



Transportkommissionen
P.O Box 909
3900 Nuuk

e-mail: ijen@gh.gl

Qeqqata Kommunias høringssvar til Transportkommissionens forslag til vision

Qeqqata Kommunia er glad for at have muligheden for at afgive et høringssvar til det foreliggende forslag til vision fra Transportkommissionen. Det sker som følge af, at referencegruppe 1 – som Qeqqata Kommunia har været med i – besluttede at indsende særskilte høringssvar og ikke et samlet høringssvar, hvilket både skulle ses i lyset af den korte tidsfrist og den manglende sekretærfunktion for referencegrupperne til at sammenskrive de mange forskellige input fra deltagerne.

Qeqqata Kommunias høringssvar følger her kronologisk i forhold til Transportkommissionens forslag til vision.

Kapitel 1: Vision

I den eksisterende Vision er der lagt vægt på befolkningens transport, og i den sammenhæng undrer det, at ordet 'sikker' ikke indgår. Sikker transport burde indgå set i lyset af, at transporten foregår i Arktis og i områder med ustabil vej.

Mest iøjefaldende er dog manglen på 'erhvervsudvikling' i visionen. Med Selvstyrets indførelse synes økonomisk selvåbenhed og erhvervsudvikling, at være fokus for såvel Selvstyrets som kommunernes planlægning. Det er derfor meget mærkværdigt, at Transportkommissionen ikke har taget højde for erhvervsudvikling i sin vision. Det bliver dermed mest af alt et tilbageskuende arbejde, der fokuserer på status quo og tilrettelægger transportstrukturen efter den historiske udvikling med forsyning og administration for øje.

Kapitel 2: Mission

I Missionen bør ligeledes indarbejdes et fokus på erhvervsudvikling. Formuleringen "understøtte den generelle samfundsudvikling" kunne måske indeholde dette, men i resten af visionspapiret synes den generelle samfundsudvikling at være ensbetydende med centrering af

Kommunip allaffia
Kommunekontoret
Postboks 1014
DK-3911 Sisimiut
Grønland

Telefon 70 21 00
Telefax 70 21 77
E-mail qeqqata@qeqqata.gl

Giro Sisimiut 1071408
Giro Maniitsoq 5162807
Grønlandsbanken
6471-2020219

Ammasarfiit: atas., marl., tall. 10-14,
pingasunnorneq matoqqavoq, kommunip karsia
kisimi ammassaaq nal. 10-14
Sisamannorneq 10-17
Åbningstider: man., tirs. fre. 10-14
Onsd. lukket undtagen kassen, som har åbent 10-14
torsdag 10-17

befolkning i de eksisterende administrationsbyer – og ikke at befolkningen vil søge derhen, hvor nye erhvervsmuligheder giver nye selvårne jobs.

Kapitel 3: Den grundlæggende problemstilling

Umiddelbart er der ikke problemstillinger i det skrevne, men mere i det, der er udeladt, nemlig fokus på erhvervsudviklingen. Det undrer, at analysen om centrering af befolkningen i byer i Grønland contra resten af verden ikke fokuserer på forskellen i forklaringer. Mens byerne i det meste af verden er arnestedet for industriel og vidensbaseret vækst har den hidtil i Grønland været baseret på at anvende et bloktilskud. Det grønlandske bosætningsmønster i en fremtidig selvårne økonomi kan/vil derfor være væsentligforskellig for den hidtidige historiske udvikling.

Den grundlæggende problemstilling bør derfor indeholde beskrivelser af og data om eksisterende og potentiel erhvervsudvikling, der genererer valutaindtjening til landet – enten i form af eksport af råvarer, varer og tjenesteydelser eller i form af indtjening på besøgende turister, forskere og lignende.

Der bør således i kapitlet være beskrivelser af sektorplanerne fra Fiskeridepartementet om fiskeriudviklingen, fra Erhvervsdepartementet/GTE om turismeudvikling, fra Råstofdirektoratet om olie-/gasefterforskning og -udvinding, mineprojekter samt øvrige erhvervsprojektforventninger fra Erhvervsdepartementet så som aluminiumsprojektet og is- & vandprojekter.

Til inspiration vedlægges slides om olie-/gasefterforskningslicenser og potentielle miner fra Råstofdirektoratets præsentation herom i februar 2010 samt GTEs seneste data om udviklingen i anløb af krydstogtsanløb. I dette materiale noteres det, at eksisterende erhvervsudvikling/-potentialer ikke er sammenfaldende med den historiske udvikling i bosætningsmønsteret. Transportkommissionen opfordres hermed til at indhente dette materiale og få udarbejdet analyser hos de respektive ressortområder vedr. erhvervsudvikling, herunder i særdeleshed se på udviklingen i turismen de seneste 10 år.

Kapitel 4: Lufttrafikken: Centrale problemstillinger

Der er en række uheldige formuleringer, brug af datagrundlag og baggrundsviden i kapitlet, hvilket selvfølgelig medfører et forkert fokus for Transportkommissionens videre arbejde.

I første afsnit omtales vedr. atlantlufthavnene, at ”beslutninger baseret på militære overvejelser under 2. verdenskrig, der ligger til grund for placeringen i Kangerlussuaq og Narsarsuaq”. Det undrer, at der ikke omtales ”regularitet” og ”anlægsøkonomiske årsager” for disse placeringer. Der synes således ingen militære overvejelser over en placering i Kangerlussuaq og Narsarsuaq frem for nærmere beboede steder langs kysten. Der var primært regularitet og anlægsøkonomiske årsager bag valget af en placering af lufthavnene inde i landet frem for en placering langs kysten. Hvis det udelukkende var militære årsager synes især placeringen af Kangerlussuaq lufthavnen i bunden af en 180 km lang fjord, der var og er

isbelagt, og derfor ikke sejlbare i op mod halvdelen af året som en håbløs beslutning tilbage i 1940/41, især hvad angår forsyning med brændstoffer m.v.

I andet afsnit er en tilføjelse til note 2, som er voldsom fejlbehæftet.

Dels henvises i starten af noten til bilag A, der kun medtager Air Greenlands passagertal for rejsende til og fra samt i Grønland. Dermed udelades de mange flyselskaber, der enten fløj charter til Atlantflughavnene fra udlandet eller var på rutebasis til disse Atlantflughavne og med viderebeflyvning internt i Grønland. Udover charterselskaber var der i 2006 minimum tale om rutefly fra Arctic Travel Group og Air Iceland. Dermed anvendes helt forkerte data vedr. flyendestationstal for Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Især for Kangerlussuaq er det betydeligt underestimeret, da Kangerlussuaq jo jf. krydstogtskibsdata er omdrejningspunkt for passagerudskiftning for mange krydstogtskibe og var center for Arctic Travel Groups turismesatsning i 2006.

Dels omtales et scenarium, hvor passagererne i Kangerlussuaq som følge af møde-/konferencecenterbesøg i lufthavnen formodes at kunne flytte til enten Nuuk eller Ilulissat i stor stil. Transportkommissionen synes ikke at have øje for, at møde-/konferencebesøg i Kangerlussuaq udgør en meget lille del af flyendedestinationrejsendes mål. Langt størstedelen af rejsende med flyendedestination i Kangerlussuaq synes at være turister, der enten/eller eller både/og ønsker at opleve Indlandsisen og det rige dyreliv med moskusokser og rensdyr samt komme ombord på/stige af et krydstogtskib ved en næsten 100% sikker atlantflughavn. Ingen af disse forhold synes at kendetegne Nuuk Lufthavn.

Transportkommissionen opfordres på den baggrund til at få udarbejdet data om formålet for flypassagerer med flyendedestination i Kangerlussuaq. Ligeledes opfordres

Transportkommissionen at skaffe sig data om udviklingen i den grønlandske turisme i de seneste 10 år og fordelingen af turisterne på de forskellige destinationer.

Transportkommissionen bør endvidere i samarbejde med GTE få udarbejdet en international analyse af, hvilke eksisterende grønlandske turistdestinationer, der har format til at udvikle sig til væsentlige trækkræfter for fremtidens turister.

I tredje afsnit er der en formulering om, at koncentrering af befolkningen i Nuuk og Ilulissat "vel" kun brydes, hvis der opstår betydelige erhvervsaktiviteter. Formuleringen fremstår som om Transportkommissionen ikke har tiltro en betydelig erhvervsudvikling på baggrund af førnævnte erhvervsaktiviteter. Såfremt Transportkommissionen ikke har tiltro til en sådan udvikling bedes Transportkommissionen gøre rede for, hvorledes målet om en selvåren økonomi skal realiseres i Grønland. Dette skal selvfølgelig ses i lyset af, at Selvstyret og kommunerne har selvåren økonomi som deres væsentligste rettesnor for deres arbejde efter Selvstyrets indførelse. Hvis Transportkommissionens arbejde ikke afspejler dette, så vil der ikke være sammenhæng mellem de øvrige offentlige sektorplanlægninger og Transportkommissionens konklusioner/anbefalinger.

I skema 1 nævnes udover eksisterende struktur fem eksempler på mulige lufthavnsstrukturer, hvor alle fem eksempler medtager udvidelse af Nuuk landingsbane til 2200m eller 1799m. Det synes bemærkelsesværdigt, at daværende Nuup Kommunitas anbefaling fra ultimo 2008 om en udvidelse til 1199m ikke er medtaget. Det samme forhold gør sig gældende for Ilulissat

landingsbane, hvor en 1199m bane ikke synes at indgå i tabellen. I den modsatte ende af spektret undrer det ligeledes, at en landingsbane med minimum Kangerlussuaq landingsbanes længdemål ikke skal undersøges i resten af Grønland, når nu Transportkommissionen omtaler muligheden for en afvikling af lufthavnen i Kangerlussuaq.

Der henvises endvidere til kommentarer nedenfor til kapitel 7 om vejtrafikken.

Kapitel 5: Skibstrafik: Centrale problemstillinger

I afsnit 5.1 undrer det betydeligt, at Transportkommissionen ikke finder grundlag for at se nærmere på godsbesejlingen af mindre byer og bygder som følge af, at der er lavet en 20-årig serviceaftale på området. Såfremt den eksisterende struktur er uhensigtsmæssig/samfundsøkonomisk suboptimal, så er det jo værd at bemærke, at RAL er 100% Selvstyreejet, og Selvstyret internt burde kunne finde en optimal løsning.

I den sammenhæng er bemærkelsesværdigt, at Kangerlussuaq som eneste beboede sted fra Upernavik i nord til Nanortalik i syd ikke får godsskibsanløb to gange om måneden i åbenvandsperioden men kun to gange om året. Det synes, at være et levn fra basetiden før 1992 og ikke udtryk for hverken behov eller principper.

I såvel afsnit 5.1. og 5.2 opfordres Transportkommissionen til at se på muligheden for at udbyde besejlingen internt i Grønland i udbud i mindre kontrakter. Fx besejles kystbygderne i Qeqqata Kommunia på passagersiden af en Nuuk baseret virksomhed uden at opgaven har været i udbud. Det bevirker uheldigvis, at sejladsen med udgangspunkt i Nuuk oftest aflyses eller har anløbstider midt om natten jo længere nordpå i Qeqqata Kommunia sejladsen foregår. Havde opgaven været udbudt lokalt kunne der både have været konkurrence på en samlet besejling af opgaven, men også have været fremkommet forslag på en passagerbesejling af bygderne fra nærmeste by. I hver af byer Nuuk, Maniitsoq og Sisimiut er der flere P-godkendte både, så dermed ville der både være en bedre besejling af bygderne især i forbindelse med dårligt vejr. Men det kunne også være med til at sikre flere lokale P-godkendte både i de nævnte byer, hvilket også vil være med til at servicere turistbranchen bedre.

Kapitel 6: Havnestruktur: Centrale problemstillinger

I kapitlet undrer det igen, at der ikke er nogen omtale af erhvervsudvikling og eksportindtjening. En besejling af færre havne med atlantskibe vil forringe regionernes erhvervsforhold og erhvervsudvikling. Såfremt fiskerierhvervet ikke kan få afskibet sine trawlerlosninger direkte til udlandet fra Aasiaat, Sisimiut og Sydgrønland ugentligt men må forvente tidsmæssige forsinkelser (og evt. fordyrelser) vil fiskerierhvervets indtjening og udvikling begrænses. Samme situation vil den eksisterende servicering af krydstogtskibe i fx Sisimiut opleve, formentlig til ugunst for turismeindtjeningen og –udviklingen. Bemærk i vedlagte bilag, at krydstogtskibe sejlen i internt grønlandsk farvand ikke besejler Nuuk og derfor baserer deres forsyning på fragatlantskibsanløb i Sisimiut.

I skema 2 undrer det, at der i eksempler på udbygning af havnestruktur i Nuuk og Sisimiut ikke omtales udvidelser af begge eksisterende havne. En sådan løsning kunne formodes at fremtidssikre havnestrukturen i overskuelig fremtid indenfor en overskuelig økonomisk ramme. Transportkommissionen opfordres derfor til at se nærmere på scenarier med udvidelse af de eksisterende havne.

I skema 2 undrer det, jf. tidligere omtale af manglende fokus på erhvervsudviklingstiltag, at en atlanthavn i Maniitsoq ikke omtales. Set i lyset af, at der arbejdes på at anlægge landets længste kaj, og at der i så fald vil komme betydelige mængder til og fra denne havn, undrer det, at denne havn ikke er indtænkt i Transportkommissionens arbejde.

Transportkommissionen opfordres derfor til at se på hvilken betydning en kombineret aluminiums- og atlanthavn i Maniitsoq kunne have for en kommende national havnestruktur.

Kapitel 7: Vejtrafikken: Centrale problemstillinger

Det synes indlysende korrekt som Transportkommissionen skriver, at Sisimiut-Kangerlussuaq og Qaqortoq-Narsaq-Narsarsuaq vejene skal analyseres i tilknytning til analysen af den fremtidige placering af atlantlufthavn(e). Transportkommissionen opfordres derfor til, at udbygge og indarbejde kapitel 7 om vejtrafikken i kapitel 4 om lufttrafikken. Qeqqata Kommunia står selvfølgelig rede til at informere Transportkommissionen om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Kapitel 8: Fleksibilitet

Endelig kommer en sparsom omtale af erhvervsudvikling og potentialer, men desværre efter alle analyserne i de mere trafiktekniske kapitler. Dermed bliver erhvervstiltag som omtalt ikke en integreret del af Transportkommissionens trafikanalyser, men en ligegyldig omtale.

I afsnit 1 synes denne ligegyldighed at skinne tydeligt igennem. Der nævnes kun potentielle miner i Kommuneqarfik Sermersooq, heriblandt miner som Råstofdirektoratet ikke har på deres oversigt. Til gengæld glimrer omtaler af miner i de tre andre kommuner samt olieeftersøgningen inkl. prøveboringer i 2010 ved deres fravær. Transportkommissionen bør give potentielle miner og olie-/gasudvinding en mere seriøs bearbejdning end hvad Transportkommissionens medlemmer kender fra sin tilfældige gang i Nuuk by.

I afsnit 2 ser Transportkommissionen ingen ændringer i tendensen i bosætningsmønstret de kommende 50 år, hvilket ikke synes at harmonere med de millionbeløb (tæt på milliardbeløb) private virksomheder bruger på undersøgelse af aluminiumsprojekt i Maniitsoq, olieboringer ud for Disko og diverse mineraleftersøgningsprojekter rundt om i landet. Transportkommissionen opfordres endnu engang til at behandle erhvervspotentialer og erhvervsudviklingen seriøst.

Kapitel 9: Samfundsøkonomisk rentabilitet

I kapitlet fremgår vigtige pointer, bl.a. at Selvstyret understreger ”økonomisk selvstændighed” i kommissoriet samt at infrastrukturen generelt skal medvirke til at skabe og

udvikle rammebetingelserne for økonomisk aktivitet og vækst. Transportkommissionen opfordres til at indarbejde disse altafgørende forudsætninger i hvert af de forgående kapitler.

Kapitel 10: Forskel til tidligere analyser

Kapitlet fremhæver vigtigheden af at anvende en trafikmodel, hvor de forskellige trafikformer alle kan indgå, hvortil der kan knyttes trafiktider og trafikomkostninger. Dette synes meget vigtigt, og en fremtidig trafikstruktur bør selvfølgelig basere sig på konsensus om denne model og de indarbejdede data om fx trafiktider og trafikomkostninger. I den sammenhæng er det vigtigt, at regionerne får mulighed for at få præsenteret og kommenteret på trafikmodellens antagelser og opbygning. Eksempelvis bør trafiktider selvfølgelig inkorporere kystens irregularitet, hvor fx vejret i Nuuk lufthavn til tider giver ventetider i flere døgn i forhold til optimale trafiktider.

Qeqqata Kommunia ser frem til det videre arbejde i Transportkommissionen og ser frem til at blive yderligere inddraget i arbejdet, så Transportkommissionens viden om transportforhold og erhvervsudvikling udenfor Nuuk øges.

Inussiarnersumik Inuulluarit / Med Venlig Hilsen


Hermann Berthelsen
Borgmester