**Til**: Transportkommissionen
**Vedr**.: Høringssvar fra Bjarne Rasmussen, Aalborg, Ref.gruppe nr. 6
(i alt fire sider inkl. Bilag))

**Punkt 3: Den grundlæggende problemstilling**
Mit høringssvar:

Som anført i den grundlæggende problemstilling er Grønland et geografisk stort land med en lille befolkningsgruppe.

**Internt transport** i landet vil derfor typisk ske over relativt store afstande, og for transportenheder der kræver kulbrintebrændstof (diesel, benzin etc.), kan transportomkostningerne derfor blive ganske store i forhold til den transporterede mængde pr. transportenhed.

Jævnfør en af verdens mest kendte forretningsmænd, Richard Branson, på http://www.klimaupdate.dk/default.asp?newsid=824&opt=1 samt danske Jens Kjær Sørensen på www.jensks.com og ikke mindst chefen for Det Internationale Energiagentur, så kan ALLE lande se frem til stærkt stigende priser på kulbrintebrændstof indenfor en overskuelig årrække.

Såfremt dette bliver en realitet, så kan udgangspunktet for megen **oversøisk transport** sikkert blive så store transportenheder (fly, skibe mv.) som muligt for at nedbringe kulbrintebrændstof omkostningerne i forhold til den transporterede mængde (passagerer, containere mv.)

Store transportenheder vil sandsynligvis også kræve store havneanlæg og lange landingsbaner; og dette er dyrt at anlægge i et klippeland som Grønland.

**Punkt 4: Lufttrafikken; centrale problemstillinger**
Mit høringssvar:

I de kommende år vil Offshore olieefterforskningen blive intensiveret i den grønlandske Offshore EEZ. Dette medfører potentiel mulighed for en større Offshore havmiljøkatastrofe under olieefterforskningen, eller under selve olieudvindigen; eller under bortsejling af den udvundne råolie igennem farvandene i den grønlandske EEZ.

Jævnfør den offentligt tilgængelige "Beredskabsplan for Grønlands Kommando til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer i farvandet ud for Grønland" fra primo 2007; så indgår det i denne beredskabsplan, at bekæmpelsesmateriel skal flyves til Grønland efter behov i tilfælde af en større havmiljøkatastrofe.

Dette forhold mener jeg bør med i overvejelserne med hensyn til størrelsen af landingsbanen og dermed størrelsen af de fly, der skal kunne lande med dette bekæmpelsesmateriel i nærheden af Offshore havmiljøkatastrofen.

Selve placeringen af sådanne landingsbaner – eller forlængelse af eksisterende - kunne være i byer med "frihavne" og *Offshore Base Supply Terminaler* som beskrevet i *punkt 5.1 Godstrafik.*

**Punkt 5: Skibstrafik; centrale problemstillinger**
Mit høringssvar:

Punkt 5.1 Godstrafik
Lige siden 1776 - hvor Den Kongelige Grønlandske Handel (*KGH*) som den første virksomhed fik monopol på al handel i Grønland - har monopoler, delvise monopoler og siden 1993 ene-koncessionsaftaler - været kædet sammen med både statsrederiers og private rederiers søtransport **internt** i Grønland samt **oversøisk** til og fra Grønlandske destinationer. Argumenterne for og imod disse monopoler og ene-koncessionsaftaler samt diverse rapporter baseret herpå har været talrige lige siden.

Dags dato mener jeg, at det ud fra Transportkommissionens nuværende forslag til vision på transportområdet er mest hensigtsmæssigt med en delvis ene-koncessionsaftale på søtransporten forstået således:

a) *Fri international konkurrence på søtransport til og fra to til tre store "frihavne" i Grønland.*
På den grønlandske vestkyst etableres to eller tre store "frihavne" hvor store containerskibe kan anløbe direkte for ekspedition af containerlast fra og til oversøiske destinationer samt imellem disse "frihavne" på ruten . Disse oversøiske destinationer kan fx være EU lande, Canada, USA mv. (se eksempel på kombinerede transport ruter i *Bilag*)

Disse "frihavne" placeres i vækstbyer hvor *Offshore Base Supply Terminaler* til den forventede Offshore Industri indgår som en naturlig del af disse "frihavne".

En forventelig kommende Offshore Industri og Mineindustri i Canadisk Arktis kan også få en vis betydning for disse store grønlandske "frihavne" idet disse "frihavne" da i nogen udstrækning kan virke som transithavne for gods og containere til Offshore Industrien/mineindustrien i Nunavut.

Med hensyn til anlæggelse og finansiering af disse grønlandske "frihavne" bør der åbnes op for internationale investorer.

Ligeledes bør der i disse "frihavne" åbnes op for, at operationen af *Containerterminalerne* og *Offshore Base Supply Terminalerne* udbydes i licitation for potentielle internationale *Terminal Operatører*.

b) *Ene-koncessionsaftale mellem Selvstyret og selskab ejet af selvstyret*:
Den nuværende ene-koncessionsaftale bør fortsætte med hensyn til internt søtransport mellem grønlandske destinationer, dog undtaget de store "frihavne" og eventuelt en kommende "Alcoa-havn".

Rederi selskabet ejet af Selvstyret stilles frit til rederi drift i fri og lige konkurrence med øvrige internationale rederier med hensyn til oversøisk besejling af de store frihavne samt "Alcoa havnen", Thule Air Base, og alle øvrige grønlandske destinationer **udenfor** den nuværende ene-koncessionsaftale med Selvstyret.

Punkt 5.2 Passagertrafik
i.a.b.

**Punkt 6: Havnestruktur; centrale problemstillinger**
Mit høringssvar:

Med hensyn til betjeningen i havnene på den grønlandske vestkyst er mit svar forsåvidt det samme som beskrevet i punkt *5.1 Godstrafik.*

Med hensyn til anlæggelse og drift af havne for udskibning af malm fra minedrift på både vest og østkysten, bør disse anlæg anlægges og drives af mineselskabet, eller virksomheder kontraheret af mineselskabet til dette.

Hvorvidt mineselskabet også kan pålægges at være ansvarlig for bekæmpelse af lokal havmiljøforurening ved udskibningsanlægget (havneområdet) bør klarlægges præcist med hensyn til ad hov havforureningsbekæmpelse med skib samt frembringelse af yderligt bekæmpelsesmateriel via lufttransport til havneområdet.

**Punkt 7: Vejtrafikken; centrale problemstillinger**
Mit høringssvar:
i.a.b.

**Punkt 8: Fleksibilitet**
Mit høringssvar:

*Det er svært at spå – især om fremtiden*; men een ting kan dog tages for ganske sikkert i de kommende mange, mange år:

Grønland vil være afhængig af mange forskellige importerede varer som landet ikke selv vil være i stand til at producere til eget forbrug i samfundet – dette uanset om der etableres Offshore Industri og/eller Minedrift industri i stor skala i landet; eller for den sags skyld en større turisme industri.

Ligeledes kan det tages for endog meget sikkert, at disse mange forskellige importerede varer skal transporteres til landet med skibe.

Deraf følger, at denne søtransport med efterfølgende ekspedition af skibets last i grønlandske havne skal ske på en effektiv, billig og samfundsøkonomisk ansvarlig måde til gavn for det grønlandske samfund.

Her bør indtænkes den nødvendige fleksibilitet for også at kunne imødekomme behovene fra kommende helt nye typer industri som tidligere nævnt.

NB:
Jeg indestår til enhver tid for, at jeg er den ophavsretlige ejer af indholdet i mine høringssvar, herunder mine henvisninger til fri og offentligtgjort tilgængeligt materiale på internettet.

Med venlig hilsen
Bjarne Rasmussen
www.iceguide.dk
Dagnyvej 7, 1th
9000 Aalborg

Aalborg, den 12.februar 2010

# Bilag: Oversøiske ruter (vers 2,0)

Ocean trade: **EU lande (DK) – Gøteborg – Reykjavik – "to til tre grønlandske Frihavne" – Nordamerika – Kontinentet – EU lande (DK)**

Mestervig supply: **EU lande (DK) – Reykjavik – Reykjavik - Mestersvig**

Alcoa Greenland supply: **EU lande (DK) – Reykjavik – "to til tre grønlandske Frihavne" – "grønlandske Frihavne" – Alcoa Harbour**




**7 argumenter for ruten "Ocean trade"**

1. Containerskibe med en kapacitet på op til 3000 TEU kan nedbringe transportprisen pr. TEU i relation til skibets brændstofforbrug på rotationen.

2. Mærkbare brændstofbesparelser pr. transporteret TEU til og fra Grønland hvilket kan sænke transportprisen samt ikke mindst spare CO2 udledning i relation til nuværende transportmønster.

3. Eksport fra Royal Greenland og øvrige eksportører i Grønland kan losses direkte i Nordamerika og på kontinentet (Fx Rotterdam)

4. Offshore materiel (FCL) fra Nordamerika kan transporteres til Nuuk gennem Ocean Trade via Reykjavik/Eimskip nordamerika ruten.

5. Offshore materiel (FCL) fra kontinentet kan transporteres til Nuuk gennem Ocean Trade via kontinenet.

6. Vejrsystemerne i nordatlanten "passer" med rotationen på Ocean Trade ruten hvilket kan give yderligere brændstofbesparelser.

7. Ocean Trade ruten har potentiale til at servicere en potentiel "frihavn" og *Offshore Base Supply Terminal* i Nunavut (Canadisk Arktis).