



# QEQQATA KOMMUNIA

Borgmesteri

Borgmesteren

Ulloq / Dato 23. september 2011

All. nr / Brev nr 1100160

J. nr.

Sull. / Sagsbeh. LLI lok.8673 10

Transportkommissionens formand  
Christen Sørensen  
[info@transkommissionen.gl](mailto:info@transkommissionen.gl)

Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik  
Jens B. Frederiksen  
[iaan@nanog.gl](mailto:iaan@nanog.gl)

Kopi:  
Naalakkersuisut  
Inatsisartut  
Pressen  
Kommunerne

## Åbent brev til Transportkommissionen.

Qeqqata Kommunia havde i brev af 11. maj 2011 til Transportkommissionen og Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik kommenteret på en række antagelser i Transportkommissionens betænkning. Ifølge Qeqqata Kommunia var flere antagelser hverken ensartede eller realistiske, ligesom det i flere tilfælde var uklart, hvad der lå bag antagelserne.

Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik og Transportkommissionens formand har i brev af 23. august 2011 besvaret mit brev af 11. maj 2011. Det er selvfølgelig glædeligt at det endelig sker, for skal Naalakkersuisuts mål om en god debat om Transportkommissionens betænkning opfyldes, fordrer det at uklarheder og eventuelle fejl korrigeres hurtigst muligt.

I den sammenhæng er det umådelig ærgerligt, at Naalakkersuisoq for Bolig, Infrastruktur og Trafiks tilsagn om en genberegning af Transportkommissionens modeller nu ikke længere er muligt. I hvert fald ikke af Transportkommissionen selv, der nu er nedlagt. Det er så op til de enkelte interessenter at foretage disse genberegninger på baggrund af det forelagte data.

Når Qeqqata Kommunia foretager disse genberegninger med nye antagelser, som Transportkommissionens formand i det store hele ikke kan afvise, så fås nogle helt andre konklusioner end dem i Transportkommissionens betænkning, væsentligst at det IKKE er rentabelt at nedlægge Kangerlussuaq og flytte atlantlufthavnen til Nuuk. Det kan ses af følgende tabel'

Økonomiske mangler ved sammenligning af Nuuk kontra Kangerlussuaq som hub	Ændring i årlig drift	Ændring i engangsudgifter
Manglende engangsudgifter i Kangerlussuaq		500 mio. kr.
Man"lende 'snarede' indtægter i Kangerlussuaq	80,9 mio. kr.	
Forskel i antal beboere n' boliger		82,5 mio. kr.
Dyrere tunneller i Nuuk ved sydløsningen		297- 508 mio. kr.
Større ulemner vedr. vejregularitet	26,0- 82,8 mio. kr.	
<b>I alt</b>	<b>106,9-163,7 mio. k.,..</b>	<b>879-1.090 mio. kr.</b>

Kommunip allama  
Kommunekontoret  
Postboks 1014  
DK-3911 Sisimiut  
Grønland

Telefon 70 21 00  
Telefax 7021 77  
E-mail [qcqqata@qcqqata.gl](mailto:qcqqata@qcqqata.gl)

Giro Sisimiut 107 1408  
Giro Maniitsoq 5162807

Grøntandsbanken  
6471-2020219

Ammasarlit: alaas., mari. jall. 10-14,  
pin gasllllllgornocq matoqqavocq, kCllll111unip karsia  
kisimi ammassaaq nal. 10-14  
Sisamangornocq 10-17  
A bningslidc,": man., lirs. fre. 10-14  
On sd. lukket undtagen kassen, som har åbent 10-14  
torsdag 10-17

Det ville have været ønskeligt om Transportkommissionen selv kunne have lavet disse genberegninger og fået ændret betænkningen herefter.

Qeqqata Kommunia gennemgår nedenfor de enkelte emner, som nu har været omtalt i såvel Qeqqata Kommunias brev af 11. maj 2011 og Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik og Transportkommissionens formands svar af 23. august 2011.

## **Kangerlussuaq kontra Nuuk som landets hub**

### **1. Tvangslukning af Kangerlussuaq**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at nedlægge udvalgte bygder (Kangerlussuaq og Narsarsuaq) og ikke andre bygder.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand tager det fulde ansvar for at Transportkommissionen ikke "har analyseret et scenarie, hvor Kangerlussuaq opretholdes som en bygd".

Qeqqata Kommunia er glad for, at Transportkommissionen nu har suppleret sine analyser med et sådant scenarie. Desværre har Transportkommissionen ikke ændret alle de andre fejlagtige antagelser i dette nye scenarie, så de nedenfor relevante fejl gentages desværre for dette nye scenarie.

### **2. Engangsudgifter ved tvangslukning af Kangerlussuaq**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for ikke at indregne værdien af 500 hotel- og vandrehjemsværelser samt forskningsinstitutioner, hangarer m.m., der er i Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand mener, at hotellet i Kangerlussuaq balancerer på driften, og at flypassagerer enten direkte eller indirekte må bære udgifterne til hotelophold osv.

Qeqqata Kommunia undrer sig fortsat over, at kommunale institutioner, lufthavnsbygninger osv. naturligt nok skal indarbejdes som engangsudgifter, mens forsvarrets og Air Greenlands hangarer og amerikanske forskningsinstitutioner ikke skal indgå, men allervæsentligst er de 500 hotel- og vandrehjemsværelser.

Qeqqata Kommunia finder det nødvendigt at oplyse Transportkommissionens formand, at der foregår en markant turisme i Kangerlussuaq, og turisterne mest af alt benytter den private turoperatørs World of Greenland – Arctic Circles overnatningsfaciliteter. Der er således ikke tale om, at flypassagererne direkte eller indirekte betaler for udgifterne til hotelophold.

Qeqqata Kommunia må således gentage, at det er en markant fejl, at 500 overnatningssteder, hangarer og forskningsinstitutioner i Kangerlussuaq ikke er omfattet af engangsudgifter ved lukning af Kangerlussuaq, når nu lufthavnsbygninger, kommunale institutioner og boliger er. Det er uensartede antagelser for samme udfordring.

Qeqqata Kommunia er af den opfattelse, at der mangler engangsudgifter på op mod 12

mia. kr. på den konto.

### **3. Besparelser på (de kommunale) udgifter ved lukning af Kangerlussuaq**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at anvende smådriftsulemper i Kangerlussuaq på 113 af de kommunale udgifter.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand kopierer estimatet på smådriftsudgifter fra Narsarsuaq.

Qeqqata Kommunia finder det nødvendigt, at oplyse Transportkommissionens formand, at der er markant forskel på smådriftsulemperne for en bygd med 550 indbyggere (som Kangerlussuaq) og en bygd med 160 indbyggere (som Narsarsuaq). Qeqqata Kommunia har i hvert fald ikke samme smådriftsudgifter i Kangerlussuaq som i kommunens fire mindste bygder med mellem 100-200 indbyggere.

Qeqqata Kommunia havde også under denne overskrift efterspurgt baggrundsmaterialet bag Transportkommissionens antagelser om årlige besparelser på 80,9 mio. kr. i sparede drifts- og vedligeholdelsesudgifter ved lukning af Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at disse udgifter vedrører 3 områder: administration og teknik; drift af lufthavn; og el, vand og varmforsyning.

Qeqqata Kommunia noterer sig samtidig, at det af Transportkommissionens formands nye oplysninger fremgår, at der er indtægter på mere end 100 mio. kr. forbundet med disse udgifter.

Qeqqata Kommunia må således gøre opmærksom på, at der er tale om en markant fejl, når Transportkommissionen ikke også medtager de "sparede" indtægter ved en lukning af Kangerlussuaq. Set med Qeqqata Kommunias øjne nænner det sig grov manipulering, idet bare en simpel forespørgsel hos Mittarfeqarfiit eller andre med viden om forholdene i Kangerlussuaq ville have løst Transportkommissionens vildfarelse. For selvfølgelig mistes også indtægterne ved salg af el, vand og varme, når produktionen ophører og "spares".

Qeqqata Kommunia er af den opfattelse, at de 80,9 mio. kr. i årlige besparelser på Mittarfeqarfiits drift alligevel ikke eksisterer og dermed vendes hele regnestykket om atlantlufthavnens placering på hovedet. Det er således alt andet lige urentabelt, at flytte atlantlufthavnen til Nuuk og nedlægge Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia forventer, at Transportkommissionen straks trækker sine anbefalinger tilbage på baggrund af Transportkommissionens vildfarelse vedr. muligheden for at spare indtægter og udgifter på Mittarfeqarfiits drift i Kangerlussuaq.

### **4. Antal beboere pr bolig**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at benytte forskellige antagelser om antal beboere pr bolig aflængigt af om borgerne kommer fra Kangerlussuaq eller Nuuk. 2,5 personer i boligen for personer fra Kangerlussuaq og kun 2,0 personer i boligen for personer i Nuuk.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand er opmærksom på disse forskelle og mener, at udgiften til nye boliger "ville skulle forøges med 82,5 mio.

kr., såfremt husstandsstørrelsen blev reduceret fra 2,5 til 2 ved flytningen af 550 personer fra Kangerlussuaq"

#### **5. Tunneler i forbindelse med sydløsningen i Nuuk**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at anvende en forholdsvis lavenhedsomkostning for tunneller på 89.000 kr. pr. meter, mens en række andre estimater pegede på enhedspriser på 130-140.000 kr./meter

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand er opmærksom på disse forskelle og redegør for, at hvis der alternativt var anvendt en pris på 140.000 kr./meter, så ville anlægsomkostningerne "syd for Nuuk blive forøget med hhv. 508 mio. kr. i Sa og Sb og 297 mio. kr. i 6a og 6b".

#### **6. Beskæftigelseseffekter**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at inddrage beskæftigelsesmæssige effekter i Nuuk men ikke i Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand fortsat kun omtaler beskæftigelsesmæssige effekter i Nuuk, og dermed igen undlader at tage stilling til beskæftigelsesmæssige effekter indenfor turisme, forskning osv. i Kangerlussuaq, der ikke vil kunne overflyttes til Nuuk ved en lukning af Kangerlussuaq.

Qeqqata Kommunia forstår stadig ikke, hvorfor Transportkommissionen undlader en ensartet behandling af beskæftigelsesmæssige effekter.

#### **7. Vejrregularitet**

Qeqqata Kommunia havde under denne overskrift efterspurgt baggrundsmaterialet bag Transportkommissionens antagelser om ualmindeligt lave udgifter til vejrbettinget regularitet ved anvendelse af Nuuk som atlantlufthavn (og lukning af Kangerlussuaq).

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand har fremsendt en række regularitetsberegninger, som Qeqqata Kommunia desværre har vanskeligt ved at forstå. Qeqqata Kommunia skal derfor bede om en gennemgang af disse beregninger.

Qeqqata Kommunia noterer sig dog, at den eneste værdifastsættelse i det fremsendte er ventetid på 92 kr./time og 23 kr./time ved ventetid over 3 timer.

Qeqqata Kommunia undrer sig over dette estimat på forsinkelses-/ventetid, idet Det Danske Transportministerium og DTU Transport benytter sig af 650 kr./time for erhvervsrejsende og 154 kr./time for andre:

<http://www.transportministeriet.dk/ldalpublikationer/2008/transportoekonomiske+enhedspriser>

<http://www.dtu.dk/lupload/institutter/dtu%20transport/modelcenter/transportoekonomiske%20enhedspriser/transportoekonomiske%20enhedspriser%20vers%20I.3%20jull%20O.xls>

Qeqqata Kommunia undrer sig over, at Transportkommissionen ikke benytter disse data, når Transportkommissionen netop oplyser, at estimater fra DTU Transport anvendes.

Qeqqata Kommunia må således formode, at såfremt DTU Transports estimater for forsinkelsestid blev anvendt, ville de opgjorte merudgifter ved ændret regularitet mellem Kangerlussuaq og Nuuk i tabel 6. I.15 i Transportkommissionens betænkning være 5- IO

gange større end hidtil antaget aflængigt af bl.a. andelen af erhvervsrejsende. Det forklarer også den gængse forståelse, at opgørelserne i den nævnte tabel synes ualmindeligt lave.

Qeqqata Kommunia ser frem til at Transportkommissionen korrigerer sine beregninger på vejregularitet.

## **Vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq**

### **1. Interregional kystsejlad**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at antage, at "AUL ikke opretholdes på langt sigt", så "en rejseform, hvor transport med kystskibet mellem byer/bygder på vestkysten og Sisimiut og videre til Kangerlussuaq som mellemstationer på videre rejseaktiviteter, vil derfor fremover ikke være mulig i projekialternativerne" Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at "årsagen til at kommissionen ikke også inddrog et alternativ, hvor rutetrafikken på vestkysten blev opretholdt, var, at det generelt var nødvendigt at reducere antallet af alternativer for at respektere tidsfristen for kommissionens arbejde".

Qeqqata Kommunia finder det uheldigt at undlade det alternativ, som fremgik af daværende Sisimiut Kommunes vejrapporter og som stadig er fungerende de næste 5 år. Qeqqata Kommunia ser således fortsat frem til, at Transportkommissionen genberegner vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq med en antagelse om kystsejlad.

### **2. 3-strengt trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at operere med en 3-strengt trafikstruktur i forbindelse med vejprojektet, når Sisimiut Kommunes vejrapporter netop havde vist fordelene ved at begrænse transportformerne.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at Transportkommissionen kun har nøjedes med 1-2 strengt trafikstruktur, idet Kangerlussuaq Havn trods åbning ikke skal anvendes.

Qeqqata Kommunia finder det nødvendigt at oplyse Transportkommissionens formand, at der er forbundet gennemsnitlige årlige udgifter til Kangerlussuaq Havn til drift og vedligeholdelse på over 1 mio. kr. Det er således et fordyrende element at have en havn liggende, der ikke skal anvendes men som blot medfører udgifter.

Qeqqata Kommunia ser frem til at Transportkommissionen korrigerer sine beregninger vedr. Kangerlussuaq Havn i vejprojektet, hvis havnen ikke skal bruges.

### **3. Frekvenstid**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at undlade frekvenstid.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at frekvenstid (som udtrykker den tid, der er mellem to afgang) ikke udgør en væsentlig faktor i vurderingen af et vejanlæg mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, idet flyafgangstiderne i Sisimiut er tilpasset flyafgangstiden for Danmarksflyet.

Qeqqata Kommunia finder det nødvendigt, at oplyse Transportkommissionens formand om, at dels bliver en del fly i Sisimiut aflyst pga. bl.a. dårligt vejr i Nuuk, dels har en lang

række rejsende ikke behov for at rejse direkte igennem Kangerlussuaq. Fx har turister et behov/ønske om at opleve både Sisimiut og Kangerlussuaq, fx vil rejsende mellem Sisimiut og Kangerlussuaq drage fordel af frekvenstid.

Qeqqata Kommunia giver gerne Transportkommissionens formand ret i, at frekvenstid ikke er en væsentlig faktor for de rejsende på det offentlige regning mellem Nuuk og Danmark

Qeqqata Kommunia må dog igen gøre opmærksom på, at Transportkommissionens formand glemmer erhvervsudviklingen/turismen og transportbehov udenfor Nuuk. Der spiller frekvenstid lige som i resten af verden en væsentlig faktor, hvorfor det indgår i transportmodeller i resten af verdenen.

Qeqqata Kommunia skal derfor igen opfordre til, at Transportkommissionen indarbejder et internationalt anerkendt estimat for frekvenstid og anvender det i sine beregninger.

#### **4. Vente-/forsinkelsestid ved vejrregularitet**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for først at skrive, at de benytter DTU Transports antagelser, for derefter for flyrejser at nedsætte forsinkelsestiden med hele 75%.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, "at der i datagrundlaget fra DTU Transport ikke indgår prisoplysninger for ventetider af sådant omfang, der opstår, som når et fly aflyses".

Qeqqata Kommunia undrer sig over, at der ikke findes internationalt anerkendte data vedr. flys aflysning, specielt set i lyset af askeskyernes hærgen i de senere år. Det mest nærliggende svar er, at der internationalt ikke skelnes mellem ventetid under eller over 3 timer, som Transportkommissionen gør. Formodentlig har alle andre end Transportkommissionen svært ved at se, at ulemperne ved dårligt vejr for de rejsende efter 3 timer pludselig skulle falde med 75%.

#### **5. Erhvervspotentialer**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at oplyse en række erhvervsmæssige gevinster som følge af vejen men ikke havde værdisat disse positive effekter på turisme, fersk fiskeeksport, rensdyr-/moskusoksefarme, minedrift m.m. samt rekreative forhold.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at Transportkommissionen generelt har været forsigtig med at inddrage sådanne følgevirkninger.

Qeqqata Kommunia finder det fortsat ærgerligt, at disse muligheder blot negligeres, fordi man ikke nemt kan beregne dem.

### Nuuk Havn

#### **1. Uvildigt datagrundlag**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at anvende RALs vurderinger af udviklingen i godsmængderne.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand ikke blot har

overtaget RALs forudsætninger ukritisk.

## **2. Import kontra eksport**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at antage, at importmængderne til Nuuk skal stige med hele 2,6% om året de kommende 20 år, mens eksportmængderne kun skal stige med 1,5% om året i den tilsvarende periode.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand fastholder disse estimater, hvorfor resten af landet skal bidrage med en væsentlig eksport, så Nuuks stigende negative effekt på betalingsbalancen ikke giver markante underskud på betalingsbalancen.

Qeqqata Kommunia håber selvfølgelig ligesom Transportkommissionen, at der om nogle år vil åbne miner og et aluminiumsmelteværk, som kan bidrage til eksporten. Skulle det mod forventning ikke ske, er ovenstående antagelser dog ikke synderligt befordrende for landets økonomi.

## **3. Følsomhedsanalyse**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for ikke at foretage følsomhedsanalyse på udviklingen på fragtmængderne men på en række andre antagelser, når det netop omtales, at antagelsen om udvikling i godsmængderne er afgørende.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand oplyser, at det ikke er sket, fordi der er "forsigtige antagelser".

Qeqqata Kommunia havde ellers fået forståelsen af, at alle antagelserne var forsigtige, men at der selvfølgelig bør udføres følsomhedsanalyse på dem alligevel.

## **4. Uheldig omtale**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for i kommentarerne til tabel 10.2.3 (s. 306), at have givet det fejlagtige indtryk, at de to havne med størst stigning i vort land er Nuuk og Aasiaat, mens det faktisk er Aasiaat og Sisimiut.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand anerkender fejlen, og at det rettes i den trykte rapport.

Qeqqata Kommunia er glad for at denne fejl rettes i den trykte rapport. På tilsvarende vis burde de andre fejl også rettes i den trykte rapport.

## **5. Udvidelse af eksisterende havn**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at undlade at medtage en udvidelse af Nuuk Havn i sine økonomiske beregninger og kun lave beregninger på anlæggelse af ny havn kontra køb af et depot til supplering af eksisterende havn.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand fastholder denne udeladelse uden uddybninger i forhold til omtalen i betænkningen.

## **6. Prisforskel mellem udvidelse af kontra ny havn**

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at anvende et estimat på 416 mio. kr. for en ny havn på Qeqertat, når det efterfølgende fremgår, at en ny havn koster 458-477 mio. kr., fordi der oprindeligt var indregnet for lille værkstedsbygning

m.m.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand omtaler, at der er tale om forskellige havnerapporter om samme sag, og at prisoverslagene ikke er helt sammenlignelige.

#### 7. Depottransport

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at ikke at have undersøgt muligheden for at udvide den eksisterende havn i stedet for at lave antagelser om at bruge hele 27,3 mio. kr. på unødvendig transport.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand ikke ønsker at undersøge muligheden for at udvide eksisterende havn, men at man til gengæld har undersøgt muligheden for port barges.

Qeqqata Kommunia finder det ærgerligt, at Transportkommissionen undlader at undersøge den økonomisk mest fordelagtige havneløsning i Nuuk, der samtidig giver økonomisk råderum til havneudvidelser andre steder.

#### 8. Overtidsbetaling i Nuuk Havn

Qeqqata Kommunia havde kritiseret Transportkommissionen for at antager, at andelen af containerløft med overtidsbetaling vil stige fra 46% til 66% over de næste 20 år, hvis den eksisterende Nuuk havn forisætter.

Qeqqata Kommunia noterer sig, at Transportkommissionens formand fastholder, at 46% af alle timer har været på overtid i Nuuk Havn i den senere tid, at 66% af alle timer vil skulle udbetales som overtid om 20 år med mindre en ny havn anlægges, hvorefter 'kun' 10% af alle timer vil være på overtid.

Qeqqata Kommunia kan forsat ikke forstå, hvorledes det rent teknisk kan lade sig gøre, at udføre 2/3 af ens operationer via overtidsbetaling. Umiddelbart må den enkeltes arbejdsuge gå fra 40 timer til 120 timer.

Qeqqata Kommunia skal endnu en gang opfordre aalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Trafik og Transportkommissionens formand til at genoverveje afslaget på at genberegne modellerne med nye gennemdiskuterede, gennemsigtige og åbenlyse antagelser til gavn for vores samlede trafikstruktur.

Qeqqata Kommunia vil afslutningsvist igen gøre opmærksom på, at det fortsat er kommunens opfattelse, at det ville have været hensigtsmæssigt med medlemmer i Transportkommissionen fra kysten - og ikke kun fra Nuuk og Danmark. Det havde åbenlyst givet nogle mere ensartede antagelser for ensartede problemstillinger. Nu synes antagelserne mere 'lige' for Nuuk end for resten af landet, hvilket tydeligt ses i problemstillingen mellem Nuuk og Kangerlussuaq som hub.

Inussiarnersumik inuulluaqqusilluta / Med venlig hilsen

  
Hermann Berthelsen  
Borgmesteri