

,

Redegørelse for Havneudbygning

Maj 2006



Grønlands Hjemmestyre
Direktoratet for Boliger og Infrastruktur

Indholdsfortegnelse

0. Forord	3
1. Baggrund for udbygningsplanen	4
2. Udbygningsplanens indhold og prioriteringer	6
3. Nytilkomne projekter	13
4. Projekter, som er udført, ændret eller fravalgt	14
5. Møder med havnebrugerne	15
6. Alternative finansieringsmuligheder og organisationsformer	17
7. Årsfordelt udbygningsplan	18

Bilag

A	Et havneprojekts tidsmæssige forløb
B	Årsfordelt udbygningsplan for havneanlæg og -renoveringer
C	Udbygningsplan for Grønlands Havne, april 2002 *)
D	Samfundsøkonomiske Vurderinger af foreslåede havneudbygninger, nov. 2003 *)

*) Rapporterne er tilgængelige på www.nanoq.gl under IAP, Bibliotek.

Forsidebillede: Nuuk Skibshavn 2002



0. Forord

I et land med en så omfattende kyststrækning som Grønland indtager havneanlæggene en central position i vores samfund. Praktisk taget al godsforsyning til byer og bygder sker ad søvejen, ligesom fiskeriet og passagertrafikken betjenes af havnene.

Transportforholdene står højt på Landsstyrets dagsorden og havneforholdene er et meget fremtrædende emne. Søtransporten er en hovedhjørnesten i den handel og produktion, som giver hele grundlaget for vores fremtidige velfærd. De stigende godsmængder går hånd i hånd med mere trafik og dermed større pres på infrastrukturen. En nation som den grønlandske kan ikke undvære en effektiv og ydedygtig havnesektor. Forholdene i gods og havnebetjeningen spredt sig som ringe i vandet og berører i væsentlig grad samfundets øvrige sektorer. Det er vores ansvar at det fungerer, og det er vigtigt at manglende beslutninger ikke medfører flaskehalse – ikke mindst i de centrale knudepunkter som Nuuk, Sisimiut, Ilulissat, Uummannaq og Sydgrønland.

De centrale knudepunkter for godstransporten er en væsentlig faktor for gennemførelse af godstransporter til og fra Grønland. Forudsætningen for, at havnene kan deltage i de værdiskabende transportkæder er, at havnene og godstransportørerne bliver bedre i stand til at honorere de krav, som kunderne stiller til effektivitet og priser.

De mange grønlandske havne udgør et fintmasket net af infrastrukturanlæg, som hver på deres måde udfylder en plads i transportkæderne. Det er således også indlysende, at misforhold i centrale transportknudepunkter vil få indflydelse på store dele af dette netværk.

Der er ingen tvivl om at vi står over for et markant investeringsbehov, hvilket naturligvis også betyder behov for prioritering af midlerne. Landstyret fremlægger hermed sin udbygningsplan, som i første omgang sætter fokus på knudepunkterne og de havne, som har betydning for vores eksporterende erhverv. Vi erkender, at der er behov for forbedringer i mange af vores havne, men først og fremmest må investeringerne stå i forhold til gevinsten.

Som politiker er en af de fornemste opgaver at skabe de bedst mulige rammer og vilkår for erhvervslivets udvikling på en måde, så samfundets interesser som helhed tilgodeses. Indeværende udbygningsplan er Landsstyrets anlægsstrategi for den fremtidige havnestruktur, som trinvis skal forbedre vilkårene i havnene og for havnenes brugere.

Med venlig hilsen

Jørgen Wæver Johansen

Landstyremedlem for Boliger, Infrastruktur og Råstoffer

1. Baggrund for udbygningsplanen

I forbindelse med Landstingets behandling af "Trafikpolitisk Redegørelse" på EM 2004 besluttes det, at der til EM 2005 skulle foreligge en konkret udbygningsplan til politisk behandling. Arbejdet er blevet forsinket således, at planen nu foreligger til politisk behandling på FM 2006.

Udbygningsplanen er udarbejdet af Direktoratet for Boliger og Infrastruktur. Under arbejdet har der været ført konsultative samtaler med repræsentanter for:

- Direktoratet for Erhverv, Landbrug og Arbejdsmarked
- Direktoratet for Fiskeri og Fangst
- Økonomidirektoratet

Der har desuden været kontakt til KNI Pilersuisoq A/S, Royal Greenland A/S og Royal Arctic Line A/S for yderligere afklaring af visse forhold. Herunder er der især fra RAL's side blevet peget på nye forudsætninger, som har medført visse ændringer i forhold til de tidligere planer.

Udbygningsplanen er baseret på tidligere udførte planer og vurderinger, som beskrives nedenfor.

1.1 "Udbygningsplan for Grønlandske havne" (April 2002)

I april 2002 blev "Udbygningsplan for Grønlands havne" udarbejdet af Niras Greenland A/S for Direktoratet for Boliger og Infrastruktur. (Vedlagt)

Denne udbygningsplan pegede på en række anlægsbehov til i alt ca. 480 mio. kr. i prisniveau 2002 fordelt over en 10-års-periode.

Fra rapportens sammenfatning citeres følgende uddrag:

1. *Udbygning af havnene i Narsaq og Uummannaq for at skabe et bedre besejlingssystem for godstransporten.*
2. *Udbygning af havnene i Sisimiut og Nuuk for at skabe bedre forhold for containerskibe og store trawlere samt sikrere forhold for færdsel og arbejde på havnearealerne.*
3. *Udbygning af faciliteter for turismen i Ilulissat og anlæg i byer og bygder for kystpassagertrafikken.*
4. *Udbygning af forholdene for mindre fiskefartøjer i byer og bygder hvor der på længere sigt er potentiale for fiskerierhverv.*

På baggrund af denne langsigtede strategi er der udarbejdet en sektorplan for de næste 10 års investeringer i havneanlæg.

1.2 "Samfundsøkonomisk Vurdering af Foreslåede Havneudbygninger" (Nov. 2003)

Direktoratet for Boliger og Infrastruktur fandt ikke anbefalingerne tilstrækkeligt underbyggede i samfundsøkonomisk henseende, hvorfor der efterfølgende blev udarbejdet "Samfundsøkonomisk Vurdering af Foreslåede Havneudbygninger" (November 2003). (Vedlagt)

Sidstnævnte rapport blev uddelt til Landstinget under FM 2004, men blev ikke gjort til genstand for politisk behandling.

Fra rapportens resumé citeres følgende uddrag:

Rent samfundsøkonomisk finder havnegruppen kun, at der er behov for ændring af havnefaciliteterne i Qaanaaq, Uummannaq, Sisimiut og Nuuk.

Ændringen i Uummannaq afhænger imidlertid af om hvorvidt den nye containerhavn i Upernavik kan benyttes af containerfeederskibe. Dette forhold bør teknisk undersøges forinden havnen i Uummannaq ombygges til en feederhavn.

Havnegruppen kan ikke med de nuværende data afgøre, hvorvidt investering i en ny containerhavn i Nuuk eller en ændret indretning af de eksisterende havnefaciliteter er mest fordelagtigt. Det anbefales derfor, at der gennemføres en nærmere analyse af alternative muligheder i Nuuk – gerne i form af en egentlig Cost-Benefit-analyse.

I arbejdet omkring udarbejdelsen af denne rapport er der blevet afdækket nogle uhensigtsmæssige forhold i Itilleq, Saattut, Nutaarmiut og Innaarsuit, hvorfor havnegruppen anbefaler, at disse forhold udbedres.

1.3 Landsstyrets drøftelser

Udgangspunktet for nærværende udbygningsplan er således konklusionerne i "Samfundsøkonomisk Vurdering af Foreslåede Havneudbygninger" (November 2003). Den præcise prioritering er herefter foretaget af Landstyret under hensyntagen til de konkrete forhold på de enkelte havneanlæg, nye forbedrede havneplaner, samt konkrete renoveringsopgaver, som ikke indgik de tidligere rapporter.

På møde d. 6. januar 2006 drøftede Landsstyret udbygningsplanen, og der blev da peget på yderligere udbygningsbehov, nemlig i Ilulissat og Uummannaq, som nu er medtaget i udbygningsplanen.

2. Udbygningsplanens indhold og prioriteringer

Planen indeholder projekter for en samlet anlægssum på ca. 400 mio kr. eller ca. 660 mio kr. afhængig af hvilke løsninger, der vælges i Nuuk og Uummannaq.

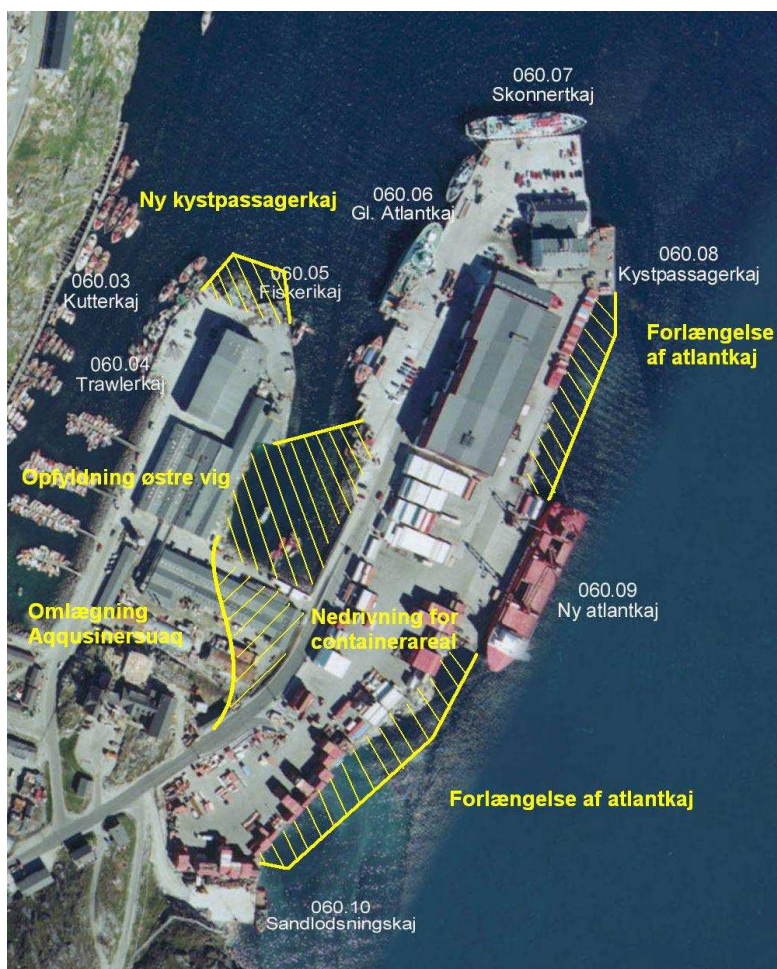
De enkelte projekter er tidsmæssigt placeret efter en prioritering efter trang, og der er så vidt muligt tilstræbt en jævn årsfordeling.

2.1 Nuuk

Nuuk havn er med voldsomt stigende godsmængder (40 % stigning siden 1999) og ligeledes et stigende antal trawleranløb nu presset til det yderste.

I de indledende stadier af havneplanlægningen har der været opereret med anlæg af en ny containerterminal på Admiralitetsøerne for 290 mio kr. (1. etape).

På mødet d. 6. januar 2006 foreslog Landsstyret, at undersøge en alternativ løsning, idet Nuuk havn og containerareal snarest muligt burde udvides ved opfyldning af Østre Vig, forlængelser af atlantkajen samt udbygning af Marinenæsset for anløb af kystpassagerskibene, hvorved passagertrafik og godstrafik kan adskilles.



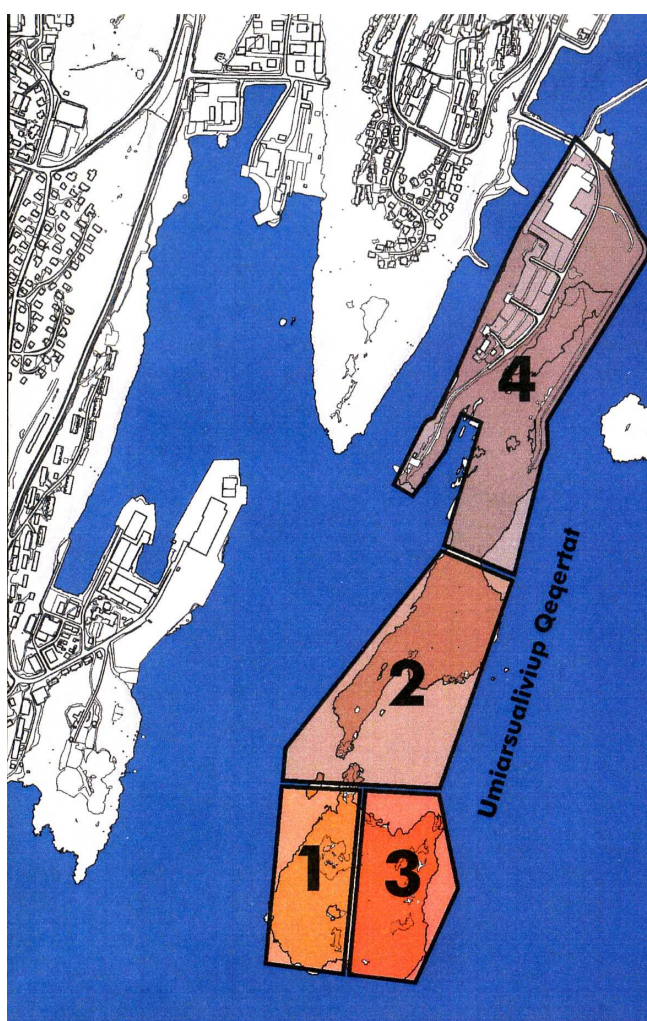
Containerarealet kan på denne måde udvides fra nuværende 32.000 m² til 42.000 m².

Efterfølgende har Nuuk Kommune igangsat et udredningsarbejde vedrørende havneudbygning i Nuuk med deltagelse af havnens interessenter, Sparbank Vest m.fl.

Der foreslås anlæg af en helt ny containerhavn på Fyrø som vist på efterfølgende planskitse. I første omgang anlægges etape 1 med et containerareal på ca. 40.000 m². Planskitzen viser mulighederne for senere udbygninger efter behov.

Projektet indebærer behov for fremføring af vej fra industriarealerne ved Nuuk Imeq, udvidelse af tunneler ved Iggia samt visse trafikregulerende foranstaltninger ved tilslutningen til 400-meter vej.

Vejforbindelsen fra industriarealet er indeholdt i havnebudgettet. De øvrige foranstaltninger anses for et være en kommunal opgave.



Planskitse udført af Nuuk Kommune

Planskitzen viser fremtidige udbygningsmuligheder fordelt over 4 etaper. Alene 1. etape giver et containerareal på 40.000 m².

2.2 Sisimiut

I Sisimiut har det været planen at udvide atlantkajen mod øst således, at der fremover vil kunne ske samtidig anløb af containerskib og trawlere.

Efter en nærmere bearbejdning og efter drøftelse med kommunen er det fundet mere optimalt at etablere en kaj til anløb af større trawlere ved at udvide den eksisterende fiskerikaj mod vest.

Ved nedsprængning af fjeldet etableres et bagareal for containerhåndtering, og sprængstenene kan anvendes til opfyld i havnekonstruktionen.

Projektet forudsætter, at der skabes god køreforbindelse til den eksisterende containerhavn ved udvidelse af Umiarsualivimmut.



2.3 Ilulissat

I "Samfundsøkonomiske vurderinger af foreslåede havneudbygninger" er der lagt op til, at forholdene i Ilulissat havn bør analyseres nøjere og måske især med henblik på at forbedre forholdene for turisterhvervet.

På møde d. 6. januar 2006 besluttede Landsstyret, at der snarest skal ske en udbygning af havnen i Ilulissat. I samarbejde med kommunen er denne beslutning udmøntet i et forslag om at etablere en kaj mellem den nuværende turistkaj og beddingsområdet. Kajen tænkes anvendt som sandlossekaj, reparationskaj for kuttere samt liggeplads for mindre fartøjer.

Kajen vil betyde en aflastning af det stærkt belastede inderbassin og dermed indirekte en forbedring af forholdene for turisterhvervet.

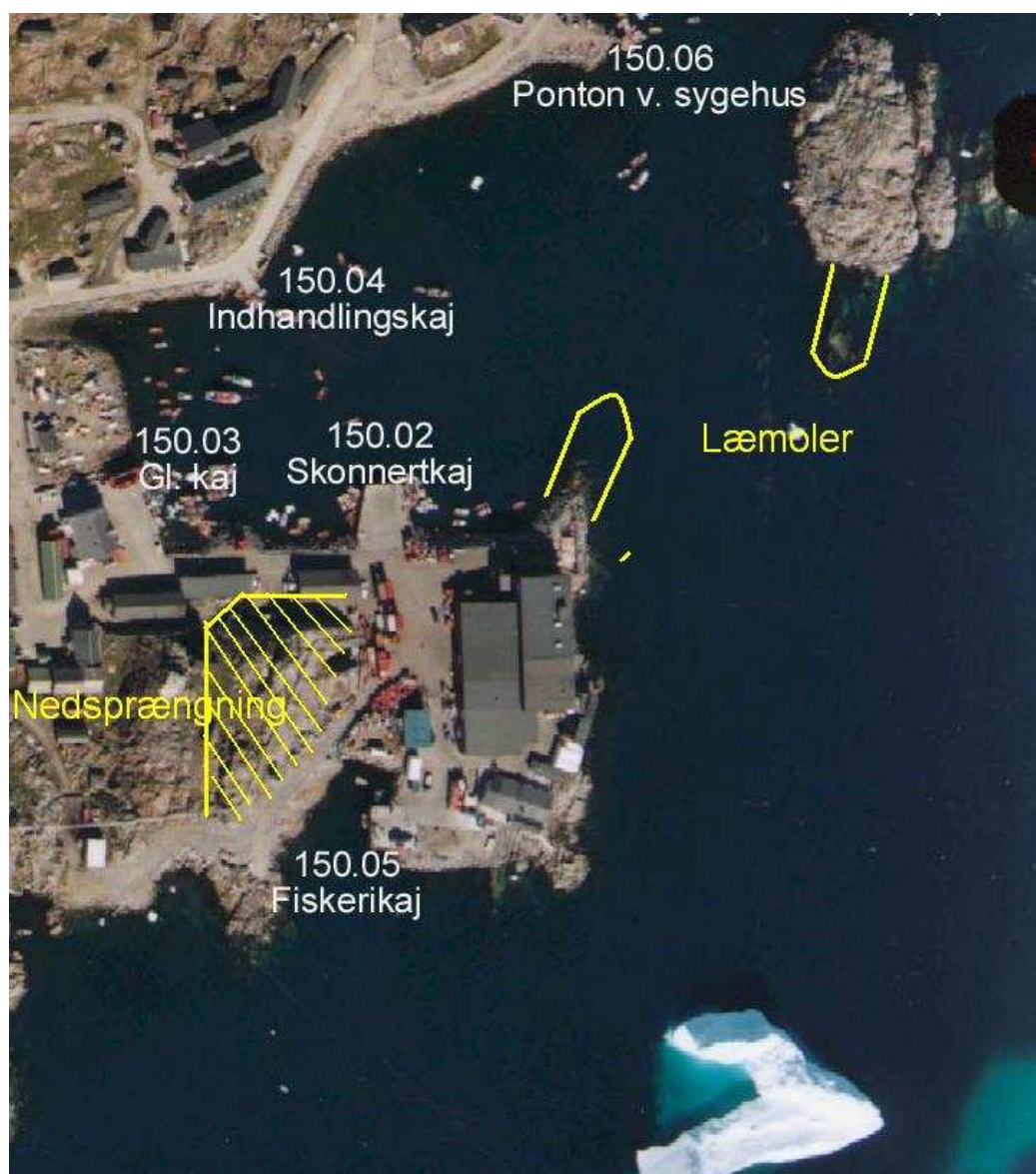


2.4 Uummannaq

En ny containerkaj i Uummannaq til 55 mio kr. er nedprioriteret. RAL finder ikke, at der er behov for en ny containerkaj i den nuværende situation. Til gengæld er der et stort behov for udvidelse af containerarealet i Uummannaq. Dette projekt indgår i planen med et beløb på 10 mio kr.

På møde d. 6. januar 2006 har Landsstyret besluttet at prioritere en udbygning af havnen idet der ønskes en sikring mod de voldsomme kælvningsbølger, som med mellemrum rammer havnen. Muligheden herfor undersøges nærmere. Et par læmoler vil sammen med udvidelse af containerarealet kunne udføres for skønsmæssigt 20 mio kr.

Dersom en nærmere undersøgelse skulle vise, at læmoler ikke kan forventes at have en tilstrækkelig beskyttende effekt, vil alternativet være anlæg af en ny containerkaj i Spraglebugten. Anlægsudgiften hertil vil skønsmæssigt være 50 mio kr.



2.5 Sydgrønland

En udvidet atlanthavn i Sydgrønland er ikke medtaget i "Samfundsøkonomiske vurderinger ...", men RAL's ændrede besejlingsmønster efter indsættelse af "Mary Arctica" medfører et behov for en udvidelse. En evt. udvidelse har hidtil været tænkt at skulle ske i Narsaq, hvor besejlingsforhold og pladsforhold er gunstigst.

Udviklingen i godsmængder udviser nu en markant stigende godsmængde til Qaqortoq og fallende godsmængder til Narsaq. RAL peger derfor nu på, at der bør bygges en ny atlanthavn i Qaqortoq. Havnen skal i givet fald placeres udenfor det nuværende havneområde.

Royal Arctic Line A/S har udtalt, at udbygning i Sydgrønland ikke nødvendigvis skal have høj prioritet. Anlægget er derfor placeret i slutningen af planlægningsperioden. Anlægget er med en vis usikkerhed vurderet til 75 mio kr.



Ny atlantkaj i Qaqortoq

2.6 Saattut og Innaarsuit

Anløbsbroerne i Saattut og Innaarsuit er foreslået udvidet for hhv. 3 og 5 mio kr. Begge steder foregår der en betydelig indhandling og eksport, og de nuværende anlæg er utilstrækkelige. Dette er yderligere problematisk, efter at KNI Pilersuisoq har overtaget bygdesejladsen med anvendelse af indchartrede skibe, som er større end de nuværende skibe.

3. Nytilkomne projekter

Under planlægningsarbejdet er der dukket nye havneønsker op, som bør overvejes og gøres til genstand for en samfundsøkonomisk vurdering. Disse projekter er ikke medtaget i "Samfundsøkonomisk Vurdering af Foreslåede Havneudbygninger", men set i lyset af en stedfunden udvikling foreslås de nu inddraget i udbygningsplanen.

3.1 Udvidelse af gods- og passagerkaj i Alluitsup Paa

Efter genåbning og udvidelse af fabrikken i Alluitsup Paa er den eksisterende gods- og passagerkaj for lille. ONC-Polar A/S beretter om en omfattende im- og eksport af containere og har dokumenteret situationen med fotos. Man ønsker desuden mulighed for anløb af større trawlere.

Selskabet har investeret betydelige beløb i udbygning af fabrikken og har planer om yderligere investeringer. Det vil dog forudsætte at havneanlægget udvides. C-overslag ca. 6,0 mio kr.

3.2 Paamiut

Den nordlige del af atlantkajen i Paamiut er i en meget dårlig stand, som nærmer sig et kritisk stade. Der er derfor afsat 6 mio kr. til renovering. Denne del af kajen blev ikke renoveret og forstærket i forbindelse med containeriseringen i begyndelsen af 90-erne

Behovet er yderligere aktualiseret efter genåbning og udvidelse af den stedlige fabrik.

3.3 Værftskaj, Nuuk

Nuuk Værft A/S ønsker de to adskilte monteringskajer forbundet med en kajstrækning. Værftet argumenterer for et stort behov for udvidelse af kajkapacitet og pladsareal. Virksomheden er inde i en god udvikling og den ønskede udvidelse vil angiveligt kunne føre til yderligere vækst. C-overslag ca. 4,0 mio kr.

3.4 Tasiilaq

RAL er fra 2005 begyndt at besejle Tasiilaq med containerskib. Kajbelægning og bagareal er uegnet til containeroplag og kørsel med reachstacker. Der er derfor foreslået afsat 12 mio kr. til forstærkning af arealerne.

3.5 Generelle renoveringsbehov

Over en 10-15 års planlægningsperiode vil der givetvis fremkomme endnu ikke erkendte renoveringsbehov. Der er ikke i planen indeholdt midler til sådanne opgaver.

4. Projekter, som er udført, ændret eller fravalgt

Følgende projekter, som er anbefalet i "Samfundsøkonomiske vurderinger ...", er ikke taget med i planen.

4.1 Forbedring af havneforhold i Itilleq

Dette projekt blev realiseret i 2004 ved rokering af diverse uforbrugte havnebevillinger.

4.2 Ny atlantkaj i Uummannaq

Erstattes som ovenfor nævnt under punkt 2.4 af en udvidelse af containerpladsen og/eller sikringsforanstaltninger mod kælvningsbølger.

4.3 Forbedring af havneforhold i Nutaarmiut

Forholdene på stedet er ikke nøje kendt, men et evt. havneanlæg vil blive uforholdsmæssigt dyrt. Upernavik Seafood lukkede i 2004 for indhandling af hellefisk, og siden har Royal Bygdeservice kun sejlet til stedet ganske få gange.

4.4 Forbedring af losseforhold i Qaanaaq

Der er udarbejdet et projektforslag til en ca. 225 meter lang lossemole i simpel konstruktion med et B-overslag på ca. 5,0 mio kr. Det vurderes, at forbedringen ikke står i forhold til denne udgift. Der er normalt kun skibsanløb 3 gange årligt, og et par dage evt. besparelse i lossetid er uden større betydning.

5. Møder med havnebrugerne

Som en del af planlægningsprocessen har IAP hørt nedenstående relevante brugere. Her følger et kort resume af havnebrugernes udtalelser.

5.1 Royal Arctic Line A/S

5.1.1 Nuuk havn

RAL beskrev de store og stærkt stigende problemer med at håndtere godsmængderne i Nuuk. IAP er enig i, at Nuuk atlantshavns mangelfulde kapacitet er Grønlands største havneproblem.

5.1.2 Sydgrønland

RAL fremførte desuden ønsket om en ny containerhavn i Sydgrønland, og – som noget nyt – at denne havn bør placeres i Qaqortoq.

Dette forslag kræver yderligere bearbejdning før et rimeligt sikkert C-overslag kan foreligge. Indtil videre indgår en ny atlantkaj i Sydgrønland med et skønsmæssigt beløb på 100 mio. kr. og projektet placeres sidst i planlægningsperioden.

5.2 Royal Greenland A/S

5.2.1 Nuuk havn

Royal Greenland føler kun et havnemæssigt problem af betydning – og det er de trange forhold i Nuuk havn.

Man fremlagde et forslag til udbygning af Nuuk havn i sin nuværende placering.

Det oplystes, at der i Davis Strædet opererer ca. 17 store canadiske trawlere, som er henvist til en meget lang sejlads til New Foundland. Det sker, at trawlerne vælger at anløbe Nuuk i stedet. Det er RG's opfattelse, at forbedrede anløbs- og serviceforhold vil intensivere fremmede trawleranløb.

Et trawleranløb betyder almindeligvis betydelige indtægter til lokalsamfundet

5.3 Kalaallit Niuerfiat A/S

5.3.1 Qeqertarsuaq

Hvis den planlagte eksport af kildevand fra Qeqertarsuaq realiseres i fuldt omfang vil det forudsætte, at havnen opgraderes til en ret betydelig containertransport.

IAP bemærker hertil, at en udbygningsplan over 10-15 år løbende bør revurderes i forhold til evt. nye behov, som måtte opstå i løbet af perioden.

5.3.2 Nutaarmiut

Det fremførtes, at Upernavik Seafood planlægger at genåbne indhandlingen i Nutaarmiut.

IAP finder fortsat, at et nyanlæg i Nutaarmiut vil være uforholdsmæssigt dyrt. Samtidig bemærkes, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at lade havneplanlægningen styre af mere eller mindre variable erhvervstiltag.

5.3.3 Diverse havne

KNI finder, at havneforholdene i Kangaatsiaq, Tasiusaq (Upv.) og Kullorsuaq bør forbedres.

IAP finder fortsat ikke, at der er samfundsøkonomisk belæg for, at disse havne bør prioriteres uanset, at der kan være tale om mindre hensigtsmæssige forhold.

6. Alternative finansieringsmuligheder og organisationsformer

6.1 Finansiering

Mulighederne for at finansiere anlæggene på anden vis end med landskassamidler har været overvejet. Der kan være tale om fremmedfinansiering enten i form af låneoptagelse eller en BOT-aftale.

BOT står for Build-Operate-Transfer og indebærer, at et privat firma påtager sig at udføre anlægget mod til gengæld at varetage driften over en årrække og opkræve afgifter. Ved aftaleperiodens afslutning overdrages anlægget til Hjemmestyret.

Umiddelbart vurderes det, at kun en ny stor havn i Nuuk vil have fremmede investorers interesse.

Alternativ finansiering af større anlægsarbejder indgår i det igangværende analysearbejde om atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat. Resultatet heraf vil kunne bruges til tilsvarende overvejelser omkring havneanlæg.

6.2 Organisation af anlægsarbejderne

I strukturreformudvalgets betænkning kapitel 12 om passager- og godstransport anføres:

Strukturudvalget anbefaler, at ansvaret for renovering, vedligehold og drift af havne overdrages til de nye kommuner.

I kapitel 13 om overdragelse af ansvar for anlægsopgaver til kommunerne nævnes specifikt, at følgende anlægsområder foreslås overdraget:

- Sociale institutioner
- Kommunale skoler
- Kollegier
- Servicehuse i bygder
- Boliger
- Anlægsudlån til Nukissiorfiit

Nyanlæg af havne er ikke medtaget, men i betænkningen fortsættes der med følgende tekst:

De øgede aktiviteter i kommunerne vil danne grundlag for dannelse af større faglige miljøer, som kan sikre en bedre koordinering af bygge- og anlægsopgaverne. I visse situationer vil de kommunale forvaltninger være nødt til at samarbejde med andre kommuners tekniske forvaltninger og/eller engagere rådgivere ved større og komplicerede bygge- og anlægsopgaver, eksempelvis lufthavne, havne, vandkraftanlæg etc.

Det synes dermed usikkert, hvilke anlægsområder strukturreformudvalget foreslår overdraget til kommunerne. Dersom også nyanlæg af havne foreslås overdraget, bør det i forbindelse med implementeringen af udbygningsplanen overvejes, hvorledes kommunerne bør inddrages fra starten af.

7. Årsfordelt udbygningsplan

På bilag er vist forslag til to alternative årsfordelte udbygningsplaner.

- En minimumsplan, hvor der opereres med udvidelse af Nuuk containerkaj i sin nuværende placering samt et Uummannaq-projekt med udvidelse af containerplads og læmoler.
- En maksimumsplan, hvor der opereres med ny containerhavn i Nuuk på Admiralitetsøerne og ny containerkaj i Spraglebugten ved Uummannaq

Alle beløb er prisniveau 2006. Beløbene dækker kajkonstruktioner, pladsbelægninger, tilkørselsveje samt el -, vand- og olieinstallationer.

Evt. byggeri af pakhuse, værksteder, kontorer m.m. forudsættes finansieret af havnens brugere, hvilket typisk vil være Royal Arctic Line A/S.

Der er i muligt omfang tilstræbt en jævn årsfordeling. Det er desuden vigtigt, at der i de enkelte år kun sker et udbud af et større havneanlæg. Dette er væsentligt af hensyn til konkurrencesituationen.

Det helt dominerende projekt er atlanthavnen i Nuuk. Dersom der vælges ny containerkaj på Admiralitetsøerne, vil der gå to år med forundersøgelser og projektering.

Andre større anlægsopgaver (Sisimiut, Ilulissat og Qaqortoq) er valgt skudt ud i fremtiden for at give plads til Nuuk-projektet.

I årene 2007 og 2008 før Nuuk-projektet for alvor går i gang, udføres et antal mindre opgaver, som umiddelbart kan igangsættes og afsluttes inden 2009.