

Bemærkninger til ”Åbent brev til Transportkommissionen” af 17. maj 2011 fra Qaasuitsup Kommunia

Af:

Christen Sørensen

Fhv. formand for Transportkommissionen

Indledning

Transportkommissionen har i kapitel 17 – Sammenfatning af betænkningen - eksplicit anført:

”I kommissionens analyser er der anlagt en ret så endimensional tilgangsvinkel, idet denne har været, om de analyserede projekter er samfundsøkonomisk rentable. Kommissionen er naturligvis opmærksom på, at der i politiske beslutninger indgår flere forhold. Men inddragelse af sådanne ekstra hensyn og afvejningen heraf i forhold til samfundsøkonomisk rentabilitet er ikke kommissionens opgave.”, se side 432.

Det følger umiddelbart heraf, at kommissionen ikke har lagt op til, at samfundsøkonomisk rentabilitet er eneste afgørende faktor i politiske beslutninger.

Lukning af Qaanaaq Lufthavn

Transportkommissionens anbefaling er – som det fremgår af betænkningen side 299-301 - baseret på en samfundsøkonomisk betragtning, idet det dog yderligere er forudsat, at der kan opnås en tilfredsstillende aftale om at benytte lufthavnen i Pituffik/Thule Air Base.

Turistlufthavn i Ilulissat

Kommissionen har ikke anbefalet en ubetinget flytning af landets centrale atlantlufthavn fra Kangerlussuaq til den nuværende placering i Nuuk. Det fremgår meget tydeligt af betænkningen, at det forudsætter, at der kan opnås en tilstrækkelig regularitet.

Dette er bl.a. nærmere uddybet side 94-95 i betænkningen, jf.:

”Regulariteten på den nuværende placering (i Nuuk, tilføjelse) ved beflyvning med jetfly, hvilket forudsætter en længere bane, er omdiskuteret. Der er fremført såvel dokumenterede som udokumenterede påstande herom. For at skabe større klarhed om dette emne anbefaler Transportkommissionen, at der gennemføres en flyoperativ vurdering af turbulensforhold og af mulige indflyvningsprocedurer med jetfly til en forlænget bane i Nuuk på den nuværende placering. Der bør desuden, som anbefalet i rapport fra Force Technology, udføres forsøg med en skalamodel af lufthavnen og dens omgivelser i en vindtunnel, for at kunne konkludere mere definitivt på regulariteten som følge af terrænpåvirket turbulens.¹ Transportkommissionen skal desuden anbefale, at de forskellige baneløsninger gennemgås med luftfartsmyndighederne med udgangspunkt i de planlægningsparametre, der i 1976 lå til grund for placeringen og anlæggelsen af den nuværende lufthavn og siden har dannet grundlag for arealdisponeringen i området.”

¹ FORCE Technology 2006. *Turbulensundersøgelser ved Nuuk og Ilulissat*. December 2006.

I umiddelbar forlængelse heraf anføres side 95 om de af kommissionen yderligere undersøgte to placeringer på øer syd for Nuuk:

”Med hensyn til regulariteten for de betragtede lufthavnsplaceringer syd for Nuuk er der de seneste år indsamlet forskellige data, herunder vejrdata. Der er forskellig opfattelse af, hvor anvendelig disse data er som beslutningsgrundlag, bl.a. som følge af varierende indsamlingsperioder, begrænsninger i indsamlingsperiodens længde og den efterfølgende analyse heraf. For at udføre signifikante analyser af vejrbetinget regularitet kræves normalt kontinuert indsamlede vejrdata i en periode på 20 år. De 20 år skal dog ikke tages som et fast krav. Det centrale er, at perioden skal være lang nok til at sikre statistisk signifikante resultater.

Transportkommissionen skal i givet fald anbefale, at der opsættes vejrstationer på øerne syd for Nuuk, således at der, eventuelt med udgangspunkt i allerede observerede observationer, kan indsamles vejrdata for en sammenhængende periode på minimum 5 år. Det ligger derimod fast, at placeringen på Angisunnguaq syd for Nuuk ikke kræver yderligere undersøgelser af terrænpåvirket turbulens. På Qeqertarsuaq er der ikke foretaget undersøgelser af turbulens. Såfremt det overvejes at anlægge lufthavnen på placeringerne syd for Nuuk, anbefaler Transportkommissionen, at de gennemføres ovennævnte supplerende undersøgelser af regulariteten, inden der træffes endelig beslutning.”

Som det fremgår heraf, anbefaler kommissionen ikke en ubetinget flytning af landets centrale lufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk.

Når kommissionen indstiller, at lufthavnen i Ilulissat forlænges til 1199 m og ikke til en 1799 m bane hænger det som anført i kapitel 8 sammen med, at en 1799 m bane er samfundsøkonomisk urentabel. Dette skyldes dels de betydelige investeringer, der er knyttet til en 1799 m bane frem for en 1199 m bane. Hertil kommer – se bl.a. side 252 – at anlæggelsen af en 1799 m bane i Ilulissat vil underminere fordelene ved kun en hub i Grønland, ligesom turister især vil drage fordel heraf. Og i Transportkommissionens analyser er anlagt en national grønlandsk synsvinkel.

Fiskeri er vores levebrød

Kommissionen har taget udgangspunkt i, at fiskeriet for nærværende er af helt afgørende betydning for Grønlands økonomi, jf. bl.a. betragtningerne herom side 59-62. I beslutninger om trafikinfrastrukturen må der imidlertid anlægges en langsigtet, fremadrettet tidshorisont. Som hovedregel har kommissionen anvendt en 25-årig tidshorisont. Derfor har kommissionen også måttet inddrage de fremadrettede erhvervsmuligheder, der især synes knyttet til minedrift, til udnyttelse af landets is- og vandforekomster (bl.a. til aluminiumsproduktion) samt til olie- og gasudvinding.

Kommissionen anfører eksplicit, at det ikke har været muligt, at gennemføre en række relevante transportanalyser af enten tids- eller ressourcemæssige grunde inden for fristen for arbejdets afslutning. Dette har – som anført side 431 – eksempelvis været tilfældet i relation til analyser af havneudvidelser i Sisimiut og Ilulissat. Her har kommissionen imidlertid foreslået, at der efterfølgende i givet fald nedsættes særlige arbejdsgrupper til at gennemføre disse analyser.

F.s.v.a en evt. havneudvidelse i Ilulissat har problemet været, at der ikke foreligger skøn over, hvad anlægsomkostninger for en ny kaj ville være, hverken før eller efter opførelsen af den nye fiskefabrik i havnen.

Som allerede anført har kommissionen af enten tids- eller ressourcemæssige grunde undladt at analysere en række mulige projekter. I tilknytning hertil er side 432 anført:

”Når de overordnede beslutninger om trafikinfrastrukturen såvel vedrørende skibsfart som luftfart er truffet, er det i øvrigt i en række tilfælde meget enklere at analysere de øvrige trafikinfrastrukturprojekter – f.eks. efter de metoder som Transportkommissionen har anvendt. Og de ydre omstændigheder skifter, hvorfor efterfølgende analyser kan baseres på et bedre datagrundlag.”

Det følger heraf, at kommissionen ikke har foregivet, at den har analyseret alle de projekter, som der kunne være ønsker om at få analyseret – ofte grundet datamangel.