



Notat

KANUKOKA

Uunga • Til : Medlemmerne af Trafikkommissionens referencegruppe 4.
Allattoq • Af : Pétur Gudmundsson KANUKOKA med indlæg fra medlemmerne
cc :
Ulloq • Dato : 17.02.2010
Una pillugu • Vedr. : **Referat af møde d. 16. februar 2010**

Deltagere:

Jan Kjær	(Kommune Kujalleq)
Grethe H Nielsen	(Kommune Kujalleq)
Claus Wæde Hansen	(Kommune Kujalleq)
Birger Kristoffersen	(Kommune Kujalleq)
Jens Christian Porsbøl	(Kommuneqarfik Sermersooq) (for Thorkild Lauridssen)
Laust Løgstrup	(Qeqqata Kommunia)
Henrik Rafn	(Qaasuitsup Kommunia)

Pétur Gudmundsson (KANUKOKA – ref.)

Grethe indledte mødet med at sige at da referancegruppen ikke har et sekretariat har hun besluttet at tage initiativ og indbyde til mødet i dag.

Der blev besluttet at gennemgå det fremsendte høringsmateriale afsnit for afsnit, men først var der nogle generelle bemærkninger:

- 1) Der blev enighed om at anmode Transportkommissionen om at referancegruppen modtog alt høringsmateriale også det der bliver udsendt til de øvrige referancegrupper.
- 2) Det blev enighed om at det er problematisk at referancegrupperne har så kort tid til deres arbejde.
- 3) Kommunerne er enige i at der er generelt for lidt focus på ervervsinteresser. Sermersooq vil understrege sin grundholdning om ikke at igangsætte store investeringer på baggrund af håb, men at fokusere på at løse konkrete behov. Derfor er det meget rimeligt at fokusere på erhversinteresser/muligheder, men de kan ikke ses isoleret i forhold til andre behov.
- 4) Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup er enige i at kommunerne ønsker større kompetence i forhold til overtagelse af trafikken og servicekontrakter.
Sermersooq vurderer at der ikke er et tilstrækkeligt belyst grundlag for at ændre i den eksisterende kompetence og byrdefordeling til at tage beslutning.
- 5) Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup er enige i at oplægget til Trafik-kommissionens visionspapir er for ensformet (Nuuk) baseret og svarene er næsten givet på forhånd.

- 6) Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup er enige i at forslaget har for meget karakter af kun at tænke på de store byer, bygderne er stort set ikke nævnt og af byerne er der kun nævnt 5 i hele Grønland!!

Ad 1 Vision

Der blev enighed om at visionen bør udvides til at lyde: Befolkningen skal have adgang til effektiv billig, bæredygtig og samfundsøkonomisk ansvarlig transport ***der understøtter erhvervsudviklingen i hele Grønland***

Ad 2 Mission

Der blev enighed om at missionen bør udvides til at lyde: den generelle samfundsudvikling ***og sikre gode erhvervsmuligheder i hele lande på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag.***

Ad 3 Den grundlæggende problemstilling

Med henvisning til fodnote side 4 vil kommunerne bemærke at der nu kun opereres med 5 byer Der skal meget få større erhvervs-projekter til før forudsætningerne i visionspapiret ændres radikalt. Eksempelvis yderligere guldfund, olieindustri eller minedrift i Narsaq.

Ad 4 Lufttraffiken: Centrale problemstillinger.

Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup har følgende tilføjelser til skema 1: Andre banelængder til Nuuk og Ilulissat bør indgå, fx 1200 m, 1500 m og 3000 m bane i Nuuk samt 1200 m og 1500 m i Ilulissat.

Til kapitlet og skema 1 bør vejene i Sisimiut-Kangerlussuaq og Qaqortoq-Narsaq-Narsarsuaq også nævnes, når der nu skrives i kapitel 7, at vejene skal ses i sammenhæng med lufttrafikken. Regularitet bør være et centralt emne i bedømmelserne af lufthavnsstrukturen.

Sermersooq er **ikke enig i ovenstående og mener at** regulariteten har selvfølgelig en betydning for priser på transport og skal analyseres grundigt ved konkrete placeringer, men er ikke centralt i forhold til nuværende og fremtidige behov for understøttelse af befolkningen.

Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup undrer sig over, at der ingen overvejelser er vedr. regulariteten i Nuuk som alle er bekendt med vejrmæssigt er problematisk samtidig yder Kujalleq bekymring over planlægning med kun en hovedindfaldsport.

Der er i øvrigt følgende kommentar til note under skema 1: Sydgrønland kommer langt væk fra alfarvej hvis der ikke er direkte Atlantforbindelse eller forbindelse til Island fra Sydgrønland. Afskaffelse af Atlantforbindelse vil være problematisk og dræbende i forhold til turist- og erhvervsmulighederne i regionen.

Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup har følgende kommentar til skema 1: Skemaet er for snæver som udgangspunkt for Transportkommissionens analysearbejde reelt rummer den kun den eksisterende struktur fra 2008 samt 4 alternativer med Nuuk som hovedlufthavn. Planlægning af regional lufthavn i Qaqortoq skal ikke kun stå som en sidebemærkning i notatet – der bør foretages analyser af en struktur med en regional lufthavn i Sydgrønland (Narsarsuaq / Qaqortoq). Der burde også kigges på nye strukturer der bygger på de to eksisterende atlantluftavne (herunder med vejforbindelser til begge), men med bedre struktur for betjening af hele kysten.

Her vil Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup fremhæve ønsker om større kompetence i forhold til overtagelse af trafikken og servicekontrakter.

Sermersooq vurderer at der ikke er et tilstrækkeligt belyst grundlag for at ændre i den eksisterende kompetence og byrdefordeling til at tage beslutning.

Ad 5 Skibstrafik: Centrale problemstillinger.

Kommunerne ønsker at gods- og passagertrafik med skib samtænkes så det bliver økonomisk bæredygtigt. Kommunerne mener at indgåelse af 20 års kontrakt ikke bør forhindre, at godstrafikken analyseres.

Kommunerne ser positivt på muligheden med at fravige det enstrengede system og dermed også muligheder for, at der kan ydes tilskud til lokal besejling.

Også her vil Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup fremhæve ønsker om større kompetence i forhold til overtage af trafikken og servicekontrakter.

Sermersooq vurderer at der ikke er et tilstrækkeligt belyst grundlag for at ændre i den eksisterende kompetence og byrdefordeling til at tage beslutning.

Ad 6 Havnestruktur: Centrale problemstillinger.

Kommunerne ønsker klart at tilkendegive at der bør være og indtænkes mindst en Atlanthavn i hver kommune, så man undgår at sejle forbi byerne med varer til Nuuk for der at losse og derefter laste i Nuuk for at sejle retur til de samme byer. Og der burde tilføjes til skema 2: Fortsat betjening af atlantskib i en by i hver kommune på den grønlandske vestkyst. Evt. koblet med decentralisering af servicekontrakter for viderebesejling til resten af kommunen. "Besejling af Østkysten fra Island" bør være et emne.

Også her vil Kujalleq, Qeqqata og Qaasuitsup fremhæve ønsker om større kompetence i forhold til overtage af trafikken og servicekontrakter.

Sermersooq vurderer at der ikke er et tilstrækkeligt belyst grundlag for at ændre i den eksisterende kompetence og byrdefordeling til at tage beslutning.

Ad 7 Vejtrafikken

Det er forståeligt at veje også samtænkes med lufthavne, men veje giver altså også i sig selv andre erhvervsmuligheder og fleksibilitet.

Ad 8 Fleksibilitet.

De tre øvrige kommuner undres over at kun større erhvervsprojekter i Kommune Sermersooq trækkes frem, herunder også projekter som ifølge råstofdirektoratet ligger langt ude i tiden eksempelvis guldudvinning på Storeøen ved Nuuk. Når erhvervsprojekter fremhæves som væsentlige projekter med betydning for infrastrukturen bør det være for hele landet man gør det ved.

Eksempelvis mangles der: Olie og gas efterforskning og efterfølgende aktiviteter i Sydgrønland og Disko, mineprojekter i Sydgrønland, som forundersøgelser på Kvanefjeldet, ved Kringlene samt den aktuelle guldmine ved Nalunaq.

Ad 9 Samfundsøkonomisk rentabilitet.

Ingen bemærkninger

Ad 10 Forskel til tidligere analyser

Der stilles spørgsmålstejn ved om det reelt er en sammenhængende rapport, bemærket at der mangler tidligere væsentlige rapporter fra Sydgrønland og der er enighed om at alt materiale for så vidt som muligt skal indgå i det videre arbejde.

Ad BILAG A:

Kommunerne bemærker at: Passagerstatistikken bør tage udgangspunkt i Mittarfeqarfiits tal og dermed alle flyoperatørers tal - og ikke kun en flyoperatørs tal og at der bør kunne skelnes mellem udvikling i antallet af rejsende fra befolkningen og antallet af turister.

Det bemærkes at: Tallene i bilaget er misvisende. Man har brugt tal fra Air Greenland og kun for et år, hvor der har været store banerenoveringer i eksempelvis Narsarsuaq, hvorfor passagertallet naturligvis har været lavt.

Man bør bruge GLVs tal i stedet og fremlægge tallene for flere år så de er mere retvisende.

Også her er der enighed om at alt materiale for så vidt som muligt skal indgå i det videre arbejde.