

Oktober 2017

NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND



Sektorplan for havne 2017 - 2027



Udarbejdet i samarbejde med Orbicon Arctic A/S

Udgivet af Grønlands Selvstyre

INDHOLDSFORTEGNELSE

<u>Indholdsfortegnelse</u>	2
<u>Resúme</u>	6
<u>1. Læsevejledning</u>	8
<u>DEL 1. SEKTORPLANENS Grundlag</u>	9
<u>2. Baggrund og formål</u>	9
<u>2.1. HISTORISK BAGGRUND</u>	9
<u>2.2. SEKTORPLANENS FORMÅL</u>	10
<u>3. Sektorplanens rammer</u>	11
<u>3.1. JURIDISK AFGRÆNSNING</u>	11
<u>3.2. GEOGRAFISK AFGRÆNSNING</u>	11
<u>3.3. AFGRÆNSNING FRA TEKNISKE INSTALLATIONER</u>	12
<u>3.4. ØKONOMISK AFGRÆNSNING</u>	12
<u>3.5. VEDLIGEHOLDELSE, MODERNISERING OG UDVIDELSE</u>	12
<u>3.6. AFGRÆNSNING FRA SIKUKI NUUK HARBOUR A/S</u>	13
<u>3.7. DEMOGRAFI</u>	13
<u>3.8. FRAGTMÆNGDER</u>	15
<u>4. Organisering</u>	18
<u>4.1. HAVNEMYNDIGHEDERNE</u>	18
<u>4.2. HAVNEMYNDIGHED PÅ RÅSTOFANLÆG</u>	19
<u>4.3. TILSYN PÅ KOMMUNALE ANLÆG</u>	19
<u>4.4. VEDLIGEHOLDELSE OG RENOVERING</u>	19
<u>5. Sektorplanens snitflader med dokumenter og interessenter</u>	23
<u>5.1. SNITFLADER MED ANDRE DOKUMENTER</u>	23
<u>5.2. SAMSPIL MED INTERESSETER</u>	23
<u>DEL 2. HAVNESEKTOREN I DAG</u>	26

6. Status over havne og havneanlæg	26
6.1. KOMMUNE KUJALLEQ	26
6.2. KOMMUNEQARFIK SERMERSOOQ	26
6.3. QEQQATA KOMMUNIA	27
6.4. QAASUITSUP KOMMUNIA	28
7. Vedligeholdelse	29
7.1. ØVRIGE BEHOV	29
7.1.1 HAVARIER	29
7.1.2 SANDSUGNING	30
7.1.3 CONTAINERAREALER OG FORTØJNINGSMULIGHEDER	31
7.1.4 FYR OG BÅKER	31
7.2. GAMLE ANLÆG	31
7.3. PRISSÆTNING AF ANLÆG	32
7.4. BEHOV FOR OPGRADERING	32
7.5. UDFORDRINGER I HAVNESEKTOREN I DAG	33
7.5.1 PLADSMANGEL	33
7.5.2 KOORDINERING MELLEM FUNKTION OG BRUG	34
7.5.3 VEDLIGEHOLDELSE	34
7.5.4 VANDDYBDER	34
7.5.5 KONDEMNABLE SKIBE	35
7.5.6 KLIMATISKE FORHOLD	37
DEL 3. VISIONER OG målsætninger	38
8. Prioriterede udviklingsscenarier for havnene	38
8.1. DET NATIONALE PERSPEKTIV	38
8.2. SELVSTYRE RAPPORTER OG STRATEGIER	39
8.2.1 NATIONAL Sektorplan for turisme 2016-2020	39
8.2.2 GRØNLANDS OLIE- OG MINERALSTRATEGI 2014 – 2018	39
8.2.3 SEKTORPLAN FOR LUFTHAVNE	40
8.3. SCENARIER I HAVNENES UDVIKLING	41
8.4. SAMMENFATNING AF PRIORITERING	42
8.5. PRIORITERING 1	43

8.6. <u>PRIORITERING 2</u>	44
9. <u>FORSLAG TIL EN NY PRIORITERING</u>	45
9.1. <u>FORTSATTE ANLÆG I SELVSTYREREGL</u>	45

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag A. Landsdækkende oversigt af havnearlæggene omfattet af sektorplanen.

Bilag B. Anlægsoversigt Kommune Kujalleq.

Bilag C. Anlægsoversigt Kommuneqarfik Sermersooq.

Bilag D. Anlægsoversigt Qeqqata Kommunia.

Bilag E. Anlægsoversigt Qaasuitsup Kommunia.

Bilag F. Vedligeholdelsesregioner.

Bilag G. Prioritering af anlægsarbejder.

RESÚME

Selvstyret har i løbet af 2014 igangsat udarbejdelse af sektorplaner på en række sektorer, herunder havnesektoren. Sektorplanen for havne tager afsæt i grundlaget for havnesektoren, samt en statusbeskrivelse og vision for udviklingen af havnene.

Planen skal give et samlet overblik over sektoren, samt indgå i et samlet beslutningsgrundlag omkring den fremtidige udvikling af landets havne.

En væsentlig forudsætning for fastholdelse af drift og vedligehold af havneanlæggene er indbyggertallet og de erhverv, som bostederne genererer, samt de muligheder der ligger for udvikling og vækst, og dermed fragtmængder til de respektive bosteder.

Traditionelt set er havnene meget centrale i Grønland. Det er her fiskeriet har sit afsæt, og det samme gælder leverance af gods til borgere og forskellige erhverv – kystpassagertransport, logistikvirksomheder, entreprenører og ikke mindst turismeerhvervet, som benytter havnene til bådture mv.

Udviklingen af havneanlæggene og arealerne har typisk været organisk og ikke underlagt en egentlig planlægningsproces. Dette giver udfordringer i dag, fordi den historiske knopskydning og den manglende nedtagning af f.eks. forældede eller nedrivningsmodne anlæg, som udgør en del af havneanlægsmassen i dag, lægger begrænsninger på væksten i mange byer og bygder. På det grundlag angiver sektorplanen muligheder for nedtagelse af havneanlæg, samt muligheden for overdragelse af andre havneanlæg til kommunale myndigheder eller private virksomheder.

I dag fungerer flere erhverv side om side i havnene, og pladsen er mange steder trang. På det grundlag inddrager sektorplanen udvidelsesmuligheder for havne og havneanlæg med basis i eksisterende analyser.

Selvstyret og kommunerne har visioner for udvikling af havnene. En af målsætningerne for Sektorplanen er at sikre, at der på sigt skabes bedre muligheder for udvikling gennem en målrettet afvikling og overdragelse af individuelle havneanlæg samtidig med, at Selvstyret opretholder sine samfundsmæssige forpligtigelser i alle byer og bygder på dertil dedikerede havneanlæg. De samfundsmæssige forpligtigelser udgør forsyningspligt og godstransport, erhvervsmæssig brug af havnene, herunder fiskeri og turismeerhvervene samt passagerbefordring gennem rutesejlds.

Vedligeholdelsesbehovet anbefales nedbragt gennem nedtagelse af nedrivningsmodne anlæg, samt gennem overdragelse af anlæg, som ikke prioriteres til brug for Selvstyrets samfundsmæssige forpligtigelser.

Med vedtagelsen af Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 blev der givet mulighed for andre ejer- og driftsmodeller end de rent Selvstyreejede havne. Derfor belyser sektorplanen alternative muligheder for udøvelsen af havnemyndighed, også på de tilbageværende Selvstyreejede havneanlæg.

På mellemlangt (2 – 5 år) sigt og på lang sigt (inden for et + ti-årigt perspektiv) vil Selvstyret se på muligheder for at igangsætte en række udviklingsprojekter, såfremt de ovenfor nævnte kriterier om befolkningsunderlag og vækstpotentiale forefindes, såfremt de samfundsøkonomiske konsekvensanalyser anbefaler det, og såfremt finansieringen kan findes. De prioriterede projekter på mellemlangt sigt skal primært have et kapacitetstilpassende sigte, dvs. bidrage til at de i øvrigt prioriterede erhverv får bedre udfoldelsesmuligheder, herunder ikke mindst turismeerhvervet. Ligeledes vil der i samme tidsperiode være fokus på den videre tilpasning og udvikling af havnesektoren gennem en systematisk procedure for istandsættelse og nedtagning/nedlæggelse af hele havneanlæg baseret på principper om befolkningsgrundlag og vækstpotentiale.

Råstofpotentialet angivet i Selvstyrets råstofstrategi for 2014-2018 giver muligheder for, at udbygge og udvikle på havnene i flere regioner. I midt- og nordregionen er olieeftersforskningen den drivende kraft i muligheden for havneudvidelser. I sydregionen giver mineraleftersforskningen mulighed for at anlægge havne, som kan koordineres med den almene transport af gods og forsyninger.

Sektorplanen anbefaler en ny prioritering af havneanlæggene og dermed en ny havneportefølje. Dette vil frigive midler til modernisering og ikke mindst vedligeholdelse af eksisterende anlæg.

LÆSEVEJLEDNING

Sektorplan for havne er tredelt:

Del 1 beskriver sektorplanens grundlag. Heri beskrives baggrunden for sektorplanen og dens formål. Endvidere beskrives rammerne for sektorplanen samt dens organisering og samspil med andre centrale dokumenter og interesser.

Del 2 analyserer havnesektoren i dag og beskriver forholdene omkring vedligeholdelse og anlægsmassens stand.

Del 3 angiver visioner og mål for sektoren i fremtiden. De overordnede visioner beskrives og dernæst målsætningerne på kort, mellemlangt og langt sigt. Efterfølgende fremgår beskrivelsen af myndighedsmodeller og råstofrelaterede projekter. Til sidst nævnes forslag til en ny prioritering af Selvstyrets havneportefølje.

DEL 1. SEKTORPLANENS GRUNDLAG

BAGGRUND OG FORMÅL

I dette kapitel beskrives den historiske baggrund for havnenes udvikling og formål med sektorplanen.

HISTORISK BAGGRUND

Havnene har siden slutningen af det 18. århundrede spillet en stor rolle i udviklingen af landet, og i takt med Grønlands udvikling er der især i de sidste 100 år sket en udbygning af havneanlæggene langs kysten. Flere af de eksisterende havneanlæg er således oprindeligt blevet bygget for at opfylde et formål for godsforsyningen af byer og bygder og dernæst fiskeriet, og op igennem 1900-tallet har fiskeriet været centralt i udbygningen af havnene. I nyere tid er der i tillæg til by- og bygdehavne etableret nogle få havne og havneanlæg i det åbne land, som er dedikeret til råstofindustrien. Eksempler på dette er Maarmoorilik bly/zink minen i Nordgrønland og Seqi olivinminen i Midtgrønland.

Udviklingen har typisk været organisk og ikke underlagt en egentlig planlægningsproces. Dette giver udfordringer i dag, fordi den historiske knopskydning og behovsdifferentiering har bevirket, at de oprindelige anlæg sidenhen er blevet forældede i forhold til moderne skibstrafik og de ændrede brugsmønstre samt brugerbehov. Samtidig har den organiske vækst ikke været defineret kartografisk, og der medfølger i dag ikke egentlige dokumenterede arealbeskrivelser af havnenes områder.

En række af de forældede eller nedrivningsmodne anlæg, som er en del af havneanlægsmassen i dag, belaster vedligeholdelsesbevillingen. Andre ældre anlæg kan karakteriseres som historiske anlæg, hvilket ikke tillader ændringer eller opgraderinger til nutidigt brug.

I dag er godsforsyning og fiskeriet stadig centrale erhverv i havnene. Fiskeriet udgør Grønlands største eksportvare, og udgør en politisk prioritering for økonomisk vækst. Men andre erhverv fungerer nu også side om side med fiskeriet i havnene.

Turismeerhvervet udgør en stadigt større interessentgruppe, og rummer også muligheder for økonomisk vækst for Grønland. Regional passagertransport indgået på servicekontrakter med Selvstyret benytter også havneanlæggene til af- og påstigning,

og en lang række entreprenører bruger anlæggene som base for deres arbejder. Endelig er der borgerne som kan have ærinder i havnene.

I det nedenstående beskrives havnenes hjemmelsgrundlag, organisering og regulering i dag. Herefter identificeres de vigtigste interessenter, og deres anvendelse af og interesse i havnenes udvikling.

SEKTORPLANENS FORMÅL

I forlængelse af godstransport og fiskeri er der i dag i havnene et øget behov for at tilgodese øvrigt erhverv. Øgede muligheder inden for turisme, fiskeri og muligheden for at udvinde råstoffer peger i retning af, at differentieringen af brugen af havnene vil øges yderligere og over en kortere årrække end tidligere.

Sektorplanens formål er at opstille en række mål og rammer frem mod 2026, som dels tilgodeser Selvstyrets samfundsøkonomiske forpligtigelser¹ inden for sektoren, dels giver mulighed for udviklinger af landets havne, som imødekommer de nye behov inden for en årrække af 0-2 år, 5 år og +10 år.

Mål og rammer er koncentreret om en prioritering og udvælgelse af havneanlæg, som under ét kan honorere Selvstyrets samfundsmæssige forpligtigelser med ingen eller få ændringer til "multi-purpose"² brug. Disse fremgår af en liste senere i sektorplanen. Dette indebærer, at resterende anlæg enten kan sælges eller overdrages til andre myndigheder eller interessenter. Blandt de anlæg, som Selvstyret ikke udvælger, vil der være anlæg, som er nedrivningsmodne. Såfremt ingen har erhvervmæssige interesser i havneanlæggene kan de foranstaltes nedtaget ad flere gange inden for lang sigt: +10 år³.

Ud over fokus på anlægsmassen vil sektorplanen også have fokus på udøvelsen af havnemyndigheden, da der i fremtiden kan forestilles flere typer havnemyndigheder end i dag: I tillæg til de offentlige havnemyndigheder, kan der i fremtiden også være både kommunale og private. Der ligger igen i den forbindelse fokus på de samfundsmæssige forpligtigelser, som Selvstyret skal varetage.

¹ De samfundsmæssige forpligtigelser i havnesektoren forklares under hjemmelsgrundlaget.

² "Multi purpose" – anvendelse af en havn til forskellig karakterer, herunder fiskeri, turisme m.m.

³ Tidsrammen på +10 år inddrager turnus i det regionaliserede vedligehold samt havnevedligeholdets bevilling, hvorfra nedrivning skal finansieres.

SEKTORPLANENS RAMMER

I dette afsnit opridses sektorplanens afgrænsning og inddragelse af andre overordnede strategiske dokumenter.

JURIDISK AFGRÆNSNING

Sektorplanen for havne omhandler alle de havne og havneanlæg, som i dag ejes af Selvstyret. En oversigt over disse havne indgår i bilag A. Principperne beskrevet i denne sektorplan omhandler således udelukkende disse havne og havneanlæg som relaterer til *Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne (havneloven)*

Afgrænsningen i Sektorplan for Havne koncentrerer sig primært om de primære samfundsmæssige forpligtigelser, som Selvstyrets havneanlæg skal varetage, hvilket er modtagelse og afskibning af gods, betjening af fiskerierhvervet samt betjening af søværts passagertrafik.

Råstofdepartementet har ansvaret for havneanlæg i råstofindustrien, som er placeret uden for by- og bygdezonen jf. *Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (Råstofloven)*. Mulige planer eller ændringer på disse anlæg er ikke en del af denne sektorplan, og reguleres efter Råstofloven.

GEOGRAFISK AFGRÆNSNING

Sektorplan for Havne omhandler de arealer, som havnemyndighederne varetager. Det er kaj arealer samt områder i havnebassinet og indsejlingen, som angivet i NunaGIS.

Det skal nævnes, at Selvstyret også har ansvaret for, og vedligeholder andre arealer nær havnene, men uden for de områder, som havnemyndighederne varetager. Dette gælder specielt områder, som bl.a. anvendes til oplag for godscontainere, placering af fyr og båker i by- eller bygdezonerne etc. Vedligeholdelsen og eventuelle reparationsarbejder af disse anlæg bliver dog stadig finansieret gennem havnevedligeholdelses konto 87.73.12 på Finansloven.

AFGRÆNSNING FRA TEKNISKE INSTALLATIONER

Selvstyret hverken ejer eller driver tekniske anlæg, som er placeret i havnene eller på havneanlæggene⁴. Derfor vedligeholdes tekniske anlæg som f.eks. kraner og hejseværk samt installationer til vand, el og olieforsyning, belysning på kajarealer etc. ikke af finanslovens bevilling⁵.

Finansloven indeholder en liste over anlæg og tekniske installationer, som ikke skal varetages af Selvstyret. Listen er gengivet i Finansloven under konto 87.73.12. Listen omfatter bl.a.: Kajanlæg til olieforsyning og herunder kajanlægget i Kangerluarsoruseq (Færingehavn), som ejes og drives af Polaroil. Herudover kan nævnes fyr- og ankermærker ved tankanlæg, anlæg til jollefiskere og fritidsformål.

ØKONOMISK AFGRÆNSNING

Vedligeholdelsen af havneanlæggene er finansieret gennem anlægsbevilling 87.73.12 (reinvestering i havne og kajanlæg) og anlægsbevilling 87.73.10 (havneanlæg) med bevillinger i 2016 på hhv. 25,2 mio. kr. og 2,5 mio. kr. Dertil kan driftsbevilling 72.20.07 (overvågning og monitorering, trafikområdet) ligeledes benyttes til udgifter til udøvelse af havnemyndighed.

Den økonomiske ramme for løsningsmodellen er som minimum en uændret bevilling til havnevedligeholdelsen i 2016 og årene fremover.

VEDLIGEHODELSE, MODERNISERING OG UDVIDELSE

Sektorplan for havne skelner mellem vedligeholdelse/modernisering af eksisterende havneanlæg og udvidelse af havnene.

Den første del af sektorplanen tager udgangspunkt i den eksisterende havneportefølje. Præmisset er, at forholdene på anlæggene kan moderniseres, effektiviseres og tilpasses en mere alsidig og nutidig brug, uden at tilføre bevillingen væsentlige økonomiske midler.

⁴ Undtaget fra dette er en række fyr og båker samt andre maritime pejlemærker i by- og bygdezonerne samt indsejlingerne. Uden for by- og bygdezonerne varetages afmærkning af søveje, sejlruiter samt vedligehold af søfartsstyrelsen i Danmark.

⁵ Det skal nævnes, at Selvstyret på den anden side ikke forbyder interessenters opsætning af tekniske anlæg på havnemyndighedernes arealer. Opsætning kan ske efter ansøgning til Selvstyret, hvor bl.a. tilkendegivelse om vedligeholdelsespligt, ejerskabsforhold samt pligt til eventuel nedtagning ved afslutning af brug angives.

I den anden del af sektorplanen oplystes landets havne, og behov samt ønsker for udvidelser analyseres på baggrund af en række af Selvstyrets eksisterende rapporter og strategier. Med få undtagelser gengives der ikke et økonomisk overslag for udvidelserne, da forslagene endnu er på idestadiet og få reelle vurderinger eksisterer.

AFGRÆNSNING FRA SIKUKI NUUK HARBOUR A/S

Inatsisartut besluttede under Efterårssamlingen 2013 at overdrage havnen i Nuuk til Sikuki Nuuk Harbour A/S, som overtog ejerskab og drift af Nuuks samlede havneanlægsmasse d. 1. juli 2016. På grundlag heraf er de selvstyrejede havneanlæg i Nuuk kun en del af Sektorplan for Havne frem til 2016.

DEMOGRAFI

Den demografiske udvikling og befolkningstallets mobilitet baseres på Grønlands Statistik, hvis relevante data gengives i nedenstående.

Befolkningsmønsteret viser en faldende tendens for langt de fleste bygder og flere af byerne i landet. 2/3 af bygderne oplever en afvandring, og knap 1/2 af byerne ligeså⁶.

Som det fremgår af prognoser vil der om 10 år være en yderligere nedgang af beboere i flere byer og adskillige bygder, dette vil også have en stor indflydelse på brugen af de respektive anlæg. På det grundlag kan prognoser for de næste 10 år have en stor betydning for brugsmønsteret for havne, når udviklingen er, at der bliver færre borgere de pågældende steder.

I de to nedenstående tabeller ses udviklingen i henholdsvis bygde- og bybefolkningen opdelt på Grønlands fire kommuner. Tabellerne illustrerer et tydeligt fald i bygdebefolkningen, især i kommunerne Kujalleq og Sermersooq, som også er de kommuner, som har oplevet den største befolkningstilbagegang i bygderne. Samlet set oplever tre af de fire kommuner et fald i bygdebefolkningen, som statistisk set flytter mod byerne. Kommuneqarfik Sermersooq er den eneste kommune, som oplever en forholdsvis stor stigning, og det skyldes den store tilflytning til Nuuk fra de øvrige kommuner. Tasiilaq, der som bekendt også ligger i Kommuneqarfik Sermersooq, oplever en tilflytning fra de omkringliggende bygder.

⁶ Nordregio sammenfatning, 2011: Status for bosteder i Grønlands kommuner med særlig fokus på bygderne

Tabel 1. Udviklingen i bygdebefolkningen 2004 - 2014 (kilde: Grønlands Statistik)

Kommune	2004	2014	Procent +/-
Kujalleq	1.337	876	-34,48
Sermersooq	1.751	1.353	-22,73
Qeqqata	1.482	1.382	-6,75
Qaasuitsup	4.786	4.067	-15,02

Tabel 2. Udviklingen i bybefolkningen 2004 – 2014 (kilde: Grønlands Statistik)

Kommune	2004	2014	Procent +/-
Kujalleq	6.412	6.056	-5,55
Sermersooq	18.554	20.863	11,07
Qeqqata	8.130	8.054	-0,93
Qaasuitsup	13.778	13.224	-4,02

Kommune Kujalleq og Qaasuitsup Kommunia oplever samlet set den største afvandring. Ifølge Grønlands Statistik var der således i Kommune Kujalleq helt tilbage i 1990 et samlet befolkningstal på 8.363 personer mod 7.088 pr 1. januar 2014.

Der er for hele landet en relativ høj grad af mobilitet i befolkningen. Den største del af mobiliteten foregår mod de større regionale byer. Derudover er der en tendens til at nogle få mindre byer med mange bygder omkring sig oplever en tilflytning af bygdebefolkningen, såsom Nanortalik⁷ og Kangaatsiaq. Det samme gælder for ganske få større bygder, eksempelvis Kullorsuaq.

I kraft af at flere af bygderne har oplevet en relativ stor fraflytning de seneste 10 år, fremgår det af mobilitetsanalysen, at man med "rimelig høj sikkerhed"⁸ kan foretage en simpel fremskrivning for de næste 10 år. I nedenstående tabel fremskrives bygdebefolkningens udvikling fra 2014 - 2024

Tabel 3. Udviklingen i bygdebefolkningen 2014 - 2024 (kilde: Grønlands Statistik)

Kommune	2014	2024	Forventet nedgang i antal
Kujalleq	876	574	-302
Sermersooq	1.353	1.045	-308
Qeqqata	1.382	1.289	-93
Qaasuitsup	4.067	3.456	-611

⁷ Kujalleq Rapport – Greenland Venture 2009

⁸ Mobilitet i Grønland, Sammenfattende analyse, februar 2010

Som det fremgår af ovenstående tabel viser tendensen at flere af bygderne i hele landet i 2024 formentligt vil have et meget lavt befolkningsgrundlag.

Eksempelvis fremgår det af Grønlands Statistik, at 5 ud af 11 bygder i Kommune Kujalleq har et befolkningstal på under 50 personer, hvor den mindste har 25 indbyggere. I løbet af de seneste 10 år er en stor del af bygdebefolkningen afvandret til de omkringliggende byer, og flere af bygderne har kun mellem 20-50 indbyggere. Det gælder Qassimiut (25), Igaliku (33), Ammassivik (34), Saarloq (35) og Qassiarsuk (48). (Tallene er pr. 1. januar 2014 fra Grønlands Statistik).

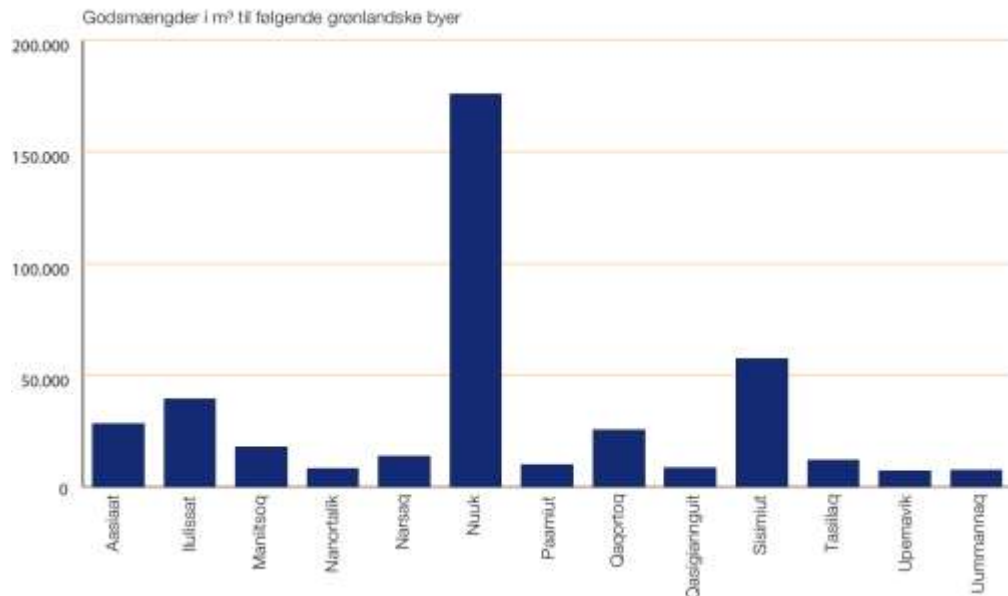
Derudover er der på landsplan generelt set en faldende tendens i det samlede befolkningstal for Grønland. Således var der ifølge tal fra Grønlands Statistik, den 1. januar 2005, 56.969 indbyggere i landet, og 56.282 pr. 1. januar 2014.

FRAGTMÆNGDER

Den samlede fragtmængde er faldet mærkbart i løbet af de seneste år. Faldet er fordelt ud over hele landet, hvilket gengives i den nedenstående figur 1 med en graf over fragtmængder pr. kommune i årrækken 2001 - 2014.

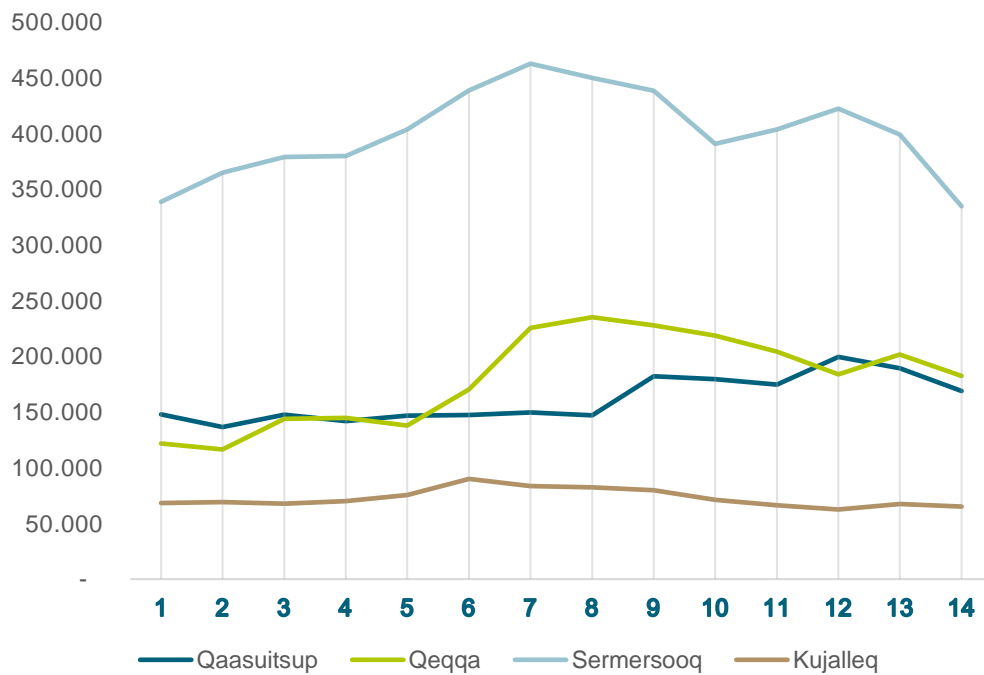
Analyserne i nedenstående angiver de faktiske fragtmængder, og ikke antal containere, da opgørelsen i antallet af løft af containere ikke nødvendigvis afspejler de faktiske fragtmængder.

Der er naturligt en sammenhæng mellem indbyggerantallet i byerne og fragtmængderne dertil. Som det fremgår af figuren nedenfor sendes de største mængder til Nuuk og Sisimiut.



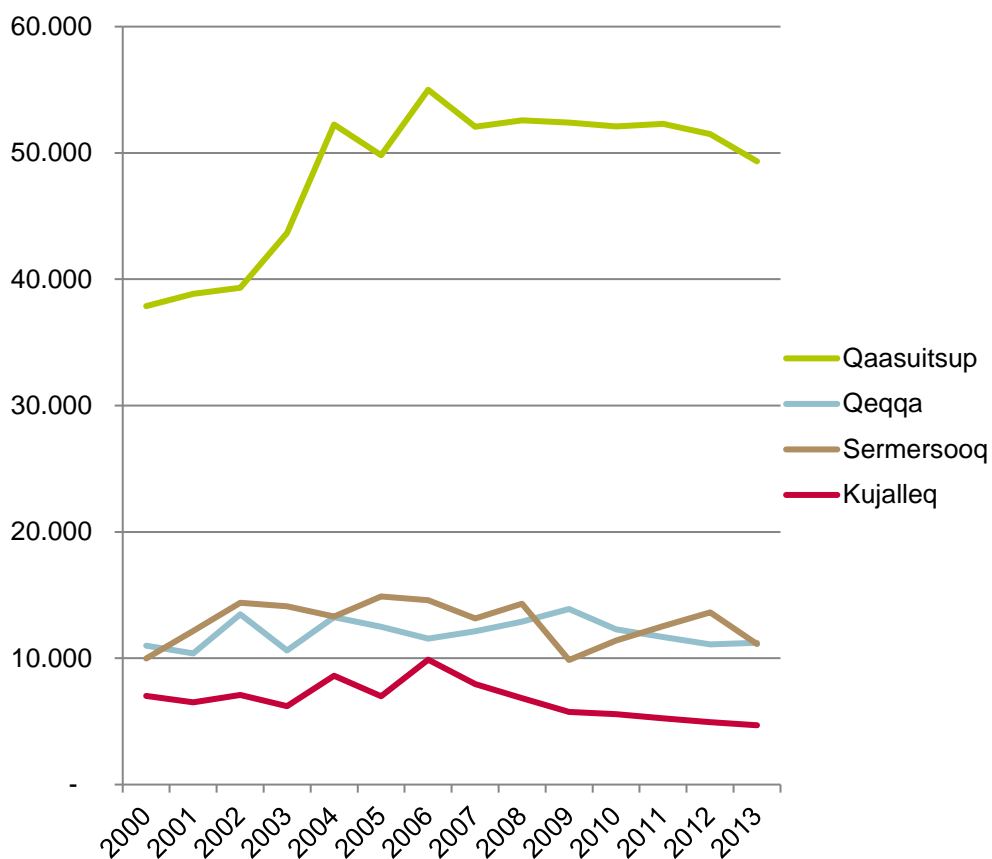
Figur 1. Gennemsnitlige nordgående fragtmængder i kubikmeter fordelt på byerne i 2014. Kilde: RAL

Ovenstående figur gengiver fragtmængderne til de 13 større havne i 2014, som RAL opererer på. I det nedenstående angives fragtmængderne opdelt på de fire kommuner i perioden 2001 - 2014.



Figur 2. Samlede fragtmængder til byerne i m³ fordelt på kommunerne fra år 2000- 2014. Kilde RAL

I forhold til bygderne fremstår det klart, at fragtmængderne til bygderne i Qaasuitsup Kommunia er højest. Kommunen har da også langt de fleste bygder i forhold til de øvrige kommuner. Det ses af nedenstående figur 3, at fragtmængderne til Kommune Kujalleq bygderne har været faldende siden 2006, og det afspejler generelt den demografiske udvikling gældende for den pågældende kommune beskrevet ovenfor.



Figur 3. Samlede fragtmængder til bygderne i m³ fordelt på kommunerne fra år 2000- 2014. Kilde RAL

ORGANISERING

I dette kapitel beskrives organiseringen af havnemyndighederne og den regionaliserede strategi vedrørende havnevedligeholdet.

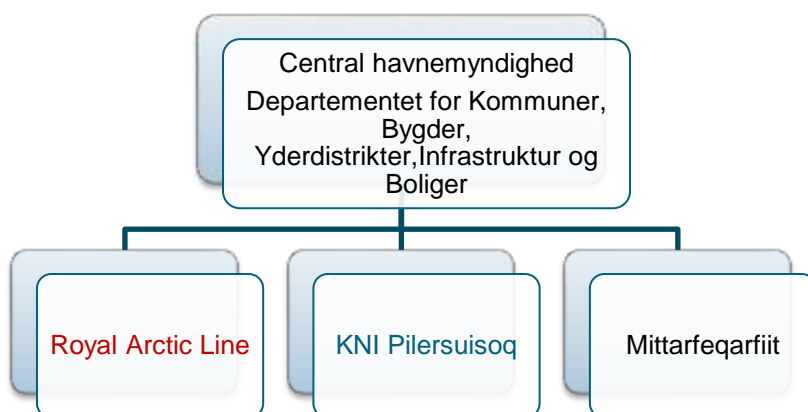
Havnemyndighederne er fordelt på de selvstyrejede havneanlæg, som både omfatter anlæg i by- og bygdezonerne – som forvaltes af ressortområdet for Infrastruktur, jf. havnelovgivningen, og råstofanlæg, hvis havnemyndighed forvaltes af ressortområdet for Råstoffer, jf. råstoflovgivningen. De kommunale myndigheder har tilsyn med de kommunalt drevne havneanlæg, som udover få større anlæg primært udgøres af mindre anløbsbroer og pontonanlæg jf. kommunalfuldmagten.

Vedligeholdelsen af havneanlæggene er ligeledes delt. Ressortområdet for Infrastruktur varetager vedligeholdelse og renovering af anlæg i by- og bygdezonerne, mens ressortområdet for Råstoffer er ansvarlig for råstofanlæg, og kommunerne for de kommunalt drevne anlæg.

HAVNEMYNDIGHEDERNE

Selvstyret udgør den centrale havnemyndighed, og kan fastsætte bestemmelser om varetagelse af den lokale, funktionelle havnemyndighed. Den centrale havnemyndighed varetages af ressortområdet for Infrastruktur, og der er indgået kontrakt om varetagelse af de lokale, funktionelle havnemyndigheder med

- Royal Arctic Line A/S, der er lokal, funktionel havnemyndighed i de tolv største havne.
- KNI Pilersuisoq A/S, der er lokal, funktionel havnemyndighed i de fleste bygdehavne og to by havne.
- Mittarfeqarfiit, der er lokal, funktionel havnemyndighed i bygderne Narsarsuaq og Kangerlussuaq



Figur 4. De selvstyrejede havnes myndighedsstruktur

HAVNEMYNDIGHED PÅ RÅSTOFANLÆG

Råstofområdet er ikke underlagt hverken den centrale eller de lokale, funktionelle havnemyndigheder. Havne og havneanlæg dedikeret til råstofanlæg reguleres under *Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor*, hvor projektindehaverne får ansvaret for havnemyndighed, vedligehold og drift af havneanlæg.

Der er dog snitflader med anden lovgivning som fordrer, at blandt andet internationale aftaler om maritim sikring af kajanlæg og havnefaciliteter (ISPS-koden⁹) varetages og reguleres af ressortområdet for Infrastruktur.

Det er i den forbindelse værd at nævne, at der udestår et væsentligt forbedringspotentiale på efterlevelsen af ISPS koden i de grønlandske ISPS havne. Grønland har forpligtet sig til at følge dette internationale regelsæt. Såfremt Grønland fortsat ikke efterlever reglerne, kan dette have negativ konsekvens for de maritime erhverv der er omfattet af ISPS koden. Der er derfor behov for en opprioritering af området.

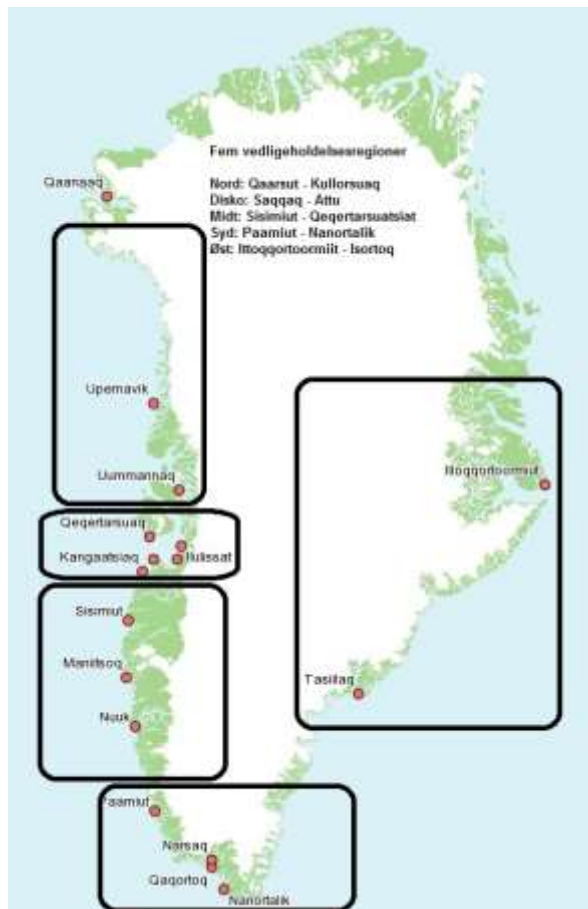
TILSYN PÅ KOMMUNALE ANLÆG

De kommunale myndigheder varetager tilsyn samt vedligehold af enkelte havneanlæg, såsom anløbsbroer og pontonbroer, hvor f.eks. erhvervsfangere og jollefiskere har deres daglige virke. Herudover er der enkelte regulære anlæg, som den senest anlagte havn i Sisimiut.

VEDLIGEHOLDELSE OG RENOVERING

Havneanlæg i by- og bygdezonerne er organiseret i en regionaliseret vedligeholdelsesstrategi, jf. kapitel 7, hvor landet er opdelt i fem regioner.

⁹ ISPS – International Ship and Port Facility Security, international kode til sikring af skibe og havne.



Figur 5. Vedligeholdelsesregionerne

Regionerne er henholdsvis opdelt mellem geografiske afstande og koncentrationen af byer og bygder i den givne region. Regionerne er fordelt således:

- Region Nord: Kullorsuaq til Qaarsut.
- Region Disko: Saqqaaq til Attu.
- Region Midt: Sisimiut til Qeqertarsuaatsiat.
- Region Syd: Paamiut til Nanortalik.
- Region Øst: Ittoqqortoormiit til Isortoq.

En region tilstandsregistreres én sæson, mens der arbejdes i en anden samme sæson. Strategien har været udført siden 2009, og i 2014 færdiggjordes den første cyklus af vedligeholdelsesarbejder med arbejderne i Østgrønland.

Det er så vidt vides første gang, at der har været gennemført både en systematisk registrering og vedligeholdelse af havneanlæggene. Både registrering og vedligeholdelse samt reovering har i første cyklus koncentreret sig om havneanlæggenes strukturelle forhold og bærende konstruktioner.

Den systematiske vedligeholdelsesstrategi tilvejebringer en viden om anlæggenes stand og fortsatte brug, som betyder, at udgifter til vedligeholdelsesarbejder kan udmøntes mere målsigtet og optimalt for Selvstyret. Vedligeholdelsesarbejderne udbydes i en given region og udliciteres i "pakker", hvilket betyder, at den vindende entreprenør skal udføre flere arbejder på en gang i de respektive regioner. Dette sikrer en bedre koordinering med brugerne og en bedre byggetakt. Der ses dog løbende på hvilken udbudsform er den mest hensigtsmæssige.

Herudover har den systematiske tilstandsregistrering betydet, at kendte vedligeholdelses- og renoveringsopgaver kan udbydes tidligere på sæsonen, hvor entreprenørerne endnu ikke har fyldt ordrebøgerne. Dette giver en længere arbejdsperiode.

Det forudsættes, at den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi videreføres. I takt med dette vil der ske en fortsat monitorering af behovene og slidtagen, således at løsningerne bliver optimerede til brugen og havnene derved moderniseres og materialer og konstruktioner bliver standardiserede i den udstrækning det er muligt.

Moderniseringen medfører samtidig en standardisering af anlæggenes konstruktioner og konstruktionsmaterialer. En homogen anlægsmasse betyder, at der er mulighed for at udføre halvfabrikata¹⁰, som kan tilføres til lageret året før, at det skal indføres i arbejderne det efterfølgende år. På den måde ligger de rigtige komponenter klar, når der eksempelvis sker et havari. Denne mulighed vil mindske "nede-perioden" på det enkelte anlæg, og samtidig betyde et større vindue for reparationer og arbejder i den indeværende sæson.

Det er ikke kun vedligeholdelsesmæssigt, at der er fordele i en standardisering af havnene og havneanlæggene. Standardiseringen vil også betyde flere og ens muligheder for brugerne, da et multi-purpose koncept indføres til gavn for flere brugere.

En homogen anlægsmasse vil endvidere øge mulighederne for at skabe de samme rammer for flere brugere af havnene. Rammerne vil specielt forbedres på anlæg, som benyttes af mange forskellige aktører med divergerende behov: Eksempelvis turismebåde, og her menes turbåde og tenderbåde fra krydstogtturisme, kystpassagertransport, lodsning af fangst fra jollefiskere og fragt af gods samt andet. Helt konkret vil en havn skulle kunne bringe alle passagerer i land med en rimelig

¹⁰ Eksempelvis fendere, hammere i beton etc., stabler, slidtømmer etc.

komfort under alle forhold, og samtidig kunne tåle den medfølgende belastning af både lette og tunge aktiviteter.

SEKTORPLANENS SNITFLADER MED DOKUMENTER OG INTERESSETER

Sektorplan for Havne har snitflader til eksisterende rapporter og betænkninger. I det nedenstående gengives nogle af disse, samt sektorplanens samspil med interessenterne.

SNITFLADER MED ANDRE DOKUMENTER

Transportkommissionen analyserede i sin betænkning¹¹ i 2011 de samfundsøkonomiske potentialer for Grønlands transportinfrastruktur, herunder anlæggelse og udvidelse af havne.

Det samme gør sig gældende for den gennemførte regionale udviklingsstrategi fra 2011¹². Redegørelsen undersøger bl.a. et mere differentieret erhvervsliv med andre eksportmuligheder end produkter fra fiskerisektoren.

Prognoser for råstofudvindingsprojekter i Grønland fremgår af Selvstyrets råstofstrategi¹³. Heri er nævnt forholdene omkring havnene i forbindelse med olie- og mineralefterforskningen.

Som allerede nævnt ligger råstofhavneanlæg uden for de øvrige selvstyrejede havne, og reguleres efter Råstofloven. Forskellige selskaber og aktører har dog benyttet havneanlæg i byzonerne, som reguleres under havnelovgivning og havne.

Sektorplanen for Havne har endvidere snitflader til Sektorplanen for Lufthavne, der er udarbejdet i løbet af 2016. Såfremt en række muligheder effektueres på lufthavnsområdet, vil det have indflydelse på prioriteringen af større havneudvidelser. Dette skal ses i lyset af f.eks. muligheden for krydstogtsturisters nemmere transport fra lufthavn til havn.

SAMSPIL MED INTERESSETER

Havnene spiller som beskrevet ovenfor en vigtig rolle i det grønlandske samfund, og der er derfor en række vigtige interessenter som både har indflydelse på og påvirkes af beslutninger der træffes om havnene. Interessenterne kan opdeles i to grupper, hvoraf den ene gruppe kan karakteriseres af dem, som allerede udøver deres erhverv

¹¹ Transportkommissionen – Betænkning, Grønlands Selvstyre, Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik, 2011

¹² Redegørelse om regional udviklingsstrategi, Grønlands Selvstyre, Formandens Departement, 2011

¹³ Grønlands Olie- og Mineralstrategi 2014 – 2018, Grønlands Selvstyre, Departement for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked, 2014

i havnene. Den anden gruppe udgøres dels af borgerne, som har ærinder og adgang til havnene, men også kommunerne, som ser udviklingspotentialer af forskellig art.

Første gruppe:

- Entreprenører
- Fiskerierhvervet
- Logistiksektoren
- Råstofsektoren
- Turismeerhvervet

Fiskerierhvervet udgør landets største erhverv og dets interesse for havnene centrerer sig om mulighederne for landing af fangst, forædling af fiskeriprodukter og afskibning til eksport eller videreforarbejdning. Placeringen på selve havnen sikrer effektiv udnyttelse af kapaciteten, afgiftsstrukturer og myndighedsforhold i havnene.

Turismeerhvervet er centreret om krydstogsturismen, som har en række kystnære aktiviteter spredt over forskellige destinationer i Grønland. I tillæg til dette er der endagsturismen i form af mindre ture med chartrede fartøjer. Der er stor fokus fra sektoren på adgangsforhold og afgiftsstrukturen, som spiller en væsentlig rolle for udvikling af denne sektor.

Entreprenørerhvervet er afhængigt af havnene, både i forhold til forsyninger og ikke mindst i forbindelse med forskellige anlægsarbejders udførelse. Entreprenørerne benytter fartøjer, pramme etc. til at fragte deres udstyr rundt til forskellige arbejdsopgaver.

Logistiksektoren har afhængig af aktivitet, forskellige behov for så vidt angår havnene, men transport af gods til og fra Grønland, og internt i Grønland spiller den største rolle. Herefter følger transport af passagerer, hvad enten det gælder private aktører eller aktører med en servicekontrakt.

På råstofområdet er der pt. få aktive interessenter, men en række potentielle projekter vil udvide denne gruppe. Dette er nærmere beskrevet i kapitel 12.

Anden gruppe:

- Kommunerne
- Fritids- fiskere og fangere

Kommunerne er vigtige aktører med store interesser og ambitioner i havnene. Dette har været klart under de samtaler, som er gennemført i arbejdet med denne sektorplan, samt i de indsendte kommunale høringssvar til havnelovgivningen.

Kommunernes interesser og planer er i input til sektorplanen generelt præget af et højt ambitionsniveau, hvorunder store anlægsprojekter med et erhvervmæssigt perspektiv har været i fokus. Der er en udbredt forventning fra kommunerne om, at Selvstyret deltager og medfinansierer anlægsprojekterne, samt indgår i drifts- og ejerskabssamarbejder med kommunerne.

Fritidsfiskere og -fangere samt borgere i al almindelighed anvender anlæggene til ærinder af forskellig art i forbindelse med private sejladser langs med kysten.

DEL 2. HAVNESEKTOREN I DAG

STATUS OVER HAVNE OG HAVNEANLÆG

I dette kapitel kortlægges de eksisterende havne og havneanlæg i en anlægsoversigt, som giver et overblik over havnenes benyttelse og værdi ved sektorplanens udarbejdelse, se også bilag B – E.

KOMMUNE KUJALLEQ

Der er i kommunen 35 selvstyrejede havneanlæg. Anlæggene består af læmoler, pontonbroer, anløbsbroer til større forsyningshavne i byerne.

Havneanlæggene i Kommune Kujalleq er fordelt på 3 byer, 11 bygder og en enkelt landbrugs-forsøgsstation.

I byerne Nanortalik, Qaqortoq og Narsaq udøves havnemyndigheden af Royal Arctic Line. I 10 af de 11 bygder udøves havnemyndigheden af KNI Pilersuisoq. I bygden Narsarsuaq udøves havnemyndigheden af Mittarfeqarfiit. Havnen på fåreholderstationen Upernaviarsuk hører under Selvstyrets havneportefølje, men der er ingen havnemyndighed, og havnen undersøges overdraget til ressortområdet for Landbrug. Kommunens andel af fragtmængderne fordelt på de fire kommuner er den mindste. Samlet set ligger det under 100.000 m³ og har ligget nogenlunde stabilt i perioden 2000 – 2013. Der har dog været en faldende tendens af mængderne over de seneste 5-6 år.

Derudover anvendes de større havne til containeropbevaring, og en stor udfordring i Qaqortoq ligger i pladsmangel til de øgede mængder af tomme reefer containere til brug for fiskeriet andre steder på kysten.

Endelig påvirkes stort set alle havne og anlæg i kommune Kujalleq når storisen runder Kap Farvel, og lukker mange anlæg for skibsanløb i kortere eller længere perioder.

KOMMUNEQARFIK SERMERSOOQ

Der er 25 selvstyrejede havneanlæg i Kommuneqarfik Sermersooq. Det er fortrinsvist anløbskajer og broer, fiskeri- og trawlerkajer samt atlantkajer. Det er også liggekajer og andre anlæg som tidevandstrapper og kystsikring. Dertil er der 12 havneanlæg i Nuuk, der er ejet og drevet af Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Havneanlæggene i Kommuneqarfik Sermersooq er fordelt på 4 byer og 8 bygder. I 2 af de 4 byer, Paamiut og Tasiilaq udøves havnemyndigheden af Royal Arctic Line, mens den i Ittoqqortoormiit udøves af KNI Pilersuisoq, der ligeledes har myndigheden i kommunens bygder. Havnemyndigheden i Nuuk udøves af Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Den største mængde fragt går til kommunen, og det er hovedstaden Nuuk, der modtager langt de største mængder. I perioden 2000 – 2013 toppede mængderne med over 450.000 m³ for hele kommunen. Det skyldtes ikke mindst byggeboomet i Nuuk i midten af perioden. Paamiut bidrog ligeledes med en forøgelse af væksten i samme periode, primært på baggrund af fiskeriet. I Tasiilaq har fragtmængderne ligget stabilt i hele perioden.

Den samlede fragtmængde er faldet mærkbart i løbet af de seneste par år.

Den største udfordring for havnen i Nuuk er pladsmanglen. En kraftig stigning i byggeriet i begyndelsen af 2002, sammen med landing af trawlerfangster, medførte en flytning af en del af fiskeri aktiviteterne til Sisimiut. Derudover er der pladsmangel for turismen, både for de store aktører som anløber havnen med krydstogtskibe, og de private aktører, som opererer med mindre passager både.

QEQQATA KOMMUNIA

Der er 31 selvstyrejede havneanlæg i Qeqqata Kommunia. Over halvdelen af disse er fordelt på de to byer Maniitsoq og Sisimiut. For Maniitsoqs vedkomne skyldes det at fiskeriet har været et bærende erhverv op igennem 70'erne og 80'erne og anlæggene er etableret efter behov. I dag er det Sisimiut, som bærer langt den største fiskeriaktivitet.

Havneanlæggene i Qeqqata Kommunia er fordelt på 2 byer og 6 bygder.

Havnemyndigheden i begge byer, Sisimiut og Maniitsoq varetages af Royal Arctic Line og i 5 af de 6 bygder varetages myndigheden af KNI Pilersuisoq. I Kangerlussuaq varetages myndighed og drift af havnefaciliteterne af Mittarfeqarfiit.

Der er to byer og seks bygder i kommunen. Mængden af fragten er den næsthøjeste for de fire kommuner. I årene 2000 – 2013 toppede mængden med omtrent 240.000 m³ omkring midten af perioden, og det hænger sammen med flytningen af en stor del af fiskeriaktiviteterne til Sisimiut fra Nuuk. Der er dog en faldende tendens af mængderne i sidste halvdel af perioden 2000 – 2013.

De største udfordringer i kommunen ligger i pladsmanglen. Dette gælder ikke mindst i hovedbyen Sisimiut. Det har betydet at kommunen ved eget initiativ har fået bygget en

ny havn, for blandt andet at imødekomme den stigende aktivitet i krydstogtturismen, og for at kunne dække en del af behovet for en eventuel olieeftersforskning.

Kangerlussuaq har et utidssvarende havneanlæg, i det gods og passagerer må transporteres med landgangsfartøjer til og fra land.

QAASUITSUP KOMMUNIA

Der er 62 Selvstyreejede havneanlæg i Qaasuitsup Kommunia. Ca. halvdelen af anlæggene er at finde i byerne, og resten i bygderne.

Havneanlæggene i Qaasuitsup Kommunia er fordelt på 7 byer og 26 bygder. Havnemyndigheden i 5 af de 7 byer, Aasiaat, Qasigiannuguit, Ilulissat, Uummannaq og Upernavik, varetages af Royal Arctic Line, og KNI Pilersuisoq varetager myndigheden i de resterende to byer, Kangaatsiaq og Qeqertarsuaq samt alle bygder.

Selvom over langt de fleste selvstyreejede havne ligger i denne kommune, så ligger den gennemsnitlige fragtmængde for kommunen som den næstlaveste. Der skete en mindre stigning i sidste halvdel årene 2000 – 2013, som skyldes flytning af fiskecontainere til Aasiaat. Det højeste antal mængder nåede i samme periode lige knap 200.000 m³. Mængderne har været faldende de seneste par år.

En af de største udfordringer er pladsmanglen i havnen i hovedbyen Ilulissat. Ikke alene på selve kajarealerne, men også i havnebassinet. Der er meget trangt, og fiskerierhvervet har trange vilkår ved losning af deres laster. Herudover har passagerfartøjer kun få gode muligheder for at tage passagerer ombord, og samtidig sætte dem i land. Ved siden af dette er Ilulissat en populær turistdestination, da Ilulissat Isfjord er optaget på Verdensarvslisten. Det er ikke realistisk at f.eks. større krydstogtsfartøjer kan lægge til i havnen.

Uummannaq har ligeledes pladsproblemer, og havnen er sårbar over for kæntrende isbjerge, som kan skabe flodbølger i havnen og på den nærliggende kyst. De naturgivne udfordringer er is, både det som kommer fra isbræerne og islæg om vinteren. Isen forhindrer skibe og mindre både at anløbe havnene.

Havnen i Upernavik er udsat for dønninger udefra, som til dels er forsøgt dæmpet med en læmole.

VEDLIGEHOOLDELSE

Der er årligt afsat ca. 25,2 mio. kr. på Finansloven til vedligeholdelse af kaj anlæg, jf. afsnit 3.4. Udmøntningen af midlerne er baseret på en kortlægning af behovet for vedligeholdelse og en prioritering af skaderne på de enkelte anlæg. Dette sikrer vedligehold af havneanlæg efter en regionaliseret vedligeholdelsesstrategi, der sikrer, at alle anlæg tilstandsregistreres og renoveres kontinuerligt i en 5 års cyklus, jf. afsnit 4.4.

Det er Selvstyret alene som finansierer al nødvendigt vedligehold og forbedringer af eksisterende anlæg.

Der er i løbet af de seneste få år foretaget en registrering af havnene, for at definere vedligeholdelsesbehovet, og der er som nævnt ovenfor udarbejdet en årlig regional vedligeholdelsesstrategi for at imødekomme behovet.

ØVRIGE BEHOV

Udover den planlagte vedligeholdelse og renovering af anlæggene, skal bevillingen på 25,2 mio. kr. også tage højde for følgende opgaver:

- Modernisering/fornyelse af havneanlæg, fyr og båker og anden havneinfrastruktur
- Reparationer efter uforudsete hændelser (havarier)
- Sandsugning af havnebassiner og sejlrender, bl.a. i Kangerlussuaq
- Håndtering af kondemnable skibe
- Udvidelser og forbedringer af kaj anlæg og bagarealer for opbevaring af containere etc.

En del af ovenstående typer anlægsarbejde er karakteriseret af usikkerheder, da de ikke kan forudsiges. Derfor vurderes de løbende, og kan sættes i værk uden om den regionale vedligeholdelsesstrategi, hvis det vurderes, at det pågældende anlæg ikke kan opfylde sin funktion, eller der er fare for pludseligt opståede skader – havarier – på anlægget. Usikkerheden og omfanget af denne type anlægsarbejder kan have en stor indvirkning på de planlagte vedligeholdelsesarbejder, som i nogle tilfælde ikke kan finde sted i samme omfang som planlagt, eller må udskydes til efterfølgende år.

HAVARIER

Havarier på havneanlæggene kan forårsages på flere forskellige måder. Hyppige årsager er f.eks. for store trykbelastninger på brodækket fra for tunge køretøjer,

sejladsskade på affendring og øvrige konstruktioner samt skader på belægning, hamre og autoværn etc. som følge af snefydning.

Der bruges ca. kr. 1 mio. om året til at udbedre disse pludseligt opståede skader. Havariene bliver alene udbedret øjeblikkeligt hvis de har en skadesgrad, der kan indvirke på personsikkerhed, sejladssikkerhed eller hvis havariet kan forårsage yderligere skader på selve anlægget, eller anlæg som er placeret i umiddelbar nærhed. Såfremt havariet ikke vurderes til at udgøre en fare, bliver det planlagt udbedret jf. den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi.

SANDSUGNING

Sandsugning er en vanskelig driftspost at prissætte i et årligt vedligeholdelsesbudget, da dets omfang og hyppighed varierer. Herudover er en del sandsugning afhængig af tilbagemeldinger fra brugerne af havnen, hvilket desværre ikke altid sker. Den hyppigste årsag for tilsanding af specifikke anlæg er togtning af sand for brug i byggebranchen. Derfor foretages der også pejlinger af bassinet ud for havneanlæggene, for at monitorere den almindelige flytning af sediment, hvilket sker i forbindelse med den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi.

Historisk set er sejlrunden i Kangerlussuaq blevet sandsuget med et interval på ca. 7 år, for at sikre forsyninger til bygden, og for at sikre passage for joller og tenderbåde fra f.eks. krydstogtturismen. Sidste gang der blev foretaget en gennemgribende oprensning af sejlrunden var i sæsonerne 2007/2008. Der er dog i mellemtiden foretaget pejlinger af sejlrunden i år 2012/2013 samt en mindre oprensning i 2016. Gennemgribende oprensning er planlagt i 2017 og det er estimeret til at koste 6 mio. kr. Resultatet af pejlingerne viste, at aflejringen af sedimenter som forventet er stigende, sandsynligvis endda i større mængder end tidligere. Forklaringen kan ligge i, at de seneste års ekstremvejr har bevirket en større afsmeltning af indlandsisen end tidligere, og at smelte vandet har bragt sedimentet med sig ned til havnen. Såfremt tendensen omkring ekstremvejr fortsætter, må der forventes en større hyppighed i sandsugning i Kangerlussuaq.

Gennemsnitligt vurderes den samlede sandsugning i byer og bygder til at andrage ca. kr. 1,5 mio. årligt, men med en merudgift i 2017 og i 2021.

Forudsat der ikke sker en øgning af tilsanding vil denne post ligeledes kunne indarbejdes i vedligeholdsarbejderne inden for ca. 10 år. Reduceringen af anlæg vil frigive økonomiske midler til at opgaven med sandsugning kunne løses inden for det nuværende budget.

CONTAINERAREALER OG FORTØJNINGSMULIGHEDER

Der er et behov for at forbedre containeroplagsområder. Dette hænger bl.a. sammen med tendensen i den demografiske vandring. Ganske overordnet er tendensen, at bygdeboere enten flytter til større bygder eller byer, og byboere flytter til større byer, hvilket medvirker til et større behov for arealer for opbevaring af godscontainere.

Samtidig er der et voksende behov for bedre fortøjnings- og liggemuligheder for godsskibene flere steder. Dette som følge af en tendens med længere isfri perioder, og et større antal dårlige vejr dage til sejlads i de samme perioder¹⁴. Dette betyder en forstærkning af eksisterende fortøjningsarrangementer eller etablering af nye og stærkere arrangementer. Der bruges ca. kr. 1 mio. årligt på at sikre udsatte anløbssteder.

FYR OG BÅKER

De anlægstekniske forbedringer, herunder specifikt fyr og båker samt sikringsarrangementer er opgaver, som på længere sigt kan indarbejdes systematisk i den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi. I takt med at renoveringerne på de respektive anlæg forbedres, vil den nuværende bevilling på ca. kr. 25,2 mio. være tilstrækkelig til at vedligeholde denne del fremadrettet, forudsat der kan foretages en reduktion i det samlede antal havneanlæg.

Igennem de seneste 5 år er ca. kr. 0,5 mio. udmøntet på vedligeholdelsen og opgraderingen af fyr og båker. Mange af anlæggene er forældede samt stærkt mærkede af vind og vejr. Der arbejdes pt. på at standardisere konstruktionen, og skifte belysningsarmaturerne ud med moderne og energibesparende LED typer. Det estimeres, at en samlet modernisering af alle fyr og båker i selvstyrerregi¹⁵ vil andrage ca. kr. 10 mio. inden for en tiårig periode.

GAMLE ANLÆG

Langt de fleste selvstyrejede havneanlæg er af ældre dato, og de fleste havne er mere end 20 år og helt op til 60 år gamle. Serieproduktion af materialer og ændrede behov har ændret design af havne gennem perioden. Hvor man førhen brugte træ til konstruktionerne, bruger man i dag primært stål.

¹⁴ Yderperioderne i godsleverancen ligger i foråret og efteråret, hvor storme er hyppige.

¹⁵ Primært i by- og bygdezonerne og i havnene.

Tidligere tiders byggeprincipper betyder, at gennemgribende renoveringer af gamle anlæg kan være meget bekostelige. Derfor vil det i forbindelse med den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi give mening, at modernisere prioriterede havneanlæg gradvist. Regulære reparationer af gamle konstruktionstyper foretages herefter kun, hvis reparationen er minimal, eller hvis anlæggets brugsmønster er i mindre omfang end tidligere.

Disse vurderinger udføres simultant og i forlængelse af den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi. Det må påregnes, at en modernisering af alle havneanlæg, som Selvstyret vil råde over, som minimum vil ligge i +10 år tidsrammen. Behovet for en regulær strategi på havneområdet understøttes af aktørernes ændrede adfærd.

PRISSÆTNING AF ANLÆG

I kraft af at konstruktionsmetoderne har ændret sig gennem årene vil en økonomisk beregning baseret på de forældede konstruktionsmetoder ikke være realiserbar. Derfor er prissætningen foretaget ud fra hvordan man vil udføre et lignende anlæg i dag. Der er en stor variation i anlægstyper, eksempelvis tidevandstrapper, pontonbroer, anlæg med brodæk, varierende behov for vanddybder osv.

Samlet set udgør byggeprisen i nutidskroner pr. m² omkring kr. 37.500. Prisen er baseret på entreprenøromkostninger på projekter udført af selvstyret i de sidste 5 år. I tabellerne over havnene er de opdelt pr. kommune (bilag B, C, D, E). I forbindelse med værdifastsættelse af anlæggene er den regnskabstekniske metode lagt til grund frem for at bruge en skatteteknisk afskrivning. Normalt bliver bygninger og infrastruktur afskrevet over 20 år med en tilbagestående scrap-værdi. Scrap-værdien er den restværdi som et anlæg vurderes at have, forudsat at anlægget løbende vedligeholdes.

Da anlæggene generelt er mere end 20 år gamle, er de således allerede betragtet afskrevet med en tilbageværende scrap-værdi. Det vurderes at denne brugsværdi er 35 % af nyværdien, hvilket samlet svarer til kr. 945 mio.

BEHOV FOR OPGRADERING

En del af de grønlandske havne har et stort udviklings- og moderniseringsbehov oparbejdet over de sidste 2- 3 årtier.

Ud fra ovenstående prissætningsmodel anbefales det kommende vedligeholdelsesbudget fortsat at skulle udgøre i alt 25,2 mio. kr., som vil understøtte

og optimere den eksisterende vedligeholdelsesstrategi samt give mulighed for imødegåelse af øvrige havnerelaterede arbejder (se afsnit 7.5.3).

Den årlige tilstandsregistrering over de seneste 5 år har erfaringsmæssigt vist, at der er en stor variation på anlægsmassens stand og vedligeholdelsesbehov. Fremadrettet vil standardisering af anlæggene betyde en reduktion i behovet for at tilstandsregistrere, fordi billedet af havnenes tilstand er mere komplet. Samtidigt gøres vedligeholdelsen til en standardiseret proces.

I afsnittet om forslaget til prioriteringen af havneanlæg, jf. afsnit 8.4, er der således med basis i erfaringsgrundlaget og den økonomiske model oplistet de i sektorplanen anbefalede havne, som skal fortsætte med at tilhøre Selvstyret under de givne afgrænsninger og forudsætninger.

UDFORDRINGER I HAVNESEKTOREN I DAG

Foruden de ovennævnte aspekter, er følgende udfordringer gennemgående for hele landet, og fremstår som de største udfordringer for havnesektoren generelt:

- Pladsmangel til ekspanderende eller prioriterede erhverv i de mest aktive havne
- Manglende sammenhæng mellem havnen/anlæggenes funktion/størrelse og brug
- Havnenes vedligeholdelsesstand
- Vanddybder
- Miljømæssige forhold
- Klimatiske forhold

PLADSMANGEL

Pladsmanglen træder tydeligst frem hvor forsynings- og godstransport, sammen med fiskeriet udgør en stor andel af aktiviteterne i havnene. Det har skabt forhold, som grænser sig til, eller overstiger det acceptable og forsvarlige i flere havne. Det betyder eksempelvis, at flere frysecontainere må placeres i andre havne end der, hvor de i virkeligheden skal benyttes¹⁶. Dette betyder unødige om-lastninger og dermed dårlig udnyttelse af forsyningsskibenes kapacitet.

¹⁶ Kilde: Royal Arctic Line A/S

KOORDINERING MELLEM FUNKTION OG BRUG

Et eksempel på manglende koordinering mellem havnens funktion og brug er problematikken omkring opbevaring. Flere steder anvender fiskere og entreprenører havnene som midlertidige opbevaringspladser, både for deres grej og for deres fartøjer, hvilket i visse tilfælde optager plads for aktive brugere.

Et andet eksempel er sandlosning på havnene. Stort set alle havne på nær ganske få, anvendes til den eneste råstofaktivitet, der ikke er knyttet til hverken mineral- eller olieefterforskning: Sandlosning på havnene er nødvendige i forbindelse med byggeriet, men det betyder også, at havnene årligt udsættes for bundfældning af sand, og at vanddybderne i havnebassinerne dermed gradvist reduceres.

VEDLIGEHOLDELSE

Vedligeholdelsen udgør som beskrevet ovenfor en væsentlig udfordring, da bevillingen på finansloven ikke kun skal dække den løbende vedligeholdelse, men også mange andre opgaver tilknyttet anlæggene.

Samtidig er det væsentligt at pointere, at bevillingen indebærer, at en række havneanlæg tages ud af Selvstyrets regi, og at de tilbageværende havne moderniseres og omdannes til multi-purpose brug.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at selvom det skulle lykkes at opnå en anvendelig standard af havnene, vil det blot betyde, at havnene vil være opdateret til den standard, de oprindeligt var tiltænkt, men ikke til de moderne krav og behov, som brugerne og nyt materiel fordrer. Det er ikke givet, at anlæggene kan dække de behov som f.eks. øgede fragtrater for visse byer og bygder, tilpasning til erhverv eksempelvis turisme, entreprenører og fiskeri.

VANDDYBDER

Det er flere steder, ikke mindst byggerne, problematisk at lægge til i havnene med passager- og fragtskibe. Blandt andet er det ikke muligt for kystpassagerskibet Sarfaq Ittuk at lægge til ved Kangaamiut, hvor vanddybden og havneforhold ikke er tilstrækkelige.

De lave vanddybder er svære at imødegå effektivt, da det i de fleste tilfælde ville kræve en omfattende uddybning af store dele af de respektive havnebassiner, som visse steder består af klippebund.

KONDEMNABLE SKIBE

Nedslidte, forladte og ofte konkursramte skibe betegnes som *kondemnabile skibe*. En væsentlig miljømæssig og økonomisk udfordring som knytter sig til næsten alle havne, er de kondemnabile skibe. Flere af skibene ligger enten fortøjet til en liggeplads og optager dermed plads for andre, eller de ligger fortøjet til en bøje i havnebassinet. Skibene udgør en miljøtrussel, og der har sågar været eksempler på skibe, som er sunket i havnebassinet og efterfølgende måtte hævnes. Da der ikke er fundet en landsdækkende løsning for håndtering, er det også ofte de samme skibe, som gentagne gange synker ved kajanlæggene.

En af de største problemstillinger er, at der ikke er kapacitet eller mulighed nok for at håndtere f.eks. skibe af træ, hvis overflader er behandlet med giftige og nu forbudte materialer, hvilket kræver specielle metoder for destruktion, som ikke findes i landet. Dette udelukker almindelig afbrænding eller sænkning af skibet. Stålskibe er udover miljømæssige problemstillinger også influeret af priserne på stål, som ellers gør disse skibe mere attraktive for ophuggere og skrothandlere, da forskellige metaller udover stål og andre materialer, som f.eks. kobber, kan ekstraheres fra skibet og sælges videre med en given profit. Her til kommer, at der skal samles en vis mængde stålfartøjer før, at det bliver en sikker investering for ophuggeren.

Der arbejdes fortsat i Selvstyret på en ny lov til håndtering af kondemnabile skibe.

I 2009 udarbejdede Grøntmij/Carl Bro en rapport af den daværende situation omkring de kondemnabile skibe i hele landet:

- Forslag til bortskaffelse af kondemnabile skibe i Grønland, Lovgivning og metoder, september 2009

Ifølge Grøntmij/Carl Bro rapporten er omfanget af problemet stort. I 2009 blev det anslået, at der lå mellem 70-100 kondemnabile skibe i hele landet, og at tallet forøgedes med 5-10 skibe om året. I 2014 anslås det, at der er ca. 125 kondemnabile skibe på landsplan, da en række initiativer har modvirket ophobningen, som dog stadig fortsætter i nu mindre omfang.

De økonomiske aspekter knyttet til de kondemnabile skibe illustreres af en teknisk gennemgang af de kondemnabile skibe i Nuuk havn gennemført af

miljørådgivningsvirksomheden Veksebo i 2010¹⁷. Denne rapport giver en række anbefalinger til håndtering af skibene.

Gennem de senere år viser erfaringstal på baggrund af tilbud fra entreprenører, at ophugning for de mindre træbåde andrager ca. kr. 150- 200.000 pr. båd. For mindre stålskibe under 79 BRT er beløbet på ca. kr. 300- 400.000 pr. skib. Da disse skibe for de flestes vedkommende er uden ejere, vil det være Selvstyret eller eventuelle andre udviklere af havne/havneanlæg, som skal løfte omkostningen.

I yderste konsekvens betyder det, at der er et anslået behov for ca. 50 mio. kr. til håndtering af de kondemnabile skibe.

Overordnet set findes der ikke en samlet selvstyrestrategi for håndteringen af kondemnabile skibe, hvilket må anses for problematisk. Et eksempel er, at når Selvstyret hæver sunkne skibe i havnebassinene, skal de placeres et sted i havnen, hvor de ikke synker igen eller til gene for de øvrige brugere af havnen. I visse tilfælde kræver dette en arealtildeling fra de kommunale myndigheder. I andre tilfælde kan fartøjerne placeres uden for havnemyndighedernes områder af ejerne. I så fald bliver skibene et problem for andre myndigheder end havnemyndigheden. På den måde "skubbes" problemet rundt mellem de respektive myndigheder.

For nuværende prioriteres det alene at fjerne skibe og vrage, der generer, er til fare for trafik- og havnedriften eller udgør en risiko for miljøet i bekymrende omfang.

Såfremt lovforslag til Inatsisartutlov om bortfjernelse skibe og vrage i havne bliver vedtaget sikres der bedre mulighed for at den ansvarlige pålægges at dække udgifterne ved fjernelse af skibe og vrage. Dette mindsker risikoen for at det offentlige eller et privat havneselskab skal betale.

Med lovforslaget gives der hjemmel til at pålægge fjernelse af skibe og vrage udover de tilfælde, hvor der er risiko for forurening - jævnfør Inatsisartutlov om beskyttelse af miljøet. Det være sig, når skibet eller vrage er til fare/skade eller når skibet eller vrage er til ulempe – eksempelvis æstetisk eller hvis skibet eller vrage er til gene trafik og aktivitet i havnen.

Det skal i den forbindelse nævnes, at der eksisterer en dedikeret bevilling - *Landstingslov om fiskerifinansieringspulje* - til ophugning af fiskefartøjer, som ikke længere skal være en del af fiskeriflåden. Landstingsloven forvaltes af ressortområdet

¹⁷ Gennemgang kondemnabile skibe i Nuuk havn 2010

for Fiskeri. De kondemnable skibe, der er omtalt her, er i de flestes tilfælde ikke fiskefartøjer, og afskaffelse af disse skibe kan derfor ikke komme i betragtning til finansiering gennem puljen.

KLIMATISKE FORHOLD

Endelig er der de klimatiske og naturgivne forhold som gør sig gældende flere steder i havnene. Det gælder både byer og bygder. Eksempelvis ligger havnen i Upernavik udsat for dønninger fra havet, hvilket er forsøgt afdæmpet med en stenmole. Det samme gælder Sisimiut og Kangaatsiaq.

De klimatiske og naturgivne forhold har også indflydelse på driften, vedligeholdelsen og brugen af f.eks. pontonanlæg. Pontonanlæg anses som en nem og billig løsning for adgangsforhold i havnene, men skal sø- og landsættes når isen hhv. forsvinder eller lægger sig, hvilket er et ret fordyrende element i drift/vedligeholdelse af pontonanlægget. Visse steder kan pontonanlæggene ikke opbevares på land, og må derfor forankres i isen vinteren over, hvilket slider hårdt på pontonanlægget. Brugen af pontonanlæg kan ikke anbefales, og derfor udskiftes pontonanlæggene løbende med simple fastanlæg af beton og jern.

Ovenstående afsnit har gennemgået de fysiske og økonomiske problemstillinger, som de eksisterende havneanlæg står over for i dag. Samtidig er det fremtidige vedligeholdelsesbehov estimeret til at udgøre kr. 25,2 mio., såfremt nævnte havneanlæg i kapitel 9 prioriteres, og resterende anlæg overdrages eller nedlægges.

I det nedenstående kapitel prioriteres visionerne for udvidelser af havnene.

DEL 3. VISIONER OG MÅLSÆTNINGER

PRIORITEREDE UDVIKLINGSSCENARIER FOR HAVNENE

De foregående kapitler i sektorplanen er formuleret ud fra forudsætningen om, at den eksisterende bevilling på finansloven for havnevedligehold kan finansiere en del af udviklingen i havnene, såfremt antallet af anlæg i selvstyrerregi justeres. Under denne vision udvides havnene ikke fysisk, men moderniseres og omorganiseres i deres eksisterende former.

Dette kapitel omhandler primært de visioner og ændringer for havnenes fremtidige udvikling, hvis økonomi ligger betragteligt ud over bevillingsrammen for havnevedligeholdelse¹⁸ samt de eksisterende anlægsdimensioner. Kapitlet indledes med en gennemgang af havnerelaterede emner i eksisterende rapporter, og afsluttes med en liste over landets havne. Bilag G indeholder ønsker og visioner for havnenes udvikling og igangværende initiativer og arbejder.

DET NATIONALE PERSPEKTIV

Selvstyret ejer langt de fleste havne i byer og bygder landet over, og varetager som tidligere nævnt den centrale havnemyndighed og vedligeholdelsen af havneanlæggene. De lokale, funktionelle havnemyndigheder varetager udover havnemyndigheden også den daglige drift af havnene.

Udover drift og vedligehold er Selvstyret også ansvarlig for vurderinger af havneudviklingsprojekter samt en prioritering af samme i en national kontekst.

Transportkommissionen vurderede i 2011, at der generelt er et behov for, at havnene skulle kunne yde forbedrede servicemuligheder og generere bedre erhvervsmuligheder gennem havneudvidelser og forbedringer af havneanlæg.

Ønsker, behov og forhold i betænkningens nævnte byer og bygder har ikke ændret sig væsentligt siden 2011, og det samme er i vid udstrækning gældende for de indsendte kommunale anlægsønsker, omend der i mellemtiden er sket en udvikling i specielt Nuuk og Sisimiut. Qeqqata Kommunia har opført en kommunal havn i Sisimiut, og de selvstyrejede selskab Sikuki Nuuk Harbour A/S er etableret i Nuuk.

¹⁸ Konto 87.73.12 i Finansloven for 2016.

SELVSTYRE RAPPORTER OG STRATEGIER

I det nedenstående gennemgås kort de Selvstyrestrategier, som har snitflader til havnene:

- National sektorplan for turisme 2016-2020
- Grønlands olie- og mineralstrategi 2014-2018
- Sektorplan for luftfart

NATIONAL Sektorplan for turisme 2016-2020

Sektorplan for turisme er publiceret af Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel. Turisme er et af de erhverv, der potentielt set kan øge den grønlandske økonomi, hvilket også betyder et fokus på forbedringen af de infrastrukturelle forhold.

I forhold til havne fokuserer turismestrategien på krydstogsturisme. Der er behov for udbygning af anløbskapaciteten og modtageforholdene mange steder i landet. I f.eks. Qaqortoq, Nuuk og Sisimiut foregår landsætning via pontonbroer. Pontonbroerne er underdimensionerede i forhold til antallet af passagerer på større krydstogtsskibe, og upraktiske for krydstogtsgæsterne. Mindre byer og bygder, der aktivt udvikler modtageapparatet til krydstogtspassagererne, mangler i mange tilfælde tilstrækkelige anløbsfaciliteter. Det har den konsekvens, at landgang må finde sted direkte på strand eller klippe.

Forbedrede anløbsforhold vil potentielt set tiltrække flere krydstogtsskibe, og betyde flere krydstogtspassagerer i land. Det er relativt få steder, at skibene kan gå til kaj - og dermed også få muligheder for at købe ekstra ydelser som vand, brændstof, forsyninger og el samt nemmere sætte passager i land og modtage dem igen. Flere passagerer medfører med høj sandsynlighed mulighed for, at de bruger flere penge i lokalsamfundene.

GRØNLANDS OLIE- OG MINERALSTRATEGI 2014 – 2018

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked har publiceret en strategi, som strækker sig over 5 år med titlen Grønlands olie- og mineralstrategi 2014 – 2018 (herefter råstofstrategien).

Råstofstrategien peger på behovet for at øge indsatsen og samspillet mellem en række ressortområder, herunder bl.a. havnene. Havnene bliver i råstofstrategien opdelt i to

spor: Havne for olie/gas efterforskning/udvinding og havne for mineral efterforskning/udvinding.

I begge spor er de eksisterende havne vigtige i en efterforskningsfase, da selskaberne ønsker at minimere omkostninger for disse aktiviteter. Der er i dette spor behov for en del logistiske services fra lokalsamfundet, men ikke mindst muligheder for oplagsplads på, eller nær havnene.

Såfremt efterforskningsfasen efterfølges af en udvindingsfase, vil der i begge spor være en relativ stor sandsynlighed for, at selskaberne vil opføre deres egne havneanlæg tæt på udvindingen. Der har endnu ikke været udvundet olie/gas i landet, men der har været en række mineprojekter. Eksempler på dette er f.eks. Nalunaq minen i Sydgrønland, Maarmorilik i Nordgrønland og Olivinminen i Midtgrønland, som alle har opført deres egne havneanlæg.

Disse anlæg – og fremtidige anlæg, som anlægges i det åbne land i forbindelse med råstofaktiviteter – vil være hjemlet under råstoflovgivningen, og ikke havnelovgivningen. Derfor vil anlæg af denne type ikke indvirke på brugen eller planlægningen af de eksisterende havne.

SEKTORPLAN FOR LUFTHAVNE

Sektorplan for lufthavne er udarbejdet af ressortområdet for Infrastruktur, og giver anbefalinger for den fremtidige lufthavnsinfrastruktur.

Lufthavnene er sammen med havnene de væsentligste indfaldsveje til trafikinfrastrukturen i Grønland. Visse steder er lufthavnene forbundet til hovedbyerne i regionen med skibstrafik, og i Kangerlussuaq er både lufthavn og havn omdrejningspunkt for krydstogsturismen ved udskiftninger af passagerer. Dette er i mindre grad også tilfældet i Narsarsuaq.

Sektorplan for lufthavne angiver en række mulige scenarier for fremtiden, som i en vid udstrækning vil have indflydelse på omskiftning af krydstogsturister.

I sektorplan for luftfart indgår endvidere planer om en udvidelse af lufthavnene i Ilulissat og Nuuk, så de kan modtage fly direkte fra det nordlige Europa og Nordamerika. Når lufthavnsplanerne i Ilulissat og Nuuk realiseres, vil det sandsynligvis få betydning for beflyvningen af Kangerlussuaq.

På tilsvarende vis har lufthavnsplaner i Sydgrønland en afgørende effekt på havnen i Narsarsuaq. Når der anlægges en regional lufthavn ved Qaqortoq, som medfører en

justering af driften af lufthavnen i Narsarsuaq, vil behovet for udvikling af havnen i Narsarsuaq, være markant anderledes, end hvis regionens hovedlufthavn bevares i Narsarsuaq.

SCENARIER I HAVNENES UDVIKLING

Der er et generelt ønske fra byer og bygder landet over om, at havneanlæg og forholdene for gods- og personbefordring forbedres. Forbedringerne kan eksempelvis opnås ved udvidelser og forbedringer af havneanlæg.

Det foregående afsnit har allerede angivet et multi-purpose princip, som planlægges indført i havnene landet over. Multi-purpose princippet tilgodeser, at flere erhverv kan operere på samme anlæg i havnene: Anlæggene moderniseres, standardiseres og styrkes, så de kan modtage tungere trafik og håndtere tungere godstransport, men som også vil være til gavn for fiskerierhvervet. Der etableres gode og permanente adgangsforhold for både skibspassagertrafikken, turbåde og krydstogsturisme i form af tidevandstrapper på alle anlæg, hvilket også minimerer behovet for pontonanlæg.

Forbedringerne på de eksisterende havneanlæg vil ske løbende og jf. den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi. Det forventes, at såfremt de nævnte havneanlæg i kapitel 9 prioriteres, og resterende havneanlæg sælges/overleveres eller nedtages, at anlægsmassen kan opgraderes til en moderne standard ud over +10 år tidsrammen.

Moderniseringen af havneanlæggene vil også betyde styrkede forhold for offshore industriens tungere materiel. Det er til gengæld sværere at honorere behovet for oplagsarealer på selve havnene. Oplagsområderne er langt de fleste steder begrænsede, som følge af de fysiske forhold, hvor fjelde og klipper sætter begrænsninger på udvidelser nær havneanlæggene. Dette skal også sammenholdes med, at eftersøgningsaktiviteterne flytter rundt i landet. På det grundlag er det svært, at prioritere større udvidelser af havnene og deres oplagsområder. Der er dog mulighed for at udnytte allerede eksisterende muligheder, som f.eks. i Sisimiut, hvor en sammenlægning af det kommunale kajanlæg og bagarealer med Selvstyrets, vil give et forbedret forhold for oplag og brug.

Det er dog ikke kun offshore industrien, som har behov for større oplagsområde. Godstrafikken er mestendels containeriseret, og i visse byer og bygder er behovet for større oplagsområder vokset i takt med, at tilflyttere fra andre byer og bygder, har øget behovet. En løsning er at sprænge arealer fri nær havnen, hvor det er muligt. Det er

der mulighed for f.eks. i Tasiilaq, hvor byen har et stadigt større behov for gods, og et stadigt mere presset containerareal på havnen. Fjeldet, som er på havnen kan med fordel sprænges væk, hvilket ikke kun skaber mere oplagsareal, men også skaber sprængsten til en eventuel udvidelse af havnen nord for næsset.

Der er et behov for forbedringer og udvidelser i mange af landets havne. Jf. den tidligere nævnte vedligeholdelsesstrategi er det muligt, at modernisere prioriterede havneanlæg ad en årerække med en justering af vedligeholdelsesbevillingen. Nye havne og større udvidelser af havneanlæg indebærer dog økonomiske investeringer i en størrelsesorden, som kræver særskilt finansiering, hvilket nødvendiggør en prioritering af projekterne.

I Bilag G listes landets by- og bygdehavne op, og Selvstyrets vurderinger for fremtidige tiltag beskrives.

SAMMENFATNING AF PRIORITERING

I alle havne er der sammenlagt 165 havneanlæg. Det anbefales, at 95 individuelle havneanlæg prioriteres under Selvstyrets vedligeholdelsesstrategi, således de alle inden for +10 år er moderniserede og fungerer som multipurpose anlæg. En liste over de prioriterede havneanlæg er at finde i kapitel 9.

De 70 resterende havneanlæg kan enten sælges/overdrages til kommunerne eller private virksomheder, eller nedtages. De havneanlæg, som ikke sælges eller overdrages bør nedtages, hvilket kan ske i forlængelse af den regionaliserede vedligeholdelsesstrategi. Visse af anlæggene er nedrivningsmodne.

Af specifikke udvidelsesprojekter er der to overordnede prioriteringsrækkefølger. Begge grupper er baseret på vurderinger af deres nødvendighed for havnenes fysiske forhold, og for de erhvervmæssige muligheder, som udvidelserne kan bidrage med.

Da finanslovskonto 87.73.12 ikke dækker nyanlæg, vil det for hvert projekt være nødvendigt at søge om særskilt finansiering. Særskilt for Kangerlussuaq og Qaanaaq vil der blive igangsat projektering med henblik på udførelsesstart i 2019 såfremt der bevilliges de nødvendige midler hertil i Finanslov 2019.

PRIORITERING 1

Ilulissat Isfjord er optaget på UNESCO's verdensarvsliste og tiltrækker på den baggrund store mængder turister. Samtidig er havnen i byen central i forhold til indhalingsstederne for hellefisk, og det betyder et stort antal fiskerifartøjer af varierende størrelser. En udvidelse af havnen i Ilulissat har størst prioritet, da forholdene ikke er gunstige for den omfangsrige aktivitet af både fiskefartøjer og andre erhvervsfartøjer, samt passager- og turismefartøjer i det smalle havneområde. Der er etableret en arbejdsgruppe, som undersøger de samfundsøkonomiske konsekvenser i udvidelsen af havnen i Ilulissat. Det anbefales, at en udvidelse tager arbejdsgruppens indstillinger ad notum.

Tasiilaq modtager et stadig større antal turister, og har også en stadigt voksende befolkningstilvækst. Befolkningstilvæksten betyder stadigt stigende godsmængder til byen, som har et begrænset oplagsplads for containere, der allerede er under pres. Det anbefales, at oplagsområdet udvides ved nedsprængning af en klippe tæt på containerarealet. Herudover anbefales Atlantkajen udvidet i dybden, således f.eks. Royal Arctic Lines fartøjer og krydstogtsfartøjer kan anløbe anlægget.

Kangerlussuaq er i visse tilfælde omskiftningsstedet for krydstogsturister, som enten ankommer til Grønland eller skal videre med fly. Bygden er relativt stor og modtager også en del containeriseret gods. De meget lavbundede havneforhold i Kangerlussuaq tillader ikke, at større fartøjer kan anløbe havneanlæggene, og at alle passagerer og gods skal tenders til og fra land, hvilket ikke vurderes holdbart i fastholdelsen af f.eks. krydstogtsfartøjer. Såfremt brugen af lufthavnen forbliver som den er i dag, er behovet for en opgradering af havnen betydeligt. Her udgør Qeqqata Kommunias løsning med en havn placeret længere ude end den nuværende et meget interessant løsningsforslag. Rapporten estimerer, at projektet udgør ca. kr. 33,2 mio. Afgørende for projektet er imidlertid planerne om den fortsatte brug af lufthavnen i Kangerlussuaq. For hvis passagerhubbet flyttes til Ilulissat og/eller Nuuk, vil behovet for udskiftning af passagerer alt andet lige mindskes, og havneanlægget bør tilpasses herefter.

Qeqqata Kommunia har opført en kommunal havn i Sisimiut, som er placeret tæt på de selvstyrejede havneanlæg. Den kommunale havn og de selvstyrejede havneanlæg kan med fordel sammenlægges, og derved øge kajarealer og oplagsområder i havnen i Sisimiut relativt simpelt. En samarbejdsgruppe mellem kommunen og Selvstyret har undersøgt de tekniske muligheder, og har konkluderet, at der ikke er større tekniske forhindringer for dette. Herudover er den af kommunen

udførte og godkendte naturkonsekvensanalyse dækkende for en sammenlægning af havneanlæggene.

Qaanaaq er udfordret af store bølger pga. meget stærke vinde fra nord-øst, der gør det meget svært at komme ind til stranden. Der er derfor behov for et anlæg, eksempelvis en læmole, der kan afhjælpe dette. Under projekteringsfasen vil mulighederne for at afhjælpe problemet blive konkretiseret. Borgerne og kommunen inddrages i at finde den optimale løsning.

Uummannaq har behov for kystsikring, da byen er udsat for både tsunamier og store dønninger, hvilket har en negativ effekt på byens havnemæssige udviklingsmuligheder. Estimerer på opførelse af kystsikring i form af bølgebrydende moler anslås til at udgøre minimum kr. 15 millioner pr. stk. Efter de ulykkelige omstændigheder i Nuugaatsiaq, er der ligeledes behov for at undersøge om det ændrede brugsmønster gør det nødvendigt med et nyt eller større anlæg i Uummannaq.

PRIORITERING 2

Kommune Kujalleq har indgivet et ønske om en skibsløsning mellem Narsaq og Qaqortoq, som indebærer opførelsen af et anlæg på nordsiden af Qaqortoq halvøen. Det anbefales, at der på sigt iværksættes en undersøgelse af muligheden for et simpelt anlæg.

Havnen i Narsarsuaq skal renoveres, men omfanget bør afstemmes i forhold til lufthavnsplanerne i regionen. Såfremt hovedlufthavnen flyttes til Qaqortoq, vil det nødvendige arbejde i Narsarsuaq ikke være så omfattende, som hvis lufthavnen bevares i bygden. I alle tilfælde bør det lange havneanlæg i Narsarsuaq renoveres og moderniseres, så det kan modtage tungere og nyere trafik.

Upernavik har behov for kystsikring, da byen dels er udsat for tsunamier, dels store dønninger. Begge har en negativ effekt på byernes havnemæssige udviklingsmuligheder. Estimerer på opførelse af kystsikring i form af bølgebrydende moler anslås som i Uummannaq at udgøre minimum kr. 15 millioner pr. stk. Det anbefales, at der iværksættes yderligere undersøgelser for opførelse af kystsikring.

FORSLAG TIL EN NY PRIORITERING

Indtil for 5 år siden var havnemyndighedens prioritering i nævnte rækkefølge; vedligehold, udvikling og først derefter på nedtagning af havneanlæg, der ikke lever op til de krav som stilles til dem. Som følge af de omfangsrige vedligeholdelsesopgaver er prioriteten ikke blevet fulgt til dørs, og der er stadig et relativt ensidigt fokus på vedligeholdelsesfasen, som dog bliver imødegået med arbejdet i denne sektorplan.

Der er imidlertid meget der taler for at gribe prioriteringen omvendt an. Nedtagning af utidssvarende og uudnyttede havne og anlæg, kan bidrage væsentligt til reduktion af de midler, som Selvstyret benytter årligt til havnene. Dermed vil det på sigt blive muligt, at frigøre nødvendige midler til mere udviklingsorienterede projekter, fremfor hovedsageligt vedligeholdelse.

Desuden ligger der potentielle besparelser, at hente ved at sammenkøre aktiviteterne i de anlæg hvor det er muligt. Eksempelvis, hvis der ses bort fra ikke-offentlige aktiviteter, og regner anløb pr. skib pr. bygd på årsbasis, svarer dette til ca. 3-4 døgn med anløb pr. bygd over årets 365 døgn. Det betyder, at hvis hvert enkelt anlæg skulle forrentes efter brugsmønstre og aktiviteter af offentlig karakter, så hænger økonomien ikke sammen.

Udover samfundsmæssige forpligtigelser må prioriteringen også finde sted, ud fra de overordnede målsætninger om behovet for vedligeholdelse og reovering samt differentieret brug. Potentialerne ligger specifikt inden for turismen, fiskeriet og råstofudvindingen.

FORTSATTE ANLÆG I SELVSTYREREGERI

Selvstyret har behov for en række anlæg, for at kunne efterleve sine samfundsmæssige forpligtigelser på havnene: Håndtering af gods, betjening af fiskerierhvervet samt andet erhverv, og endelig betjening af den søværts passagertrafik. Der er dog flere anlæg, end der er behov for, og antallet kan reduceres.

Det vurderes at der kun er et behov for knap 3/5 af den nuværende anlægssortefølge og at overdragelsen eller nedtagningen for de resterende knap 2/5 kan eksekveres på kort sigt.

Nedenstående liste angiver de havneanlæg, som anbefales bibeholdt i selvstyregeri, og som gennem moderniseringer og omdannelse til et multipurpose koncept, kan efterleve de samfundsmæssige forpligtigelser.

Tabel 4. Anlæg i Kommune Kujalleq som fortsat ønskes i Selvstyregeri.

Kommune Kujalleq		
By	Havn	Antal
Nanortalik	010.04, 010.05	2
Qaqortoq	020.03, 020.04	2
Narsaq	030.04	1
Bygd	Havn	Antal
Aappilattoq	012.01	1
Narsaq Kujalleq	013.02	1
Tasiusaq	014.01	1
Ammassivik	016.01	1
Alluitsup Paa	018.02	1
Saarloq	021.01	1
Eqalugaarsuit	022.02	1
Qassimiut	024.02	1
Igaliku	032.01	1
Narsarsuaq	033.01	1
Qassiarsuk	035.01	1
Antal Totalt		16

Tabel 5. Anlæg i Kommuneqarfik Sermersooq som fortsat ønskes i Selvstyregeri

Kommuneqarfik Sermersooq		
By	Havn	Antal
Paamiut	050.06, 050.07	2
Tasiilaq	180.01, 180.02 og 180.03	3
Ittoqqortoormiit	190.02	1
Bygd	Havn	Antal
Arsuk	051.01	1
Qeqertarsuatsiaat	060.01, 061.03	2
Kapisillit	065.01	1
Sermiligaaq	182.01	1
Isortoq	183.01	1
Kulusuk	184.02, 180.03	2

Tiniteqilaaq	185.01	1
Kuummiut	186.01	1
Antal Totalt		16

Tabel 6. Anlæg i Qeqqata Kommunia som fortsat ønskes i Selvstyre regi

Qeqqata Kommunia		
By	Havn	Antal
Maniitsoq	070.04, 070.09, 070.10	3
Sisimiut	080.02, 080.09, 080.12	3
Bygd	Havn	Antal
Atammik	071.01, 071.02	2
Napasog	072.01	1
Kangaamiut	073.01, 073.02	2
Itilleq	081.01	1
Kangerlussuaq	082.01, 082.04	2
Sarfanguit	083.01	1
Antal Totalt		15

Tabel 7. Anlæg i Qaasuitsup Kommunia som fortsat ønskes i Selvstyre regi

Qaasuitsup Kommunia		
By	Havn	Antal
Kangaatsiaq	090.01, 090.02	2
Aasiaat	100.01, 100.07	2
Qasigianguit	110.02, -03, -04, -06	4
Ilulissat	120.01, -02, -04, -06	4
Qeqertarsuaq	140.03	1
Uummannaq	150.02, 150.05	2
Upernavik	160.01, 160.05, 160.07	3
Bygd	Havn	Antal
Attu	092.02, 092.03	2
Iginniarfik	095.01	1
Niaqornaarsuk	096.01, 096.02	2
Ikerasaarsuk	098.01	1
Akunnaq	103.01	1
Kitsissuarsuit	104.02	1
Ikamiut	111.03	1

Oqaatsut	121.01	1
Qeqertaq	122.02	1
Saqqaq	123.01	1
Ilimanaq	124.01, 124.02	2
Kangerluk	143.01	1
Niaqornat	151.01	1
Qaarsut	152.01	1
Ikerasak	153.01, 153.02	2
Saattut	154.01	1
Ukkusissat	155.01	1
Illorsuit	156.01	1
Nuugaatsiaq	157.01	1
Upernavik Kujalleq	161.01	1
Kangersuatsiaq	162.01	1
Aappilattoq	163.01	1
Tasiusaq	165.01	1
Nuussuaq	166.01	1
Kullorsuaq	167.01	1
Innaarsuit	169.01	1
Antal Totalt		48