligget fast i en årrække.

For Sisimiut blev helhedsplan for Akia nord for den hidtidige by med plads til potentielt 5.000 nye indbyggere færdiggjort i 2004, og i 2007 blev undersøgelser for udvidelse med yderligere 10.000 indbyggere succesfuldt gennemført nordvest for lufthavnen op mod indsejlingen til Kangerluarsuk Tulleq (1. fjorden).



For Kangerlussuaq har der omkring lufthavnen været masser af plads til byudvikling, så fokus har hidtil været på at udlægge arealer til hoteller, lodges og hytter langs det store vejnet. Dog har der i en årrække været arbejdet med planerne om en byudvikling på Køkkenfjeldet, som er blev speedet op i de senere år efter henvendelse fra hotelinvestorer med interesse for at bygge heroppe med udsigt over Kangerlussuaq-fjorden og ikke mindst Indlandsisen.

Det kræver mod og vilje hos både Qeqqata kommunalbestyrelse og Arctic Circle Business bestyrelse at gennemføre disse udviklingstiltag, men den tætte dialog mellem parterne er med til at sikre, at kommuneplantillæg ikke indeholder urealistiske planer i modstrid med de reelle muligheder og behov. Samarbejdsstrukturen sikrer, at der hele tiden sker en løbende udvikling i overensstemmelse mellem erhvervslivets interesse og formåen samt de politiske målsætninger. Ikke alt lykkes i første omgang som fx Vildmarks-



lodge eller biltest, men som regel lykkes det på et senere tidspunkt eller på en anden måde end oprindeligt tiltænkt.

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia samarbejder også tæt sammen med regionens uddannelsesinstitutioner, fx er Arctic Circle Business gået forrest i Grønland med at øge skoleelevernes viden om erhvervslivet og lyst til videreuddannelse.

Det er senest sket i det landsdækkende CSR samarbejde mellem folkeskolerne og erhvervslivet i VIS-SIV og Qaqisa. I erhvervsudviklingsregi har særligt samarbejdet med Kalaallit Nunaata Teknikimik Ilinniarfik (KTI) og Center for Arktisk Teknologi (ARTEK) været frugtbart.

Studerende, undervisere og professorer i KTI og ARTEK har anlagt en meget praktisk tilgang og forskningsbaseret tilgang til gennemførelsen af de teknologiske uddannelser i Sisimiut. Det har



betydet, at spændende studenterundersøgelser har udviklet sig til konkrete bygninger som lavenergihus, ingeniørkollegium og grønlandsk-murstenshus i Sisimiut gennemført mellem KTI, ARTEK, ACB og QK. Det seneste eksempel herpå er den kommende svømmehal i fjeld, hvor ingeniørstuderende fra ARTEK har undersøgt forskellige byggetekniske aspekter af fjeldbyggeri og potentielle placeringer i Sisimiut, mens råstofskolestuderende har taget prøver af fjeldets beskaffenhed for de udvalgte placeringer. Denne samarbejdsånd går ikke noteret hen hos eksterne samarbejdspartnere og fonde uden for regionen, der støtter op om disse processer. De mange ARTEK studenterrapporter er tilgængelige for alle på <http://find.artek.byg.dtu.dk/pubs/frontpage/>

Det tætte samarbejde mellem KTI, ARTEK, ACB og QK gælder også udviklingen i det åbne land. På energisiden har studerende undersøgt mange forskellige muligheder i samarbejde med Nukissiorfiit og Kommune, herunder selvfølgelig regionens store vandkraftpotentialer men også sol-, vind- og tidevandsenergi.

Særligt Arctic Circle Road er blevet undersøgt af KTI- og ARTEK-studerende, hvilket har medført en stor viden om mange aspekter af vejen. De lokale virksomheder har bakket op om undersøgelser ved at stille deres faglige ekspertise, udstyr og materialer til rådighed for de studerende. Denne opbakning til og samarbejde med uddannelsesinstitutionerne betyder også, at de forskellige vejforinger er blevet gennemanalyseret for miljøudfordringer, bygningsmaterialer som grus og sand, arkæologiske fund osv. samt fundet løsninger for eventuelle problemer. Der er opbygget en viden, som er forankret lokalt.

En stærk lokal forankring er også udgangspunktet for åbenhed over for eksternt/udefrakommende samarbejdspartnere både inden for erhvervslivet/investorer og for fonde m.m. Erhvervslivet, ACB og Kommunen får mange henvendelser fra potentielle investorer, der har bemærket regionens gode rammer for erhvervsudvikling.

"Vejen til frihed. Frihed er at kunne rejse, udveksle ideer og handle med omverdenen uden forhindringer. En vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq er den hurtigste genvej mellem vestkystens byer og den store verden. Kangerlussuaq kan forbinde Grønland direkte til Asien, Nordamerika og Europa. En sikker og hurtig vejforbindelse åbner for eksport af friske fisk og skaldyr, giver turister mulighed for hurtige stop-over besøg i Grønland og Grønlændere direkte forbindelser ud i Verden."

Professor Minik Rosing:

"Øg tilgængeligheden til et kæmpe område og fjern den godsmæssige flaskehals. Byg vejen til Sisimiut. Hvis Kangerlussuaq bliver vanskelig at operere i, tror jeg at amerikanerne flytter til Thule (og vi bliver tvunget til at følge med). Det bliver et betydeligt tab af omsætning og indtægter."

Professor Jørgen Peder Steffensen

"En vejføring mellem Kangerlussuaq og Sisimiut er voldsomt interessant rent logistisk. En vej giver mulighed for at lave en trafikmaskine, der vil hænge sammen godt sammen for hele Grønland. Samtidig vil vejen give gode muligheder for udvikling af turisme og dermed indtægter."

Tidl. direktør i RAL Jens Andersen

"En vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut vil være den bedste investering i Grønland nogensinde. En vej vil have et stort potentiale for udvikling"

Tidl. direktør i RAL Jens Andersen

"En vejføring mellem Kangerlussuaq og Sisimiut er voldsomt interessant rent logistisk. En vej giver mulighed for at lave en trafikmaskine, der vil hænge sammen godt sammen for hele Grønland. Samtidig vil vejen give gode muligheder for udvikling af turisme og dermed indtægter"

Tidl. direktør i AUL Stig Bendtsen



Qeqqata Kommunia

