



QEQQATA KOMMUNIA

Borgmesteri

Borgmesteren

Ulloq / Dato 11. maj 2011
All. nr. / Brev nr. 1100078
J. nr. 00.03.00
Sull. / Sagsbeh. LL/ lok. 867310

Transportkommissionens formand
Christen Sørensen info@transkommissionen.gl

Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik Jens B. Frederiksen iaan@nanoq.gl

Kopi:
Naalakkersuisut
Inatsisartut
Pressen
Kommunerne

Åbent brev til Transportkommissionen.

Qeqqata Kommunia har i løbet af april måned 2011 fået læst Transportkommissionens betænkning, ligesom kommunalbestyrelsen fik lejlighed til at drøfte betænkningen med Transportkommissionens formand og Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik i forbindelse med borgermødet i Sisimiut d. 28. april 2011. Som drøftet på mødet er det håbet, at der bliver en god landsdækkende drøftelse af Transportkommissionens betænkning, hvorfor Qeqqata Kommunia indspil til dette med nærværende brev sendes som et åbent brev.

Qeqqata Kommunia vil indledningsvist takke Transportkommissionen for den indholdsrige betænkning. Den har allerede som ønsket dannet udgangspunkt for en landsdækkende diskussion om vores fremtidige trafikinfrastruktur. Det er imidlertid stadig Qeqqata Kommuniens opfattelse, at betænkningen mangler fokus på erhvervsudvikling og forhold udenfor Nuuk. Denne opfattelse ses tydeligst i, at Transportkommissionen har færdiggjort sin analyse af landets største importhavn i Nuuk, men ikke færdiggjort sin analyse af landets største eksporthavn i Sisimiut og helt undladt at se på konsekvenserne af det kommende aluminiumsprojekt.

Qeqqata Kommunia er derfor glad for, at Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik med det samme har taget initiativ til nedsættelse af en arbejdsgruppe for at se på havneudvidelse af Sisimiut Havn. Forhåbentlig vil arbejdsgruppens resultater sammen med tilsvarende analyser af andre væsentlige eksporthavne i Ilulissat, Kangerlussuaq m.fl. blive forelagt Inatsisartut sammen med Transportkommissionens betænkning.

Qeqqata Kommunia er ligeledes glad for, at Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik har givet Qeqqata Kommunia mulighed for at stille konkrete spørgsmål til antagelserne bag Transportkommissionens betænkning, og at afklaringen på disse spørgsmål vil danne grundlag for en genberegning af de væsentlige problemstillinger med nye mere realistiske antagelser – set med Qeqqata Kommuniens øjne.

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

Ammasarfii: ataas., marl., tall. 10-14,
pingasunngorneq matoqqavoq, kommuunip 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

Uensartede antagelser

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionen ifølge egne oplysninger anvender gængs samfundsøkonomisk analyse/beregninger i sin betænkning. I samfundsøkonomisk analyse er det en klar forudsætning, at der anvendes ensartede antagelser til ensartede problemstillinger. Heri er Qeqqata Kommunia enige med Transportkommissionen.

Men efter gennemlæsning af Transportkommissionens betænkning undrer Qeqqata Kommunia sig over en række af de helt fundamentale og afgørende antagelser. Set med Qeqqata Kommunias øjne er Transportkommissionens antagelser hverken ensartede eller realistiske i flere tilfælde. Qeqqata Kommunia vil i det følgende opliste nogle af de væsentligste antagelser, som Qeqqata Kommunia finder problematiske. Qeqqata Kommunia har nøjedes med at kommentere på de forhold, som har eller får betydning for Qeqqata Kommunia.

Qeqqata Kommunia håber, at Transportkommissionen vil uddybe og forklare baggrunden for sine antagelser, så de kan danne grundlag for en landsdækkende diskussion. Sidst men ikke mindst er det Qeqqata Kommunias håb, at Transportkommissionen som oplyst af Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik vil foretage nye beregninger med disse nye antagelser. Ikke enkeltvis men samlet, for enkeltvis ændrer en enkelt ændret antagelse ikke så meget, men samlet er det Qeqqata Kommunias opfattelse, at de har stor betydning og kan ændre på nogle af Transportkommissionens resultater.

Kangerlussuaq kontra Nuuk som landets hub

Transportkommissionens væsentligste og vanskeligste problemstilling har været placeringen af landets atlantlufthavn i Kangerlussuaq eller Nuuk. I den sammenhæng er der minimum følgende antagelser, som Qeqqata Kommunia gerne vil spørge ind til, (hvor sidehenvisninger er til den danske udgave):

1. Tvangslukning af Kangerlussuaq

Transportkommissionen antager på sidste linie i kapitel 4 om befolkningsudvikling, at "befolkningsudviklingen i de godt 80 lokaliteter har samme relative udvikling som den region i mobilitetsundersøgelsen, lokaliteten er beliggende i" (side 78).

Denne meget rimelige og ensartede antagelse for hele undlades dog i kapitel 6, hvor Transportkommissionen lukker og tvangsflytter befolkningen i Kangerlussuaq i 5 af de 6 opstillede scenarier for udbygning af lufthavn i Nuuk (side 96).

Samme antagelse foretages dog også for Narsarsuaq i kapitel 7, men vel at mærke ikke for andre byer og bygder af samme størrelse.

Transportkommissionen skriver endda om Kangerlussuaq, at "omkring Kangerlussuaq er der god jagt og gode muligheder for især vandreturisme i indlandet op til Indlandsisen.

Omkring bygden er der flere internationale forskningsstationer med omfattende teknisk udstyr, som det vil være dyrt at flytte til en anden placering" (side 96).

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke har antaget, at

Kangerlussuaq trafikmæssigt skal serviceres på samme måde som andre byer og bygder, hvis atlantlufthavnen skulle flyttes til Nuuk. Qeqqata Kommunia finder dette meget besynderligt – og et klart brud på almindelige ensartede antagelser.

Forhåbentlig er denne antagelse ikke lavet, fordi det ellers ikke vil være rentabelt at flytte atlantlufthavnen til Nuuk, men man kunne frygte dette. For Transportkommissionen indregner mange besparelser ved en tvangslukning af Kangerlussuaq, som så tilskrives løsningen med Nuuk Lufthavn. En række af disse besparelser er endvidere forholdsvis udkommenteret, jf. de følgende spørgsmål.

Såfremt Transportkommissionen havde foretaget ensartede antagelser vedr. tvangslukning af byer eller bygder, så havde det jo være nærliggende at undersøge om befolkningen i andre byer og bygder med færre indbyggere end Kangerlussuaq også skulle tvangslukkes. Transportkommissionen finder i stedet, at flere af disse steder skal have nye lufthavne, eller der skal ske andre tiltag. Reelt set burde Transportkommissionen have undersøgt om hver enkelt by eller bygd burde nedlægges, og ikke kun for Kangerlussuaq og Narsarsuaq, hvis man vil benytte ensartede antagelser.

Forhåbentlig er antagelsen om Kangerlussuaq tvangslukning som sagt ikke lavet blot for at gøre udvidelsen af Nuuk Lufthavn rentabelt, men Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen genberegner Nuuk Lufthavnsløsningerne med den forudsætning, at der findes en tilfredsstillende trafikal løsning for Kangerlussuaq og Narsarsuaq. I så fald vil der være ensartede antagelser for ensartede problemstillinger.

2. Engangsudgifter ved tvangslukning af Kangerlussuaq

Transportkommissionen antager i tabel B 6.1.1 (side 154), at en tvangslukning af Kangerlussuaq betyder, at der skal opføres nye boliger og anden infrastruktur for 370 mio. kr. Det er sammensat af 330 mio. kr. til genhusningsboliger og 40 mio. kr. til opbygning af institutioner og anden infrastruktur (side 157).

Qeqqata Kommunia undrer sig over det meget lave beløb på 40 mio. kr. til andet end boliger. Alene kommunens institutioner som skole, daginstitution, servicecenter, idræts- og svømmehal formodes at have denne værdi. Men hvad så med værdien af de omkring 500 hotel- og vandrehjemsværelser samt forskningsinstitutioner, hangarer m.m., der er i Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen kun anvender erstatningsbyggeri ekskl. boliger på 40 mio. kr. mens det korrekte tal formentlig er mindst 10 gange større.

Forhåbentlig skyldes antagelsen ikke, at det i så fald vil gøre udvidelsen af Nuuk Lufthavn rentabelt, men Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen genberegner Nuuk Lufthavnsløsningerne med den forudsætning, at der findes tilfredsstillende genhusningsudgifter til ikke kun boliger, men også til turist- og forskningsfaciliteter samt hangarer m.m. I så fald vil der være ensartede antagelser for ensartede problemstillinger.

3. Besparelser på de kommunale udgifter ved lukning af Kangerlussuaq

Transportkommissionen antager på side 171, at når Kangerlussuaq tvangslukkes, så skal en række kommunale serviceydelser som administration, børnehaver, skoledrift, renova-

tion m.v. tilbydes borgerne andre steder, ”men på grund af smådriftsulemper i Kangerlussuaq er det skønnet, at dette vil give besparelser i de kommunale udgifter” på 9,3 mio. kr. Ifølge Qeqqata Kommunias regnskab 2010 blev der brugt 28 mio. kr. i Kangerlussuaq, så det svarer til en besparelse på 1/3 af de kommunale udgifter.

Qeqqata Kommunia kan ikke genkende, at smådriftsulemperne i Kangerlussuaq er så markante. Faktisk ligger Kangerlussuaq langt under kommunens gennemsnit på driftsudgifter pr borger. Qeqqata Kommunia ser således frem til at modtage dokumentation for, at der kan spares 1/3 på de kommunale smådriftsulemper i Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia forventer ligeledes at baggrundsmaterialet bag de årlige besparelser på 80,9 mio. kr. i sparede drifts- og vedligeholdelsesudgifter ved lukning af Kangerlussuaq (side 170) bliver fremlagt. Det meget store beløb er en meget afgørende antagelse, så der må formodes at være betydelig baggrundsmateriale herfor.

Qeqqata Kommunia forventer ligeledes, at Transportkommissionen behandler bloktilskuddet på over 60 mio. kr., som Grønland modtager årligt af den danske stat for at holde Kangerlussuaq åben. Det er jo afgørende om Grønlands Selvstyre og Den Danske Stat har interesse og mulighed for at komme ud af aftalen med USA om Kangerlussuaq uden at dette betyder et mindre bloktilskud til den grønlandske landskasse. Det meget store beløb er en meget afgørende antagelse, så der må formodes at være betydelig baggrundsmateriale og undersøgelser af muligheden herfor.

4. Antal beboere pr bolig

Transportkommissionen antager ved lukning af Kangerlussuaq, at der skal opføres nye boliger til beboerne andetsteds. I disse nye boliger skal der gennemsnitligt være 2,5 personer i (side 157).

Modsat antager Transportkommissionen, at når Nuuks borgere flytter ind i nye boliger, så kan de nøjes med at være 2,0 personer pr bolig (side 161).

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke anvender samme estimat for antal personer i nye boliger. Det må jo i hvert fald betyde, at Kangerlussuaq borgerne ikke flytter til Nuuk!

Sammenligning betyder, at lukningen af Kangerlussuaq og genhusningen bliver billigere, når man kan være 2,5 personer i boligen end hvis man kun kan være 2,0 personer i boligen.

Modsat betyder færre personer i boligerne i Nuuk, at en høj befolkningsvækst og hurtig byggemodning betaler for infrastrukturen, så den ikke skal betales af lufthavnsanlæggelseskontoen.

Qeqqata Kommunia forstår således ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke anvender det samme estimat for antal personer i boliger. Forhåbentlig skyldes det ikke, at udvidelsen af Nuuk Lufthavn dermed beregningsmæssigt er blevet mere rentabelt, men Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen genberegner sine analyser med ensartede antagelser omkring antal personer pr. bolig.

5. Tunneler i forbindelse med sydløsningen i Nuuk

Transportkommissionen antager på side 159 en estimeret enhedsomkostning for tunneller på 89.000 kr. pr. meter, men eneste konkrete henvisning er til ”en enhedspris på op til 140.000 kr./meter for en vej-tunnel til Siorarsiorfik”. Alligevel omtales antagelsen på følgende måde: ”Transportkommissionen har valgt at anvende forsigtige generelle anlægs-overslag.”

Enhedsprisen på 140.000 kr./meter ligger ikke langt fra det estimat, som Inuplan samtidigt med deltagelse i Transportkommissionen lavede i foråret 2010 for en vej-tunnel i Maniitsoq. Her var enhedsprisen 130.000 kr./meter. Inuplans direktør er jo både med i Transportkommissionen og bag Maniitsoq vejrapporten, og begge opgaver er finansieret af Landskassen.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke anvender en enhedspris omkring de 130-140.000 kr./meter i Nuuk men i stedet 89.000 kr./meter. Forhåbentlig skyldes det ikke, at det gør de 9,9 km tunnel til Angisunnguaq og de 5,8 km tunnel til Qeqqartarsuaq (hundeeøen) i Nuuk henholdsvis 405,9-504,9 mio. kr. (½ mia. kr.!) og 237,8-295,8 mio. kr. billigere end hvis de skulle opføres i Maniitsoq.

Qeqqata Kommunia forstår heller ikke, hvordan Transportkommissionen samtidig kan kalde de 89.000 kr./meter et forsigtigt anlægsoverslag. Det ser Qeqqata Kommunia frem til at blive orienteret om.

Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen genberegner sine analyser med antagelse om tunnelpriser på 130-140.000 kr./meter i lighed med de analyser, som Transportkommissionens medlemmer anvender i Maniitsoq.

6. Beskæftigelseseffekter

Transportkommissionen omtaler på side 136 vedr. en forlængelse af den eksisterende lufthavn i Nuuk, at der ”er en ikke ubetydelig positiv beskæftigelseeffekt af øget efterspørgsel grundet ikke mindst friktionerne på arbejdsmarkedet”.

Ligeledes skriver Transportkommissionen på side 141, at såfremt der ved lufthavnsplaceringerne syd for Nuuk ”inddrages de yderligere beskæftigelsesmæssige effekter af en placering af den centrale lufthavn i landets hovedstad i såvel anlægs- som driftsfasen er der næppe tvivl om, at disse placeringer også er samfundsøkonomiske rentable”

Modsat omtaler Transportkommissionen ikke muligheden for beskæftigelseseffekter i Kangerlussuaq, fx på side 156, hvor det antages, at ”den frigjorte arbejdskraft ved lukning af lufthavnen i Kangerlussuaq finder beskæftigelse andre steder”.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen undlader en ensartet behandling af beskæftigelsesmæssige effekter. Forhåbentlig skyldes det ikke, at det i så fald beregningsmæssigt gør og i omtale får udvidelsen af Nuuk Lufthavn til at være mere rentabelt end Kangerlussuaq Lufthavn.

Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen også omtaler og beregner de negative beskæftigelsesmæssige effekter af at tvangslukke Kangerlussuaq, herunder de mistede indtægter ved turismen og forskningen samt øvrige erhvervstiltag.

7. Vejrregularitet

Transportkommissionen antager på side 177 ualmindeligt lave udgifter til vejrbettinget regularitet ved anvendelse af Nuuk som atlantlufthavn (og lukning af Kangerlussuaq). Den største årlige udgift er under 10 mio. kr., hvilket synes ualmindeligt lavt i forhold til størrelsesordenen af de mange andre antagelser nævnt ovenfor.

Transportkommissionen fremlægger desværre ikke baggrundsdata for beregning af disse ulemper for den lave vejrregularitet i Nuuk. Qeqqata Kommunia ser frem til at modtage beregningerne bag disse lave estimater (jf. kommunens mail af 13. april 2011, som kommunen endnu ikke har fået svar på). Alle i Grønland og det amerikanske militær i særdeleshed er jo vidende om at Kangerlussuaq høje regularitet jo netop baggrunden for dens placering, og derfor undrer den beskedne økonomi, som Transportkommissionen har fundet frem til vedr. forskellen i vejrregularitet.

Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Transportkommissionen har foretaget en række antagelser vedr. vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, som er i direkte modstrid med antagelserne i daværende Sisimiut Kommunes rapporter om samme emne. Qeqqata Kommunia havde fundet det ønskeligt om Transportkommissionen havde indledt drøftelse med Qeqqata Kommunia omkring disse antagelser eller minimum beskrevet dem uddybende, når nu kommunen tidligere har antaget dem anderledes.

1. Interregional kystsejlad

Transportkommissionen antager på side 143 i afsnittet om vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, at "AUL ikke opretholdes på langt sigt", så "en rejseform, hvor transport med kystskibet mellem byer/bygder på vestkysten og Sisimiut og videre til Kangerlussuaq som mellemstationer på videre rejseaktiviteter, vil derfor fremover ikke være mulig i projektalternativerne"

Qeqqata Kommunia har i sine vejrappporter fra 2003 og 2006 antaget, at der også i fremtiden ville være kystsejlad. Set i lyset af Grønlands Selvstyres beslutning i uge 18 om forlængelse af kontrakten med AUL i yderligere 5 år, bør Transportkommissionen generelt indregne forudsætning om kystsejlad i fremtiden.

Det er i øvrigt Qeqqata Kommunias opfattelse, at en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil være med til at gøre kystsejlad mere rentabelt, så selv om AUL skulle lukke ned på nuværende tidspunkt, så bør en Transportkommissionen alligevel i sine beregninger af vejen have muligheden for videretransport med kystskib med i sine forudsætninger.

Qeqqata Kommunia ser således frem til, at Transportkommissionen genberegner vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq med en antagelse om kystsejlad.

2. 3-strengt trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Transportkommissionen antager ligeledes på side 143, at "havnen i Kangerlussuaq bevares som i dag" og på side 147 i alternativet med bevarelse af lufthavnen i Sisimiut, at "stort set alle erhvervsrejsende fortsat vil benytte fly" mellem Sisimiut og Kangerlussuaq,

så der reelt er en trestrengt trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Transportkommissionens antagelser om enstrengt trafikstruktur mellem Sisimiut og andre kystbyer men en trestrengt trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq er i direkte modstrid med antagelser foretaget af daværende Sisimiut Kommune. Men mere væsentlig synes antagelsen om trestrengt trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq at være i direkte modstrid med Transportkommissionens generelle antagelser om at gøre trafiksystemet enkelt og rentabelt.

Qeqqata Kommunua forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen mener, at forretningsrejsende skal rejse med fly ligesom andre passagerer eller fragt skal sejles med skib mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, så alle 3 trafikformer bliver urentable. Det synes besynderligt og gør selvfølgelig resultatet af beregningerne om vejprojektet urentable. Det samme gør udeladelsen af Sarfannguit i beregningerne.

3. Frekvenstid

Transportkommissionen antager på side 81, at ændringer i ”frekvenstid værdisættes imidlertid ikke i de her foretagne samfundsøkonomiske analyser. Det skyldes, at der ikke findes undersøgelser af, hvordan de rejsende i Grønland værdisætter frekvenstid”.

Transportkommissionens manglende værdisættelse og beregning af frekvenstid er klart til ugunst for vejprojektet. Frekvenstid udtrykker den tid, der er mellem to afgange, men når det drejer sig om vejkørsel i egen bil er frekvenstiden nul, mens den for fly, toge, rute-skibe osv. kan være meget høj. For vejprojektet og eventuel anden privat transport er det derfor meget uheldigt, at Transportkommissionen har undladt frekvenstid.

Qeqqata Kommunua forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen undlader at foretage egne estimater på frekvenstid ligesom for vejrregularitet og andre væsentlige parametre. Forhåbentlig skyldes det ikke, at dette gør vejtransport og dermed vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq urentabel sammenlignet med andre transportformer.

Qeqqata Kommunua forventer, at Transportkommissionen indarbejder et internationalt anerkendt estimat for frekvenstid og anvender det i sine beregninger.

4. Vente-/forsinkelsestid ved vejrregularitet

Transportkommissionen oplyser på side 16, at ”modellens styrke er for det første, at den sikrer, at effekter på trafikstrømme, materielforbrug, rejsetider, ventetider, billetpriser og kapacitetsudnyttelse af fly og lufthavne m.v. beregnes på en konsistent og sammenhængende måde”.

Transportkommissionen anvender i tabel 5.2.1 på side 80 enhedspriser for rejsetid, forsinkelsestider osv. på baggrund af oplysninger for DTU Transport 2007.

Men Transportkommissionen antager efterfølgende på side 176, at ”når fly aflyses, er den anvendte tidsværdi nedjusteret med 75 pct., fordi det antages, at passagererne i en vis udstrækning kan udnytte ventetiden til andre formål”.

Qeqqata Kommunua forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen først skriver, at de benytter DTU Transports antagelser, for derefter for flyrejser at nedsætte forsinkelsestiden

med hele 75%. Forhåbentlig skyldes det ikke, at det gør anlæggelse af en lufthavn i Nuuk mere rentabelt og en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq urentabelt.

Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen bibeholder DTU Transports antagelser i alle beregninger.

5. Erhvervspotentialer

Transportkommissionen oplister på side 145 en række gevinster som følge af en erhvervsmæssig udvikling som følge af vejen.

Qeqqata Kommunia er enige i disse effekter, men finder det jf. indledningen meget uheldigt, at Transportkommissionen ikke har værdisat disse positive effekter på turisme, fersk fiskeeksport, rensdyr-/moskusoksefarme, minedrift m.m. samt rekreative forhold. Qeqqata Kommunia anser det for væsentligt, at en fremtidig trafikstruktur tager højde for potentiel erhvervsudvikling. Qeqqata Kommunia vil derfor anbefale, at Transportkommissionen undersøger internationale estimater for tilsvarende erhvervspotentialer ved en udbygning af trafikstrukturen.

Qeqqata Kommunia finder ærgerligt, at disse muligheder blot negligeres, fordi man ikke kan beregne dem.

Nuuk Havn

Transportkommissionen anbefaler, at der anlægges en ny central havn i Nuuk. Det bevirker bl.a., at Nuuk Havn fremover bliver eneste atlanthavn i landet, hvilket er til stor ugunst for de eksisterende havne med atlantanløb. Det drejer sig bl.a. om Sisimiut Havn, hvorfor Qeqqata Kommunia finder antagelserne bag en ny havn i Nuuk væsentlige. I den sammenhæng er der minimum følgende antagelser, som Qeqqata Kommunia gerne vil spørge ind til:

1. Uvildigt datagrundlag

Transportkommissionen omtaler på side 321 "Basisscenarietbygger i vidt omfang på de oplysninger, som Transportkommissionen har indhentet fra RAL" og på side 329 "Transportkommissionen har valgt at anvende RALs vurderinger af udviklingen i godsmængderne".

Transportkommissionen benytter sig udelukkende af materiale og data fra Royal Arctic Line A/S i sine beregninger på havneområdet, mens det tidligere omtalt ikke er tilfældet vedr. lufthavne og veje. På andre trafikområder anvender Transportkommissionen således ikke det tilstedeværende materiale og data i landet.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke har inddraget andre aktører eller foretaget en kritisk vurdering af det udleverende materiale fra RAL. Det har set med Qeqqata Kommunias øjne en række uheldige konsekvenser omtalt nedenfor.

2. Import kontra eksport

Transportkommissionen antager på side 320, at "den koncessionerede godsmængde over Atlanten via Nuuk – på i gennemsnit 2,6 pct. p.a. frem til 2030... og i gennemsnit 1,5 pct. p.a. frem til 2030 og uændret mængde herefter for den sydgående godsmængde".

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvor Transportkommissionen antager, at importmængderne til Nuuk skal stige med hele 2,6% om året de kommende 20 år, mens eksportmængderne kun skal stige med 1,5% om året i den tilsvarende periode. Disse antagelser synes ejendommelige og ude af trit med Grønlands ønske/arbejde mod en selvåren økonomi. Antagelsen fører blot til en yderligere forværring af betalingsbalancen. Den forholdsvis kraftige importstigning synes kun at have en fordel, nemlig at gøre anlæggelse af en ny havn i Nuuk rentabelt i Transportkommissionens model.

Qeqqata Kommunia ser frem til, at Transportkommissionen genberegner sin model med en antagelse, hvor importstigningen minimum ikke stiger mere end eksporten på 1,5% om året for Nuuk.

3. Følsomhedsanalyse

Transportkommissionen omtaler på side 329, at ”udviklingen i godsmængderne til, fra og internt i Grønland er naturligvis helt afgørende for vurderingen af kravene til havnekapacitet og for rentabiliteten af nyanlæg”

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke efterfølgende laver følsomhedsanalyse på udviklingen på fragtmængderne men på en række andre antagelser, når det netop omtales, at antagelsen om udvikling i godsmængderne er afgørende.

Qeqqata Kommunia ser frem til, at der bliver lavet følsomhedsanalyse på antagelserne om stigning i godsmængder, specielt vedr. importmængderne.

4. Uheldig omtale

Transportkommissionen omtaler i tabel 10.2.3 (s. 306), ”at det kun er i Nuuk og Aasiaat havn, at antallet af ekspeditioner af containere er steget trendmæssigt i de seneste 5-6 år”.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen benytter et sådant udsagn, når den trendmæssige udvikling i tabellen både over 5 år og 6 år har været højere for Sisimiut Havn end Nuuk Havn. Med sådanne omtaler får læseren af Transportkommissionens betænkning fejlagtigt det indtryk, at de to havne med størst stigning i vor land er Nuuk og Aasiaat, mens det faktisk er Aasiaat og Sisimiut.

5. Udvidelse af eksisterende havn

Transportkommissionen undlader at medtage en udvidelse af Nuuk Havn i sine økonomiske beregninger og laver kun beregninger på anlæggelse af ny havn kontra køb af et depot til supplerende af eksisterende havn (s. 318-9)

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen undlader alternativet med at udvide eksisterende havn. Det vil have mange fordele, specielt at udgifterne kan fordeles over en længere årrække og i takt med behovet for mere plads. Forhåbentlig skyldes det ikke, at det vil være mere økonomisk rentabelt i Transportkommissionens økonomiske model at udvide Nuuk Havn frem for at anlægge en ny havn på Qeqertat.

Qeqqata Kommunia ser frem til, at Transportkommissionen inddrager en udvidelse af Nuuk Havn i sine modelberegninger.

6. Prisforskel mellem udvidelse af kontra ny havn

Transportkommissionen antager på side 318, at prisforskellen mellem udvidelse af Nuuk Havn og en ny havn på Qeqertat inkl. følgeinvesteringer er ”relativ beskeden: 345 mio. kr. ved en udvidelse og 416 mio. kr. for en ny containerhavn”.

Qeqqata Kommunia forstår ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke drøfter fornuften i begge tilfælde at inkludere en tunneludvidelse til 100 mio. kr. lige ved den nye containerhavn. Umiddelbart synes det kun nødvendigt, hvis en ny havn skal anlægges, og alle importvarerne skal ind til butikkerne i Nuuk centrum. Undlades denne investering ved udvidelsen af den eksisterende havn vil det gøre denne investering 100 mio. kr. billigere.

Qeqqata Kommunia forstår heller ikke, hvorfor Transportkommissionen anvender et estimat på 416 mio. kr. for en ny havn på Qeqertat, når det efterfølgende fremgår, at en ny havn koster 458-477 mio. kr., fordi der oprindeligt var indregnet for lille værkstedsbygning m.m.

7. Depottransport

Transportkommissionen antager på side 339, at RAL i 2030 årligt skal bruge hele 27,3 mio. kr. pr år på at køre containere frem og tilbage til et depot, hvis ikke der anlægges en ny havn på Qeqertat.

Qeqqata Kommunia forstår som ovennævnt ikke, at Transportkommissionen ikke har undersøgt muligheden for at udvide den eksisterende havn i stedet for at lave antagelser om at bruge hele 27,3 mio. kr. på unødvendig transport. Tilsvarende burde det være undersøgt om det så i hele taget var fornuftig at centrere godstransporten via Nuuk Havn, hvis konsekvenserne er enten meget dyre depottransporter eller meget dyr havneanlæggelse.

8. Overtidsbetaling i Nuuk Havn

Transportkommissionen antager på side 335, at andelen af containerløft med overtidsbetaling vil stige fra 46% til 66% over de næste 20 år, hvis den eksisterende Nuuk havn fortsætter.

Qeqqata Kommunia formoder, at der er tale om en fejl, for det synes ikke praktisk muligt med en så høj en andel operationer via overtid og dermed heller ikke en sådan udvikling. Hvis der ikke er tale om en fejl, så forstår Qeqqata Kommunia ikke, hvorfor Transportkommissionen ikke har stillet spørgsmålstejn ved et så markant ledelsessvigt som den eksisterende overtidsbetaling på lige knap halvdelen af containerløftene i Nuuk Havn. Ethvert privat aktieselskab eller kommunal institution ville umuligt kunne acceptere, at halvdelen af dens operationer blev udført via overtidsbetaling. Endnu mere besynderligt bliver det, hvis antagelsen om en stigning til 66% over de næste 20 år er korrekt. Qeqqata Kommunia kan ganske enkelt ikke forstå, hvorledes det rent teknisk kan lade sig gøre, at udføre 2/3 af ens operationer via overtidsbetaling. Umiddelbart må den enkeltes arbejds-

uge gå fra 40 timer til 120 timer. Qeqqata Kommunia ser frem til at fejlen bliver korrigeret, alternativt at blive forklaret, hvorledes antagelsen om 66% overtid skal forstås. Forhåbentlig skyldes antagelsen ikke, at denne antagelse sammen med antagelsen om overtidsbetaling betyder, at ”omkostningerne pr time er 3.050 kr. i den normale arbejdstid og 4.575 kr. i overtid”, hvilket med de mange operationer hurtigt løber op i et anseeligt årligt millionbeløb.

Qeqqata Kommunia ser frem til, at fejlen rettes, alternativt at der anvendes mere rimelige antagelser, og i så fald bør Transportkommissionen og Naalakkersuisut se nærmere på den eksisterende ledelse af Nuuk Havn.

Qeqqata Kommunia vil afslutningsvist gøre opmærksom på, at det fortsat er kommunens opfattelse, at det ville have været hensigtsmæssigt med medlemmer i Transportkommissionen fra kysten – og ikke kun fra Nuuk og Danmark. Det havde forhåbentlig givet nogle mere ensartede antagelser for ensartede problemstillinger. Nu synes antagelser mere ’lige’ for Nuuk end for resten af landet.

Qeqqata Kommunia vil dog takke Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik og Formanden for Transportkommissionen for at tage en åben debat om vores trafikstruktur og udviklingen heraf samt ikke mindst muligheden for at genberegne modellerne med nye antagelser.

Qeqqata Kommunia ser frem til, at andre kommuner og aktører også kommer med deres kommentarer, så disse genberegninger kan ske på gennemdiskuterede, gennemsigtige og åbenlyse antagelser til gavn for vores samlede trafikstruktur.

Med venlig hilsen



Hermann Berthelsen
Borgmester