

Den 17. juni 2010
Sag nr. Akk. 194

Til Transportkommissionen

Notat med kommentarer til Scenari papir dateret 21. maj 2010. Specifikt vedr. eksempel med forslag til flytning af Narsarsuaq lufthavn.

Jeg har nu fået arbejdet mig igennem Scenari papiret og her er mine kommentarer specifikt vedr. eksempel med forslag til flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq.

Jeg noterer mig at Transportkommissionen i forbindelse med scenari papiret kun perifert forholder sig til anlæg af veje i Syd-Grønland. Og det er en stor fejl, al den stund, at bibeholdelse af Narsarsuaq Lufthavn og anlæg af veje frem til henholdsvis Narsaq og Qaqortoq så åbenlyst angiveligt er både billigere og bedre end en flytning. Jf. vedhæftede notat af 17. juni 2010 med sammenligning af forskellige muligheder med vægtede priser. Der henvises i øvrigt til notatet "Turbo på Syd-Grønland" om muligheder for veje/tunneller. Mulighederne skal dog verificeres i form af udførelse af seismik i fjorden ved de mulige traceer. Seismik-udførelse som jeg vel har foreslået i 7-8 år.

Men uden respons!

Til gengæld har man for vel 5 år siden hyret nogle islandske vejspecialister til at finde ud af, hvad veje burde koste i Grønland. Set med islandske øjne. Både i Syd-Grønland og Sisimiut-Kangerlussuaq. En konsulentopgave, der ud over honorarer, indbefattende helikopterflyvninger i områderne, rejser og ophold. For at finde ud af noget man i Grønland lokalt selv vidste. Og hvis ikke, så måske med fordel kunne have hentet fra andre steder med en mere sammenlignelig geologi og tilsvarende klima. Og med meget større erfaringsgrundlag.

Foreløbig er der mig bekendt ikke fremkommet nogen rapport om vejpriser!

De regner sikkert stadigvæk. Og skrald griner!

3 såkaldte islandske vejspecialister har haft en spændende oplevelse.

Men pengene kunne jo have været anvendt som betaling for i hvert fald en del af seismikken, så vi havde fået mere vished for, hvad der er muligt, hvad angår anlæg af undersøiske tunneller.

Og var kommet et stort skridt videre.

Ret beset har vi mere behov for seismik end vejpriser.

Notat af 17. juni 2010 er jo en vægtet sammenstilling af priser fra Trafik-politisk redegørelse fra 2004(TPR), og PB kommentarer til denne, PB notat af 1. marts 2006, og Vurdering af de trafikale infrastrukturprojekter i Syd-Grønland fra juli 2007, og PB kommentarer til denne. Samt det foreliggende Scenari papir.

Tallene i Scenari papiret lider af at vej, færge og anlægspris for lufthavn er slået sammen, hvorfor de ikke kan sammenlignes med tidligere priser.

Det bør ændres så overslagene er gennemskuelige.

Generelt er de for lave, idet regulære sikkerhedsområder i henhold til norske standarder ikke er indregnet. Norske standarder, der er fremkommet ved at ICAO Annex 14, hvor forskellen er, at en anbefaling med "bør", er ændret til "skal".

Det er selvfølgelig også relevant i Grønland og en situation man bør forholde sig til. En risikoanalyse af grønlandske lufthavne vil jo næppe vise at de er mere sikre end norske. Formentlig så langt fra.

Også færgepriser i Scenariet er meget optimistiske. I hvert fald markant lavere ved tilsvarende anlæg i Nuuk, beregnet på samme tidspunkt. Jf. evt. PB kommentarer til TPR 2004. Jeg regner således med højere færgepriser.

Ved vejpriser arbejder jeg ved mine veje angiveligt med højere m-priser end ved TPR 2004 og de priser, man formentlig har overtaget ved Scenariet. Derfor vil jeg mene, at mine priser robuste og vederhæftige. Jeg har nu valgt en vejtracé på vejen Qaqortoq- Narsarsuaq forbi Kringlerne. Det er den korteste og formentlig billigste, og man kunne jo forestille sig at en evt. mine her vil deltage i finansieringen. Det sidste er dog ikke indregnet som en forudsætning.. Der savnes selvfølgelig fortsat udførelse af seismik i fjordene. Dels for at verificere om tunnelprojekterne er gennemførlige og dels for at kunne fastlægge en trace mere præcist, herunder en overslagspris. Dybden af en tunnel har jo betydning for længden af en tunnel. De anvendte tunnelpriserne følger erfaringstal fra Norge og Færøerne for udførelse af undersøiske tunneller de senere år. De tidligere anvendte 55.000,-kr/m i PB notat af 1. marts 2006 er det tilsvarende undersøiske tunneller på Færøerne i 2006 (og 2008) har kostet. Vaga-tunnelen og efterfølgende Klaksvik-tunnelen. Alt incl. herunder forundersøgelser og projekt. Her vil jeg i dag nok anvende 60.000,-kr/m. Ved den nye 11.9 km lange tunnel fra Strømø/Torshavn til Sandø med en befolkning på 1200 indbyggere, regnes med en rammebevilling på 690 mill. kr (2008). Det giver en gennemsnitspris på 58.000,-kr/m. I øvrigt den 3. undersøiske tunnel på Færøerne inden for få år. Også 60.000,-NKR/m er en meget normal pris i Norge for anlæg af undersøiske tunneller. Bl.a. ved den 7,7 km lange og 287m dybe Eiksund-tunnel. Her skal nævnes at 60.000,-NOK svarer til 55.000,-DKK. Der er altså pr. automatik tillagt yderligere 10 % til uforudsete udgifter ved brug direkte brug af norske tal.

På Færøerne (og andre steder) fravælger man således færgeruter, man allerede har, til fordel for undersøiske tunneller. Og de har ikke perioder med f. eks. generende storsis eller bræis. Angiveligt ser de jo fordelene ved at forlade færgebetjening. Dels på grund af meget høje driftsomkostninger, som der kan bygges rigtig meget tunnel for. Og dels på grund af væsentlig bedre komfort døgnet rundt ved undersøiske tunneller. Det burde jo også i Grønland give anledning til refleksioner. Også hos Transportkommissionen. Fra Torshavn skal man jo i øvrigt køre 47 km før man er fremme ved Vagar Lufthavn. Og fra Klaksvik ca. 80 km. (Nu uden en færge, der ofte var aflyst på grund af vejret eller ofte gav anledning til søsyge under overfarten). Altså sammenlignelige afstande med forholdene fra Narsaq og Qaqortoq til en lufthavn i Narsarsuaq! Her vil en færge dog nok have større problemer med naturen, idet der skal tillægges problemer med isfjelde.

Hvad angår en færgeforbindelse, så skal man jo i øvrigt være opmærksom på at den f. eks. også kan bruges i den situation, hvor man bibeholder lufthavnen i NSSQ, etablerer vej fra NSSQ til Narsaq, hvorfra der så er forbindelse videre fra Narsaq til Qaqortoq med færge og vej. Også det er billigere end at flytte en lufthavn fra NSSQ til Qaqortoq. Og fortsat med en lufthavn med bedre regularitet end en lufthavn i Qaqortoq.

Forskellen i anlægspriser mellem anlæg af veje fra NSSQ til henholdsvis Qaqortoq og Narsaq og så flytning af lufthavnen og etablering af en 1799m bane er jo ud fra de foreliggende tal 400 mill. kr i favør for at bibeholde NSSQ som atlantlufthavn.

Eksempel 1 sammenlignet med eksempel 7.

Man kan sige, at med en løsning med veje og tunneller og bibeholdelse af NSSQ som lufthavn, anvendelig som atlantlufthavn, så får man, i tillæg til en lufthavn, som man har, også en infrastruktur i form af veje. Plus den synergi det giver til hele regionen

Plus at man sparer stipuleret 400 mill. kr.

Og i tillæg får man, (læs: bibeholder) en lufthavn med en bedre regularitet end en lufthavn placeret på den lokalitet, man vil flytte til ved Qaqortoq. Jeg bemærker jo i øvrigt, at ved anlæg af en 1199m bane, vil det balancerer. Ikke mindst set i lyset af, at man i tillæg som sidegevinst får anlagt veje i regionen.

Og det må jo forventes, at en 1199m bane på ikke særlig langt sigt er for kort, idet længden jo ikke er flyteknologisk langtidsholdbar.

Det kan kun betragtes som en overgangsordning.

Reelt set bør en lufthavn ved Qaqortoq overslagsmæssigt vurderes som en 1799m bane. Opdateret med fremtidige krav til sikkerhedsområder.

Det er den løsning de forskellige tunnelalternativer skal holdes op imod. Først og fremmest skal de dog holdes op imod de muligheder de giver.

Hvad angår en færgeforbindelse, så skal man jo i øvrigt være opmærksom på at den også kan bruges i den situation, hvor man bibeholder lufthavnen i NSSQ, etablerer vej fra NSSQ til Narsaq, hvorfra der så er forbindelse videre fra Narsaq til Qaqortoq med færge og vej.

Også det er billigere end at flytte en lufthavn fra NSSQ til Qaqortoq.

Og fortsat med en lufthavn med bedre regularitet end en lufthavn i Qaqortoq.

Sammenligner man således eksempel 2, Vej Qaqortoq -færge- vej Narsaq- NSSQ med eksempel 7, 1799m bane og færge til Narsaq og vej Qaqortoq, så er forskellen jo 839 mill. kr til fordel for at bibeholde lufthavnen i Narsarsuaq. Og med anvendelsen af prisen på eksempel 2, 692.5 mill fra TPR 2004, en forskel i favør for at bibeholde en lufthavn i NSSQ på 1.112.5 mill. kr. Og ved en kortsigtet/ midlertidig løsning med en 1199m bane i Qaqortoq, hvor forskellen er henholdsvis 181 mill. kr og 454 mill. kr. i favør for bibeholdelse af en lufthavn i Narsarsuaq. Med en længde på 1830m og med en bedre regularitet.

Hvad angår anlæg af nye lufthavne i Qaqortoq, 1199m og 1799m, må der tillægges sikkerhedsområder på henholdsvis 180m og 300m

I begge banender. Og altså til en noget højere pris end f.eks. de anførte 681 mill. eller 1.389 mill. kr., der opereres med.

Hvad angår en færgeforbindelse, så er den meget dyr i drift.

Det er jo derfor færger nedlægges andre steder i verden.

Hvad angår bemærkninger side 62, om at "det over for Transportkommissionen er oplyst, at denne forbindelse næsten aldrig er plaget af storis" (kilde?), så er det hermed over for transportkommissionen af undertegnede oplyst, at der bestemt er problemer med is, herunder storis det pågældende sted, nemlig den påtænkte færgeforbindelse fra Qaqortoq siden og over til Narsaq.

Hvad betyder i øvrigt "næsten aldrig plaget"? Det betyder vel plaget i et eller andet omfang!

Der vedhæftes til inspiration udprint fra Webavisen fra 10-7 2007, som jeg tilfældigvis havde liggende. 8 gange havde skibet åbenbart forsøgt at komme ind til Narsaq.

Når man søger på nettet, ser man jo i øvrigt, at det hverken er første eller sidste gang (-;

Opvokset i Syd-Grønland har jeg sejlet det pågældende sted adskillige gange og også flere gange været med, hvor sejladss her er opgivet, fordi fjorden det pågældende sted, har været totalt pakket af isfjelde.

Der kommer jo også ud over storis også en del is fra Sermilikfjorden, hvor bræerne her i perioder er endog meget produktive. Knap så meget fra Qooroq-bræen ved NSSQ.

I øvrigt skal der jo bare 1 stk. isfjeld til for at blokere et færgeleje.

For et par år siden var jeg i Narsarsuaq og havde aftalt med nogen, at de skulle sejle mig ud til Qaqortoq. Men et isfjeld blokerede havnen i Narsarsuaq, så turen blev aflyst, da båden ikke kunne komme ud! En færgeforbindelse yderst i Skovfjorden mellem Narsaq og et færgeleje med vej videre til Qaqortoq er ikke en stabil forbindelse. Men selvfølgelig, hvis de passagerer, der skal bruge forbindelsen som bolig-arbejdstrafik, sørger for at tilrettelægge lang sommerferie, så det passer med issæsonen, så er problemet jo reduceret! Altså for dem. Og issæsonen forårsaget af storis og bræis er jo i øvrigt ofte sammenfaldende med turistsæsonen. Og ikke som der står Scenariepapiret.

Med veje og undersøiske tunneller kan der være al den storis/gletcheris, der kan være, der kan være al den tåge, der kan være og al den blæst, der kan være. Man kan alligevel køre fra A-B. Hvad angår sne skal det jo nævnes at der f.eks. i vinter nærmest ikke har været sne i Syd-Grønland. Og de få dage, hvor der kan være sne, hvis nogen overhovedet, klares det med kolonnekørsel efter en sneplov. Evt. styret af GPS som ved snerydning i fjeldet i Norge. De fleste sneproblemer klares grundlæggende ved at placeres vejen korrekt i terrænet. Der kommer dog ikke mere sne i området, end at alle veje i området vil være at betragte som "helårsveje", som det ville hedde i Norge.

Men hvad angår færger, så er de jo som bekendt i tillæg håbløst dyre i driftsudgifter. Det er jo derfor man overalt i verden erstatter færger med tunneller for at få "færefri" forbindelser, hvor det overhovedet er muligt. Og i vores del af verden jo kendt fra bl.a. Færøerne, Danmark og Norge. For nærværende er man på Shetlandsøerne ved at overveje at knytte hovedøerne sammen med undersøiske tunneller i stedet for plagsomme færger. På baggrund af rådgivning fra Statens Vegvesen i Norge. Og givet vis inspireret af Færøerne.

Alle steder har anlæg af undersøiske tunneller jo betydet kvantespring i trafikbetjeningen og udviklingen af et effektivt samfund. I stedet for en "stenalderløsning" med en færge, der i perioder ikke kan sejle. Det er et moderne Grønland vi vil have. Med regioner med mulighed for udvikling. Man skal ikke basere en infrastruktur på færger. Gør man det, så begår Transportkommissionen en stor fejltagelse, der vil være en bjørnetjeneste for samfundet. Nå, nu er det pågældende "lufthavnsflytning" i Scenariepapiret jo kun et eksempel. Man har dog valgt et dårligt eksempel, idet veje ikke indgår som et alternativ. Men det kan være, at det var en nødvendig øvelse, man har ment, man skulle igennem.

Det kan jo tænkes at en minevirksomhed ved Kringlerne vil bidrage til finansieringen af en del af infrastrukturen. Og/eller driften. Herunder med anlæg af veje. Det gør jo en bibeholdelse af NSSQ endnu mere fordelagtig. Uden at det bør være en forudsætning.

Under alle omstændigheder vil en mine ved Kringlerne som en forudsætning skulle have en vej fra Kringlerne til Qaqortoq. Og Narsaq. Og angiveligt også en forbindelse til NSSQ, hvis det er der lufthavnen ligger. Hvad den jo, til de der ikke ved det, allerede gør. Og også en evt. minevirksomhed ved Kvanefjeldet vil skulle have en vejforbindelse ind til en lufthavn i NSSQ. Og både en mine ved Kringlerne og ved Kvanefjeldet vil skulle hente elkraft fra et vandkraftværk ved Johan Dahl Land oppe bag Narsarsuaq. Det største vandkraftpotentiale i Syd-Grønland. I den forbindelse vil der skulle etableres anlægsveje fra NSSQ op til et kraftværk.

Det er jo den type anlægsveje, der andre steder er begyndelsen til en infrastruktur, der efterfølgende overtages til turismeforemål. Og altså også en mulighed her, hvis man tænker langsigtet og ikke kortsigtet. Hvis man tænker på udvikling af regionen og ikke afvikling.

Netop området i Syd-Grønland har et bosætningsmønster, en natur og et mineralpotential, der er oplagt til anlæg af veje. Nærmest "skriger" efter det, så det gør ondt!

Og veje kan jo i øvrigt være en turistattraktion i sig selv. I disse år satser Statens Vegvesen i Norge jo i den grad på "Turistveger" og med meget stor succes. Og scenic-roads fra USA er jo måske også kendt.

Ikke fordi jeg går ind for "Lotto"-planlægning. Men én af de største canadiske nikkelfinder, Sudbury, blev netop fundet i forbindelse med anlæg af en vej. Med en vej er der mange muligheder under vejs ved en vej der går fra A-B. Muligheder der ikke opstår ved overflyvning -eller ved en færge ude på en fjord. En vej i et område skaber jo tilgængelighed og sænker jo tærskelen for at gøre noget rentabelt. Det være sig placeringen af en turistvirksomhed, en mineforekomst eller udbygning af landbruget i området. En udbygning af landbruget, som jo bliver mere oplagt med klimaforandringen.

Der vedhæftes et kort udgivet af Råstofdepartementet fra 2007. Det viser oversigt over efterforskningstilladelser.

Ligeledes vedhæftes et geologisk kort over det, der hedder Gardar-provinsen, som er den geologiske betegnelse for området i Syd-Grønland. Et område der også i geologisk sammenhæng er helt enestående. Hvis man ikke forstår, at der netop her skal etableres veje, så har man misforstået sin opgave! Udvikling af regionen forudsætter veje i lighed med andre civiliserede steder i verden.

Jeg vil nævne at de røde prikker på kortet over Gardar-provinsen er uranforekomster, som kan være potentielle miner. Forudsat tilgængelighed. Og politisk tilladelse. Langt de fleste vil enkelt kunne få adgang til et overordnet vejnet som foreslået. Området ved Motzfeldt sø og Ikaliku-intruisionen og ved Mellemlandet ved NSSQ er, også hvad angår mineraler potentielt, interessant. Er jo beslægtet med geologien ved Kvanefjeldet og Kringlerne. Dog geologisk lidt ældre. Ved Motzfeldt sø er der interessante forekomster af Tantal og Niob. Mineraler der er nødvendige i elektronik-industrien. I tillæg et interessant turismeområde med adgang til Indlandsisen. Dog forudsat at der er tilgængelighed til området. Det ser dog ud til, at det vil være relativt enkelt at føre en vej videre frem til Motzfeldt sø fra Ikaliku. Ved Tuttutooq øen ud for Narsaq, som et af vej/tunnelalternativerne passerer mellem Qaqortoq og Narsaq, er der muligvis kobber og Nikkel.

Det kan fortsat anbefales at læse mit notat "Turbo på Syd-Grønland" og mine kommentarer til den trafikpolitiske redegørelse fra 2004 samt kommentarer til rapport fra 2007. Det fremgår ikke af litteraturlisten side 65, at det er materiale, der indgår i Transportkommissionens baggrundsmateriale.

Sidst i 80-erne blev der i øvrigt ved brug af lokal arbejdskraft etableret en 11 km lang fåreholdervej med EU-støtte, 11 mill. Fra Søndre Ikaliku og ud til Qanisartuut i Vatnaverfi-området. Herfra er jo ikke langt til Qorlortarsuaq vandkraftværket.

Det vil jo på sigt være muligt at anlægge vej videre til Sydprøven og Nanortalik. Det er dog ikke muligheder jeg har kigget nærmere på i denne sammenhæng.

Man kan sige at flytningen af en lufthavn fra Narsarsuaq til Qaqortoq svarer til H.C. Andersen-eventyret: "Hvad fatter gør er altid rigtigt", hvor fatter drager til marked med en hest og kommer hjem med en pose rådne æbler!

Eksempel 2, med vej Qaqortoq - færge-vej Narsaq-NSSQ kunne jo være en første etape. Med hurtigt efterfølgende anlæg af én af de foreslåede undersøiske tunneller.

Hvor der er vilje er der vej!

Notat 17-06 2010.
Peter Barfoed

Vedhæftede bilag:

1. Skema 17-06 2010. Vægtede priser. 8 alternativer
2. Webavisen stori Narsaq
3. Turbo på Sydgrønland.
4. Julekort 2006
5. Sermilikfoto
6. Råstofkontoret efterforskningstilladelser 2007.
7. Gardar provinsen geologisk kort