



Naalakkersuisut
govsec@nanoq.gl

Beslutningsforslag om anlæggelse af Nuuk Havn i høring

Grønlands Selvstyre ved bestyrelsessekretariatet har fremsendt beslutningsforslag om anlæggelse af Nuuk Havn i høring. Høringsfristen er fastsat til d. 2. september 2013. Qeqqata Kommunalbestyrelse har d. 29. august 2013 behandlet forslaget, og her følger kommunalbestyrelsens høringssvar:

Det synes umiddelbart klart, at dette beslutningsforslag er en ualmindelig dårlig idé for resten af landet, men muligvis en god idé for Nuuk. Følgende forhold synes problematiske:

1. Ophør af direkte besejling af regionerne fra udlandet
2. Udviklingen i regionerne begrænses
3. Fiskeriet foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere vilkår
4. Olieeftersforskningen foregår langt fra Nuuk, men får nu vanskeligere forhold
5. Mineeftersforskningen og Aluminiumsprojektet med mulig vejforbindelse til byer eller bygder foregår mange steder i landet med 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 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 ender med kosttægte priser, når gælden er betalt

Kommunip allaffia
Kommunekontoret
Postboks 1014
DK-3911 Sisimiut
Grønland

Telefon 70 21 00
Telefax 70 21 77
E-mail qeqqata@qeqqata.gl

Giro Sisimiut 1071408
Giro Maniitsoq 5162807

Grønlandsbanken
6471-2020219

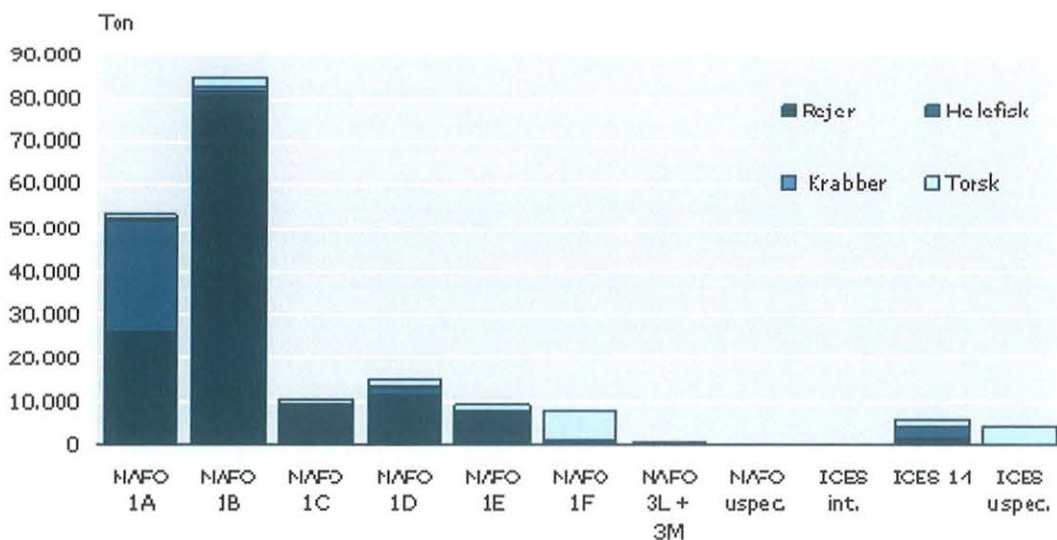
Ammasarfii: ataas., marl., tall. 10-14,
pingasunnorneq matoqqavoq, kommuunip karsia
kisimi ammassaaq nal. 10-14
Sisamannorneq 10-17
Åbningstider: man., tirs. fre. 10-14
Onsd. lukket undtagen kassen, som har åbent 10-14
torsdag 10-17

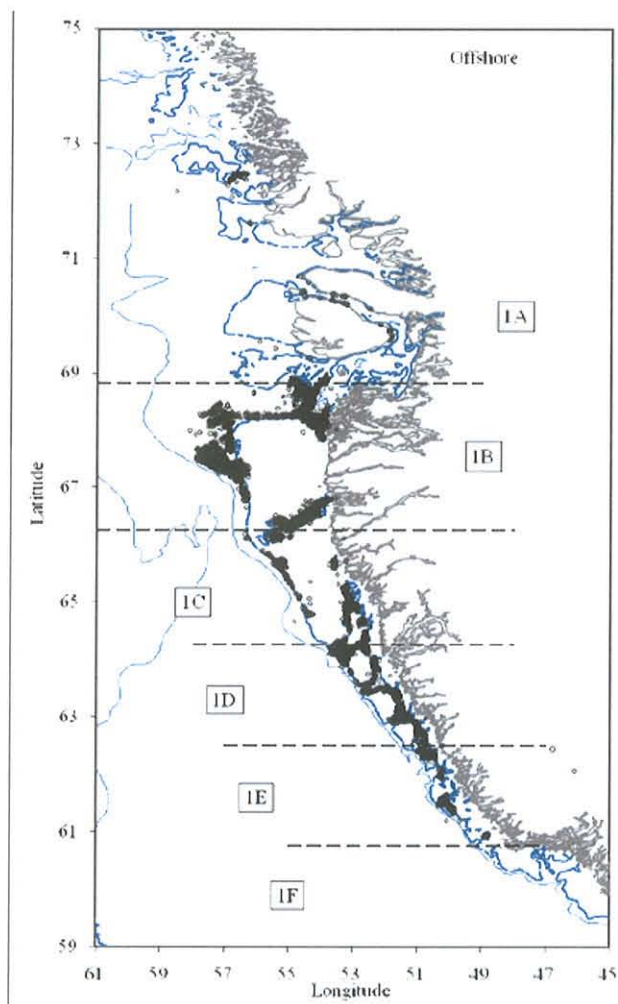
15. Sammenfald mellem rådgiverne i Departementet for Infrastruktur, Kommuneqarfik Sermersooq og Transportkommissionen

Ad. 1 så får alle regioner/kommuner direkte skib fra Aalborg. Kommuneqarfik Sermersooq får både besejling til Nuuk og Østkysten, mens de andre regioner/kommuner får skib til Aasiaat, Sisimiut og Nanortalik (om end Nanortalik kun får det hver 3. uge). En ny storhavn medfører en omlægning, så der fremover besejles direkte mellem Aalborg og Nuuk, hvormed Sermersooq fortsat får direkte skib både til Nuuk og Østkysten, mens resten af landet ikke længere får direkte skib fra udlandet.

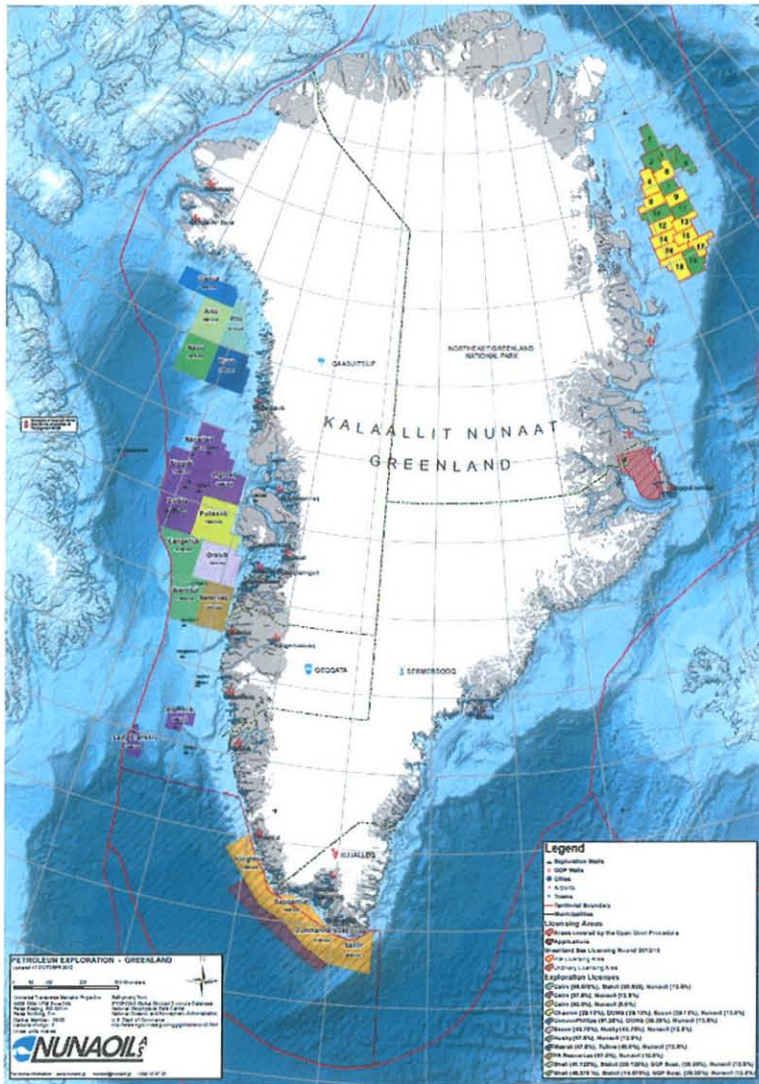
Ad. 2 så får ophøret af direkte besejling af regioner fra udlandet negative konsekvenser for udviklingsmulighederne i regionerne. Forsyninger til Nordgrønland, Midtgrønland og Sydgrønland og dermed Qaasuitsup Kommunia, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq skal først omlades i Nuuk, inden de skal videresendes med mindre skibe til Aasiaat, Sisimiut og Nanortalik end på nuværende tidspunkt. Desuden bliver det dyrere som følge af den havneafgift, som lægges på al fragt via Nuuk Havn. En lang feedertrafikrute fra Nuuk op til Ilulissat via Maniitsoq, Sisimiut og Kangaatsiaq samt tilbage og ned til Nanortalik via Paamiut, Narsaq og Qaqortoq vil give betydelige forsinkelser og forringelser ved dårligt vejr, forglemmelser fra RAL osv.

Ad. 3 så foregår fiskeriet langt fra Nuuk og vil nu få vanskeligere forhold, når der ikke længe kommer direkte og store skibe til regionerne. Indenlandske og udenlandske trawlere samt indhandlingskibe, der lægger til i andre vestgrønlandske byer vil fremover vælge Nuuk, da der her er hurtig, billig og direkte adgang til udlandet. Alternativt vil de stigende havneafgifter i Grønland som følge af anlæggelsen af Nuuk Havn medføre, at trawlerne og indhandlingskibene sejler til Canada eller Island for at losse her.





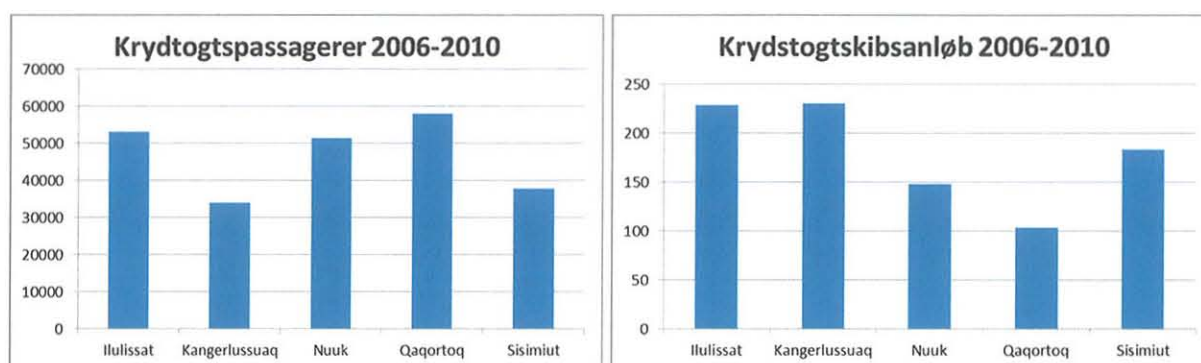
Ad. 4 så foregår olieefterforskningen primært i Nordvest-, Syd- og Nordøstgrønland. Denne efterforskning vil få vanskeligere forhold, når besejlingen af Aasiaat og Sydgrønland bliver med færre og med mindre og dyre skibe. Enten vil besejlingen ske direkte fra Nuuk eller direkte fra udlandet til bostedet. Regionerne udenfor Nuuk vil mindske omsætning og arbejdspladser, når olieselskaberne vil prioritere at have forsyningsbase i Nuuk eller udlandet, fordi det vil være for besværligt, usikkert og dyrt at have forsyningsbase i regionerne.



Ad. 5 så er der særligt i Sydgrønland muligheder for at forbinde miner med de eksisterende byer og samtidig udnytte synergieffekter ved en fælleshavn. Kvanefjeldet ved Narsaq, Kringlerne ved Qaqortoq og Guldminen i Nanortalik kan alle forbindes med vej til byen, og dermed kan der opstå synergieffekter ved anlæggelse af en større havn med direkte anløb til udlandet. Imidlertid vil dette ikke være tilfældet, hvis Selvstyret og RAL har lagt sig fast på og kræver at en besejling af byen skal ske via Nuuk med mindre skibe. RAL har jo monopol og en koncession, der muliggør sådanne krav, og når en havn skal forrentes, vil Selvstyret og RAL kræve al fremtidig sejlads via Nuuk Havn. Det samme forhold gør sig gældende for aluminiumsprojektet i Maniitsoq, hvor en fælleshavn og synergieffekter mellem by og aluminiumsmelter ikke kan opnås.

Ad. 6 så er Qaqortoq den krydstogtskibsdestination i landet, der får flest krydstogtskibsgæster, hvilket skyldes, at Qaqortoq får anløb af de store krydstogtskibe enten på vej mellem Nordamerika og Island eller på vej op langs Vestgrønland til primært Ilulissat. Ilulissat, Sisi-

miut og Kangerlussuaq er de krydstogtskibsdestinationer i landet, der får flest krydstogtskibs-anløb, hvilket skyldes at en række mindre krydstogtskibe sejler i 'rundfart' mellem Kangerlussuaq og Nordgrønland med udskiftning af passagerer og evt. crew i Kangerlussuaq. På disse rundture besejles altid Ilulissat og Sisimiut som de store destinationer på denne rundfart. Såfremt landet skulle satse på krydstogtskibsturisme burde der fokuseres på forbedringer de fire omtalte steder (Qaqortoq, Ilulissat, Sisimiut og Kangerlussuaq). Det kan ske for betydeligt mindre beløb end investeringen i Nuuk Havn beløber sig til. Ja, alle landets krydstogtskibsdestinationer kunne få betydeligt bedre forhold for de knap 700 mio. kr., som Nuuk Havn er planlagt til at koste. Det vil kunne medføre en positiv udvikling i krydstogtskibsturismen som i resten af Arktis fremfor den stagnation de dårlige anløbsforhold medfører. De eksisterende krydstogtskibe i Nuuk får tilmed værre forhold ved en ny havn i Nuuk, da den ny havn ligger længere væk fra centrum.



Ad. 7 så får hele Vestgrønland færre anløb i fremtiden. I stedet for fragtskibe hver uge, så skal de vestgrønlandske byer i fremtiden kun anløbes hver 10./11. dag. Det betyder, at forsyningerne med bl.a. fødevarer og andre kølevarer forværres betydeligt. Værre er, at forsyningen til ovennævnte erhverv (fiskeriet, olie- og mineralefterforskningen og krydstogtskibene) samt turismen generelt forværres, når der bliver færre anløb til de vestgrønlandske byer. Det gør det blot endnu mere attraktivt for de udenlandske selskaber at flytte aktiviteterne til andre lande, mens de lokale virksomheder får vanskeligere ved at konkurrere med islandske og canadiske turistselskaber med daglige forsyninger.

Ad. 8 så har Naalakkersuisut i Finanslov 2014 prioriteret over halvdelen af selvstyrets anlægsmidler i Nuuk i finanslovsperioden 2014-2017. Derudover har Den danske Stat besluttet at opføre en lukket anstalt til estimeret 350 mio. kr. i denne periode. En ny havn i Nuuk Havn til over 680 mio. kr. vil betyde, at langt over $\frac{3}{4}$ af de offentlige anlægsmidler i 2014-2017 bruges i Nuuk. Det vil medføre til overophedning i Nuuk til fordel for udenlandske virksomheder og ansatte, mens lokale virksomheder og medarbejdere i resten af landet må gå arbejdsløse. Det vil udvikle sig til nationaløkonomisk katastrofe.

Ad. 9 så har Transportkommissionen fået oplyst, at Nuuk Havn ville beløbe sig til 478 mio. kr., hvilket Transportkommissionens beregninger bygger på. På den baggrund konkluderede Transportkommissionen, at Nuuk Havn var rentabel. Dette var bl.a. også baggrunden til, at

Transportkommissionen ikke så nærmere på en udvidelse af den eksisterende Nuuk Havn. I henhold til daværende Naalakkersuisoq Jens B. Frederiksen's præsentation af 26. november 2012 af projektet medfører projektet imidlertid investeringer på 670 mio. kr. Det forekommer tvivlsomt om projektet overhovedet er rentabelt eller den mest samfundsøkonomisk hensigtsmæssige mulighed at udvide Nuuk Havn på. En udvidelse af eksisterende havn vil være i overensstemmelse med Nuuks behov og ej ødelægge erhvervsmulighederne i de andre regioner. Samtidig kan Nuuks brugere passende betale for anlæggelse fremfor, at hele landet skal betale.

Ad. 10 så har Transportkommissionen baseret sine beregninger på en stigning i godsmængderne fra Aalborg til Nuuk på 2,6% årligt i perioden 2010-2020. I resten af den vestlige verden stiger godsmængderne betydeligt mindre end dette estimat. Det samme gør sig formentlig også gældende for Grønland og selv Nuuk. Det kunne være interessant, at få fremlagt data for de seneste par år for at se om denne meget optimistiske trend på 2,6% holder.

Ad. 11 så baserer de nuværende godsmængder til Nuuk sig på den store ulighed og monopolenes beskyttelse i Nuuk, jf. følgende:
Således betyder uligheden som nævnt ovenfor, at Selvstyrets anlægsmidler prioriteres i Nuuk. Det medfører selvsagt gods i form af byggematerialer til Nuuk.
Således betyder uligheden mellem kommunerne, at bloktilskuddet udbetales til ansatte i Nuuk og ikke udlignes til de øvrige kommuner. Det medfører et overforbrug i Nuuk på bl.a. importerede varer så som lystbåde, biler osv.
Således betyder placeringen af diverse monopoler i Nuuk, at resten af landet er nødt til at få varer direkte fra Nuuk eller via Nuuk, fx øl og sodavand fra Nuuk Imeq. Det medfører, at godsmængderne er alt for høje i forhold til en bæredygtig øl- og sodavandsproduktion i regionerne.
Såfremt Grønland som beskrevet af Naalakkersuisut i Finanslovsforslaget udvikler sig samlet og helt vil disse forskelle ophøre, men dermed er grundlaget for en ny Nuuk Havn heller ikke til stede.

Ad. 12 så har Departementet for Infrastruktur og RAL prioriteret anlæggelse af den nationale veterinære grænsekontrol i den eksisterende Nuuk Havn i 2012/2013 til trods for, at denne anlægsudgift på 7 mio. kr. nu er spildt, såfremt havnen skal flyttes. Ligeledes har de to parter fundet det opportunt for at tilbyde Departementet for Uddannelse at flytte skipperskolen til Nuuk vederlagsfrit, mens dette tilbud ikke galt til andre byer eller bygder, såfremt der måtte være den interesse.

Ad. 13 så har erfaringerne med Nuuk Imeq A/S, RAL A/S og Illuat A/S tydeligt vist, at selvstyrejede aktieselskaber med adresse i 3900 bevist prioriterer egne og lokale interesser fremfor landets interesser, og tilmed får opbakning fra Selvstyrets embedsmænd til disse prioriteringer. Til trods for at finansieringen til udbygning af trafikinfrastrukturen udenom landskassen har været prioriteret i Finansloven i årevis, så prioriteres pludselig et 100% Selvstyrefinansieret aktieselskab i Nuuk på dette område – og som vel at mærke skal betales af hele landets borgere. Modsat skal havne og lufthavne i andre regioner fortsat finansieres lokalt, hvil-

ket selvsagt stopper tiltagene her, når Selvstyret laver en så unfair konkurrence. Qeqqata Kommunian får tilmed ikke lov til at oprette et fællesoffentligt eller 100% kommunalt aktieselskab for den skattefinansierede Sisimiut Havn til trods for Finanslovens klare udmeldinger om dette gennem en lang årrække.

Ad. 14 så viser erfaringer, at hele landets borgere kommer til at betale anlægsinvesteringen, men så snart, at det er opportunt, så indføres kostægte priser til gavn for Nuuk. Således var hele landet med til at betale Buksefjordsværket, men da andre byer 15 år efter også skulle have vandkraftværker, så var Nuuks vandkraftværk afskrevet, og kostægte priser blev indført.

Således var hele landet med til at betale søkablet, men så snart, at det var anlagt blev der indført særlige lave priser til Nuuk og Qaqortoq, hvilket næppe var sket, hvis søkablet kun var landført i Qaqortoq.

Således skal hele landet være med til at betale Nuuk Havn med stigende fragtpreiser for alle, men inden længe indføres formentlig kostægte priser. Det vil i en sådan fremtidig situation betyde lave fragtpreiser fra udlandet til Nuuk og ditto høje fragtpreiser fra udlandet til resten af Vestkysten. For borgerne i Nuuk skal kun betale for fragtskibet mellem Aalborg og Nuuk, mens resten af vestkysten også skal betale for omladning og feederskibet videre til kysten. Kostægte priser vil i en sådan situation udelukkende forværre ovenstående negative effekter for de andre regioner/kommuner.

Ad. 15 så har sammenfaldet mellem Transportkommissionen og Royal Arctic Line samt rådgiverne for Departementet for Infrastruktur og Kommuneqarfik Sermersooq været meget påfaldende både før og efter Transportkommissionens arbejde.

Således er det Departementets og Kommune Sermersooqs revisionselskab, der har udarbejdet den senest tilgængelige forretningsplan.

Således har direktørerne for de tekniske rådgivende selskaber for Nuuk Kommune og efterfølgende Kommuneqarfik Sermersooq haft centrale placeringer i Transportkommissionen og Royal Arctic Line.

Således er de seneste Naalakkersuisoq for Transportområdet kommet direkte fra en kommunalbestyrelsespost i Nuuk Kommune og Kommuneqarfik Sermersooq.

Der er i den grad brug for uvildig rådgivning i så vigtig en sag.

Inussiarnersumik Inuulluaqqusilluta


Hermann Berthelsen
Borgmester


Laust Løgstrup
Fg. kommunaldirektør