

Nuuk 30/11/10

Høringssvar – Transportkommisionens Scenariepapir

Vi skal indledningsvist takke for fremsendelse af scenariepapiret i høring. Vi finder dokumentet vel disponeret og let tilgængeligt, hvilket er en stor fordel, givet de komplekse problemstillinger der diskuteres.

Den beslutningsusikkerhed, der længe har forhindret større investeringer i bl.a. turisme infrastruktur flere steder i landet, ser vi med glæde, at kommissionen adresserer i ønsket om, at den færdige rapport vil indeholde en række konkrete anbefalinger, der umiddelbart vil kunne tages politisk beslutning om.

De opstillede vækstscenarier dokumentet baseres på er, efter vor vurdering, realistiske og sandsynligvis moderat konservative i forhold til de mulige råstofudnyttelser i de kommende 20 år.

I forhold til model 4, s. 30, er det fortsat et spørgsmål, om det er realistisk at forvente en 100% lokal arbejdsstyrke på en aluminiumssmelter med de deraf følgende demografiske konsekvenser for de øvrige byer og bygder.

I skema 5.4.1 skitseres 2 varianter (hhv. ved 1199 meter bane og 1799 meter bane). I variant 2 antages en positiv gevinst for turismen. I forhold til variant 1 er vi af samme opfattelse, men det må dog bemærkes, at det er uvist, hvordan turismeudviklingen vil påvirkes, når trafikken omlægges fra Narsarsuaq (hvor størstedelen af den landbaserede turismeaktivitet i regionen er koncentreret i dag) til Qaqortoq.

I skemaet angives til- og frabringertid som den væsentligste negative faktor for turismeudviklingen i variant 2. Hertil må bemærkes, at udover den objektive tidsfaktor må den psykologiske opfattelse af afstand ved et ekstra skift i Kangerlussuaq også formodes at få en negativ indvirken. Fra andre destinationer er det netop erfaringen, at ekstra omskiftning kan indvirke negativt på den psykologiske opfattelse af afstand til en destination.

På side 51 forekommer der at være en trykfejl i linje 5; 1 kr bør vel rettes til 1 mio. kr?

I afsnit 5.6, side 60 2. afsnit indikeres, at en flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq vil muliggøre en udvidelse af perioden med passagertransport, idet sejlads til/fra Narsarsuaq sædvanligvis i længere perioder umuliggøres af storsis, end det er tilfældet i relation til et udgangspunkt i Qaqortoq.

Denne påstand forekommer lidt besynderlig, da storisen netop ligger sig langs kysten. De mange problemer med storis i forsommeren skyldes ofte, at skibe ikke kan besejle strækningen til/fra Qaqortoq, mens der er gode besejlingsforhold mellem Narsarsuaq og Narsaq. Argumentet bør derfor omformuleres; for de passagerer der skal til Qaqortoq vil en direkte indflyvning i storis-perioden løse problemerne med passagersejlad – men der må forventes samme udfordringer for sejlad fra Qaqortoq til Narsaq, Alluitsup Paa og Nanortalik.

Hvis der i stedet hentydes til den vinteris, der lægger sig i Narsarsuaq fjorden giver det god mening, da der vil kunne sejles fra Qaqortoq i vintermånederne – men det bør i så fald ændres i teksten.

I Bilag 1 er der lavet en opgørelse over de forventede nedlukningsomkostninger i Narsarsuaq. I opstillingen er alene medtaget de offentligt ejede anlæg. Efter vores opfattelse bør de privatejede bygninger (vandrerhjem, private huse mv) nævnes som en omkostning, der vil påføres privatpersoner og virksomheder ved en nedlukning.

Afsluttende skal vi anføre, at det er Grønlands Turist- og Erhvervsråds opfattelse, at såfremt det besluttet at lukke Narsarsuaq og overflytte lufthavnsdriften til Qaqortoq, bør der af hensyn til en fremtidssikring af beflyvningen til regionen og erhvervsudviklingen anlægges en 1799 meter bane på placering 3. Denne vil sikre, at regionen også fremover vil kunne modtage direkte beflyvning fra nabolande, og at der ikke låses fast på ganske få mulige flytyper – en problemstilling der allerede tegner sig klart for en række af de øvrige lokale lufthavne i Grønland.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga / Med venlig hilsen

Anders la Cour Vahl
Projekt- og Kommunikationschef