13 Udbygning af havne og godssejlads i øvrige havne

Sejlads spiller en stor rolle i trafiksystemet i Grønland både til international og regional trafik samt til trafik mellem byer og bygder. Havneanlæg indtager derfor en central position, da stort set al godsforsyning til byer og bygder sker ad søvejen. I kapitel 2 og 10 blev der bl.a. givet en overordnet statusbeskrivelse af godssejlads og havneforhold, herunder en oversigt over de nuværende havneanlæg, udviklingen i godsmængderne og organiseringen af godstransporten. I dette kapitel behandles udfordringer for og mulige udvidelser af udvalgte havne uden for Nuuk og Sisimiut. Kapitlet indledes med en generel diskussion af udfordringer i havnene.

13.1 Udfordringer i øvrige havne

Der er generelt et ønske fra byer og bygder om, at havneanlæg og den i tilknytning hertil hørende gods- og personbefordring forbedres i forhold til i dag. Forbedringer kan eksempelvis opnås ved udvidelser og forbedringer af havneanlæg, ved øget frekvens af skibsanløb og ved reduktion af sejltider. Disse ønsker må imidlertid afvejes i forhold til, hvad det vil koste at realisere forbedringerne. Fastlæggelse af det ønskede serviceniveau er i sidste ende op til en politisk beslutning.

De havneforbedringer, som Transportkommissionen har valgt at behandle, er udvalgt ud fra en overordnet vurdering af, hvilke ønsker og udfordringer der synes at have højst prioritet.

I Region Nord er en af de centrale udfordringer, at havnen i Ilulissat har begrænset kapacitet, og at der er dårlige manøvreforhold i havnen. Desuden er faciliteterne i forhold til turister ikke optimale. I Aasiaat er det en udfordring at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet og faciliteter til, at havnen fortsat kan fungere som basishavn for området mod nord (Diskobugt/Uummannaq, Upernavik/Qaanaaq).

I Maniitsoq vil der være behov for en ny havn, hvis der anlægges et aluminiumssmelteværk.

I Region Syd er der lokale ønsker om udvidelse af de eksisterende havne, så RAL kan anløbe med deres planlagte større skibe i Sydgrønland. Dette skal ses i forhold til, at RAL i deres flådestrategi planlægger at stoppe anløb i Sydgrønland med atlantskibe efter 2015.

I Region Øst (Tasiilaq) består udfordringerne bl.a. i at sikre, at havnens faciliteter er egnede til at modtage og håndtere gods fra anløbende containerskibe. Desuden er der udfordringer med at sikre den mest omkostningseffektive betjening af Østgrønland set i lyset af den lange afstand til byerne og bygderne.

Ønsker og udfordringer for de forskellige havne er opsamlet i tabel 13.1.1.

Tabel 13.1.1 Ønsker og udfordringer for havnene.

By	Beskrivelse og henvisning til afsnit hvor havnen er behandlet
Region Nord	
Aasiaat	Se afsnit 13.3
Qasigiannguit	Byen forsynes i dag med feederskib. Der er ingen forslag om udbygninger.
Ilulissat	Se afsnit 13.2
Qeqertarsuaq	Der er et aktuelt kildevandsprojekt, som vil kunne kræve forbedrede havnefaciliteter.
Uummannaq	Der har tidligere været peget på behov for en ny containerkaj. Alternativt har der været udtrykt ønske om en udvidelse af containerarealet. Havnen ønskes endvidere sikret mod kælvningsbølger, som med mellemrum rammer havnen.
Upernavik	Der er for få år siden anlagt en ny kaj med en længde på 30 m og et udvidet containerareal, så havnen kan modtage 20' containere med feederskibe. Der er ingen ønsker om yderligere udbygning.
Qaanaaq	Der er ingen egentlig havn i Qaanaaq Der har været peget på behov for forbedret losseforhold i Qaanaaq (en lossemole i simpel konstruktion). Ønsket skal dog ses i lyset af, at der kun er få anløb om året. Sparet lossetid vil næppe kunne retfærdiggøre nogen større investering.
Kangaatsiaq	Byen forsynes i dag med bygdeskibe via Aasiaat. Det relativt beskedne havneanlæg gør, at havnen ikke kan anløbes af feederskibe. En udbygning af skonnertkajen er foreslået.
Region Midt	
Paamiut	Byen forsynes i dag med feederskib. Der er ingen forslag om udbygninger.
Maniitsoq	Se afsnit 13.4
Region Syd	Se afsnit 13.5
Region Øst	Se afsnit 13.6

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning.* Maj 2006 samt kommunernes årlige ønsker til anlægsprojekter indmeldt til Selvstyret.

Det skal bemærkes, at der er en række udfordringer og ønsker i relation til havnene, som Transportkommissionen ikke har forholdt sig til. Eksempler herpå er de drifts- og vedligeholdelsesmæssige udfordringer for havnene i forhold til rammebevillingerne samt mindre anlægsprojekter, herunder eksempelvis ønsker til nye faciliteter. Desuden har kommissionen, som tidligere beskrevet, afgrænset sig fra at belyse bygdesejladsen.

Udfordringerne for følgende havne er behandlet og vurderet i dette kapitel:

- Ilulissat Havn
- Aasiaat Havn
- Maniitsoq Havn
- Havne i Sydgrønland (Narsaq, Nanortalik og Qaqortoq)
- Havne i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq

13.2 Ilulissat Havn

Havnen i Ilulissat består i dag af en atlant- og fabrikskaj, en trawlerkaj, en kaj for turistbåde (Ndr. Kanelestang), en lystbådehavn med tilhørende liggekajer (fremgår ikke af figuren, men ligger længere inde i inderbassinet) og en værftskaj, jf. Figur 13.2.1.

Udfordring og foreslåede forbedringer
Inderbassinet er stærkt belastet, og manøvreforholdene i havnen er vanskelige.

Efter opførelse af den nye fiskefabrik i havnen er det tvivlsomt, om de tidligere planer af en ny kaj på dette område kan bygges i fuldt omfang. Den tidligere foreslåede udvidelse fremgår af Figur 13.2.1.



Figur 13.2.1 Illustration af forslag til udvidelse af havnen i Ilulissat.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Maj 2006.

Der foreligger ikke skøn over, hvad anlægningsomkostningerne for en ny kaj vil være hverken før eller efter opførelsen af den nye fiskefabrik.

Samfundsøkonomiske effekter
En udvidelse af havnen i Ilulissat vil kunne reducere de tidstab, som opstår pga. tidsmæssige kollisioner mellem passagerskibe, containerskibe og fiskefartøjer. Godsmængderne fra fiskeindustrien er relativt store og kan betyde lange liggetider for containerskibene. Selv om anløbene koordineres, kan det ikke undgås, at der i en række tilfælde sker samtidige anløb, hvilket særligt er problematisk for fiskefartøjerne og passagerskibene. Når kapacitetsproblemerne især rammer fiskefartøjer og passagerskibene og ikke containerskibene fra RAL, hænger det sammen med de prioriteringsregler, der anvendes, idet forsyning prioriteres før betjening af fiskefartøjer, som igen prioriteres før andre skibe. Med en ny kaj vil problemerne med samtidige anløb kunne reduceres.

Med den voksende turisme oplever Ilulissat Havn et stigende antal anløb af passagerskibe og krydstogtskibe (25 anløb i 2006 og 45 anløb i 2008 med krydstogtskibe). Fortsætter denne tendens, vil det alt andet lige øge presset på havnen.

Udover kapacitetsproblemer i havnen er der også udfordringer som følge af, at havneudløbet er ret snævert. Dette er særligt af betydning ud for atlantkajen og fabrikskajen, specielt når der både skal betjenes fragtskibe, passagerskibe og til dels fiskeskibe. Med en ny kaj vil der desuden kunne opnås bedre trafikale forhold i havnen og på havnearealet, hvilket også vil reducere risikoen for ulykker.

Udover udvidelsesmuligheden, der er nævnt ovenfor, har der været foreslået at anlægge en anløbsbro ved lufthavnen ca. 3 km mod nord. Formålet med dette projekt skulle være at aflaste havnen i Ilulissat by, idet mindre passagerbåde fra Diskoline vil kunne anvende denne anløbsbro, ligesom krydstogtspassagerer ville kunne bringes fra og til borde herfra.

Vurdering
På basis af det ovenstående grundlag finder Transportkommissionen, at der ikke foreligger tilstrækkelige oplysninger til, at kommissionen, inden for de afstukne tids- og ressourcemæssige rammer, kan gennemføre en tilstrækkelig retvisende vurdering af de forskellige foreslåede havnetiltag.[207]

De projekter til forbedring af havneforholdene, som har været foreslået, er kun skitseret og kun overordnet beskrevet. Således foreligger der ikke egentlige anlægsoverslag for de mulige projekter. På det foreliggende grundlag kan Transportkommissionen derfor hverken fastslå eller udelukke, at en udvidelse af havnen i Ilulissat er rentabel ud fra en samfundsøkonomisk betragtning.

Transportkommissionen anbefaler derfor, at der nedsættes en arbejdsgruppe, som analyserer udfordringerne i relation til havnen i Ilulissat. Arbejdsgruppen bør identificere relevante projekter, som kan afhjælpe problemerne i havnen. Derudover bør arbejdsgruppen foretage samfundsøkonomiske vurderinger af projekterne.

13.3 Aasiaat Havn

Havnen i Aasiaat består bl.a. af en atlantkaj, en ny atlantkaj, en trawlerkaj samt liggeområder for lystbåde, jf. Figur 13.3.1. Havnen i Aasiaat fungerer som basishavn for RAL i relation til Diskobugt/Uummannaq og Upernavik/Qaanaaq.

[207] Som består af foreliggende oplysninger fra de seneste års rapporter om havneudbygninger samt supplerende oplysninger, som det har været muligt at indhente fra relevante interessenter.



Figur 13.3.1 Havnen i Aasiaat.

Anm.: Luftfotoet ovenfor er af ældre dato og viser ikke den nyanlagte trawlerkaj.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning.* Maj 2006.

Udfordring og foreslået forbedringer

Efter grønlandske forhold modtager og afsender havnen i Aasiaat store godsmængder, da der bl.a. håndteres store mængder af gods i transit til området mod nord (Diskobugt/Uummannaq, Upernavik/Qaanaaq). Havnen i Aasiaat anvendes desuden nu også som base- og udskibningshavn for olieefterforskningen i Baffin Bugten mellem Vestgrønland og Canada. Disse aktiviteter forventes at tage til i takt med, at olieefterforskningen udvides.

I Aasiaat er udfordringen at sikre, at havnen fortsat har tilstrækkelig kapacitet og faciliteter til ikke mindst godstransporten, herunder transitopgaverne. Hertil kommer de udfordringer, der er knyttet til den forventede stigning i olieefterforskningsaktiviteterne i bl.a. Baffin bugten, der kan blive følgen af Cairn Energy's boringer i 2010. Cairn Energy har i fortsættelse af boringerne i 2010 nu tilkendegivet, at efterforskningsboringerne vil blive fortsat i 2011.

Der foreligger ingen konkrete planer for udvidelser af havnen i Aasiaat, men der er en lokal forventning om, at en udvidelse af havnen kan blive nødvendig inden for kort tid pga. olieefterforskningsaktiviteter. Det bør dog bemærkes, at det ikke er sikkert, at Aasiaat på længere sigt vil være den optimale basishavn for olieefterforskning.

Vurdering

Det er Transportkommissionens vurdering, at en udbygning af havnen i Aasiaat må ses i tilknytning til de kommende olieefterforskningsaktiviteter langs hele vestkysten. Derfor bør en evt. udbygning af

havnen i Aasiaat koordineres med de planer, som olieselskaber har for den fremtidige efterforskning. I tilknytning hertil bør finansieringen af en evt. udvidelse af havnen afklares. I denne proces må øvrige interessenter i havnen også inddrages.

13.4 Maniitsoq Havn

Havnen i Maniitsoq består bl.a. af en atlantkaj, en trawlerkaj, en fiskerikaj, en dæmningskaj samt liggeområder for lystbåde, jf. Figur 13.4.1.

RAL anløber Maniitsoq Havn en gang om ugen med gods med et feederskib, der har udgangspunkt i Nuuk.



Figur 13.4.1 Havnen i Maniitsoq.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning.* Maj 2006.

Udfordring og foreslået forbedringer

Havnen i Maniitsoq har faciliteter og kapacitet, som opfylder dagens behov. Der vil således ikke være behov for udbygninger i en situation, hvor havnen i Maniitsoq alene skal anvendes til de nuværende formål.

Alcoa overvejer at anlægge et stort aluminiumssmelteværk ved Maniitsoq, jf. Greenland Development (http://www.aluminium.gl/da/nyheder). Hvis dette realiseres på den udpegede placering nord for byen, skal der anlægges en havn af hensyn til indskibning af råmaterialer og til udskibning af det producerede aluminium.

Det indgår i disse planer, at der anlægges en vejforbindelse mellem Maniitsoq og smelteværket, hvorfor det er relevant at overveje behovet for en havneudvidelse i Maniitsoq i lyset af et havneanlæg ved det evt. kommende aluminiumssmelteværk. I anlægsfasen ved opførelsen af aluminiumssmelteværket og de tilhørende faciliteter nord for Maniitsoq, forventes der at blive beskæftiget gennemsnitligt 1500 personer (op til 2.600 personer, når der er flest). I driftsfasen forventes en samlet beskæftigelsesstigning på omkring 950 personer.[208] Dette vil forøge befolkningen i Maniitsoq med ca. 1/3.

Hvis det besluttes, at havnen ved aluminiumssmelteværket og vejen herfra til Maniitsoq anlægges først, vil den stærkt øgede godsmængde i såvel anlægsfasen som i driftsfasen kunne klares via den nyanlagte havn.

Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked har da også i 2010 igangsat en analyse af havneforholdene omkring Maniitsoq i forbindelse med en evt. etablering af en aluminiumssmelter nord for byen[209]. I dette analysearbejde vil der blive analyseret fem forskellige scenarier for en fremtidig havneløsning:

1 Anlæg af ny havn ved aluminiumsværket, der desuden anvendes som fremtidig godshavn for Maniitsoq. Desuden anlæg af ny anlægshavn i forbindelse med udbygning af nye boligområder og vejbyggeri.

2 Anlæg af ny havn ved aluminiumsværket, der desuden anvendes som fremtidig godshavn for Maniitsoq. Den eksisterende havn anvendes som anlægshavn i forbindelse med udbygning af nye boligområder og vejbyggeri.

3 Den eksisterende havn anvendes som fremtidig godshavn og som anlægshavn ved udbygninger.

4 Den eksisterende havn anvendes som fremtidig godshavn. Der anlægges ny anlægshavn i forbindelse med udbygninger.

5 Anlæg af ny havn ved Ataa til fremtidig godshavn og anlægshavn i forbindelse med udbygninger.

Den igangsatte analyse sigter på at opstille skitseforslag med tilhørende økonomiske anlægsoverslag, ligesom samfundsøkonomiske betragtninger også skal indgå. Ved afslutning af Transportkommissionens arbejde med denne betænkning er analysearbejdet ikke afsluttet, og der foreligger derfor ikke samfundsøkonomiske beregninger.

I den foreliggende rapport er det en foreløbig vurdering, at scenarie 4 er det bedst egnede. Det vil sige en løsning, hvor den eksisterende havn bevares og anvendes som fremtidig godshavn, samtidig med at der anlægges en midlertidig anlægshavn. Med udbygninger i baglandet forventes den eksisterende havn at kunne håndteres en forøgelse af de nuværende godsmængder med godt 25 %.

---

[208] Ca. 600 ansatte til selve aluminiumsproduktionen samt godt 100 ansatte til at servicere disse. Hertil kommer ca. 50 ansatte ved vandkraftværkerne og ca. 200 indirekte arbejdspladser, jf. Greenland Development A/S 2010. *Aluminiumsprojektets økonomiske betydning*, Niras for Greenland Development. Januar 2010.

[209] Kilde: Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked 2010. Maniitsoq – Analyse af havneforhold i forbindelse med aluminiumsprojektet, Fase II: Skitseforslag og økonomiske overslag for de forskellige havne, 2. udgave - september 2010.

Vurdering
På det foreliggende grundlag vil Transportkommissionens afstå fra at vurdere havneprojekter i Maniitsoq, idet denne opgave mest hensigtsmæssigt varetages af Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked.

13.5 Havne i Narsaq, Nanortalik og Qaqortoq

I Sydgrønland ligger de centrale havne i Narsaq, Nanortalik og Qaqortoq. Alle havnene har en fiskerikaj, en forsyningskaj samt liggekajer til øvrige både. Havnen i Narsaq er den største havn, og RALs største nuværende atlantskibe på ca. 700 TEU kan anløbe denne havn.

Feederskibe fra Nuuk betjener de tre byer og anvender i øvrigt havnen i Qaqortoq som basishavn for Sydgrønland[210]. Godset til bygderne transporteres af RAB med bygdeskibe fra Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik. Feederskibene er isforstærkede og har på grund af deres mindre størrelse bedre mulighed for at forcere storisen end de store atlantskibe.

Udfordring og foreslået forbedringer
Det har været forslået at udvide kapaciteten i én af de eksisterende havne i Sydgrønland. Formålet er at gøre det muligt at håndtere de større skibe på op til 1200 TEU, som RAL ønsker at anskaffe og anvende til Atlanttrafikken[211]. Med en udvidelse af kapaciteten i en af havnene vil det, efter anskaffelse af de større skibe, fortsat være muligt at anløbe en havn i Sydgrønland direkte fra Aalborg. Grundet skibenes konstruktion vil anløb dog være umulig i perioden med megen storis.

En havneudvidelse blev oprindeligt foreslået gennemført i Narsaq, hvor besejlingsforhold og pladsforhold er mest gunstige. Men pga. faldende godsmængder til Narsaq og stigende godsmængder til Qaqortoq har RAL i stedet peget på, at udbygningen i givet fald bør ske i Qaqortoq[212]. Kommune Kujalleq har overfor Transportkommissionen tilkendegivet, at de helst ser en ny atlanthavn anlagt i Narsaq.[213]

Det er således stadig et åbent spørgsmål, hvor en havneudvidelse i Sydgrønland i givet fald skal placeres, men i det følgende tages der udgangspunkt i, at etableringen sker i Qaqortoq.

En udbygning i Qaqortoq vil skulle ske udenfor det nuværende havneområde, som illustreret i Figur 13.5.1.

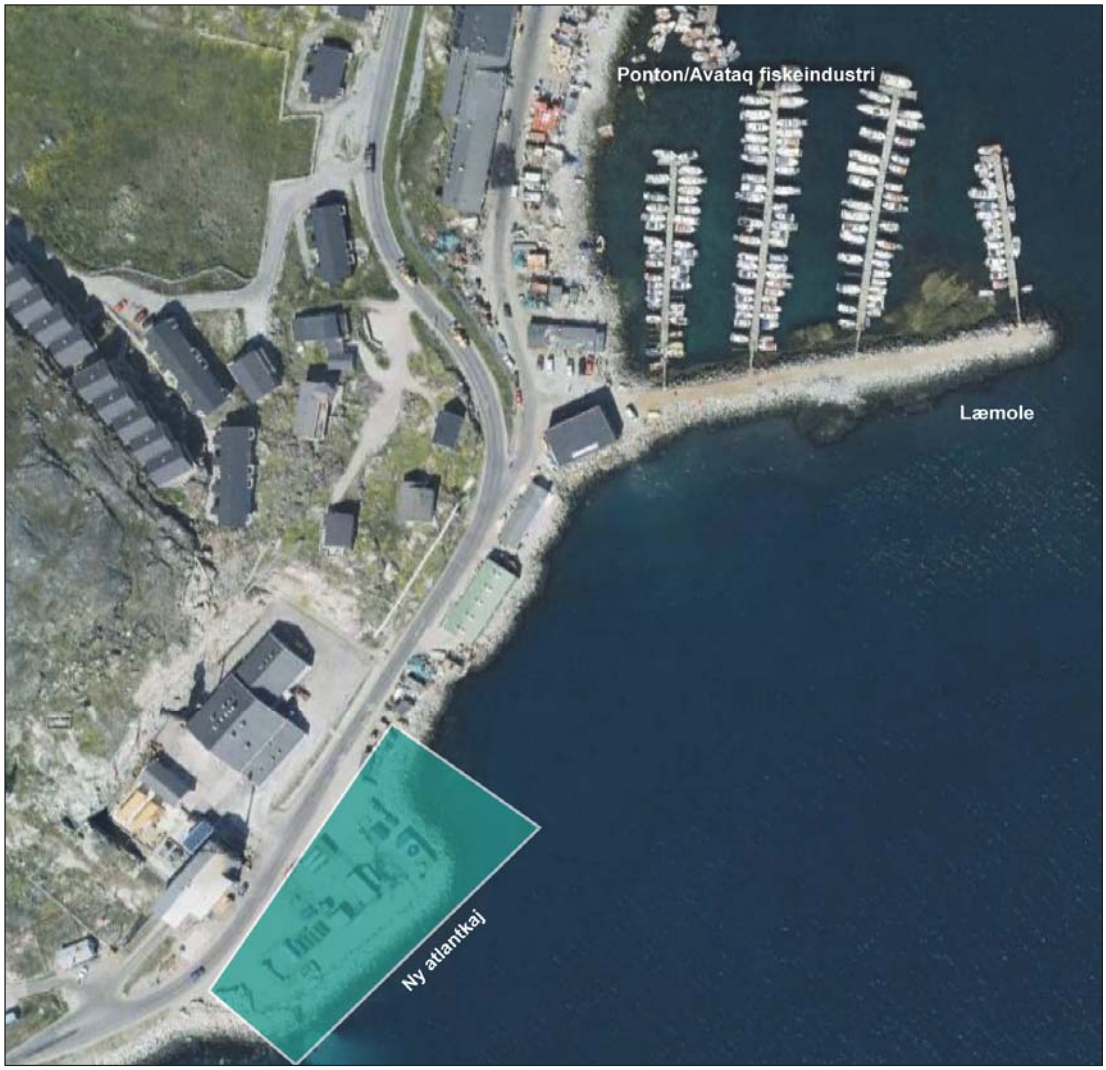
---

[210] Jf. http://www.royalarctic.dk/index.php?option=com_content&view=article&id=98%3Aqaqortoq&catid=43%3Ahavne&Itemid=130&lang=da

[211] I henhold til RALs flådestrategi.

[212] Jf. Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Maj 2006.

[213] Notat til Transportkommissionen: Oplæg til Kommune Kujalleqs møde med transportkommissionen, 8. marts 2010.



Figur 13.5.1 Illustration af forslag til udvidelse af havnen i Qaqortoq.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning.* Maj 2006.

Anlægget af den foreslåede nye atlantkaj er vurderet til at koste 70 mio. kr. i 2006-priser, hvilket svarer til 81 mio. kr. i 2010-priser.[214] Hertil kommer årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, som kommissionen skønsmæssigt har ansat til 2 % af investeringsomkostningerne.

Samfundsøkonomiske effekter
En udvidelse af havnen i Qaqortoq vil gøre det muligt at anløbe Sydgrønland direkte fra/til Aalborg med RALs planlagte nye store atlantskibe, men dog kun når storisen ikke forhindrer dette, hvilket i øvrigt er ret så sammenfaldende med højsæsonen i godstrafikken over Atlanten.

Hvis Sydgrønland anløbes direkte fra Aalborg, vil det i den mulige anløbsperiode medføre følgende effekter i forhold til en basissituation, hvor de store skibe sejler direkte til Nuuk og anvender denne havn som hub:

---

[214] Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning*. Maj 2006.

- Godset til/fra Sydgrønland vil få reduceret rejsetiden. Reduktionen vil være på ca. 4 – 7 dage, som vil være den tid ekstra, der vil skulle anvendes for at sejle godset til Nuuk, omlaste det til feederskib og sejle retur til Sydgrønland. Der regnes i gennemsnit med 6 dage i det efterfølgende centrale tidsregnestykke.

- Godset til/fra resten af landet vil få forøget rejsetiden, idet lastning/losningen af gods i Qaqortoq vil tage mellem ½ – 2 dage. Der regnes i gennemsnit med 1 dag i det efterfølgende centrale tidsregnestykke.

- Der opnås en driftsøkonomisk besparelse, da der ikke længere vil skulle anvendes feederskibe i samme omfang som i basissituationen.

Nettoeffekten af de to første effekter kan vurderes på baggrund af godsmængderne, hvis det samtidig antages, at al godset til Sydgrønland leveres direkte fra atlantskibene fra Aalborg. I 2009 gik ca. 12 % af godsmængderne til vestkysten til Sydgrønland og resten (88 %) gik til andre destinationer på vestkysten.

Med udgangspunkt i denne fordeling kan den samlede gennemsnitlige ændring i transporttiderne beregnes som differencen af ændringerne i transporttiderne til gods til Sydgrønland og gods til de øvrige destinationer på vestkysten. Regnestykket ser således ud:

Samlet ændring i transporttid for alt gods =
Gevinst for syd – Tab for den øvrige vestkyst

Med de anslåede centrale estimater ser det således ud:

Samlet ændring i transporttid for alt gods =
(12 % * 6 dage) – (88 % * 1 dag) =
0,72 – 0,88 dage = -0,16 dage.

Med de anførte antagelser vil der for godset som helhed ske en mindre forøgelse af den gennemsnitlige transporttid på 0,16 dage. Omkring dette gennemsnit vil der være variationer. Med anvendelse af tidsreduktioner i hele spændet (på mellem 4-7 dage) i transporten til Sydgrønland og forøgelser i tidsforbruget i hele spændet (på mellem ½-2 dage) til de øvrige destinationer på vestkysten, fås et interval for ændringer i transporttiden for alt gods på -1,28 til +0,4 dage.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at en ændring af rejsetiden med 1 dag svarer til en samfundsøkonomisk tidsværdi på 340 kr./ton (beregnet ud fra den generelt anvendte enhedspris for rejsetid for godstransport med skib på godt 14 kr./time pr. ton, se tabel 10.2.6[215].)

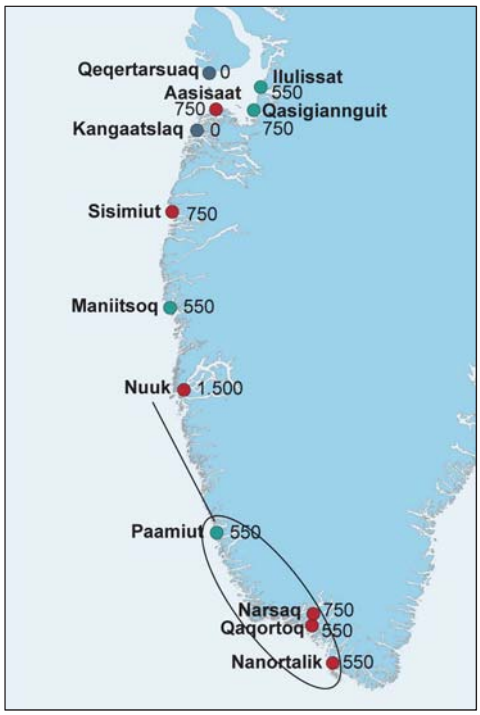
Driftsomkostninger
Når godset afleveres/hentes direkte i Sydgrønland, vil det være muligt at indrette feedertrafikken således, at det samlede sejlomfang reduceres. Der vil dog fortsat skulle anvendes feedertrafik til byerne langs vestkysten til Sydgrønland i perioder med storis. Desuden vil der skulle anvendes feedertrafik til de øvrige byer fra Qaqortoq, ligesom der vil skulle anvendes bygdeskibe til bygderne i Sydgrønland.

---

[215] Bemærk, at enhedsprisen på 14 kr./time/ton er i 2010-prisniveau, mens priserne i tabel 10.2.6 er vist i 2005-prisniveau.

Det er vanskeligt at vurdere, hvor stor en reduktion i feedertrafikken, der vil kunne opnås. Et beregningsmæssigt overslag kan gøres under anvendelse af grove og forsimplende forudsætninger.

Med Nuuk som hub for Sydgrønland skal der anvendes et feederskib, som sejler til Nanortalik og retur og betjener byerne på ruten. Med Qaqortoq som hub skal feederskibet betjene byerne Paamiut, Narsaq og Nanortalik. Sammenlignes disse to sejlplaner, spares der sejlads mellem Nuuk og Paamiut og retur, når Qaqortoq anvendes som hub, jf. Figur 13.5.2. Dette svarer til ca. 2*300 km.



Figur 13.5.2 *Illustration af besparelsen, hvis Qaqortoq anvendes som hub til betjening af Sydgrønland.*

Feedertrafikken antages at foregå på ugebasis, således at byerne har 1 anløb om ugen, hvilket svarer til betjeningen i dag.

På grund af storis kan der være problemer med at anløbe Qaqortoq med de store atlantskibe i op til 4 måneder om året, og i denne periode kan Qaqortoq derfor ikke fungere som hub.[216] Det antages derfor, at besparelsen i feedertrafikken kun kan realiseres i 36 uger om året. I de øvrige uger betjenes Sydgrønland med Nuuk som hub, hvorfor der i disse uger ikke opnås nogen besparelse i feedertrafikken. Hertil kommer, at det vurderes, at der udover forbindelsen mellem Qaqortoq og Nuuk via Atlantskibet kan være behov for yderligere forbindelse mellem byerne i Sydgrønland og Nuuk. Dette antages at være nødvendigt 6 uger om året. Den ugentlige besparelse på 600 km vurderes således kun at kunne realiseres i 30 uger om året (36-6).

Den driftsøkonomiske besparelse, der vil være ved det sparede transportarbejde, vil afhænge af de konkrete muligheder for at optimere logistikken, bl.a. i forhold til antal skibe, der er nødvendige at

[216] Det vil i givet fald kræve isforstærkede skibe med højisklasse, hvilket i betydeligt omfang vil øge omkostningerne ved atlanttrafikken.

have i flåden for at kunne løse opgaverne. Det er i denne forbindelse antaget, at ændringen i hub fra Nuuk til Qaqortoq samlet set ikke giver anledning til et ændret antal skibe i RALs flåde. Ændringen består alene i, at et feederskib vil operere ud fra Qaqortoq i stedet for ud fra Nuuk i perioden uden storis.

Reduktionen i feedertrafikken vil således alene medføre driftsmæssige besparelser i form af sparet brændstof, lønninger og andre variable udgifter, mens der ikke spares kapitalomkostninger på skibene (afskrivning og forrentning).

Med udgangspunkt i oplysninger fra RAL vurderes drift- og personaleomkostningerne for et typisk feederskib at udgøre godt 500 kr./sømil (ud af samlede omkostninger på ca. 840 kr./sømil), svarende til ca. 275 kr./km. Ud fra disse forudsætninger vil der opnås en årlig besparelse i de variable drifts- og personaleomkostninger på 600 km*30*275 kr./km = 4,95 mio. kr.

Tabel 13.5.1 opsummerer på ovenstående grundlag det samlede samfundsøkonomiske resultat ved en ny atlanthavn i Qaqortoq – i første omgang uden at inddrage den værdi, der er forbundet med ændring i rejsetiden for det transporterede gods.

Tabel 13.5.1 Nettonutidsværdi af en ny af atlanthavn i Qaqortoq - uden værdien af ændringen i rejsetiden for gods. Investeringshorisont: 25 år, real diskonteringsrente: 4 % p.a.

Mio. DKK	Større atlantkaj i Qaqortoq
Anlægsomkostninger	-81
Restværdi	30
Anlægsomkostninger, i alt	**-51**
Drift og vedligeholdelse, havn	-27
Sparede driftsomkostninger til feedertrafik	77
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, i alt	**50**
Værdi af ændring i rejsetid for gods, i alt	Ikke inddraget
Skatteforvridningstab	-3
I alt nettonutidsværdi (NNV)	**-3**
Intern rente, % p.a.	**3,8 %**

Som det fremgår af Tabel 13.5.1, giver overslagsberegningen et resultat, hvor gevinsterne stort set svarer til omkostningerne, når der ses bort fra den gevinst, der følger af forskelle i den gennemsnitlige transporttid. Det er derfor centralt at inddrage en værdi for ændringen i godsets rejsetid i vurderingen.

Som beskrevet ovenfor er der stor usikkerhed forbundet med vurderingen af nettoeffekten på den gennemsnitlige rejsetid. Effekten afhænger af tidsforbruget til at laste og losse godset i havnene i Nuuk og i Qaqortoq (og rejsetiden til søs). Med brug af centrale antagelser for tidsforbruget er det imidlertid beregnet, at godset som helhed vil blive forsinket med 0,16 dage.

Denne forsinkelse er beregnet at medføre et samlet tidstab til en værdi af ca. 9,2 mio. kr. pr. år[217].

[217] Beregnet ud fra en samlet godsmængde til/fra Grønland på 675.000 m^3, som svarer til ca. 340.000 ton. Kun halvdelen af denne godsmængde påvirkes af en ændring, fordi 50 % af godset skønnes transporteret via Nuuk som i basissituationen pga. storis (i alt ca. 170.000 ton). Med en gns. forsinkelse på 0,16 døgn kan en samlet forsinkelse beregnes til 27.000 ton-døgn. Men en enhedspris for tid på 340 kr./ton pr. døgn kan den samlede værdi af forsinkelsen beregnes til 9,2 mio. kr. pr. år.

Inddrages denne værdi af rejsetiden for gods i den samlede beregning, så fås en samlet negativ nettonutidsværdi på -156 mio. kr. og en tilhørende intern rente på -7,1 %. Dermed er projektet ikke samfundsøkonomisk rentabelt. Resultat er dog følsomt overfor antagelserne om tidsforbruget i havnene. Udover usikkerheden på den gennemsnitlige rejsetid for godset er der usikkerhed i forhold til anlægsomkostningerne samt til det driftsøkonomiske besparelsespotentiale.

Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at RAL finder, at der er flere forhold som taler imod en løsning med direkte betjening af Sydgrønland med atlantskibe fra Aalborg.

For det første finder RAL, at storisperioden vil betyde, at leverancerne alligevel skal via Nuuk i denne periode. For det andet fremfører RAL, at godset til resten af Grønland vil blive forsinket som en konsekvens af den tid, som atlantskibet skal bruge i Sydgrønland. For det tredje fremfører RAL, at det kan være vanskeligere at udnytte flådens kapacitet, når endnu en havn skal anvendes som transithavn. En rundtur i Sydgrønland vil således kun udfylde 4 af ugens dage.

De to førstnævnte forhold er søgt værdisat i ovenstående analyser, mens den tredje ikke er værdisat.

Vurdering
Transportkommissionen kan på det foreliggende grundlag og de foreliggende præmisser ikke anbefale anlæggelsen af ny atlanthavn ved Qaqortoq (eller i øvrigt i Sydgrønland).

For det første er der ikke en klar samfundsøkonomisk gevinst herved. Overslagsberegningerne peger på, at der vil kunne realiseres betydelige effektiviseringsgevinster ved godssejladsen i form af reducerede omkostninger til drift af feederskibe. Det er imidlertid usikkert, om denne gevinst er stor nok til at kunne finansiere en investering i en ny atlanthavn. Hertil kommer, at der samlet set synes at ske en gennemsnitlig forøgelse af rejsetiden for godset. Sydgrønland vil opnå en forbedring, men samtidig vil det øvrige Grønland på vestkysten opleve en forringelse.

For det andet vil en udnyttelse af forekomsterne ved Kringlerne betyde, at der givetvis skal anlægges en havn i tilknytning hertil samtidig med, at der måske etableres vejforbindelse til Qaqortoq. Såfremt dette sker, vil det blive muligt at udnytte denne havn i forbindelse med den alm. godsforsyning af Qaqortoq, som RAL står for.

Dette betyder alt i alt, at kommissionen anbefaler, at spørgsmålet om anlæggelse af en ny atlanthavn ved Qaqortoq først tages op, når der foreligger en afklaring af mineprojektet ved Kringlerne.

13.6 Havne i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq

Østgrønlands forsyning af gods sker med udgangspunkt i Aalborg og Nuuk, hvorfra der sejles til Ittoqqortoormiit og Tasiilaq.

I Ittoqqortoormiit er der et mindre kajanlæg, men RAL anvender et landgangsfartøj i forbindelse med betjeningen af byen.

I Tasiilaq er der en havn, der bl.a. består af en atlantkaj, som kan anløbes af RALs anlantskibe - dog ikke af de største atlantskibe. Det er først fra 2005, at RAL påbegyndte anløb med containerskibe i Tasiilaq. Der er siden gennemført forstærkning af kajbelægning og baglandsareal, så containeroplag og kørsel med reachstackers nu er mulig.

Tasiilaq blev i 2010 anløbet 7 gange, hvor det de fleste gange er sket direkte fra Aalborg. Fra 2011 vil RAL forsøge at anløbe Østgrønland 3 uger tidligere på første tur og 2 uger senere på sidste tur. Dette

medfører planmæssigt to yderligere anløb. Der vil således være i alt 9 anløb af Tasiilaq i 2011, hvilket vil sprede leverancerne til byen mere jævnt ud over året. Ittoqqortoormiit anløbes med RAL's skibe to gange om året.

De nuværende forhold i havnen i Tasiilaq er vist i Figur 13.6.1.



Figur 13.6.1 Havnen i Tasiilaq.

Kilde: Grønlands Hjemmestyre 2006. *Redegørelse for Havneudbygning.* Maj 2006.

Udfordring og foreslået forbedringer
Besejlingsmulighederne ved østkysten er meget afhængige af isforholdene. Smeltning og spredning af havis medfører store årstidsvariationer, og generelt er udfordringerne med godsforsyning til Østgrønland mere relateret til besejlingsforhold end til havneforhold.

Der har været fremført forslag om i højere grad at anvende Island i forbindelse med forsyningen af Østgrønland med det mål at effektivisere og forbedre servicen. De senere års observerede ændringer i isforholdene, kombineret med en kortere sejltid til Østgrønland fra Island sammenlignet med fra Aalborg, vil måske gøre det muligt at agere hurtigere og mere fleksibelt, når der opstår sejlmuligheder i de dynamiske isforhold.

Vurdering
Under Efterårssamlingen 2010 (punkt 78) debatterede Inatsisartut Østgrønlands forsyningssituation. Dette skete på baggrund af, at Vestnordisk Råd havde opfordret til at undersøge mulighederne for et

andet forsyningsmønster af Østgrønland. Det blev besluttet, at en sådan undersøgelse skal gennemføres og forelægges Inatsisartut til Efterårssamlingen 2011. Undersøgelsen skal bl.a. omfatte overordnede økonomiske og trafikmæssige fordele og ulemper ved en koncessionsbaseret besejling af Østgrønland. Ligeledes skal det analyseres, om islandske havnemyndigheder og eventuelt rederier vil kunne leve op til den ønskede forsyningssikkerhed, og om det er muligt at indkøbe forsyningerne hos islandske leverandører og grossister.

På baggrund af Inatsisartuts beslutning om at få udarbejdet en særskilt analyse af denne problemstilling, har Transportkommissionen ikke behandlet disse spørgsmål yderligere.