

11. okt. 2013

Qeqqata Kommunia
v/Borgmester Hermann Berthelsen

I min svarskrivelse af 2. okt. Til Qeqqata Kommunia v/borgmester Hermann Berthelsen anførte jeg indledningsvist:

"For god ordens skyld skal jeg anføre, at Transportkommissionen afsluttede sit arbejde i begyndelsen af 2011, og at mit formandsjob i relation dertil dermed også er ophørt. Det følgende kan derfor alene tages som udtryk for, hvad jeg personligt nu selv vurderer."

Qeqqata Kommunia kan bl.a. derfor ikke være i tvivl om, at Transportkommissionen ikke længere virker, og at mit formandskab derfor også er ophørt.

Alligevel har Qeqqata Kommunia 8. okt. igen fremsendt et åbent brev til Transportkommissionen adresseret til undertegnede. Det er vanskeligt at se det relevante og betimelige heri.

I skrivelsen af 8. okt. anføres: "Men enten er det ikke så nemt (at lave nye følsomhedsanalyser, tilføjelse) eller også vil Transportkommissionsformand af en eller anden grund ikke lave denne såkaldte følsomhedsberegning."

Hertil skal jeg bemærke, at det siger sig selv, at jeg ikke kan disponere over Selvstyrets ressourcer, og da slet ikke som fhv. formand. Det kunne jeg naturligvis heller ikke, selv da jeg var formand for Transportkommissionen. Hvis der skulle iværksættes nye initiativer, skulle der naturligvis indhentes tilladelse hertil. Derfor skal anmodninger om nye beregninger vedr. Nuuk havn ikke fremsendes til undertegnede. Men grundet karakteren af skrivelsen af 8. oktober skal jeg alligevel komme med nogle personlige ekstra bemærkninger.

I skrivelsen af 8. oktober er det igen forudsætningerne om udviklingen i godsmængderne og skønnene over anlægsomkostningerne, som Qeqqata Kommunia baserer den fremførte kritik af rentabilitetsberegningerne vedrørende Nuuk havn i Transportkommissionens betænkning på. Jeg forholdt mig til begge disse kritikpunkter i min skrivelse af 2. oktober. Men Qeqqata Kommunia forholder sig overhovedet ikke til, at de anførte anlægsomkostninger i Rambølls vurdering indbefatter mere, end det var tilfældet i Transportkommissionens beregninger, jf. bl.a. følgende fra min skrivelse af 2. oktober:

"Transportkommissionen inkluderede i anlægsomkostningerne: omkostninger til selve containerhavnen, infrastrukturelle omkostninger samt omkostninger til anlæg af pakhushus og værksted. Der blev således ikke inddraget omkostninger til etablering af kontorfaciliteter, som det eksplicit fremgår side 295.

Baggrunden herfor var, at der ikke burde bortses fra værdien af de nuværende kontorfaciliteter. Efter det for mig foreliggende er de af kommissionen anlagte vurderinger af anlægsomkostningerne af de inddragne forhold ikke blevet væsentligt ændret.”

Jeg synes det er helt i orden med kritik. Der er altid forbundet en ikke ubetydelig risiko ved langsigtede investeringsbeslutninger, som pr. definition må baseres på forudsætninger om den fremtidige og dermed ukendte udvikling.

Hvis jeg skulle blive spurgt af Selvstyret, om det var nødvendigt at gennemføre de af Qeqqata Kommunia ønskede ekstra rentabilitetsberegninger på nuværende tidspunkt – hvilket naturligvis kun er udtryk for et tankeeksperiment – ville jeg svare:

Den helt afgørende forudsætning for rentabilitetsberegningerne i Transportkommissionens betænkning er de anførte gevinster, som anlæggelsen af en ny havn vil medføre i relation til sejllogistik. Dette fremgår bl.a. af side 302-303 i kommissionens betænkning. Hvis de her anlagte endog meget forsigtige skøn, der er inddraget i basisantagelserne (med 19 mio. kr. pr. år), holder stik, vil beregninger baseret på de anførte stigninger i godsmængderne, der er anført i Qeqqata Kommunia's to skrivelser ikke røkke ved rentabiliteten af en ny havn i Nuuk. I den sammenhæng skal også bemærkes, at Transportkommissionen har lavet en følsomhedsberegning på anlægsomkostninger, der er 50 pct. højere end i basis.

På dette område er der endvidere mulighed for, at disse beregningsforudsætninger igen bekræftes af en stadig aktiv organisation: nemlig RAL. Og hermed fokuseres også på det essentielle.

Christen Sørensen

Fhv. formand for Transportkommissionen