

Til Transportkommissionen

Maniitsoq 19. februar 2010

Kommentarer høringsrunden.

Visioner: En "billig" transportsystem lyder godt, men da vi nåede frem til missioner, kunne vi se, at et transportsystem **skal kunne betale sig**. I de følgende sider fremgår det, at priserne er meget høje, og efterfølgende kom der en redegørelse om landets struktur, og på fjerde side kan man ikke lade være med at undre sig over, at der står, at **priserne skal blive ved med at være høje**. Derfor ser det ud til, at den "billige" transportsystem, som kunne være støtteværdig, er overdrevet, og at der skal en del udfordring til for at nå det.

Når man ser på **den befolkningsmæssige byfordeling**, fremgår det af skemaet, at befolkningen i bygderne samlet er den næststørste befolkningsgruppe i landet, og at gruppen har været den "største" indtil 1990. Det skal forstås sådan, at den gruppe også bør opleve en optimal servicering i transportsystemet. På baggrund af de oplysninger, der fremgår i det vedlagte skema, er Qaqortoq og Narsaq ikke medtaget i de byer, der skal videreudvikles og det finder vi mærkelig. Der kan ikke være nogen tvivl om, at disse byer vil blive de vigtigste områder, når råstofudvindingen ved Ilimmaasaq bliver åbnet.

Indfaldsport fra udlandet: Det skal bemærkes, at man under krigen ikke havde valgt Kangerlussuaq og Narsarsuaq ved en tilfældighed, for Kangerlussuaq har indtil videre være uerstattelig. Området ligger i midten af landets kyst, og det er sjældent, at frekvensen bliver forstyrret af vejrforholdene. Dog er udvalgets mål om at lave en analyse af forholdene uomgængelig. Desuden er man opmærksom på, at strukturen i de byer, der er fastlagt som destinationer, kan ændre sig, og her tænkes der specielt på aluminiumsmelteanlægget ved Maniitsoq og andre råstofudvindingssteder i resten af landet, der vil blive åbnet i fremtiden.

Når talen falder på de fremtidige fly og landingsbaner, er det bemærkelsesværdigt, at der ikke kan laves analyser og klare mål, før de endelige beslutninger er taget, da nogle flytyper ikke længere produceres, og det er et af de forhold, som også skal tilpasses landingsbanernes struktur. Derfor kan vi kun støtte målet med et analysearbejde i dette område. Vi har bemærket, at der i visse områder kan være billigere at flyve i forhold til skibstransporten, og vi kan kun være enige i de beslutninger, der er taget med udgangspunkt i de faktiske forhold, også fordi rejsetiden kan udnyttes optimalt.

Skibstransport af passagerer og gods, samt havnefaciliteter. Det er på sin plads at påpege de områder, der ikke er optimale i forhold til skibstransport af både passagerer og gods, og det vil kun være naturligt at lave et analysearbejde, der kan klarlægge de ulemper, som kan gøres bedre. Senere

i notatet blev det nævnt, at der kan arbejdes for at etablere systemer, som ikke medfører driftsunderskud, og det er et område, som er meget interessant.

Der er ingen ulemper ved, at der findes et Atlantkaj i Nuuk for godsskibe, og dette vil være godt, såfremt undersøgelserne peger på, at der kan dannes mere optimale forhold i forhold til samfundet og etablering af nye arbejdspladser i landet. Der er råstofeftersforskninger i gang i landet, hvor man indtil videre også har opnået resultater, og som også kan ændre havnestrukturen på længere sigt.

Vejanlæg mellem byer og landingsbaner: Man kan se, at der endnu ikke er taget endelige beslutninger om, der skal etableres veje mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, samt Qaqortoq, Narsaq og Narsarsuaq, og vi kan kun være enige i, at der skal laves yderligere undersøgelser på dette område, før der tages endelige beslutninger herom.

Samfundsøkonomiske goder. Vi anser overskriften som væsentlig, men emnet er kun mindre berørt. Vi kan forestille os og have visioner om, at transportsystemet vil vokse sig stor og blive til gavn for samfundet i takt med udvidelsen af olie- og råstofudvindingen i fremtiden. I takt med de nye visioner, der vil opstå i området, vil det kræve nye vurderinger, som samfundet også vil være en del af.

Analysearbejdet generelt. Med hensyn til fremtiden må vi udnytte de forskellige notater, som er frembarslet af forskellige instanser gennem hele proceduren, og i den forbindelse er det nødvendigt, at vi løbende sammenligner disse med de politiske mål, der er aktuelle på tidspunktet.

Tidshorisonten på 50 år synes at være for lang. Det vil være mere naturligt at sætte en kortere tidshorisont. De investeringer, der skal tages beslutninger om i forbindelse med transportserviceringsområderne og de nye transportskibe bør sammenlignes med de faktiske forhold, som i løbet af kort tid kan ændre sig. Selv om transportkommissionen ikke har pligt til at komme nærmere ind på forholdet, bør kommissionen lave en yderliggående vurdering om, hvilke tekniske løsninger kan ændre transportbilledet i de første to ti års perioder. I vurderingen bør det medtages, hvordan de eksisterende energipriser kan påvirke de eksisterende tekniske faciliteter.

Der bør **laves en undersøgelse blandt de folk, der ikke rejser**, for at finde ud af, hvilke rejser denne gruppe har behov for. I dag findes der en stor befolkningsgruppe, som ikke rejser på grund af manglende midler, og når denne gruppe får mulighed for at rejse ud, foregår dette kun med joller og andre fartøjer, som ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarlige som transportfartøjer til familier med børn.

Transportkommissionen bør lave et analysearbejde om, hvilke beslutninger, der skal tages i forhold til de forskellige befolkningsgrupper, der findes i transportsystemet. Det er bemærkelsesværdigt, at de forskellige regioner (kommuner) ønsker selv at varetage transportplanlægningen i deres egne regioner, og at der indgår videreudvikling af servicekontrakter i dette ønske.

Desuden bør transportkommissionen tage stilling til, om de finansieringsmuligheder, der findes uden for de offentlige kasser kan udvide de konkurrencemuligheder, der findes mellem landets regioner, således at der åbnes større vilkår for optimale udviklingsmuligheder for hele den koordinerede transportsystem, der vil opstå i fremtiden.

Transportkommissionen bør lave et analysearbejde af de samlede udgifter, som de offentlige instanser poster i de selskaber, som varetager transportopgaver. Transportopgaver, som resulterer i mere konstruktive løsninger og som grundlæggende kan resultere i optimale transportløsninger for den grønlandske befolkning, og det vil være på sin plads at prioritere udviklingen af det samlede transportsystem i hele landet.

Når transportkommissionen er færdig med sine analyser, vil kommissionen komme med sine nye forslag til det kommende system – og det er et foretagende, som man kun kan være enig i – god arbejdslyst.

Lauritz Kreutzmann
Projektleder

Greenland Venture A/S
Box 368
3912 Maniitsoq
Grønland