

Oversigt – åbent møde:

| | | |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Punkt 1 | Godkendelse af dagsorden | 3 |
| Punkt 2 | Mundtlig orientering fra administrationen..... | 3 |
| Punkt 3.1 | Fremførelse af uforbrugte anlægsmidler fra 2020 til 2021..... | 4 |
| Punkt 4.1 | Forslag at vejen fra sprængstofdepotet Maniitsoq skal forlænges frem til Sarfat | 6 |
| Punkt 4.2 | Vejnavne på toppen af Ungusivik | 10 |
| Punkt 4.3 | Ungdomsboliger Atammik | 12 |
| Punkt 4.4 | Opførelse af sheltere ved samarbejde mellem DTU Artek og Qeqqata Kommunia | 14 |
| Punkt 4.5 | Byggeprogram for grusvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq..... | 17 |
| Punkt 6.1 | Indstilling vedr. havbundsindvinding ved sandstranden ved Sisimiut | 20 |
| Punkt 6.2 | Orientering om høringssvar til Inatsisartuts 3. behandling af vandkraftanlægslov | 24 |
| Punkt 6.3 | Orientering Offentlig transport i Qeqqata Kommunia | 28 |
| Punkt 6.4 | Orientering om forøgede forbrug på lønmidler inden for tekniske område, budget 2020 | 34 |
| Punkt 8 | Eventuelt..... | 39 |



Mødet startet kl. 14.00

Mødet afsluttet kl. 15.45

Deltagere:

Inuit Ataatigiit

Nivi H. Eftraimsen

Siumut

Aqqalu Skifte

Barnabas Larsen

Partii Naleraq

Karl Lyberth

Fraværende med afbud:

Gideon Lyberth (Siumut)

Fraværende uden afbud:

Punkt 1 Godkendelse af dagsorden

Godkendt

Punkt 2 Mundtlig orientering fra administrationen

Sisimiut administration:

- Området for Teknik og Miljø har stadig en vakant stilling som arealsagsbehandler ud af 2. Det betyder arealsagsbehandlingen er noget bagud. Stillingen er på genopslag for 4 gang.
- Asfaltering af vejene i Sisimiut er i gang.
- Alle anlægsopgaver er i gang, men de er noget forsinkede pga. Co-vid 19 restriktioner. Multihuset i Sarfannguit er forsinket.
- Nukissiorfiit har meddelt at de fremover ikke længere bidrager økonomisk til byggemodning, hvilket bliver 100 % kommunalt udgift. Den økonomiske konsekvens på landsplan bliver på 15 mio. kr. Fordelingen af bidrag til byggemodning varierer efter sted, f.eks. vil byggemodningen i Sisimiut, A30 området, kpt 39, blive 2 mio. kr dyrere såfremt elringforbindelse ikke udtages. Der laves en sagsfremstilling om emnet, til næste udvalgs møde – UT 06.21.

Maniitsoq administration:

- Asfaltering af vejene i Maniitsoq er udført for i år, og det har kørt som forventet.
- Nye pontonbroer er nu søsat Akunnequt.
- Planchefen kommer på besøg til Maniitsoq og bydger.
- Cykelbane og legepladser ved Tasersuaq bliver opført.
- Alle anlægsprojekter er forsinkede pga. manglende bemanning. Kloakering mod Ivissuit er påbegyndt. Kontrakten og garantien af vejforlængelsen mod Kirkegården i Kangaamiut er på plads.

Punkt 3.1 Fremførsel af uforbrugte anlægsmidler fra 2020 til 2021

Journalnr. 06.03.01

Baggrund

Området for Teknik og Miljø fremsender herved forslag om fremførsel af uforbrugte (og overforbrugte) anlægsmidler fra budget 2020 til budget 2021 for de på bilag 1 anførte igangværende anlægssager.

Regelgrundlag

Kasse og regnskabsregulativ. TU er ansvarlig for anlægsområdet.

Faktiske forhold

Liste over hvilke anlægsarbejder der søges overført fremgår af bilag 1 med farvemarkeringer. Sagen omfatter både anlægsarbejder i Sisimiut og Maniitsoq distrikter samt fælles-sager. Der er under kolonnen ”Bemærkninger” anført stade for de anlægsprojekter der ønskes overført uforbrugte eller merforbrugte midler for.

Der søges ikke overført uforbrugte eller merforbrugte midler på puljesager med en årlig bevilling som bygningsreovering, udendørs fritidsfaciliteter, bygdeveje fælles og miljøtilskudssager, da de nærmest har karakter af driftsmidler og administreres af Driftsafdelinger og Fritidsområder. Der søges ikke overført uforbrugte eller merforbrugte midler for afsluttede projekter.

Bæredygtigheds konsekvenser

Neutral, bevillingsfremføring er nødvendig for afslutning af allerede igangsatte arbejder.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kommunen er forpligtet til at afslutte de byggesager hvor der er indgået kontrakt. For de sager hvor der ikke er skrevet entreprenørkontrakt endnu, kan projektet stoppes på det nuværende stade, hvis det ikke længere findes aktuelt. Disse projekter der kan stoppes er angivet med ”under opstart”. For anlægsarbejder vil der blive udarbejdet byggeregnskab, når afregning med entreprenører er færdig og mangelfhjælpning i 1-årsperiode er afsluttet.

Administrationens vurdering

For arbejder der endnu ikke er startet, skyldes behovet for overførsel, dels at rådgivere / entreprenørerne er forsinket, dels at der har været afsat større beløb i tidligere budgetår end rådgivere og entreprenører har kunnet nå at udføre arbejde for sidste år, eller at byggeprogram har afventet godkendelse. For år 2020 har det grundet corona-restriktioner og generelt ophedet byggemarked været vanskeligt for entreprenørerne at skaffe faglært arbejdskraft, hvorfor de er yderligere bagud på en del arbejder.

For de overforbrugte anlægsmidler, skyldes overforbruget at der ved budgetlægning var skønnet en mindre andel af arbejdet udført sidste år og en større del i år, men i praksis blev en større del allerede udført/afregnet sidste år. Overførslen sker da i form af en negativ overførsel.

Nogle sager mangler omplaceringer fra fælleskonto til stedbestede konti, dette er angivet ved ”fordeles eller modregnes projekt 500xxx”. For nogle konti ses omplaceringer godkendt ØU 2020 ikke indtastet i ERP-system, det er anført ved de pågældende projekt nr.

I tabel er anført projekt-nr for anlægssagerne ifølge nyt ERP-system, oplistet efter stigende projektnr. Da ERP-systemet i kontonoderne har uforholdsvis mange dimensioner på afdeling, formål, art, sted og projektgruppe, er nogle fakturaer blevet bogført på flere forskellige dimensioner for det samme projektnr, hvorfor der er flere linjer for det samme projekt. Det kunne overvejes at reducere valgmulighederne for dimensionerne, så budgetudskriften kan bestå af færre linjer, helst kun 1 linje pr projektnr for at opnå en god overskuelighed.

Det kunne også overvejes at flytte projekter med årlige puljebeløb fra anlægsområdet til driftsbudgettet, for derved at øge overskueligheden af anlægsbudgettet.

At nogle af projektnr har fået undernumre som f.eks -001 ved fordeling på flere steder for det samme projekt-nr, gør det desværre ikke mere overskueligt, og øger risikoen for fejlkonteringer. Det kunne overvejes at flytte disse projektnr over på eget projektnr med egen stedkode entydigt for projektet.

Overførselsbeløbet er summen af uforbrugte eller merforbrugte beløb for det enkelte projekt-nr.

Der er i alt uforbrugte anlægsmidler netto for år 2020 på 254.625.805 kr men ansøges kun overført netto 240.492.868 kr, grundet der ikke søges overført restbeløb på afsluttede sager og netto-restbeløb på puljesager for i alt 14.132.937 mio kr, som tilbageleveres kassebeholdningen.

Teknik- og miljøforvaltningens indstilling

Teknik- og miljøområdet indstiller:

at Udvalget for Teknik indstiller til Økonomiudvalget, fremførsel af uforbrugte anlægsmidler fra budget 2020 til budget 2021 på i alt 240.492.868 kr, sker fordelt på de enkelte anlægsprojekter som anført i opstillingen i bilag 1.

Afgørelse

Godkendt.

Bilag 1: Tabel PBI20, Konti og beløb for overførsel af ikke-forbrugte (eller mere-forbrugte) anlægsbeløb fra 2020 til 2021.

Punkt 4.1 Forslag at vejen fra sprængstofdepotet Maniitsoq skal forlænges frem til Sarfat

J. nr. ERP projekt 500181

Baggrund.

Området for Teknik og Miljø har tidligere (d. 18.03.2020) modtaget et brev, som indeholder et forslag til liftforhold og vejforbindelse til skibakken i Sarfat i Maniitsoq (jf. bilag 1). I brevet foreslås det bl.a., at vejen fra sprængstofdepotet skal forlænges til Sarfat.

Forslaget har tidligere været på dagsordenen til et af Teknik Udvalgets møder og ses på bilag 8. Punktet har direkte relevans til eksisterende skiliftprojekt, der ikke kan udføres af praktiske årsager. Punktet har også relevans til udvalgets nyeste budgetønske for budget 2022 om en ny pistemaskine til Maniitsoq, der er afhængig af bedre adgangsforhold til Sarfat skicentret uden om vandspærrezonen. Endvidere vil en forlænget vej give adgang til nye områder der evt kan anvendes for fremtidig kirkegård.

Udvalget tog den 10. august 2020 administrationens orientering til efterretning om bl.a. følgende forhold:

- At såfremt man ønskede en ny vej til Sarfat, måtte et nyt kommuneplantillæg udarbejdes, herunder en anden placering af sprængstofdepotet eller omlægning af vejføringen pga. lovgivningsmæssige afstandskrav til offentlige veje og bebyggelser.
- At hvis en vejforbindelse bliver placeret i et kommuneplantillæg, kan overslagsprisen laves ud fra placeringen til den tid, som også er afhængig af terrænforholdene og afstandforhold til en anden placering af sprængstofdepotet eller vejen, ud over terrænforholdene.
- At eksisterende skiliftprojekt med projekt nr. 500117 og oprindelig budget på 1,8 mio. kr. var sat på stand by, da den ikke kunne udføres pga. manglende arbejdsvej til skicentret til de materiel, der skal bruges til at lave skiliften.

Efterfølgende har kommunalbestyrelsen omplaceret 2 mio. kr. fra projektet vedr. vejen ved Apussuit til vejen til Sarfat, hvorefter et rådgivende firma har tegnet 2 forslag til vejføringer med overslagspriser. Ikke mindst har en entreprenør givet overslagspris på at lave vejen som kørespor, som passer bedre til projektets økonomi.

Regelgrundlag

- Anlæg og udvidelse af hovedveje og forbedringer er en kommunal opgave.
- Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 16 af 16. juli 2007 om eksplosive stoffer, som har relevans for sprængstofdepotet.
- Tillæg nr. 7 til kommuneplan 1993-2004 for Maniitsoq Kommune, som indeholder vejen til sprængstofdepotet.
- Kommuneplantillæg delområde 700-D1, der blandt andet indeholder området omkring skibakken Sarfat.

Faktiske forhold

Borgerhenvendelsen ang. ønsket om en adgangsvej til Sarfat har relevans for skiliften i Sarfat, som stadig er under opstartsfasen pga. en række praktiske og budgetmæssige forhold, men den har også relevans for adgangsvejen til det kommende sprængstofdepot, som har været under udførelse gennem en årrække.

Sarfat ligger nord for Maniitsoq, som ikke har vejfast forbindelse til byen, og man kører uden om fjeldene på snescooter, for at kunne nå frem om vinteren. Der er to adgangsveje til Sarfat om vinteren, en via Ungusivik (langs ruten hvor sprængstofdepotet ligger) og den anden via Ujaqquerivik. Førstnævnte kan ikke bruges en stor del af sæsonen pga. af en stejl skrænt og uheldige sneforhold på en snæver passage. Netop adgangsvejen via Ungusivik til Sarfat kan vejforbindes uden om vandspærrezonen, men kan så alligevel ikke vejforbindes uden at flytte sprængstofdepotets nuværende foreslåede nye placering grundet sikkerhedsafstandskrav, som også kræver et nyt kommuneplantillæg.

Kommuneplantillæg nr. 7 dækker sprængstofdepotet og adgangsvejen dertil, men giver ikke mulighed for videre vejføring fra nuværende placering af sprængstofdepotet til Sarfat.

Kommuneplantillæg for delområde 700-D1 giver som udgangspunkt mulighed for anvendelse af området til ubebyggede fritidsformål, hvor der dog er mulighed for bebyggelse i et ubetydeligt omfang, der understøtter områdets anvendelse til fritidsformål. Dale i området vil evt. kunne sandtilfyldes og benyttes som ny kirkegård.

Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 16 af 16. juli 2007 om eksplosive stoffer indeholder restriktioner i form af sikkerhedsafstande til bebyggelse og offentlige veje, som er oplistet i bekendtgørelsens bilag 3. Sprængstofdepotets afstand til offentligvej, som ikke fører til selve sprængstofdepotet skal minimum være på 70-175 meter afhængig af mængderne af sprængstof i depotet. Yderligere skal minimumsafstanden til bebyggelse være på 400-960 meter igen afhængig af mængderne.

I dag er adgangsvejen via Ujaqquerivik og vandsøen det mest benyttede af skiløberne pga. dennes mere centrale placering ift. byen. Det har været praksis i mange årtier, at skiløberne og folk der vil til Sarfat køres med snescootere fra Ujaqquerivik, hvor afstanden er 2,8 km på snescootersporet. Man kører igennem vandspærrezonen og på vandsøen. Pistemaskinen bruges alene til præparering af skibakken. Kravet er at isen skal være 70 cm tyk før at køretøjer kan køre over den, og det forsinker præpareringer, men man kan på nuværende tidspunkt ikke benytte adgangsvejen via Ungusivik.

Anlæggelse af grusvejen til den nuværende påtænkte nye placering af sprængstofsdepotet og bådoplagspladsen blev iværksat i 2016 og man har sidenhen løbende opbygget og forlænget vejen med overskydende sten- og byggematerialer (jf. bilag 2).

Skiliftprojektet i Maniitsoq er sat på standby pga. praktiske og budgetmæssige forhold, som informeret under udvalgets behandling af budgetønsker til budgetår 2021. Boreriggen til arbejdets udførelse var ellers transporteret med skib til skibakken, men kunne ikke transporteres fra stranden til skibakken pga. terrænforholdene. Hvilket medfører, at skiliftsprojektet ikke kan påbegyndes, før adgangsvejen er etableret, eller materiel transporteres med helikopter. Sidstnævnte får dog ikke effekt på ønsket om pistemaskinens adgang til skicentret uden om vandspærrezonen, der også vurderes til at medføre markant forlængelse af skisæsonen i Sarfat.

Bæredygtige konsekvenser

Det er bæredygtigt, at der er tilgængelige fritidsfaciliteter og at kommuneplanen rummer alle former for faciliteter i byen samt at minimere kørsel og evt. forurening i vandspærrezonen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Vejen til Sarfat og kommende placering af sprængstofdepot finansieres af projekterne:

1. "Byggemodning – Erhvervsområde – Maniitsoq", projekt nr. 500067 og har et budget i år 2021 på 3,8 mio. kr. i ERP-systemet.
2. "Vej mod ny bydel – Maniitsoq", med projekt nr. 500265 og har et budget i år 2021 på 2 mio. kr. i ERP-systemet.

Området for Teknik og Miljø har fået Masanti A/S, til at projekterer et dispositionsforslag bl.a. med to forskellige vejføringer (jf. bilag 5), her er de estimerede overslagspriser henholdsvis 8.507.400 kr. og 7.890.440 kr. (jf. bilag 6 og 7).

Det vil sige at der ikke er afsat tilstrækkelige midler til projektet, dog oplyses det fra entreprenører, at der er mulighed for, at størstedelen af vejføringen frem til føromtalt skrænt, kan etableres betydeligt billigere end overslagspriserne. Dette vil dog være uden en reel vejkasse og videreførelsen af vejen vil blive anlagt og opbygget tilsvarende den eksisterende vej som kørespor. Men der må dermed også forventes højere omkostninger til drift og vedligeholdelse.

Administrationens vurdering

Nuværende udførelses logistiske problemer med boreriggen og andet an stillings relateret håndtering i Sarfat samt flytning af sprængstofdepot, må løses ved videreførsel af grusvejen mod Sarfat. Det vurderes, at vejføringen oppe i fjeldet (vejføring 2 jf. bilag 5) vil være den mest hensigtsmæssige ift. budgettet samt terræn- og adgangsforhold. Yderligere vurderes det, at den fortsatte anlæggelse af vejføringen, bør etableres til den fremtidige placering af sprængstofdepotet og frem til den stejle skrænt ved skibakken, i lighed med opbygningen af den tidligere udførte strækning af grusvejen, hvilket vurderes at være betydeligt billigere. Forlængelse af vejen giver adgang til nye områder der evt. kan anvendes til fremtidig kirkegård. Midler til fremtidig kirkegård er ikke inkluderet i dette projekt, men dette projekt vil omvendt gøre omkostningerne til en ny kirkegård billigere til den tid. Ligesom placeringen af den fremtidige kirkegård kan sikres i kommuneplantillægget.

Den nuværende Kommuneplantillæg nr. 7 dækker kun sprængstofdepotet og adgangsvejen dertil, men den giver ikke mulighed for videre vejføring fra nuværende placering af sprængstofdepotet til Sarfat samt en ny kirkegård.

Derfor er der behov for at ændre i afgrænsningerne for delområderne: 700-D1, 700-E7, 700-E8 samt 700-B12 ved at udarbejde et nyt Kommuneplantillæg.

Indstilling

Der indstilles til Teknisk Udvalg og Økonomiudvalget:

- At Udvalget for Teknik, over for økonomiudvalget anmoder om udarbejdelse af et nyt kommuneplantillæg ud fra vejføring nr. 2 jf. bilag 5, samt tilpasning af sprængstofdepotets placering. Kommuneplantillægget laves, således denne som minimum efterlever vejføring nr. 2 til Sarfat og gør plads til en fremtidig kirkegård.
- At der omplaceres 2 mil kr fra projekt 500265 til projekt 500067 som anført herover.

- At administrationen får bemyndigelse til at forhandle og indgå aftaler med en entreprenør om anlæggelse af arbejdsvej inden for ovenfor opstillet budget på sammenlagt 5,8 mio. kr. under ”økonomiske og administrative konsekvenser”. Skema med kontonoder for omplaceringerne er bilag 9.
- At orienteringen om, at en arbejdsvej ikke i første omgang får samme kvalitet som en almindelig vej tages til orientering.
- At orienteringen om, at udførelse af arbejdsvejen først kan igangsættes, når et nyt kommuneplantillæg er godkendt, tages til orientering.
- At orienteringen om, at udførelse af eksisterende projekt om en ny skilift, først kan igangsættes efter anlæggelse af arbejdsvejen, tages til orientering.

Afgørelse

Godkendt

Bilag

1. Forslag vedrørende tilgængelighed af skibakken Sarfat hele året rundt.
2. Sarfat – Oversigtsplan
3. Tillæg nr. 7 til kommuneplan 1993-2004 for Maniitsoq Kommune.
4. Kommuneplantillæg delområde 700-D1
5. Oversigtsplan-Ortofoto
6. C-overslag for vej 1
7. C-overslag for vej 2
8. Tidligere TU beslutning om vejen til Sarfat.
9. Omplaceringsskema til ERP med kontonoder, XL-ark

Punkt 4.2 Vejnavne på toppen af Ungusivik

Journalnr. 00.25.02

Baggrund

Der skal tildeles vejnavne på toppen af Ungusivik. I den forbindelse har Planafdelingen indhentet forslag gennem borgerne i Maniitsoq, Qeqqata Kommunia's Facebook side og ved annoncering i Nipi Avis i februar/marts 2021.

Regelgrundlag

Økonomi og indenrigsministeriet: Meddelelse til Grønland om ajourføring af CPR's vejregister for Grønland. Sagsnr. 2018-473, Doknr. 543153, Dato 27-09-2018.

Faktiske forhold

Der mangler at blive tildelt navne på 5 veje på toppen af Ungusivik, som fremgår af vedlagte kortbilag – Bilag 1.

De indkomne forslag er vedlagt som Bilag 2.

Bæredygtige konsekvenser

Ingen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Ingen.

Administrationens vurdering

OTM Maniitsoq anbefaler, at vejene navngives indenfor stjernebilleder som tema, efter forslaget "Asaluusat" (Karlsvognen) som områdets kendetegn der definerer området (Vej 1), samt følgende stikveje:

- Vej 1: **Asaluusat** (Karlsvognen)
- Vej 2: **Siattut** (Orions bælte)
- Vej 3: **Qaasiut / Ullup Malittaa / Malittaa** (planeten Venus)
- Vej 4: **Qiluttuusat** (Syvstjernen)
- Vej 5: **Aassuutit** (Altair og Tarazed)

Indstilling

Planafdelingen indstiller til Teknik –og Miljøudvalget samt videre til Kommunalbestyrelsesudvalget for beslutning om, hvilke vejnavne der skal definere området i Ungusivik.

Afgørelse

UT indstiller at KB tager stilling til:

- om hele området skal navngives som 'Ungusiviup qaava', eller;
- at vejene navngives indenfor stjernebilleder som tema, efter forslaget "Asaluusat" (Karlsvognen) som områdets kendetegn der definerer området (Vej 1), samt følgende stikveje:

- Vej 1: **Asaluusat** (Karlsvognen)

- Vej 2: **Siattut** (Orions bælte)
- Vej 3: **Qaasiut / Ullup Malittaa / Malittaa** (planeten Venus)
- Vej 4: **Qiluttuusat** (Syvstjernen)
- Vej 5: **Aassuutit** (Altair og Tarazed)

Eller

- At vejene navngives efter forslag fra alderdomshjemmet Neriusaat
 - Vej 1: **Asaluusat**, Idet markeringen af vejen med rødt på kortet ligner stjernehimlen Karlsvognen.
 - Vej 2: **Qattuneralak**
 - Vej 3: **Qaava**
 - Vej 5: **Iliveqarfiup Qaqqaa**

Bilag

1. Vejkort
2. Indkomne forslag

Punkt 4.3 Ungdomsboliger Atammik

Journalnr. 06.03.01, Projekt 500005-002.

Baggrund

Kommunen har i budget 2021 under projekt 500005-002 afsat 2.698.750 kr med betegnelse Ungdomsboliger Atammik. Fra budget 2020 overføres et tilsvarende beløb (se andet punkt til dette møde), så der i alt er en bevillingsramme på 5.397.500 kr. Bygdebestyrelsen Atammik-Napassoq har fremsendt ønske om opførelse af 81m² Panbo typehus til unge, bilag 1.

Regelgrundlag

Kasse og regnskabsregulativ. UT er ansvarlig for anlægsområdet.

Faktiske forhold

Ini oplyser de har 2 familier med adresse i Atammik på venteliste. Atammik oplyser at der er 6 ansøgere til mindre boliger hvoraf de 2 har børn. Atammik foreslår boligerne placeret vest for kommunens dobbelthus fra 2014 B-1392, se bilag 2.

Der er eksisterende projektmateriale for 4 hustyper til opførelse i bygd: projekter.

- A. Illorput 2000 4-rums, type 4 på 104m², se bilag 3,
- B. Illorput 2100 type V2 3-rums på 91m², se bilag 4,
- C. Panbo type 1 3-rums på 81m², se bilag 5,
- D. Qarsoq ungdomsbolig 1-rum på 44m², se bilag 6.

Idet byggemarkedet for tiden er ophedet, da Selvstyret har igangsat 2 store lufthavnsbyggerier er opførelsespriser for tiden i området 36.000 – 40.000 kr/m² for bygdebyggeri. Det afsatte beløb på 5,4 mio kr vil således kunne række til:

- A. 1 stk bolig A type Illorput 2000,
- B. 1 bolig B type Illorput 2100,
- C. 1 evt 2 stk bolig C Panbo á 81m² (2 stk forudsat entreprenør giver lavt tilbud) eller
- D. 3 stk bolig D Qarsoq ungdomsbolig 44m².

Hvis der vælges C udbydes opførelsen til entreprenør med 1 bolig + option på den 2, bolig, og så må licitationsresultat vise om der kan opføres 1 eller 2 boliger inden for budgetrammen.

Der er plads på den foreslåede placering til opførelse af bolig i brandafstand fra nabobygninger og området A1 er udlagt til boligformål.

Bæredygtigheds konsekvenser

Det er bæredygtigt at kommunen opfører boliger til boligsøgende i bygder, da de ikke kan opnå kreditforeningslån til eget boligbyggeri. Det er ikke bæredygtigt hvis kommunale boliger ikke kan udlejes grundet for høj husleje i forhold til de boligsøgendes indkomster eller ingen boligsøgende i bygden, så boligerne koster tomgangsbetaling.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Der foreligger ikke noget byggeprogram for sagen. Udvalget bedes derfor vælge hvilken hustype og antal der skal udbydes, A, B, C eller D.

Husleje forventes iflg Ini at blive følgende pr måned for hustyperne:

- A. Illorput 104m² 8.557 kr/md,
- B. Illorput 2100 91m², 7.539 kr/md,
- C. Panbo Type1 81m², 6.755 kr/md,
- D. Qarsoq 1-rum 44m², 5.121 kr/md.

Beboerne vil kunne søge boligsikring til huslejebetalingen. Hvis boligen vælges med 3-4 rum kan flere unge gå sig sammen og deles om boligen og derved deles om huslejen som et bofællesskab. Kapitalafkastet til kommunen vil udgøre ca 19.000 kr/år for den største bolig og ca 7.800 kr for den mindste pr bolig.

Tilpasningsprojekt for typehuset vil derefter blive udarbejdet og byggetilladelse søgt i år inden nyt bygningsreglement ventes at træde ikraft 1.1.2022, som vil kræve justeringer og sandsynligvis fordyrelser af typehus projekterne.

Administrationens vurdering

For mindre bygdearbejder er fagentrepriser uhensigtsmæssige og fordyrende. Små arbejder i bygder anbefales udført i hovedentreprise med kun 1 ansvarlig entreprenør, der selv står for koordinering med underentreprenører.

Den ønskede placering er central i bygden og giver mulighed for tilslutning til helårsvand, dog ved en ret lang stikledning. Det bliver nødvendigt med en lang adgangstrappe, hvilket vil fordyre byggeriet.

Placering nærmere vej er overvejet men ligger i bygdeplanområde C2 der ikke er udlagt til boligformål, og brandafstande til nabobygninger vil kun kunne overholdes for et lille hustype. Hustyperne A-C er tidligere opførte som entreprenørerne har erfaringer med. Type D er ny boligtype udviklet af Selvstyret, som ikke tidligere er opført i Qeqqata kommunia.

Teknik- og miljøforvaltningens indstilling

Teknik- og miljøområdet indstiller:

- at** Udvalget for Teknik beslutter hvilken hustype og antal der skal udbydes, A, B, C eller D.
- at** Tilpasningsprojekt for denne hustype placeret iht Atammiks placeringforslag igangsættes og opførelse udbydes i hovedentreprise.

Afgørelse

Godkendt. UT besluttede at der skal udbydes hustype D.

Bilag

- Bilag 1: Anlægsønske fra Atammik.
- Bilag 2: Placeringsforslag fra Atammik.
- Bilag 3: Illorput 2000 type 4, 4-rum 104m².
- Bilag 4: Illorput 2100 type V2, 3-rum 91m².
- Bilag 5: Panbo type 1, 3-rum 81m².
- Bilag 6: Qarsoq type ungdomsbolig, 1-rum 44m².

Punkt 4.4 Opførelse af sheltere ved samarbejde mellem DTU Artek og Qeqqata Kommunia

Journalnr. 16.09

Baggrund

Området for Teknik og Miljø har fået henvendelse fra DTU Artek om, at de ønsker at opføre offentlige sheltere i fjeldene omkring Sisimiut i samarbejde med Qeqqata Kommunia.

Regelgrundlag

Selvstyrets bekendtgørelse nr. 9 af 30. april 2015 om særlige regler for vandspærrezonen ved Sisimiut.

Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet. Kapitel 6 om drikkevand.

Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 10. oktober 2013 om anvendelse af motoriserede befordringsmidler.

Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet.

Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse.

Faktiske forhold

DTU Artek får årligt nye studerende til deres uddannelsesafdeling beliggende i Sisimiut. I den forbindelse udfører de hvert år et introprojekt for de nye studerende, i form af et byggeprojekt. For at planlægge flere år ud i fremtiden, ønsker DTU Artek at opføre en række nye sheltere i samarbejde med Qeqqata Kommunia, der placeres i fjeldene rundt omkring Sisimiut.

DTU Artek ønsker at overdrage shelterne til Qeqqata Kommunia til offentlig benyttelse, efter de er opført. Ved sådan et samarbejde med kommunen, vil der skabes grobund for at kommunens borgere får større ejerfornemmelse, som forhåbentlig kan medføre flittig brug af shelterne og at de bliver lokalt forankret.

Der er foreslået 7 mindre sheltere, med en forventning om at bygge et til to sheltere per år. Placeringerne er alle inden for byzonen. Flere af de ønskede placeringer er steder med meget kuperet terræn eller i en afstand fra byen, der ikke gør det muligt at bære/slæbe materialer ud om sommeren manuelt. Der er derfor ønske om at køre materialer til shelterne ud med snescootere i vinterperioden. Planen er at transportere byggematerialer ud til den afsatte placering, for derefter at have byggematerialerne opmagasineret på stedet indtil de skal bygges i løbet af sensommeren, i forbindelse med deres uddannelsers studiestart. Når det er inden for byzonen skal der være udlagt kørselsspor for at lovliggøre vinterkørsel uden for anlagte veje og i vandspærrezonen.

Fem sheltere er placeret uden for vandspærrezonen på lokaliteter hvortil der ikke er udlagt kørselsspor, men der er behov for at transportere byggematerialer til de ønskede placeringer med snescooter. Kommunalbestyrelsen kan i disse tilfælde give dispensation til vintertransport af byggematerialerne til de fem placeringer uden for vandspærrezonen, således at byggematerialerne kan transporteres derud med snescooter om vinteren jf. Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 10. oktober 2013 om anvendelse af motoriserede befordringsmidler.

Gives der sådan en dispensation, kan der f.eks. stilles krav til DTU Artek om, at de skal give besked til Området for Teknik og Miljø hvornår transporten påbegyndes og afsluttes. Desuden skal der kun køres materialer til én måske to lokaliteter om året, hvilket betyder at det drejer sig om begrænset kørsel.

To sheltere er placeret inden for vandspærrezonen, men i begge tilfælde er de placeret i forbindelse med det af Selvstyret godkendte snescooterspor jf. Selvstyrets bekendtgørelse nr. 9 af 30. april 2015 om særlige regler for vandspærrezonen ved Sisimiut. Jf. miljøbeskyttelsesloven §28 stk. 6 må der ikke etableres bygninger inden for vandspærrezonen. Området for Teknik og Miljø vurderer ikke at den type sheltere der ønskes opført, kan betegnes som en bygning. Området for Teknik og Miljø har rettet henvendelse til miljømyndigheden i Dep. for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø og afventer svar på om disse to sheltere må opføres, eller om det vil kræve en dispensation fra forbudsbestemmelsen. Hvis Selvstyret meddeler dispensation til opførelse af disse to hytter, vil Qeqqata Kommunia kunne give arealtildeling.

Bæredygtige konsekvenser

Placeringerne til shelterne er bynære, og flere af placeringerne er i forbindelse med afmærkede vandreruter eller steder hvor lokalbefolkningen ofte færdes. Derfor vil det kunne bidrage til lokalbefolkningen med nye rekreative muligheder. Shelterne vil også skabe nye oplagte udflugtsmål for turister, der kommer til Sisimiut. Shelterne kan bruges som udflugtsmål, ly for vind og vejr, overnatningssted eller blot til et hvil når man er ude i naturen.

I koalitionsaftalen for Qeqqata Kommuniens nye kommunalbestyrelse har politikerne fokus på, at fritidsaktiviteter og kulturelle arrangementer bringer glæde og er vigtige for et godt liv. Derudover påpeges det i koalitionsaftalen, at tiltag i forbindelse med elevernes ferie, inklusive aktiviteter og mulighed for udnyttelse af naturen både om sommeren og vinteren samt udstyr herfor, ønskes udviklet. Samtidig står der, at mulighederne i naturen skal udnyttes, for at borgerne og familier kan få en sundere livsstil, inklusiv mental sundhed. Dette vil etableringen af sheltere bidrage til.

Økonomiske og administrative konsekvenser

DTU Artek kommer til at afholde alle udgifter i forbindelse med projektet, det gælder bl.a. materialer, transport og opførelse af shelterne m.m. Opførelsen af shelterne kommer derfor ikke til at være en udgift for kommunen. Administrativt skal der laves arealtildeling til shelterne, og Qeqqata Kommunia vil få overdraget shelterne af DTU Artek når de er færdigbygget. Det betyder at kommunen vil skulle stå for eventuel nedrivning engang ude i fremtiden. Shelterne bygges som simple konstruktioner i træ, hvorfor der ikke er forventning om behov for løbende vedligehold.

Administrationens vurdering

Det er administrationens vurdering at det vil være godt for Qeqqata Kommunia at indgå i samarbejdet med DTU Artek om at bygge nye sheltere i området omkring Sisimiut, således at de bliver kommunalt ejede når de er færdigbygget. Administrationen vurderer også at det er godt, at de bliver kommunalt ejede for at skabe lokal forankring og ejerskabsfølelse. I den forbindelse er det også administrationens vurdering, at der kan gives dispensation til at de kan køre byggematerialer ud til placeringerne på snescooter om vinteren. Dispensationen bør gives med vilkår om, at transporten skal ske i dialog med Området for Teknik og Miljø, og at DTU Artek skal meddele hvornår de påbegynder og afslutter transporten, og at kørsel i vandspærrezonen uden for det af Selvstyret godkendte snescooterspor ikke er tilladt.

Indstilling

Området for Teknik- og Miljø indstiller til Teknik Udvalgets godkendelse.

At DTU Artek og Qeqqata Kommunia indgår et samarbejde om at opføre mindre sheltere i fjeldene omkring Sisimiut, som introprojekt i forbindelse med deres uddannelsesstilbud i Sisimiut

At DTU Artek overdrager shelterne til Qeqqata Kommunua, når de står færdige

At DTU Artek får dispensation til at køre byggematerialer ud på snescooter om vinteren til shelternes placering, der ligger uden for vandspærrezone

Afgørelse

Godkendt

Bilag

Bilag 1, Kort der viser shelternes foreslåede placeringer

Bilag 2, Foto af eksisterende shelter

Punkt 4.5 Byggeprogram for grusvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Journalnr. 06.03. ERP projekt 500156.

Baggrund

Sagen handler om at godkende et byggeprogram for en grusvej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, således denne kan udgøre en del af udbudsmaterialet til projekterende rådgiverfirmaer, som efter kontraktindgåelse kan projektere ud fra kommunens forventninger på baggrund af byggeprogrammet, og senere komme med sine egne overslag efter projektering og løbende forventningsafstemning med kommunen. Siden projektet har været mange år i kommunen, er der i byggeprogrammet refereret til gamle anlægsoverslag på en grusvej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut fra 2 eksterne firmaer i byggeprogrammet, som derfor må opdateres i forbindelse med rådgiverens projektering.

Der har i mange år været politiske diskussioner om en vejforbindelse mellem Kangerlussuaq og Sisimiut, og først i de senere år er man gået i gang med fysisk arbejde med et ATV sporet, der modsat en vej blot er en naturlig spor direkte på jord, uden en bærende vejkasse. Denne sagsfremstilling vedrører en grusvej, men indeholder også bemærkninger om ATV sporet da begge projekter er omfattet af godkendte og ansøgte (Der mangler godkendelse på strækningen inden for vandspærrezonen i Sisimiut) VVM godkendelser.

Sag om vej og ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Sisimiut har været drøftet flere gange i Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse, senest KB møde 07/2020 pkt 3.3, se bilag 2. Kommunen har afsat beløb hertil på ERP-projekterne nr 500142, 500143, 500156, 500179, 500180, 500182 og 500189.

Regelgrundlag

Kasse og regnskabsregulativ. UT er ansvarlig for anlægsområdet.
Selvstyrets indplacering i FL 2020 af muligt tilskud er angivet under Omrokeringsreserve 80.00.01.

Faktiske forhold

Et ATV spor fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq blev projekteret af rådgiverfirma og udbudt til entreprenører 27.5.2020. ATV-sporet har været under anlæg med entreprenør fra sommersæson 2020 og fagtilsyn af det projekterende firma. Dette arbejde fortsætter sæson 2021 med samme entreprenørfirma og fagtilsyn af andet rådgiverfirma. Det forventes at ATV-sporet bliver ført frem til Kangerluarsuk Tulleq ultimo september 2021.

Der foreligger VVM-godkendelse for strækningen fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq som også omfatter en grusvej, men endnu ikke godkendelse for strækningen fra Kangerluarsuk Tulleq til Sisimiut gennem vandspærrezonen.

Der foreligger plangrundlag for vejen i form af Kommuneplantillæg 22 af 15.6.2017.

ATV sporet indeholder ikke driftsbudget, som derfor blev opstillet som et valgmulighed af OTM som Teknik Udvalgs ønsker for 2022. Forslaget gik ikke videre, og ATV sporet står fortsat uden driftsbudget, som bliver relevant efter færdiggørelse.

Driftsomkostninger til en rigtig vej vil være væsentlig højere, og det vil ikke være økonomisk ansvarligt at medtage fremtidige driftsforpligtigelser til en rigtig grusvej i forbindelse med fremtidig bevilling til anlæggelse af vejen. Til sammenligning koster vejvedligehold i Sisimiut inklusive snerydning 100.000 kr. pr. km vej, ligeligt fordelt mellem snerydning og almindelig vejvedligehold.

I grønlandske byer er anlægsomkostningerne pr. km vej meget store i forhold til omgivende verden, da vejanlæggelse indeholder store mængder sprængninger, opbygning af vejkanter af egnede lokale og indkøbte stenmaterialer fra lokale eller udenbys jordentreprenører, bundens bæreevne samt udfordrende lokale terrænforhold. Det er ikke så meget vejbredderne, men vejlængderne sammen med terræn- og sprængningsmængderne, der har den primære betydning for omkostningerne. Der er ingen erfaringer med så lange veje i landet, og længere by veje laves yderst sjældent.

Med hensyn til efterfølgende vejvedligeholdelse vil det være afgørende for en så stor vejstrækning, at man har et forsvarlig vejbyggeri med en sikker vejkanseopbygning, der ikke medfører omfattende renoveringsforpligtigelser.

Bæredygtigheds konsekvenser

Se KB 07/2020 pkt 3.3.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kommunen har afsat 5 mio. kr. på ERP projekt 500156 som kommunens andel af projekterings udgifterne til en grusvej. Selvstyret har i Finanslov 2020 under kt 80.00.01 ”reserveret 5 mio. kr. som muligt tilskud til projektering af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Den samlede bevillingsramme til forundersøgelser og projektering forventes derved at blive op til 10 mio. kr.

Administrationens vurdering

Forundersøgelserne for et så stort vejarbejde og efterfølgende projektering kræver rådgivende firmaer med speciale på disse felter. Et rådgiverfirma er kommunen behjælpelig med som bygherrerådgiver, at udarbejde udbudsmateriale til firmaer på forundersøgelser- og projekteringsarbejdet. Særligt vejføring gennem vådområder, undersøgelser af jordbundens bæreevne i vådområderne, samt kortlægning af mængde og kvalitet af egnede stenmaterialer til vejbyggeri langs ruten er udfordrende.

Kommuneplantillæg 22 giver en begrænsning på afvigelse fra det udlagte trace på 100m. Det vil sandsynligvis vise sig nødvendigt at afvige mere end 100m fra den i plangrundlaget udlagte linjeføring, hvorfor der må forventes at skulle udarbejdes nyt plangrundlag, og derefter ansøges dispensationer fra VVM-godkendelserne.

Byggeprogrammet pkt. 2.3 indeholder en henvisning til gamle, og meget grove anlægsoverslag fra 2 eksterne firmaer til 250-490 mio. kr. for en grusvej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Disse er de sidste eksterne overslag, der relaterer sig specifikt til projektet. Men der er tale om 18 år gamle overslag fra forskellige kilder, med en meget stor usikkerhed, så dagens priser må forventes at være væsentligt højere. Der er heller ingen nyere overslag på drifts- og anlægsudgifterne relateret til projektet. Det er bl.a. derfor, at en rådgivende firma skal afklare både nye anlægs- og driftsomkostningerne i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget.

Dispositionsforslaget er en del af projekteringen som rådgiveren yder, og her vil der komme mere realistiske overslag.

Da VVM godkendelse for strækningen gennem vandspærrezonen endnu ikke foreligger, kendes konsekvenserne heraf for forundersøgelserne og vejudformningen endnu ikke. Hvis det projekterende firma skal have mulighed for at besigtige jordbunds- og terrænforholdene inden snefald, skal forundersøgelser- og projekteringsarbejdet udbydes nu.

Administrationens indstilling

Administrationen indstiller til Udvalget for Teknik:

- at** godkende foreløbigt byggeprogram 25.6.2021 for grusvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq som grundlag for forundersøgelse og projektering af grusvejen.
- at** godkende at arbejdet med forundersøgelser og projektering for grusvej udbydes til rådgiverfirmaer iht. byggeprogram.
- at** godkende arbejdet med forundersøgelse og projektering af grusvejen igangsættes inden for budgetrammen.

Afgørelse:

Godkendt.

Karl Lyberth (Naleraq) godkender indstillingen, hvis kommunen alene ikke finansierer projekteringen af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Bilag 1: Foreløbigt byggeprogram 25.6.2021 for vej Sisimiut - Kangerlussuaq.

Bilag 2: KB beslutning 26.11.2020 Videre forløb med vej Sisimiut – Kangerlussuaq.

Punkt 6.1 Indstilling vedr. havbundsindvinding ved sandstranden ved Sisimiut

Journalnr. 74.00

Baggrund

Formand for Udvalget for Teknik har fremsendt et forslag til dagsordenspunkt vedr. bekymring om sandindvinding ved sandstranden nord for Sisimiut jf. bilag 1.

Udvalgsformanden stiller sig spørgende over for sandindvindingen, som foregår tæt på sandstranden. Der udtrykkes en bekymring for, at sandindvindingen har en negativ påvirkning på strandens udformning pga. øget erosion. I henhold til Udvalgsformanden deler borgerne denne bekymring, da nogle borgere har lagt mærke til, at stranden allerede påvirkes negativt, idet den er blevet synligt mindre end tidligere.

Udvalgsformanden ønsker, at der igangsættes en undersøgelse af konsekvenserne ved sandindvindingen tæt på sandstranden og foreslår, at indvinding på denne lokalitet forbydes, hvis resultatet af undersøgelsen viser at indvindingen skaber øget erosion af sandstranden.

Regelgrundlag

Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven).

Faktiske forhold

Råstofstyrelsen forestår myndighedsbehandlingen vedr. råstofindvinding (herunder sandindvinding), og det er altså Selvstyret som giver tilladelse til sandindvindingsaktiviteter.

I de forgangne år har Råstofstyrelsen inddraget Qeqqata Kommunia i en høringsrunde i forbindelse med ansøgninger om havbundsindvinding på lokaliteter inden for Qeqqata Kommunias kommunegrænse.

Sidste gang Området for Teknik og Miljø fik fremsendt høringsmateriale fra Råstofstyrelsen vedr. en ansøgning om havbundsindvinding, var i februar 2020. Høringsmaterialet indeholdt en ansøgning om sandindvinding på flere forskellige lokaliteter i Qeqqata Kommunia, herunder tæt på sandstranden i Sisimiut (Nulia).

Området for Teknik og Miljø fremsendte på daværende tidspunkt et administrativt høringssvar (jf. bilag 2) til Råstofstyrelsen, som blev orienteret over for Udvalget for Teknik (jf. bilag 3 UT referat).

Hvad angår lokaliteten Nulia Sisimiut (ved badestranden), kom Området for Teknik og Miljø med følgende kommentar i høringssvaret i 2020: ” *Badestranden er bynær og den rekreative brug af stranden er derfor meget høj. Indvinding af havbundsmateriale på denne lokalitet vil give anledning til en bekymring for, at indvindingen vil have en negativ indflydelse af badestrandens rekreative værdi, pga. ændringer af strandens udformning. Qeqqata Kommunia anmoder Råstofstyrelsen om, at der ved lokaliteten Sisimiut, Nulia meddeles afslag på Nuna Sten og Grus’ ansøgning om indvinding af havbundsmateriale.* ”

Området for Teknik og Miljø kom altså med en indsigelse mod en eventuel tilladelse til havbundsindvinding ved sandstranden.

I høringsbrevet spurgte Området for Teknik og Miljø desuden ind til datagrundlag for de seneste besigtigelser, som Området for Teknik og Miljø formoder at have fundet sted ved tidligere indvindingslokaliteter. Råstofstyrelsen er endnu ikke kommet med en besvarelse.

Området for Teknik og Miljø har for nylig været i dialog med Råstofstyrelsen vedr. indvindingen ved sandstranden og har igen udtrykt kommunens bekymring for sandindvindingsaktiviteterne på denne lokalitet. Området for Teknik og Miljø ønskede desuden at få svar på, hvordan Qeqqata Kommunias indsigelse mod sandindvinding ved sandstranden sidste år, blev taget i betragtning i forbindelse med behandling af indvindingsansøgningen fra den pågældende virksomhed.

Råstofstyrelsen meddeler, at indsigelserne blev af godkendelsesmyndigheden vurderet til ikke at være tungtvejende nok til at afslå ansøgningen. Godkendelsen til sandindvinding tæt på sandstranden gælder frem til 31/12-2021.

Hvad angår forslaget om at iværksætte en undersøgelse af konsekvenserne ved sandindvindingen tæt på sandstranden, er det Råstofstyrelsen der som tilladelsesmyndighed, må vurdere alle nødvendige naturkonsekvenser i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om sandindvinding. Det er ikke et kommunalt anliggende, da vi ikke har myndighed til at udstede et forbud mod sandindvinding.

Råstofstyrelsen udfører tilsyn med de indvindingsaktiviteter der gives tilladelse til og Området for Teknik og Miljø har opfordret Råstofstyrelsen til fremadrettet at vurdere effekten af sandindvinding på erosionen af sandstranden.

Efter ovennævnte dialog har administrationen kigget nærmere på Råstofloven og Havmiljøloven, og deres relevante bestemmelser om øvrig lovgivning, der er relevant for Sandstranden i Sisimiut.

Råstoflovens paragraf 3 siger bl.a. følgende:

*”Stk. 3. Myndighedsbehandling foretages på grundlag af denne inatsisartutlov og bestemmelser fastsat i medfør af inatsisartutloven. **Myndighedsbehandling foretages også på grundlag af andre love og regler, som har betydning for** mineralske råstoffer, råstofaktiviteter, anvendelse af undergrunden til lagring eller formål vedrørende råstofaktiviteter, tilknyttede energiaktiviteter, tilknyttede rørledningsaktiviteter og andre tilknyttede aktiviteter, medmindre det følger af de **andre love eller regler, at andre myndigheder skal foretage myndighedsbehandlingen.** Råstofmyndigheden er den administrative og kompetente myndighed efter de andre love og regler med hensyn til mineralske råstoffer, råstofaktiviteter, anvendelse af undergrunden til lagring eller formål vedrørende råstofaktiviteter, tilknyttede energiaktiviteter, tilknyttede rørledningsaktiviteter og andre tilknyttede aktiviteter.”*

Inatsisartutlov nr. 15 af 8. juni 2017 om beskyttelse af havmiljøet skal derfor som minimum også opfyldes, såfremt Råstofstyrelsen skal leve op til Råstoflovens bestemmelser:

- Jf. § 1 i Inatsisartutloven skal man værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af økosystemerne.

- Jf. stk. 2 i samme paragraf skal der tilsigtes, at man forebygger og begrænser påvirkning af natur og miljø, herunder særligt havmiljøet fra aktiviteter, der kan forringe rekreative værdier.
- §2 i loven beskriver, at loven omfatter skibe i grønlandsk territorium, der bl.a. må antages at have aktiviteter, der kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.
- Jf. § 6 omfatter loven ikke beskyttelse af havmiljøet, der er omfattet af førnævnte råstoflov. Havmiljøloven gøres dog gældende i Råstoflovens §3 som er beskrevet ovenfor.

Sandsugning ved den omtalte strand har stor betydning for omkringliggende natur i og uden for havmiljøet, og denne paragraf undtagelse fra havmiljøloven, må dermed antages ikke at være gældende. Uanset dækker havmiljøloven ovenstående beskrivelse om påvirkning af natur og miljø, samt hensynet til rekreative værdier.

Bæredygtige konsekvenser

Grus og sand er delvis fornybar ressource nær sediment førende elve, og derfor ser administrationen generelt et positivt på indvinding af havbundsmaterialer, så længe aktiviteterne forbundet med indvindingen ikke medfører negative konsekvenser for landskabet på lokaliteter der bruges af lokalbefolkningen eller på biodiversiteten i og omkring indvindingslokaliteterne.

Der tilføres ikke nyt sand fra elve til stranden Nulia Sisimiut, da der ikke er sediment førende elv i Ulkebugten.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Tiltaget har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

Kommunen udøver ikke myndighed for råstoffer, men svarer på relevante høringssvar fra Råstofstyrelsen.

Kommunen rykker for svar ift. Råstofstyrelsens datagrundlag for deres daværende beslutning. Ud fra seneste korrespondance med Råstofstyrelsen er sagen blevet forelagt sagkyndige i forhold til geoteknik inden for kommunen. Det konstateres, at Råstofstyrelsen ikke har stolet på lokale observationer fra borgerne, men har formentlig ikke tilsynshistorik på området, og ikke har besøgt området i forbindelse med sagsbehandlingen.

Det konstateres, at Råstofstyrelsen ikke har afleveret dokumentation, der modbeviser borgernes og kommunens daværende bekymring, og nu deles af sagkyndige fra kommunens administration. Der rykkes derfor på svar fra Råstofstyrelsen, hvor kommunen også vil anbefale, at der ikke skal ske yderligere sandsugning i den omtalte lokalitet, så længe erosion og sandsynkning ved den omtalte strand ikke er modbevist af myndigheden.

Administrationen indhenter således også kommentar fra Råstofstyrelsen, om myndigheden har indhentet ”Vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med godkendelse af bygnings- og anlægsarbejdet, også kendt som VVM, i forbindelse med deres udstedelse af tilladelse i den omtalte Sandstrand i Sisimiut. Jf. § 36 i Havmiljøloven skal man indhente godkendelse fra Naalakkersuisut, hvor man i forbindelse med ansøgningen skal redegøre for sandsugningens projektets virkning på miljøet.

Administrationens vurdering

Det er essentielt at der foretages indvinding af havbundsmaterialer, da ressourcen anvendes i mange henseende. Virksomheder inden for byggebranchen samt Qeqqata Kommunia er særligt afhængige af at indvinding af havbundsmaterialer finder sted, da materialerne er anvendes i forbindelse med bygge- og anlægsprojekter, vejvedligehold m.m.

Der findes mange andre lokaliteter nær Sisimiut, hvorfra fyldsand kan opgraves. F.eks. nord for lufthavnen på indenskærsruten mod 1. fjorden, hvor sandsugning endda vil uddybe sejlrenden. Dette område er lige så nemt at komme til, og ville gøre nytte til lokalbefolkningen og mange forbi sejlende.

Administrationen vurderer dog, at indvinding af havbundsmateriale i nærheden af sandstranden ikke er hensigtsmæssigt af hensyn til den rekreative brug af sandstranden, idet sandindvindingen kan skabe risiko for erosion af sandstranden.

Indstilling

Området for Teknik og Miljø indstiller til Udvalget for Tekniks godkendelse,

- **At** orienteringen vedr. indvinding af havbundsmateriale ved sandstranden tages til efterretning.
- **At** administrationen på vegne af kommunalbestyrelsen atter retter henvendelse til Råstofstyrelsen om indsigelser mod sandsugning ved badestranden.

Afgørelse

Orienteringen er taget til efterretning.

Bilag

1. Udvalgsformandens forslag til dagsordenspunkt
2. Høringssvar til Råstofstyrelsen 2020
3. UT referat fra 7. maj 2020

Punkt 6.2 Orientering om høringsvar til Inatsisartuts 3. behandling af vandkraftanlægslov

Journalnr.

Baggrund

Qeqqata Kommunian har fået høringsmateriale til 3. behandlingen af anlægslov til vandkraftværkerne ved Nuuk og Qasigianguit og Aasiaat. Høringsfristen var den 18. juni, og OTM har derfor sendt en administrativ høringsvar, og orienterer hermed om hovedtrækkene i høringsvaret.

Til forskel fra tidligere har Selvstyret lavet helt om på samfundsøkonomiske beregninger, således at projektet vurderes ud fra både levetid og tilbagebetalingsperiode på 80 år. På den måde præsenteres projektet som et rentabelt projekt, modsat tidligere samfundsøkonomiske beregninger.

OTM har sendt administrativ høringsvar, der argumenter mod den drastiske skridt i beregningerne jf. bilag 1. Borgmesteren har også haft korrespondance med Naalakkersuisoq på området om sagen.

Siden kommunalbestyrelsens første henvendelse til Selvstyret om projektet har Qeqqata Kommunias nye politiske koalition valgt at prioritere at arbejde for tilblivelsen af et vandkraftværk ved Maniitsoq, og borgmesteren har således rettet henvendelser om emnet til det nye Naalakkersuisut, som også er omtalt i kommunens høringsvar.

Regelgrundlag

Nukissiorfiit har ansvar for drift og vedligeholdelse af fjernvarmenettet – samt forsyningen af fjernvarme, kraft og el.

- Nukissiorfiits leveringsbetingelser.
- Landstingsforordning nr. 14 af 6. november 1997 om energiforsyning.

Faktiske forhold

Inatsiartut vedtog 2. behandling af beslutningsforslag 153 vedr. Naalakkersuisuts beslutningsforslag til Inatsiartut om, at Naalakkersuisut pålægges at arbejde for anlæggelse af vandkraftanlæg til forsyning af Qasigianguit og Aasiaat og udvidelse af vandkraftforsyningen i Nuuk, i overensstemmelse med bl.a. følgende retningslinjer:

- At vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger skal benyttes, herunder forrentning. (Det er denne vejledning, Selvstyret går væk fra i forbindelse med 3. behandlingen.)
- At Naalakkersuisuts fremlæggelse af anlægsforslaget inkl. finansiering, drift og ejerskab skal fremsættes senest ved EM 2020, og Naalakkersuisut iværksætter udarbejdelse af det nødvendige lovgrundlag herfor.

Senere har Qeqqata Kommunian under kommunalbestyrelsens ordinære møde 01/2020, den 27. februar 2020 bl.a. besluttet at rette henvendelse til Naalakkersuisut med følgende ønsker:

- at** det godkendte beslutningsforslag til Inatsiartut fra Naalakkersuisut EM 2019/153 suppleres med at analysen af vandkraftværket ved Maniitsoq prioriteres, således Inatsisartut senere kan vælge prioriteringsrækkefølgen af vandkraftværkerne ved

Maniitsoq, Nuuk samt Aasiaat-Qasigiannuguit samtidig og på ligeligt beslutningsgrundlag

-at fremsætte forslag om lovforslag med ændring af ”Landstingsforordning nr. 14 af 6. november 1997 om energiforsyning”, således der oprettes energikvoter på erhvervstiltræknings relevante energinet i Grønland, med potentiale for bæredygtig forsyning af energi til Nukissiorfiits energinet, således at man tager hensyn til bæredygtige erhvervsmuligheder i lovgivningen.

Administrationen har pr. 18. juni 2020 modtaget høringsmateriale til forslag til: ”Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2020 om rammebetingelser for anlæg, finansiering og drift af vandkraftværker med tilhørende faciliteter til forsyning af Nuuk samt Qasigiannuguit og Aasiaat”, og sendte dengang høringsvar med efterfølgende orientering til kommunalbestyrelsen.

Vinter 2021 har Borgmesteren sendt henvendelser til Selvstyret, og har bl.a. sendt OTM's beregninger på bilag 2. Disse viser, at vandkraftværket ved Maniitsoq kan laves til det halve anlægspris for vandkraftværket ved Aasiaat og Qasigiannuguit, og dermed får langt mindre renteudgifter og øvrige lånerelaterede omkostninger ved lånoptagelse til anlæggelsen. Tilmed viser bilag 2, at nytteværdien og oliefortrængning af anlægget ved Maniitsoq er meget lig den tiltænkte vandkraftværk ved Diskobugten.

Bæredygtige konsekvenser

Rapporten ”Den danske statsgarantimodel – Funktionsmåde og erfaringer med store trafikale infrastrukturprojekter” på bilag 3 har stærk relevans til vandkraftværksprojekterne, i det rapporten også handler om store infrastrukturelle projekter med tilsvarende meget lange levetider som vandkraftværkerne, og finansieringsforholdene til disse er direkte sammenlignelige med praksis i Grønland, hvor Selvstyret enten finansierer anlæggene via landskassen, eller Selvstyrets selskaber optager lån med mere eller mindre garantistillelse fra Selvstyret.

Rapporten beskriver tilbagebetalingstiden som en central faktor ved vurderingerne af projekternes økonomiske bæredygtighed. Der er gjort rede for, at tilbagebetalingstiden skal være betydeligt lavere end levetiderne af anlægsprojekter med lange levetider. I Danmark fastsættes tilbagebetalingstiden for sammenlignelige projekter typisk til 30-40 år, mens levetiden fastsættes til over 100 år. Rapporten omtaler også erfaringer, der viser at en tilbagebetalingstid på over 50 år øger projektrisikoen betydeligt. Dvs. at en given ændring i forudsætningerne får en stadig større effekt på tilbagebetalingstiden, i takt med at denne øges. Den største enkeltrisiko bliver angivet som værende indtægter fra brugerbetalingerne, som afhænger af en lang række samfundsmæssige faktorer. En prognose for dette skal dække en meget lang periode på 40 til 50 år.

Vedr. vandkraftværkerne er det Naalakkersuisuts nuværende forudsætning at have en tilbagebetalingsperiode på 80 år, hvilket er en fordobling af maksimale tidsmæssige forudsætninger i forhold til infrastrukturprojekter med tilsvarende meget lange levetider, og medfører derfor en gigantisk risiko.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kommunen driver ikke energiforsyningen, som Selvstyret står for via Nukissiorfiit. På den baggrund bliver kommunen ikke ramt af direkte økonomiske konsekvenser ved anlæggelse af vandkraftværkerne. Derimod bliver hele Grønland, inklusive Qeqqata Kommunian, dennes borgere og landsdækkende offentlige aktieselskaber ramt af indirekte negative økonomiske konsekvenser ved uheldig prioritering af værkerne, da anlægsoverslagene til disse i storskalaen.

Administrationens vurdering

Vandkraftværket ved Aasiaat og Qasigiannuit, som er minimum 600 mio. kr. dyrere end et vandkraftværk ved Maniitsoq med næsten tilsvarende nytteværdi, egner sig ikke til forudsætningerne i disse rapporter og planer:

1. Projektet lever ikke op til Selvstyrets egen Energisektorplan, der bl.a. har en målsætning om billigst mulige forbrugerpriser til familier og erhvervslivet, samt strategi om, at vandkraftværkernes afsætningsgrundlag skal modsvare investeringen.
2. Projektet er ikke harmonisk i forhold til Naalakkersuisuts ejerpolitik, hvor ikke rentable projekter ikke alene belaster landskassen, og dennes lånemuligheder, men også samtlige Selvstyrejede aktieselskabers lånemuligheder, ligesom projektet vil belaste samtlige forbrugere.
3. Den forudsatte økonomiske tilbagebetalingstid på 80 år er alt for lang, og medfører alt for stor økonomisk risiko for landet. Økonomiske principper i infrastrukturprojekter med tilsvarende meget lange levetider som vandkraftværker er sat ud af funktion, da tilbagebetalingstiderne maksimalt sættes til 40-50 år. Tilbagebetalingstiden på 40-50 år medfører i sig selv en større risiko.
4. Projektet lever ikke op til anbefalingerne fra seneste rapport fra Grønlands Økonomiske Råd, og heller ikke op til Selvstyrets egen Gælds- og investerings strategi.

Alle forudsætninger til ovenstående vurderinger kan læses i bilag 1, Qeqqata Kommunias høringssvar til 3. behandling af anlægsloven.

Først efter høringsfristens udløb har Selvstyret fremsendt en ekstern konsultants samfundsøkonomiske beregninger, som danner grundlag for lovforslaget. Denne indeholder dog ikke forhold, der kunne have ændret på Qeqqata Kommunias høringssvar. Derimod bekræfter den blot argumenterne i kommunens høringssvar på bilag 1.

I Selvstyrets bestilte rapport har man bl.a. forudsat befolkningen i Aasiaat og Qasigiannuit til at være konstant de næste 80 år, hvilket er en meget stor usikkerhed og risiko. De sidste 44 år er befolkningstallet i Qasigiannuit nemlig faldet med 35 pct., og over 9 pct. i Aasiaat. Meget stor fald i befolkningstallet i disse to byer bør tages med i en seriøs samfundsøkonomisk analyse, da dette som beskrevet i Qeqqata Kommunias høringssvar hænger sammen med effekten af brugerbetalingerne eller forbrugerpriserne. Rapporten har ellers taget udgangspunkt i en diskonteringsrente på 4 procent, som er normalt i den slags beregninger, og har også taget højde for de normalt højere anlægsomkostninger i Grønland end i Danmark. Men disse beregninger tager udgangspunkt i de førnævnte forudsætninger, som er forkerte jf. ovenstående og Qeqqata Kommunias høringssvar.

Indstilling

Området for teknik- og miljø indstiller til Teknik Udvalgs godkendelse, og senere til økonomiudvalgets og kommunalbestyrelsens godkendelse:

At orientering om administrationens høringssvar til anlægslovforslaget til vandkraftværker ved Nuuk samt Qasigiannuit og Aasiaat” tages til efterretning.

Afgørelse

Orienteringen er taget til efterretning.

Bilag

1. Qeqqata Kommunias høringssvar til Selvstyret
2. Qeqqata Kommunias egne beregninger på økonomiske forhold ved vandkraftværker.
3. Den danske Statsgarantimodel
4. Selvstyrets bestilte rapport hos ekstern konsulent om samfundsøkonomiske beregninger

Punkt 6.3 Orientering Offentlig transport i Qeqqata Kommunia

Journalnr.

Baggrund

Denne sagsfremstilling er administrationens diskussionsoplæg til politikerne i Qeqqata Kommunia i forbindelse med kommende års budgetbehandlinger, siden næste års anlægsønsker allerede er afleveret fra fagudvalgene.

Ligesom det er tilfældet for brættet er offentlig transport en udgift for kommunen, men bidrager dog indirekte og positivt i forhold til kommunens økonomi, ved at have en import hæmmende effekt på personbiler, og virker også reducerende på andre transport relaterede kommunale udgifter.

At sagsfremstillingen bringes som orientering og ikke som en indstilling hænger sammen med, at kommunen ikke kan sikre sig økonomisk balance i forhold til tiltaget i driftsbudgettet, da emnerne i sagsfremstillingen er meget bredt funderede i forhold til kommunens og dennes borgeres lokaløkonomiske prioriteter og import af varer fra andre lande. Emnet omhandler ikke blot om bil- og buskørsel, men relaterer sig også til kommunens budgetter til drift og vedligehold af veje, importbegrænsning, samt administrativ arbejdsbyrde for at sikre sig relativt små beløb.

Det handler om holistisk syn på offentlige transport i Qeqqata Kommunias bosteder, hvor der i dag er eksisterende offentlig transport med busser i Sisimiut, Maniitsoq og Kangerlussuaq. Trods mulighederne for offentlig transport har import af personbiler vokset i stor grad, og afslører en ineffektiv og ikke attraktiv offentlig transport i kommunen.

Flere og flere personbiler har ikke alene negativ økonomisk betydning, hvor borgerne importerer dyre biler udefra igennem udefrakommende eller lokale forhandlere. Antallet af biler har også betydning for forurening, lokal luftkvalitet ved vejene og fællesområderne, mere belastede trafikforhold på veje, behov for flere parkeringspladser, samt forøgede kommunale udgifter til vedligehold af veje.

I andre lande har der længe været fokus på løsningerne på forøgede trafikmængder og forurening, hvor man for det første forsøger at forbedre infrastrukturen ved effektivisering offentlige transport systemer som busser, tog af forskellige slags og store og små veje med fokus på fjernelse af kødannelser. Pga. store afstande, store omkostninger og kompleksitet i at lave store infrastrukturelle anlæg i store byer er det først nu, at Luxembourg tager initiativet med gratis offentlig transport. Tiltaget vil modvirke landets voksende trafikproblemer og forurening, som giver store gener i samfundet.

Modsat andre steder i verden behøver man ikke i Qeqqata Kommunia andet end mere effektiv busdrift i byerne, hvor der er minimal behov for tilpasning af vejene for at få mere glidende bustrafik. Med andre ord er infrastrukturen allerede på plads, lige bortset fra evt. køb af flere busser, tilpasse mindre vejstrækninger af hensyn til tilpasning af busruter etc., før man kan gøre buskørslen mere attraktiv og effektiv for buskunderne.

Regelgrundlag

Busdrift er er ikke et lovbelagt ydelse til borgerne, og således valgfrit for kommunerne.

Faktiske forhold

Seneste anlægs- og driftsinvesteringer i forhold til busdrift er sket i Sisimiut grundet hjemtagelse af busdriften, hvor busdriften i Kangerlussuaq og Maniitsoq stadigvæk er udliciteret. Der hvor busdriften er udliciteret i Kangerlussuaq og Maniitsoq, får entreprenørerne også kundernes betalinger ud over hvad de får i Kommunen igennem kontrakten, hvor Qeqqata Kommunian selv får betalingerne i Sisimiut.

Ultimo 2020 blev der foretaget politisk beslutning om at hjemtage busdriften i Sisimiut, hvor bl.a. følgende blev besluttet:

At tillægsbevilling på sammenlagt 5.390.000 DKK bevilges som nyt anlægsprojekt med navnet ”Anskaffelser til busdrift”...

At eksisterende budget på 1,5 mio. kr. årligt på 56204800 Sis drift teknisk, 0402025003 Busser fortsat anvendes til busdrift efter kommunal overtagelse, så denne dækker personaleomkostninger til 5 stk. chauffør normeringer. (efterfølgende er der indhentet politisk tillægsbevilling på 233.000 kr. pga. lønstigninger)

At billetpriser opretholdes på samme niveau, som i 2019 har indbragt 1,2 mio. kr. fra kunderne, og at der oprettes indtægtskonto på 56204800 Sis drift Teknisk til bidrag for busdriften.

At orienteringen om yderligere behov for tillægsbevilling til bus garager tages til orientering, og behandles særskilt når der har været udbud.

Der blev i samme sagsfremstilling orienteret om et overslagspris på 9 mio. kr. til busgarager, som var nødvendige ifm. leverandørens anvisninger og relaterede praktiske forhold – hvor kolde busser ikke kan startes om morgenen. Dog har driftsafdelingen været i dialog med fagkyndige, der anbefalede fjernelse af bussernes tilsætningsstof til brændstof og om programmering af motorer, når garantiperioden for nye busser udløber. Dette tiltag har medført, at delvist opvarmede garager ikke længere er nødvendige, og Sannaviks garage kan benyttes til de nyste 2 busser i garantiperioden. Qeqqata Kommunian behøver derfor ikke længere at finde bevilling på ca. 9 mio. kr. til garager

I Qeqqata Kommunian er der følgende forhold og **årlige driftsbudgetter** for busdrift:

1. Busdriften er udliciteret i Maniitsoq og administreres af OTMMAN. Nuværende busdrift budget i Maniitsoq har budget på 2.255.000 kr. pr. år. på 563030800-0402025003. Entreprenøren får selv buskundernes betalinger. Kontrakten udløber 31.05.2023.
2. Busdriften i Kangerlussuaq og Sisimiut administreres af driftsafdelingen under OTMSIS. Busdriften i Kangerlussuaq er udliciteret, hvor busdriften i Sisimiut er hjemtaget fra 1. januar 2021. Busdrift i Kangerlussuaq og Sisimiut har pt. tilsammen budget på 3.325.000 kr. pr. år inkl. seneste tillægsbevilling på 233.000 kr. til lønstigninger i Sisimiut på 562040800-0402025003.
 - a. Busdriften i Kangerlussuaq blev udliciteret i 2018, og gælder frem til 1. oktober 2023 med årlig kontraktsum på 2.129.000 kr. Entreprenøren får selv buskundernes betalinger.
 - b. Oprindelig budgettet for busdriften i Sisimiut i året 2021 på 1.500.000 kr., og blev forhøjet til 1.733.000 kr. ved årlig tillægsbevilling ved kommunalbestyrelsesbeslutning maj 2021, pga. højere lønninger til buschaufførerne. Budget på 1.733.000 kr. årligt er på 562040800 – 1001075605 – 122010200 – 010580, og dækker personaleomkostninger til 5 stk. chauffør normeringer med ny indgået aftale mellem Qeqqata Kommunian og SIK om lønninger til buschauffører. Ydremere er billetpriser, som i 2019 har indbragt 1,2 mio. kr. fra kunderne, lagt på

indtægtskonto på 562040800 – 0402025003 – 121040100 – 010580 til bidrag for busdriftens øvrige driftsomkostninger og vedligehold.

I dag skal brugerne af busserne i Sisimiut, Maniitsoq og Kangerlussuaq enten betale med mønter eller købe årskorter af forskellige slags for at kunne bruge det offentlige busserne. Alene i Sisimiut, hvor der er flest buskunder er der yderst begrænsede indtægter på ca. 1,2 mio. kr. i 2019 niveau. Disse indtægter i Sisimiut dækker ikke personaleomkostninger til buschauffører, men alene almen drift og vedligehold af busserne. Det er kun i Sisimiut, at busdriften er hjemtaget, og lønninger til buschaufførerne har et særskilt delbudget på 1.733.000 kr. pr. år.

Der bruges store **administrativt arbejdsmængde** på at producere årskort og sikre betalingsmidler ved dag til dag betalinger, at kommunens administration og Sannavik er yderst presset til at administrere og tage imod klager i forhold til busdrift, at ansættelse af ekstra kontorpersonale er en nødvendighed, såfremt nuværende forhold forbliver uændrede. Kontorpersonalet kan ikke fortsætte med at drive administrativ busdrift på samme måde, uden at det går ud over deres øvrige daglige opgaver inden for teknik- og miljøes mangeartede arbejdsopgaver. Såfremt der ikke kommer ændringer, må administrationen søge tillægsbevilling til en ekstra kontoransat til at varetage voksende administration.

Samtidig angiver beregningerne på data fra Grønlands Statistik på bilag 1, at antallet af registrerede personbiler i hele landet næsten er fordoblet siden 2007 til 5.832 stk. registrerede personbiler i 2021. I disse år har andelen af registrerede personbiler i hele landet ligget støt på 15 procent indenfor Qeqqata Kommunia, som har vokset fra 519 stk. til 896 stk. alene i Sisimiut og Maniitsoq i samme periode. Samtidig er antallet af ATV køretøjer vokset eksplosivt fra 65 op til 504 stk. i hele landet i samme periode, hvor antallet forventes at være størst i Sisimiut.

Grønlands Statistik har også opgørelse over importen af personbiler i økonomisk sammenhæng, hvor landet importerede personbiler for godt 47 mio. kr. i 2007, som har vokset betragteligt op til 75 mio. kr. i 2020. **Regner man med, at 15 % af importen af personbiler er sket til Qeqqata Kommunia af ovenstående årsager svarer det til, at kommunens indbyggere og virksomheder har importeret for 11,5 mio. kr. alene i 2020.**

I Maniitsoq og Sisimiut, hvor der er mest trafik i kommunen, var der i budgetår 2019 lagt følgende **drifts- og asfalteringsbudgetter for vejene:**

| Sted | Afdeling | kontonavn | Årsbudget | Budgetår |
|-----------|-----------|-------------------------|-----------|----------|
| Sisimiut | 402025007 | Asfaltanlæg | 1.410.000 | 2019 |
| Sisimiut | 902030000 | Veje, broer. Trapper | 1.610.000 | 2019 |
| Maniitsoq | 902030000 | Veje, broer, trapper | 2.239.000 | 2019 |
| Sisimiut | 500132 | Asfaltering | 2.500.000 | 2019 |
| Sisimiut | 500131 | Asfaltering | 1.500.000 | 2019 |

| | | | | |
|-------|--|--|-----------|--|
| I alt | | | 9.259.000 | |
|-------|--|--|-----------|--|

Et årligt beløb på 9,3 mio. kr. vil kun vokse med tiden, såfremt antallet af biler i kommunen vokser, ligesom byernes parkeringspladsforhold også bliver udfordret, ligesom spidsbelastningerne på trafikken især i Sisimiut kun vil blive mere mærkbart med tiden.

Der er således behov for ændring af offentlig trafik i Sisimiut og Maniitsoq, såfremt:

1. Årlig drifts- og vedligeholdelsesbudget til vejdrift på 9,3 mio. kr. ikke skal vokse pga. voksende antal personbiler og andre køretøjer.
2. Indbyggerne i kommunen skal begrænse import på personbiler på op til 11 mio. kr. årligt, som i stedet kunne generere lokal økonomisk omsætning ved at blive brugt mest muligt lokalt.
3. Begrænse administration af offentlig transport, der i sig selv ikke genererer bedre varetagelse af offentlig transport og har minimal effekt på økonomi.

Bæredygtige konsekvenser

At sikre et kommunalt tilbud til borgerne om kollektiv transport anses for bæredygtigt. De enkelte borgers brug af busser kan virke hæmmende fra sundhedsmæssig perspektiv, hvor sundhedsmyndighederne generelt anbefaler motion for borgerne. Det gælder dog også for borgernes brug af personbiler, som er stærkt stigende. Løsninger i forhold til sundhedsmæssig betragtning kan være, at busruten bl.a. bliver lavet om, således kunderne får nemmere og hurtigere adgang til byens og omkringliggende naturs rekreative muligheder, hvor bjergvandring bl.a. er blevet meget populært.

En effektiv og nem offentlig transport for borgerne og kommunen kræver, at det offentlige transport er nemt og enkelt for alle parter.

Hvis borgerne ganske enkelt kan stige ombord på en bus uden at betale enten med mønter eller anden billetform, og hurtigere kan komme fra A til B er det vurderingen, at mange vil fravælge private investeringer til personbiler, og byens mange arbejdspladser får glæde af medarbejdere, skoleelever mv., der kommer til tiden, og som ikke spilder tid på transport.

Samtidig kan man sikre sig, at der også tages hensyn til nemmere adgang til byernes rekreative områder, således befolkningen får en hurtige og nemmere adgang til at kunne komme til udflugter til hver dag.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Hvordan og hvorledes busdriften effektiviseres, og om der skal indføres gratis offentlig transport i kommunen har stor betydning for økonomiske og administrative konsekvenser.

Administration af busdriften vil blive stærkt forbedret ved evt. indførelse af gratis offentlig transport, men vil ikke forandre sig med evt. tilpasninger af brugerbetalingerne.

Indførelse af gratis offentlig transport med nuværende busantal vil dog medføre, at entreprenørerne i Kangerlussuaq og Maniitsoq vil have kompensation for tabte indtægter fra kunderne. Størrelsen af beløbene kan estimeres til op til 700.000 kr. ud fra tallene i Sisimiut, hvor man i Sisimiut vil få

behov for 1,2 mio. kr. årligt. Med andre ord skal man regne med tillægsbevilling på 1,7 mio. kr. i årlig driftsbudget for hele kommunen, såfremt gratis offentlig transport indføres i kommunen.

Dog er nuværende busantal ikke tilstrækkelig til at sikre en effektiv bustrafik, særligt i Sisimiut. Denne har især betydning for at kunne tiltrække flere kunder til busserne, så de kan fravælge at købe personbiler. Hvis antallet af busser skal fordobles i Sisimiut, Kangerlussuaq og Maniitsoq og busruterne blive lavet om, skal man regne med yderligere personale til busser, flere busindkøb, etablering af flere busstop og buslommer, tilpasning af veje etc. Alle disse skal beregnes yderligere efter en evt. politisk ønske med nærmere specificering om politiske forventninger.

Tiltaget vil naturligvis også medføre positive eller negative konsekvenser for taxakørsel, som kan være svære at spå om til at starte med. Man kan have tilbøjelighed til at sige, at flere buskunder vil betyde færre taxakunder. Dog kan man også klart forvente, at hvis flere fravælger personbilen, så vil den mængde borgere, der kun har mulighed for bus- og taxakørsel også vokse, og sandsynligheden for flere taxa kunder vil dermed stige.

Administrationens vurdering

Hermed bringes alle fakta og faglige betragtninger på plads vedr. et helhedsbillede på importbegrænsende foranstaltninger i forhold til offentlig trafik, vejvedligehold, administrative byrder og lokaløkonomiske gevinster og konsekvenser.

Det er administrationens vurdering, at enten nedsættelse eller forhøjelse af busbilletpriserne vil have relativ lille effekt på antallet af buskunder, have lille effekt på begrænsning af import af biler, og dermed også lille effekt på kommunens relaterede omkostninger til vejvedligehold og udfordringer med offentlige parkeringspladser. Det vil være lige så besværligt for borgerne at tage bussen, hvad enten billetpriserne opretholder samme niveau, bliver billigere eller dyrere. I disse tilfælde skal buskunderne stadigvæk huske at have kontanter i lommen, eller købe og medbringe buskort. Såfremt muligheden for at komme fra A til B for en enkelt kunde tager længere tid end nødvendigt, vil lysten til at tage bussen heller ikke være større.

Når betydelig stor importstigning af personbiler skal bremses, bør man politisk tænke på tiltag, der kan matche kommunens udfordringer, og fremme borgernes bidrag til at fremme lokal økonomi.

Administrationen arbejder pt. på tidligere politisk beslutning om trafikplanlægning. Dog er det ikke planen, at busdriften ligges ind i trafikplanen, da den kan tages for sig af administrationen selv. Så kan bevillingen til trafikplanen bruges til andre trafikrelaterede gøremål.

Indstilling

Administrationen indstiller til Udvalget for Teknik, økonomiudvalget, samt kommunalbestyrelsens godkendelse:

At administrationens orientering om, at der er behov for politisk fokus om fremtidig strategi for busdrift og nærmere viden om politiske forventninger, såfremt administrationen skal arbejde videre med evt. ændringer i forhold til busdrift, tages til efterretning.

Afgørelse

Orienteringen er taget til efterretning.

Bilag

1. Beregninger på data fra Grønlands Statistik

Punkt 6.4 Orientering om forøgede forbrug på lønmidler inden for tekniske område, budget 2020

Baggrund

Ved mailhenvendelse af den 26.06.2021 har økonomisk sekretariat anmodet samtlige fagudvalg om forklaring af fagudvalgenes større og forøgede overforbrug af lønmidler. Økonomisk sekretariat var blevet anmodet fra økonomiudvalgets møde den 1. juni 2021 om at få udarbejdet en sagsfremstillinger til fagudvalgene, der forklarer de øgede lønudgifter, som regnskabet 2020 viser, hvor sagsfremstillingerne skal sendes videre til økonomiudvalgets møde den 6. august.

Regelgrundlag

Kommunens regnskabsregulativ.

Faktiske forhold

Teknisk Udvalg godkendte en foreløbig årsrapport 2020 som vist på bilag 1 og 2. Den foreløbige årsrapport indeholdt både drift og anlæg, og i forhold til lønudgifter er det alene lønomkostningerne inden for driftsområdet, der er omfattet af Teknisk Udvalgs overordnede ansvarsområder der er relevante for denne anmodning om redegørelse:

- 562040100 SIS Brædtet - Qimatulivik
- 562040200 SIS Entreprenørplads
- 562040300 SIS Forbrændingsanlæg
- 562040400 SIS Beredskab Brandvæsen
- 562040700 SIS Renovation
- 562040800 SIS Drift TEKNISK
- 563030100 MAN Brædtet
- 563030200 MAN Entreprenørplads
- 563030300 MAN Forbrændingsanlæg
- 563030400 MAN Beredskab Brandvæsen
- 563030700 MAN Renovation
- 563030800 MAN Drift TEKNISK

Som den foreløbige årsrapport anførte, er ERP-systemet ikke helt på plads, hvorfor der bl.a. ikke var anført budget for nogle af afdelingsnumrene i systemet. De sidste bogføringer i årsregnskab 2020 var endnu ikke udført da regnskabet var lukket, kunne der ske mindre justeringer af beløb til det endelige årsregnskab 2020. Regnings udskrivelse til renovation, diverse gebyrer til arealtildelinger, affald, fjernvarmesalg etc. er forskudt i forhold til rapporteringerne, og retvisende tal fås generelt først i forbindelse med årsrapportering. Fælles gælder det for Sisimiut og Maniitsoq, at der kan forventes fejlkonteringer med behov for omkonteringer henover året fra overgangsperioden til ERP, da et digitalt konverteringssystem havde indeholdt fejl, og store mængder fakturaer havde været hastebehandlet til udbetaling.

Bæredygtige konsekvenser

Et godt økonomisk overblik skaber grundlag for at de enkelte kommunale budgetter løbende kan sammenholdes med forbruget. Et godt økonomisk overblik bliver nemmere med bedre økonomiske værktøjer.

Timeforbruget anvendt på regnskabssystemet er dog ikke værdi givende aktivitet i sig selv, som derfor må begrænses så godt som muligt.

Når man bliver nødt til at bruge yderligere tid på et regnskabssystem, der hverken er skræddersyet til kommunens behov eller brugervenligt, medfører dette at medarbejderne får reduceret deres arbejdstid til kerneydelserne. Tidsmæssig begrænsning af OTM's hovedaktiviteter medfører økonomiske konsekvenser, da drifts- og anlægsprojekterne bliver forsinkede, og øvrige samfundsvigtige administrative arbejdsopgaver også bliver ramt.

Økonomiske og administrative konsekvenser

I denne sagsfremstilling redegøres kun for de lønomkostninger, som fagudvalget er ansvarlige for via Området for Teknik og Miljø. Disse er hovedsageligt, organisatorisk placeret under driftsafdelingerne. Der er også indhentet relevant udtalelse fra Beredskabet, som er indbygget i denne sagsfremstilling. Beredskabet er en selvstændig enhed under kommunaldirektøren.

Opgørelsen af lønforbruget ses på bilag 2, hvor følgende relevante lønforbrug kan ses:

Referat af Udvalg for Tekniks ordinære møde 05/2021, den 28. juli 2021

| Row Labels | 2020 Posted Amount | Budget | Total Consumption Pct 2020 |
|-----------------------------------------------|-----------------------|-----------|----------------------------|
| 527010000: Planchef og Sekretariat | | | |
| 122010100: Månedsløn | 167.437 | | |
| 561010000: SIS Teknik & Miljø Stab | | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 7.162.614 | 6.320.000 | 113,33 % |
| 122010200: Timeløn | | | |
| 562040300: SIS Forbrændingsanlæg | | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 411.961 | 1.160.000 | 35,51 % |
| 122010200: Timeløn | 3.813.119 | 2.493.000 | 152,95 % |
| 122010302: Merarbejde - månedsløn bagud | 92.162 | | |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 891.624 | 217.000 | 410,89 % |
| 122010500: Feriepenge | 0 | | |
| 562040400: SIS Beredskab Brandvæsen | | | |
| 122010101: Månedsløn forud | 930.566 | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 1.937.616 | 1.355.000 | 143,00 % |
| 122010200: Timeløn | 248.378 | 265.000 | 93,73 % |
| 122010400: Pensionsbidrag | | 23.000 | |
| 122010500: Feriepenge | | 109.000 | |
| 562040700: SIS Renovation | | | |
| 122010200: Timeløn | 818.880 | 518.000 | 158,08 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 8.401 | | |
| 562040800: SIS Drift TEKNISK | | | |
| 122010100: Månedsløn | 473.981 | 310.000 | 152,90 % |
| 122010101: Månedsløn forud | 292.409 | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 1.859.134 | 1.432.000 | 129,83 % |
| 122010200: Timeløn | 6.275.816 | 5.463.000 | 114,88 % |
| 122010302: Merarbejde - månedsløn bagud | 60.786 | 84.000 | 72,36 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 1.161.849 | 327.000 | 355,31 % |
| 563010000: MAN Teknik Miljø Stab | | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 2.484.419 | 3.251.000 | 76,42 % |
| 122010200: Timeløn | | | |
| 563030300: MAN Forbrændingsanlæg | | | |
| 122010100: Månedsløn | 7.275 | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 798.563 | 739.000 | 108,06 % |
| 122010200: Timeløn | 1.987.031 | 1.874.000 | 106,03 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 82.401 | 67.000 | 122,99 % |
| 563030400: MAN Beredskab Brandvæsen | | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 1.873.966 | 1.680.000 | 111,55 % |
| 122010200: Timeløn | 134.721 | 155.000 | 86,92 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 1.474 | | |
| 563030700: MAN Renovation | | | |
| 122010200: Timeløn | 1.210.914 | 1.297.000 | 93,36 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 224 | | |
| 563030800: MAN Drift TEKNISK | | | |
| 122010102: Månedsløn bagud | 2.385.186 | 1.194.000 | 199,76 % |
| 122010200: Timeløn | 3.566.497 | 4.191.000 | 85,10 % |
| 122010302: Merarbejde - månedsløn bagud | 322.947 | 77.000 | 419,41 % |
| 122010303: Merarbejde - timeløn | 219.986 | 194.000 | 113,39 % |

Ultimo 2020 har OTM brugt mange ressourcer på at omplacere et tocifret millionbeløb fra faktura fra driftsbudget til anlægsbudgettet på de projekter, der til dels har været betalt eller midlertidigt betalt fra driftskontoen. I den første tid under implementering af ERP systemet havde der været større problemer med den leverede oversætter konto-bro fra gamle til nye konti numre, som havde medført rod i kontosystemerne. Der havde også været problemer med at faktura fra erhvervslivet til dels var havnet hos andre forvaltninger og andre medarbejdere, som ikke har haft med sagerne at gøre. Alt dette har betydet meget stor tidsforbrug fra alles side med at få styr på bogføringerne.

Det er afgørende for både administrationen, den politiske ledelse, borgerne og samarbejdspartnerne at kommunen har et økonomisystem, hvor de enkelte fagudvalgs ansvarsområdet klart fremgår, samtlige opdeltede budgetter fremgår, og som opdateres ved hvert politisk vedtaget ændring af budgetterne.

Til vurdering af lønforbruget for budget året 2020, kan man ikke længere se alle bilag i form af faktura og ydelsesbeskrivelser til posteringer. Dette skyldes at der tit og ofte blev lavet interne omposteringer af større summer fra økonomisk sekretariats side, hvor de vedlagte bilag ikke er ført med. Leverandøren af ERP systemet gjorde OTM opmærksom på under kursus, at man kan bevare alle bilag og deres informationer i forbindelse med omposteringer. Økonomisk sekretariat blev efterfølgende anmodet om at sikre dette i fremtidige omposteringer.

Man kan med manglende data ikke lave et fyldestgørende svar til hvorfor lønomkostninger i OTM har været højere. Dog kan man se, at ”højere lønforbrug” har været et generelt billede i det nye ERP system. Dette var ikke tilfældet med det gamle økonomisystem, hvor årlig forbrug og budget inden for driftsbudgettet som regel var meget tæt på hinanden.

Månedsrapporteringerne medtager også udgiftsposter, som tidligere ikke har været med i økonomiske rapporteringer til Teknisk Udvalg, og som heller ikke indgår i Teknisk Udvalgs ansvarsområder. Det gælder blandt andet budgetter og forbrug inden for byplanlægning, samt omkostninger til administrativt ansatte, tidligere konto 11.

Administrationens vurdering

Som det er redegjort for i ovenstående, kan OTM ikke give et fyldestgørende svar på lønomkostningerne. Dog er der følgende forhold inden for driftsafdelingen, der inden for deres afgrænsede rammer gør sig gældende:

- Selvom en stor del af snerydningsopgaverne i kommunen er udliciteret, er der stadigvæk snerydningsopgaver, der løses af timelønnede i kommunen. Øget fokus fra andre myndigheder, samt at drift afdelingen modtager flere afsluttede byggemodninger, der går over til drift. Forøget timeforbrug fra kommunens ansatte medfører naturligvis flere udgifter til timelønnede, men mængden af snerydning afgøres af naturen og sikkerhedsmæssige forpligtigelser, og er således varierende udgift fra år til år.
- Samtidig modtages stadigvæk stigende liste over ældre, som Sis Entreprenørplads skal snerydde gratis. Entreprenørpladsen modtager også forespørgsler fra resten af kommunen om serviceydelser.
- Mængden af kilometer veje, omkostninger til gadelys, kloakker og antal kvadratmeter pladser i Sisimiut årligt stiger også efter afsluttede vej- og byggemodningsprojekter. Disse nye strækninger skal også asfalteres, vedligeholdes og sneryddes. På den måde stiger timeforbruget og driftsudgifter løbende.

- Affaldshåndtering har som tidligere beskrevet i en række sagsfremstillinger relateret til emnet medført større og større udgift og mere og mere omfattende vedligehold pga. stort slidtage på forbrændingsanlæggene. Det medfører at behov for nødvendig manuel arbejde har været stigende, mens indtægterne fra fjernvarmesalg ikke har været som forventet pga. leveranceproblemer pga. slidtage og løbende akut vedligehold. Administrationen er i gang med dialog om den endelige aftale om overtagelse af forbrændingsanlægget fra Esanis side fra januar 2022, efter seneste KB beslutning om overgang af affaldshåndteringen i kommunen fra nuværende til fremtidige forhold. Fra 2023 vil Esani's nye forbrændingsanlæg stå klar. I den omtalte sagsfremstilling står der, at man på trods af forventede mindre omkostninger vil bevare nuværende budget til formålet, da der er usikkerheder i forhold til lønbudgetterne inden for driftsområdet.

Det er OTM's forventning, at især Esani's overtagelse af størstedelen af kommunens forpligtigelser inden for affaldshåndtering vil have en positiv effekt på kommunens driftsøkonomi fra og med 2022.

Der kan forventes ansøgning om tillægsbevilling i 2021 inden for driftsøkonomien, såfremt der opstår behov. Indtil da er der behov for generel oprydning i konteringerne, så der kommer mere overblik.

Beredskabet er kommet med følgende kommentarer:

- Redningsberedskabet i Sisimiut har haft stigning i antal udrykninger i 2020 i forhold både 2019 og 218, som påvirker lønomkostningerne.
- Budget for beredskabets månedsløn forud er ikke rettet i henhold til normering og samtidig påvirket af overtid pga. naturbrand i 2019.
- Budgettet for månedsløn bagud for både Sisimiut og Maniitsoq påvirket af overenskomstsmæssige forpligtelser for telefonvagttillæg og stigning i antal udrykninger.

Indstilling

Området for teknik- og miljø indstiller til Teknik Udvalgets godkendelse, og senere til økonomiudvalgets godkendelse:

At administrationens orientering tages til efterretning.

Afgørelse:

Orienteringen er taget til efterretning.

Bilag:

1. Referat af foreløbig TU årsrapport 2020
2. Detaljeret Drift ultimo 2020 pr 26.2.2021
3. Opgørelse af lønforbrug fra ØS

Punkt 8 Eventuelt

Barnabas Larsen havde et forespørgsel ang. planer for pontonbroer i Sisimiut. Der blev aftalt at der skal sendes referater af tidligere UT godkendelse, *Orientering omkring anvendelse af midler til pontonbroer i Sisimiut*, UT 02.02 fra d. 07. maj 2021.