

Transportkommissionen

Høringssvar til Transportkommissionens arbejdsrapport/visionsrapport af 2. februar 2010.

Det er betryggende at finde Transportkommissionens besat med et antal bredt udvalgte dygtige og kompetente personer. Vi finder det dog mindre hensigtsmæssigt at Royal Arctic Lines bestyrelse, samt KNI's bestyrelse er præsenteret i Transportkommissionen. De respektive selskaber er hver især dominerende på deres område, og det må anses dette kan påvirke objektiviteten ved kommissionens anbefalinger.

Vores forventninger til resultatet af transportkommissionens arbejde, er høje. Specielt lægger vi vægt på, at de trufne anbefalinger er underbygget med alle afdækkede muligheder, pålidelige data og tendenser.

Uden tilstrækkeligt kendskab til de seneste års fakta, vil ethvert bud på fremtidigt behov være baseret på ønsketænkning og følelser.

Det er vores opfattelse at det hidtil offentliggjorte datagrundlag for transportkommissionens arbejde er utilstrækkeligt.

Transportkommissionens høringsversion af visionsrapport, har en fokus på den luftbårne transport. Denne fokus er forståelig og afspejler en væsentlig del af befolkningens interesser.

Imidlertid er der en ikke uvæsentlig del af befolkningen der ikke har praktisk mulighed for at benytte luftbåren transport. Ifølge oplysninger udleveret af Selvstyret, har ca. 22.000 personer i 2008 benyttet transport med skib, i områder der er opereret under en service kontrakt. Dertil er et ukendt antal passager blevet befordret af Arctic Umiaq Line, samt et antal mindre rederier med rutelignende passagertransport.

Vision

Den formulerede vision kan vi kun understøtte. Med denne formulering forventer vi at Transportkommissionen forholder sig til enhver form for transport til/fra og internt i Grønland. Dermed dækker visionen også transport internt i alle beboede byer, bygder og udsteder.

Idet der er begrænset tid til transportkommissionens arbejde skal fremlægges, vil vi anbefale at der formuleres nogle afgrænsninger.

Visionen omtaler transport som en service over for befolkningen i Grønland. Transport er også en service der kan danne grundlag for etablering af nye erhverv. Specielt bør effekten af en fremtidig international anvendelse af Nordvest passagen

indgå i overvejelserne om hvor behovet for havnefaciliteter, lufthavne og dertil hørende services kan komme.

Mission

Da tilstedeværelsen af infrastruktur er afgørende for udvikling, kan det være afgørende at forholde til muligheden for strategisk at anvende infrastruktur til at åbne for udvikling, og ikke udelukkende lade infrastrukturen understøtte den aktuelle udvikling.

Den grundlæggende problemstilling

Levevilkår

Hvornår er muligheden for transport en ret? Hvornår er det et offentligt anliggende og hvornår er det et privat anliggende?

Spørgsmål der bør besvares for at kunne forholde sig til hvilke niveau der skal være tilgængeligt for befolkningen. Dette kan også være afgørende for hvornår transport er subsidieret.

Subsidieret transport

For tiden findes flere eksempler på subsidieret transport der ikke er hensigtsmæssig. Eksempelvis har turister i Sydgrønland glæde af den service kontrakt der er indgået om beflyvning. Ironien er bidende når vi indirekte giver penge til turister vi ønsker at tjene penge på.

Det vil være hensigtsmæssigt at finde en mere målrettet subsidiering, hjælper hvor der er behov og åbner for kommercielle bæredygtige services i fri konkurrence.

"Landstransportvej" og "lokaltransportvej"

Den grønlandske transport er udfordret af en Geografisk spredt befolkning. Men dette står ikke som den eneste udfordring. De kommunale politiske interesser afspejler ikke nødvendigvis befolkningens behov for transport. Derfor bør det overvejes hvornår transport er et Selvstyre anliggende og hvornår det er et kommunalt anliggende?

Manglende data

Transportkommissionens anbefaling(er) bør være underbygget af passende detaljeret information om al rutemæssig transport af passagerer fordelt på passagertype, rute, måned, år for de seneste 5 år afdækkes.

Havneanlæg

Med et årligt vedligeholdelsesbudget på 17,2 mdkk (Finanslov 2009) til ca. 185 havneanlæg, kan det konstateres at vigtigheden af havnene for fiskeri og turisme ikke med betryggende driftsforhold.

Dette kan skyldes at Selvstyret ejer havnen, Kommunerne har interesse i en velfungerende havn, og den daglige drift er udlagt til tredjepart der står med dagligt ansvar uden passende midler. Denne tredeling syntes at være et klart problem i forhold til havnene.

At der er flere havne der er udfordret af manglende kapacitet, kan skyldes de er fyldt med skibe der ikke skal betale for at optage havneplads. Der findes et næsten uudnyttet indtægts potentiale der kan benyttes til drift og vedligehold af havnene. Opkrævning af havneafgift kan med rimelighed formodes at give to effekter: Den første og vigtigste presset på havnenes kapacitet lettes. Den anden er et økonomisk bidrag til vedligehold og kapacitets tilpasning af havnene. Begge effekter må anses være interessante.

Med venlig hilsen

Henrik Riisom Hansen
Martek ApS