



## Ilisimatitsissut Notat

Bilag 10

Uunga Anlægsudvalget  
Til

1 november, 2013  
Sagsnr. 2012-064021  
Dok.nr. 1354401

Postboks 1160  
Tlf: 34 50 00  
Fax: 32 55 05  
3900 Nuuk  
Email: pn@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

### **Notat til Inatsisartuts behandling på EM2013 af beslutningsforslaget om etablering af en containerterminal i Nuuk.**

I forbindelse med høringen af beslutningsforslaget om en udvidelse af havnen i Nuuk, er der kommet en række høringssvar, som er fremsendt sammen med beslutningsforslaget. Nærværende er et svarnotat, der forholder sig til de kritikpunkter, der er rejst i høringssvarene.

Der er kommet høringssvar fra Royal Greenland A/S, Grønlands Arbejdsgiverforening, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Efter høringsfristens afslutning er der desuden fremsendt høringssvar fra Kommuneqarfik Sermersooq og Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked.

I det følgende gennemgås de respektive høringssvar, startende med de mindst omfattende:

#### ***Kommuneqarfik Sermersooq***

Kommuneqarfik Sermersooq er gennemgående enig i det fremsendte beslutningsforslag, og deres kommentarer vil ikke blive behandlet yderligere i dette dokument.

#### ***Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked***

Departementet bemærker at man er meget positiv over for en sådan udvikling, da den vil gøre det muligt, at åbne for konkurrence på godsforsyningen til, fra og i Grønland, hvilket efter IASN vurdering vil kunne give Grønland en billigere og mere effektiv forsyning. Departementet bemærker desuden at, dette argument er det væsentligste i beslutningsforslaget og derfor bør fremgå. Formandens Departement har taget dette til efterretning og tilføjet denne pointe i beslutningsforslaget. Endelig påpeger Departementet generelt, at selvom initiativet om Nuuk Havn og havnen i Sisimiut nu er realiteter, så rækker dette langt fra er tilstrækkelig til at opretholde olieselskaberne interesse for at foretage olieefterforskningsboringer i havet ved Grønland. Departementet foreslår at der at der kortlægges landets øvrige havnefaciliteter og vurderes hvor der eventuelt yderligere skal sættes ind. Alt i alt gode bemærkninger som underbygger Naalakkersuisuts ønske om at stifte havnen i Nuuk og samtidig opfordrer til, at der gøres yderligere overvejelser, hvilke havne der ellers med fordel kan udbygges. Naalakkersuisut er enig i disse overvejelser, og har derfor igangsat udarbejdelse af en gennemgribende sektorplan for havneområdet, hvor der ses på udviklingsmuligheder for havneanlæg i hele landet i såvel byer som bygder. I dette arbejde indgår naturligvis også perspektiver for erhvervsudviklingen, da infrastrukturen er en essentiel faktor i den henseende.

Med hensyn til den lokale forankring kan man overveje at nedsætte et havneråd, der har deltagelse af de lokale interessenter omkring havne. Der har tidligere været etableret sådanne råd, men fremmødet har været begrænset. I dag afholdes der løbende møder blandt brugerne af havnen i Nuuk, hvor konkrete ønsker til havnen samt ønsker til fremtiden drøftes og prioriteres.

### ***Grønlands Arbejdsgiverforening***

GA er overordnet enig i beslutningen om en udvidelse af havnen i Nuuk, som kan imødegå de kapacitetsproblemer, der er. Der påpeges, at det er af afgørende betydning, at prissætningen for benyttelsen af havnen i Nuuk ikke må suboptimeres i forhold til landets øvrige havne.

Denne problemstilling omhandles i den nye havnelov, som forventes fremsat på FM2014. Der er pt. ikke nogen reel afgiftsstruktur for benyttelse af de grønlandske havne, modsat stort set alle andre havne i verden. Der lægges derfor op til, at der kan indføres havneafgifter. Alle afgifter også i private havne skal godkendes af Naalakkersuisut.

Taksterne skal fastsættes således, at taksterne, sammen med andre havnerelaterede indtægter havneselskaberne kan oppebære, afspejler omkostninger forbundet med etablering og drift af de enkelte havne med tilhørende landanlæg og herunder forrentning og afskrivning af havnen med tilhørende landanlæg.

Det skal ved fastsættelse af taksterne for de enkelte havne i størst muligt omfang sikres, at der ikke på grundlag af taksterne skabes grundlag for skævvridning af konkurrencen mellem de enkelte private havne, Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne.

Det er på den baggrund vurderingen, at der er taget højde for den bekymring, GA fremkommer med i sit hørings svar.

### ***Royal Greenland A/S***

#### *- længere transporttid*

Royal Greenland påpeger, at langt den meste argumentation for en udvidelse af havnen i Nuuk er baseret på den interne forsyning af landet, og ikke på den eksport, der også foregår. Derfor er virksomheden bekymret for, hvilke konsekvenser et nyt sejlads mønster vil få for eksporten, og om transporttiden for sydgående gods forlænges og dermed skaber en forringelse af situation. Et af hovedargumenterne er, at der er planer om, at der indsættes et atlantskib mindre, så man fremover kan nøjes med 2 i stedet for 3. Royal Greenland ræsonnerer sig frem til, at færre skibe vil betyde færre afgang og dermed længere transporttid. Dette er imidlertid ikke rigtigt. Som det fremgår af Tabel 1 nedenfor, vil transporttiden mindskes både til og fra langt de fleste byer i Grønland, hvis en ny havn bliver en realitet.

Transporttid i hele døgn	Fra Aalborg til		Til Aalborg fra	
	2013	2017	2013	2017
<b>Nuuk</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
Nanortalik	12	10	15	10
Qaqortoq	11	9	16	11
Narsaq	11	9	16	11
Paamiut	10	8	17	12
<b>Gns. Sydgrønland</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>11</b>
Maniitsoq	13	7	14	13
Sisimiut	11	8	9	12
Aasiaat	10	9	10	11
Uummannaq	13	11	12	13
Upernavik	14	12	15	13
Qasigiannuguit	14	10	13	10
Ilulissat	14	10	13	10
<b>Gns. Midt/Disko/Nord</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Tasiilaq	13/5	12	15	14
Ittoqqortoormiit	13/5	13	14	14

Tabel 1 – Udarbejdet af Royal Arctic Line – de to byer på Østkysten bliver i dag forsynet dels fra Nuuk dels fra Aalborg. Derfor er der to tal – når de forsynes via Nuuk tager det 13 dage i nordgående retning, mens det kun tager 5 dage, når forsyningerne sejles direkte fra Danmark. Med det nye setup lægges op til, at der kun forsynes via Nuuk.

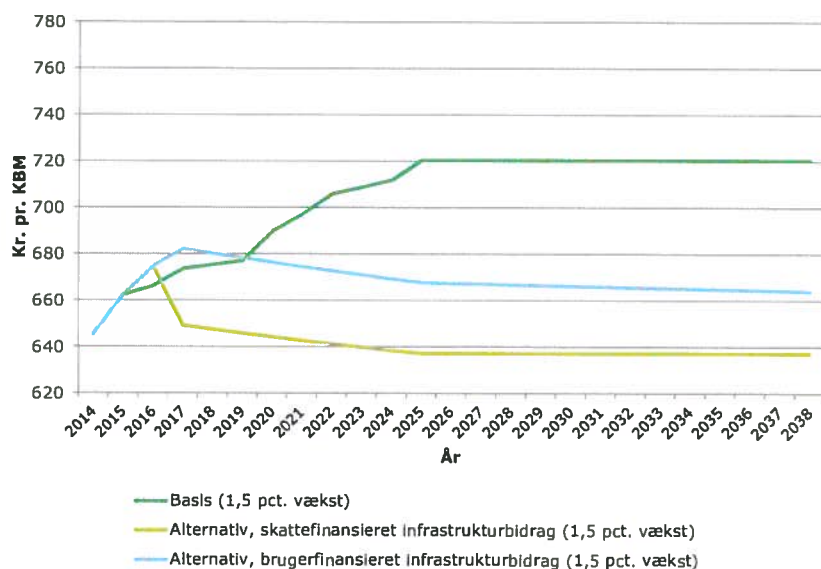
#### - højere fragtrater

En anden bekymring, der rejses af Royal Greenland er udsigten til højere fragtrater. Her påpeges det, at fragtraterne steg i 2011 1,5 % for at konsolidere Royal Arctic Line, ligesom også investeringsbidraget på 3,1 % blev indført i 2011. Det er ikke korrekt, at fragtraterne steg i 2011 med 1,5 % - den seneste fragtratestigning blev gennemført i 2008, hvor raterne gennemsnitligt steg med 5,8 % (der blev dog differentieret mellem visse produktgrupper). Siden er fragtraterne ikke justeret, idet den generelle prisudvikling er imødekommet gennem effektiviseringer internt i RAL. Der vil dog givetvis inden så længe fremsendes et ønske fra RAL om en justering af fragtraterne, der ikke er relateret til finansieringen af Nuuk Havn, men som alene forholder sig til den generelle udvikling i samfundet.

Mht. Nuuk Havn, er det rigtigt, at der givetvis vil ske en delvis finansiering gennem fragtraterne. En ny havn forventes at ville kunne generere årlige besparelser i RAL på ca. 32,5 mio. kr. Men der vil fortsat skulle findes ca. 30 mio. kr. årligt til finansieringen. Det er ikke besluttet endnu, hvordan denne post finansieres, men det er rigtigt, at en af mulighederne er en stigning i fragtraterne. Hvordan denne eventuelle stigning skal fordeles, er der ikke truffet beslutning om, men det ligger helt fast, at det er Naalakkersuisut, der træffer beslutningen.

En sidste kommentar til den fremsatte bekymring er, at den store ineffektivitet i havnen i dag, vil betyde, at fragtraterne vil stige, selvom man måtte beslutte sig for ikke at udvide havnen. Den seneste prognose, som indgår i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering af Nuuk Havn, udarbejdet i maj 2013, viser, at fragtrateniveauet i et status quo

scenarie, hvor havnen ikke udvikles vil overstige niveauet ved en udvidelse senest i 2021 (se figur 1 nedenfor).



Figur 1 – hentet fra Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af Nuuk Havn, Maj 2013.

### **Kommune Kujalleq**

Kommune Kujalleq udtrykker bekymring for serviceniveauet fremover og frygter, at øvrige havne i landet fremover nedprioriteres. En ny havn i Nuuk vil som udgangspunkt ikke betyde forringelser for de øvrige byer – jf. svaret til Royal Greenland. Mht. udvikling af øvrige havne henvises til sektorplanen for havne, der forventes færdig med udgangen af april 2014.

Kommune Kujalleq tilslutter sig herudover de bekymringer, som Qeqqata Kommunia fremfører i sit høringssvar (jf. nedenfor).

### **Qeqqata Kommunia**

Qeqqata Kommunia mener, at udvidelsen af havnen er en ualmindelig dårlig ide for resten af landet og opstiller 15 argumenter herfor. Disse gennemgås i den nedenstående:

1. Ophør af direkte besejling til regionerne fra udlandet
2. Udviklingen i regionerne begrænses
3. Fiskeriet foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere vilkår
4. Olieeftersøgningen foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere vilkår
5. Mineeftersøgningen og Aluminiumsprojektet med mulig vejforbindelse til byer eller bygder foregår mange steder i landet men ikke i Nuuk, men en fælleshavn ved disse projekter bliver nu vanskeligere at udvikle.
6. Krydstogtskibsudviklingen foregår udenfor Nuuk, men får ikke bedre vilkår ved den store investering
7. Færre anløb af de vestgrønlandske byer
8. Overophedning af Nuuks anlægssektor og udsultning i resten af landet
9. Transportkommissionens anlægsoverslag er underestimeret
10. Prognoserne for godsmængderne baseres på forældet data
11. Godsmængderne er baseret på et ulige og monopolstyret land og ikke med baggrund i en sund erhvervsudvikling
12. Bevidst prioritering af godsmængderne i Nuuk havn fra Departementet og RAL

13. Endnu et Selvstyrejet aktieselskab med monopol og evt. koncession i Nuuk
14. Fælles finansiering af anlægsinvesteringer i Nuuk eneder med kostægte priser, når gælden er betalt.
15. Sammenfald mellem rådgiverne i Departementet for Infrastruktur, Kommuneqarfik Sermersooq og Transportkommissionen.

#### *Ad. 1 Ophør af direkte besejling til regionerne fra udlandet*

Der henvises til tabel 1 – hvoraf det fremgår, at ingen byer bliver ringere stillet med det nyt logistiksystem som følge af en ny havn. Tværtimod vil alle byer fremover få sit gods enten på samme tid eller hurtigere end i dag. Nogle byer vil endda få gods op til 3 til 4 dage hurtigere end i dag.

#### *Ad. 2. Udviklingen i regionerne begrænses*

Qeqqata Kommunia argumenterer for, at en lang transporttid vil have negative konsekvenser for alle andre destinationer end Nuuk. Her henvises igen til tabel 1. Endvidere mener man, at omlastningen af gods i Nuuk medfører en fordyrelse, da der er afgifter på godset i Nuuk. Det skal her anføres, at afgiftsstrukturen endnu ikke er fastlagt. Det er således heller ikke fastlagt, i hvilket omfang reelt transitgods vil være omfattet. Det er rigtigt, at der påtænkes indført vare- og skibsafgifter i Nuuk, men det er i høj grad også tænkeligt, at der indføres afgifter i en række andre byer, så incitamentet til at benytte en given havn ikke påvirkes af et afgiftsniveau.

#### *Ad. 3. Fiskeriet foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere vilkår*

Qeqqata Kommunia mener, at fiskeindustrien får vanskeligere vilkår som følge af ændret transsporttid. Jf. tabel 1. vil dette ikke være tilfældet. Endvidere mener man, at det bliver sværere at få afsat sit gods til eksport, da der ikke længere vil anløbe store skibe til byerne. Dette er ikke korrekt. RAL har oplyst, at de feederskibe, de forventer skal besejle Grønland fra 2017 er to skibe i Mary-klassen, som er det største skib, der kan gå ind i Ilulissat (pga. længde) og Qaqortoq (pga. dybgang). Mary Arctica er på næsten 600 TEU og sejler i dag som Atlantskib. Der vil således ikke være en negativ forskel for eksportørerne.

Det anføres endvidere, at udenlandske trawlere fremover vil benytte Nuuk havn, da der her er direkte adgang til udlandet, og at det dermed vil være billigere at få godset transporteret videre. Idet logistikken for stort set alle byer forbedres, synes der ikke belæg for denne påstand. Mht. prisen er der ikke for nuværende lagt op til ændringer på prisen for håndtering, og det er derfor lidt uklart, hvad der menes med, at det bliver dyrere for udenlandske trawlere at benytte andre byer.

#### *Ad. 4. Olieefterforskningen foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere vilkår.*

Qeqqata Kommunia har ikke uddybet denne overskrift, men umiddelbart synes en udvikling af Nuuk havn ikke at have negativ indflydelse på olieefterforskningen. En udvikling af containerterminalen i Nuuk vil ikke influere på andre tiltag i landet – heller ikke olieefterforskning.

#### *Ad. 5. Mineefterforskningen og Aluminiumsprojektet med mulig vejforbindelse til byer eller bygder foregår mange steder i landet men ikke i Nuuk, men en fælleshavn ved disse projekter bliver nu vanskeligere at udvikle.*

Qeqqata Kommunia anfører, at synergieffekter i forbindelse med råstofudvinding i bynære områder, vil vanskeliggøres af RALs koncession på sejlads, da alt gods til minerne vil skulle gennem Nuuk. Hertil skal det for det første anføres, at RALs koncession ikke gælder for storskalaprojekterne. Det er korrekt, at RAL har eneret på at sejle gods til og

fra byer i Grønland, og såfremt man i forbindelse med et storskalaprojekt måtte vælge at anlægge en havn i en by – ex. i forbindelse med aluminiumsprojektet i Maniitsoq, vil der være noget, man skal, man her skal forholde sig til i henhold til koncessionen. Dette har dog intet med havnen i Nuuk at gøre.

For det andet er det skitserede besejlingsmønster ikke et låst system, der på ingen måde vil kunne ændres fremadrettet, såfremt dette måtte være mere hensigtsmæssigt. Det skitserede system er primært udviklet til at optimere forsyningen og sikre fiskeeksporten. Storskalaprojekter vil være i en kategori helt for sig selv, og hvis den sammentænkes med den generelle forsyning, vil det være fordi, der er synergier tilknyttet hertil.

For det tredje, er det på ingen måde givet, at havne i forbindelse med storskalaprojekter bliver lagt bynært. Hidtil er havnene blevet lagt så tæt på udvindingsstedet som muligt. Således har Nalunaq-minen sin egen havn – her benytter man sig ikke af Nanortaliks havn. Hvor vidt der ved øvrige projekter, der er på tegnebrættet, vil blive benyttet byhavne, er stadig for tidligt at sige. Det ligger dog helt klart, at en udvidelse af containerterminalen i Nuuk ikke vil influere på, om et storskalaprojekt måtte vælge at benytte sig af en havn i en by tæt på.

#### *Ad. 6. Krydstogtskibsudviklingen foregår udenfor Nuuk, men får ikke bedre vilkår ved den store investering*

Det er rigtigt, at det kun er i Nuuk, at krydstogtskibene vil få forbedrede vilkår, idet der bliver mere plads til at anløbe havnen i Nuuk. I dag vælger mange krydstogtskibe at ligge for svaj ud for Kolonihavnen frem for at gå til kaj, men i og med, at al containerhåndtering flyttes til den nye havn, vil der blive mere plads til bl.a. passagersejls i den eksisterende havn. Det er også rigtigt, at man ville kunne forbedre forhold mange andre steder for krydstogtturisterne for de penge, man nu vælger at udvide havnen for i Nuuk, men det er svært at foretage en sammenligning af projekterne, da udvidelsen af havnen primært sker for at forbedre det samlede forsyningssystem, som også vil komme borgere i Qeqqata Kommunia til gode. Udvidelsen sker ikke med henblik på at forbedre forholdene for krydstogtskibene, men for at holde fragtpriiserne på så lavt et niveau som muligt.

#### *Ad. 7. Færre anløb af de vestgrønlandske byer*

Qeqqata Kommunia anfører, at der fremover vil være anløb hver 10-11 dag mod i dag hver uge. Dette er ikke korrekt. Hele planen er baseret på fast ugentlig besejling, som det er tilfældet i dag.

Det er dog sandsynligt, at Kommunen blander to ting sammen, idet RAL pt. er i dialog med detailhandlen om at sejle i en 10-11 dages frekvens i første kvartal 2014 som følge af lave fragtmængder. Det er oplyst, at rederiet i 1. kvartal forventer en udnyttelsesgrad på 30-40 %, og ved at ændre frekvensen, vil RAL kunne reducere omkostningerne markant. En sådan omlægning er dog ikke ønskelig fra detailhandlens side, og rederiet er derfor i dialog med dem om en løsning, der på bedst mulig vis kan tilgodese begge parter. Det skal anføres, at en omlægning af sejlplanen vil skulle godkendes af Naalakkersuisut som et led i godkendelsen af den overordnede Mastersejlplan for 2014.

#### *Ad. 8. Overophedning af Nuuks anlægssektor og udsultning i resten af landet*

Overordnet set, så er det Naalakkersuisuts ønske at skabe arbejdspladser i landet. Og den bedste måde at gøre dette er ved at gennemføre rentable investeringer. Som beskrevet i nærværende dokument, er det i høj grad vurderingen at denne investering er rentabel.

Det skal samtidig nævnes, at hverken Nuuk, Sisimiut eller Ilulissat vil kunne gennemføre et projekt af denne størrelse og kompleksitet uden import af arbejdskraft.

Naalakkersuisut er i dialog med SIK og arbejdsgiverorganisationerne med henblik på at øge deltagelse af lokal arbejdskraft i projektet, herunder også sikring af lærepladser m.m. Både SIK og GA er landsdækkende organisationer, som har en fælles interesse med selvstyret og kommunerne i at også arbejdskraft udenfor Nuuk kan blive beskæftiget i dette projekt.

Spørgsmålet omkring overophedning er i høj grad et spørgsmål om timing og planlægning. Qeqqata Kommunia nævner i den forbindelse at der er sammenfald mellem investeringer i FFL2014, Nuuk havn og Statens etablering af et fængsel i Nuuk. Det kan konstateres at disse tre forløb ikke har været koordineret, men det vurderes samtidig at konsekvensen ikke er så alvorlig, som Qeqqata Kommunia antyder.

Med hensyn til FFL2014, så er det ikke korrekt, at så stor en andel går til Nuuk, som kommunen anfører. Der er igangsat et arbejde for at sikre, at anlægsmidlerne kan fordeles til hele landet – dog er det vigtigt, at der også er et formål med anlægsprojekter. Derfor er selvstyret i dialog med kommunerne om at finde de investeringer som giver størst effekt for borgerne.

#### *Ad. 9. Transportkommissionens anlægsoverslag underestimeret*

Qeqqata Kommunia peger på, at det nuværende estimat for Nuuk Havn langt overstiger det beløb, som Transportkommissionen regnede med, og man anfægter på den baggrund rentabiliteten i projektet. Der indgår ikke helt de samme elementer i Transportkommissionens analyse, som i det projekt, der arbejdes med nu. Eksempelvis indgår ikke administrationsbygninger og kraner. Det skal endvidere tilføjes, at projektet ikke længere baseres på Transportkommissionens overordnede samfundsøkonomiske analyse, men i stedet på den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering bilag 1, der er udarbejdet i maj 2013 på baggrund af de generelle retningslinjer, der skal være for større projekter, som Selvstyret er involveret i, ligesom der er udarbejdet en ny forretningsplan. Begge analyser viser, at projektet fortsat er økonomisk robust.

På baggrund af et åbent brev fra Qeqqata Kommunia til formanden for Transportkommissionen, Christen Sørensen, hvori der spørges til, om han fortsat har tillid til rentabilitet, har han den 2. oktober tilkendegivet, at det fortsat er hans vurdering, at projektet er solidt. Han konkluderer følgende:

*”Det er min personlige vurdering, at en evt. havneudvidelse i Nuuk klart er det af de større investeringsprojekter, som Transportkommissionen undersøgte, der er mest sikkert og rentabelt at gennemføre.”*

#### *Ad. 10. Prognoserne for godsmængderne baseres på forældet data*

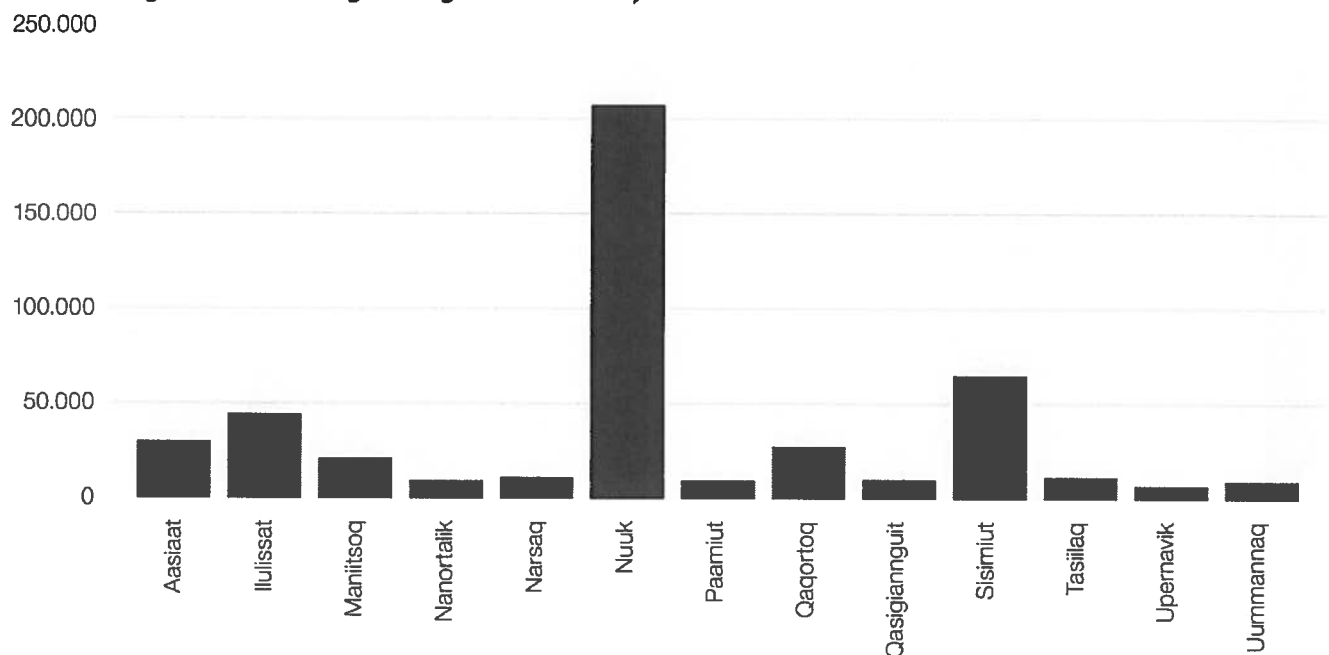
Det er korrekt, at Transportkommissionen baserede sine analyser på en udvikling i godsmængderne på 2,6 %. Denne udvikling er justeret i de seneste analyser (samfundsøkonomisk konsekvensvurdering og Forretningsplan) til 1,5 %, og projektet viser sig fortsat rentabelt.

#### *Ad. 11. Godsmængderne er baseret på et ulige og monopolstyret land og ikke med baggrund i en sund erhvervsudvikling.*

Det skal påpeges, at godsmængderne til Nuuk langt overstiger godsmængderne til de øvrige byer. Således er de nordgående godsmængder til Nuuk næsten lige så store som til alle de øvrige byer tilsammen.



## Godsmængder i m<sup>3</sup> til følgende grønlandske byer



Figur 2 – Fordeling af godsmængderne for 2012 – udarbejdet af Royal Arctic Line A/S

### Ad. 12. Bevidst prioritering af godsmængderne i Nuuk havn fra Departementet og RAL

Qeqqata Kommunia anfører, at Departementet for Sundhed og Infrastruktur (PAN) og RAL har prioriteret, at den nationale veterinære grænsekontrol (BIP) skulle være i Nuuk på bekostning af andre byer. Dette er ikke korrekt. For det første har PAN ikke været involveret i arbejdet ud over på høringsniveau. Det var Udenrigsdirektoratet, der havde ansvaret for denne opgave, da den skulle koordineres med EU. Da BIP'en betales af erhvervet alene, er det udelukkende erhvervet, der har bestemt, hvor BIP'en skulle placeres. Resultatet er blevet, at der etableres en hoved-BIP i Nuuk og en bi-BIP i Sisimiut.

Kommunen anfører endvidere, at investeringen i Nuuk er spildt, eftersom havnen flyttes. Dette er heller ikke korrekt. Havnen flyttes ikke – det er alene containerterminalen, der flyttes, og den eksisterende havn med de funktioner, der er, bevares. BIP'en vil således fortsat kunne benyttes.

Det fremgår endeligt, at PAN og RAL har fundet det opportunt at flytte skipperskolen til Nuuk. Hertil skal anføres, at PAN på ingen måde har været involveret i planerne omkring skipperskolen – end ikke på høringsniveau. Først i august 2013 er infrastrukturafdelingen i PAN indtrådt i Brancheskolens bestyrelse.

### Ad. 13. Endnu et Selvstyrejet aktieselskab med monopol og evt. koncession i Nuuk

Qeqqata Kommunia anfægter, at man fra Selvstyrets side prioriterer at etablere et aktieselskab i Nuuk, som er 100% finansieret af Selvstyret, mens andre regioner selv skal betale for havne og lufthavne.

Det skal hertil siges, at det på ingen måde har været på tale, at kun Nuuk får betalt sine anlægsudgifter. Men det er korrekt, at kommunen har fået at vide, at man måtte afvente havnen i Nuuk, førend man fra Selvstyrets side ville udvikle yderligere havne i Grønland. Kommunen valgte ikke at afvente dette, og finansierede selv sin nye kaj. Selvstyret har fortsat ansvaret for samtlige havne i byer og bygder, og dermed også ansvaret for udviklingen af disse. Også i Sisimiut. Den fælles arbejdsgruppe, der var nedsat mellem selvstyret og Qeqqata Kommunia nåede frem til, at en havneudvidelse i Sisimiut ville være samfundsmæssig rentabel, og det er dermed sandsynligt, at denne udvidelse ville stå øverst i den prioritering, der skal udarbejdes for hele havneområdet i en kommende sek-



torplan for havnene. Så det er dermed kommunens eget valg, at de selv måtte betale for udvidelsen, når de ikke ønskede at afvente en udmelding fra Selvstyret.

Ligeledes anfægtes det, at Qeqqata Kommunian ikke selv må etablere et selskab omkring den kaj, kommunen selv har etableret trods meldinger i Finansloven om muligheden herfor.

Det er korrekt, at der i finansloven gennem flere år i en tekstanmærkning har været givet mulighed for at indskyde eksisterende havneanlæg i et aktieselskab, såfremt vilkårene talte herfor. Anmærkningen har aldrig været benyttet, og er nu trukket ud. I stedet vil den nye havnelov tage højde for muligheden for at etablere aktieselskab, som det bliver tilfældet i Nuuk.

Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender har afvist en anmodning fra Qeqqata Kommunian om at måtte etablere et aktieselskab omkring den nye kaj, de selv har anlagt. Begrundelsen herfor er, at der pt. ikke er lovhjemmel for kommuner at indgå som ene-ejer af et havneselskab. Dette forsøger den nye havnelov at forholde sig til, og meldingen fra Selvstyret til Qeqqata Kommunian har derfor været, at vi er nødt til at afvente at få lovgivningen på plads, førend vi kan tage stilling til deltagelse i et eventuelt aktieselskab.

*Ad. 14 Fælles finansiering af anlægsinvesteringer i Nuuk ender med kostægte priser, når gælden er betalt.*

Qeqqata Kommunian anfægter rimeligheden af, at hele landet skal betale for havnen i Nuuk, når det alene er Nuuk, der får gavn af havnen. Det skal hertil bemærkes, at udvidelsen af containerterminalen vil komme hele landet til gode, dels i form af hurtigere transporttider, jf. tabel 1, og på sigt en mindre stigning end ellers i fragtraterne, jf. figur 1.

Det skal endvidere bemærkes, at finansieringen ikke endeligt er fastlagt, og at det således ikke ligger fast, hvordan fragtratestigningerne fordeles.

Endeligt skal det siges, at den fragtratestruktur, der gennem mange år har været gældende på ingen måde har tilgodeset borgerne i Nuuk. Tværtimod, skulle priserne være kostægte, ville fragtraterne til Nuuk være meget lavere. I stedet har man et solidarisk system, hvor priserne over hele landet er nogenlunde ens.

*Ad. 15. Sammenfald mellem rådgiverne i Departementet for Infrastruktur, Kommuneøkonomisk Sermersooq og Transportkommissionen.*

Qeqqata Kommunian anfægter uvildigheden i arbejdet omkring Nuuk havn, og påpeger personsammenfald. Det er ikke Naalakkersuisut's vurdering, at nogen har forsøgt at udnytte sin stilling til at påvirke arbejdet i Transportkommissionen i forhold til anbefalingerne om Nuuk havn.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

  
Aleqa Hammond

Vedlagte bilag:

Bilag 1. Sammendrag af Samfundsøkonomisk konsekvensanalyse