

Spørgsmål og svar om den nye Nuuk Lufthavn

22. marts 2019

- 01 Bliver banen i Nuuk forlænget, eller er der tale om en helt ny bane?
Der er tale om en helt ny bane. Den nye bane drejes ca. $1\frac{1}{2}$ grad i forhold til den nuværende bane, hvor asfaltbelægningen vil blive fjernet og derpå vil komme til at henligge som en del af sikkerhedszonen til den nye store bane.
- 02 Er den nye atlantlufthavn fremtidssikret, så den kan tage fremtidens energirigtige fly, der har brug for længere landingsbaner?
Den nye lufthavn vil kunne modtage stort set alle relevante flytyper, der måtte operere til/fra Europa og USA.
- 03 Er den nye lufthavn er baseret på dispensationer, i modsætning til andre lufthavne?
Lufthavnen i Nuuk har fået 6 dispensationer. Ilulissat har ligeledes fået 6 dispensationer mens Qaqortoq har fået 4 dispensationer. Der findes ingen lufthavne i Grønland uden dispensationer. De nye lufthavne bygges efter moderne ICAO-regelsæt. Flere af de gamle lufthavne vil skulle have langt flere dispensationer, end de allerede har i dag, hvis de skulle kunne godkendes efter nutidens designregler.
- 04 Er regulariteten på den nye lufthavn tvivlsom på grund af faren for turbulens?
Den vejrbetingede regulariteten vil pga. den nye bane med dens moderne og udbyggede instrumentering, alt andet lige blive 5-6 % bedre end i dag. Dette svarer til ca. 3 ugers mere åbning på et år end i dag. Der etableres turbulensvarslingssystem i lufthavnen.
- 05 Hvorfor er der ikke er nogen praktikere som piloter, flyveledere med videre, der anbefaler lufthavnen?
Der blev blandt andet afholdt flyvesikkerhedsmæssige risikoanalyser med de nævnte faggrupper i januar 2017, forud for Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen delprojektgodkendelse af det fysiske design. Piloter, flyveledere med videre, som har detaljeret indsigt i projektet, har derfor medvirket i planlægningsarbejdet.
- 06 Er 2.200 m i Angisunnguaq syd for Nuuk samfundsøkonomisk rentabel og en gevinst for samfundet, med vej og tunnel?
Transportkommissionen behandlede disse emner i sin betænkning fra 2009-2011. Konklusionen var forenklet set, at det pga. terrænet ved lokaliteterne plus følgeinvesteringer i veje, tunneller og dæmninger, sammenlignet med en bane på 2.200 m på den nuværende placering, ville koste ca. 2,5 gange så meget at bygge en 2.200 meter bane på Hundeøen og ca. 2 gange så meget på Angisunnguaq. Der er dog store usikkerheder knyttet til projektet på Angisunnguaq, da der ikke er lavet forundersøgelser i samme detaljeringsgrad, som på den nuværende placering. Et meget væsentligt usikkerhedsmoment er den 8 km lange undersøiske tunnel, hvor fjeldkvaliteten og dermed anlægsmkostningerne ikke er nærmere kendt.
- 07 Er en syd-løsning langt bedre, fordi byudviklingen alligevel er på vej mod Siorarsiorfik. Og det nuværende lufthavnsområde sagtens kan finansiere tunnel og bro til Angisunnguaq?
Transportkommissionen behandlede dette emne detaljeret i sin betænkning fra 2009-2011. Det er korrekt at en bane på Angisunnguaq ville kunne blive rentabel, såfremt den almindelige byudvikling på et tidspunkt medfører, at der via andre finansieringskilder, afholdes en del af investeringerne i veje og broer i retning ud mod lokaliteten. Transportkommissionen vurderede at break-even for dette ville

være en gang i løbet af 2040'erne. Men i dag i år 2019, 8 år efter Transportkommissionen afleverede sin betænkning, er der fortsat ikke påbegyndt en vejforbindelse til Siorarsiorfik. Vejen i Qinnqorput slutter således samme sted som for næsten 10 år siden.

08

Vil der komme mere støj og larm fra den nye lufthavn?

I VVM-redegørelsen er der lavet beregninger som viser at dette ikke er tilfældet. Det skyldes primært at antallet af flyoperationer vil falde kraftigt, når hele det grønlandske lufttransportsystem effektiviseres med åbningen af de nye lufthavne. Både antallet af starter og antallet af motorafprøvninger vil blive kraftigt reduceret.

09

Vil Lille Malene kaste al lyd ind mod byen?

Der har, gennem flere årtier, været udlagt klausulerede støjzoner omkring den eksisterende lufthavn, som har taget højde for at banen en dag skulle udvides, hvorfor der i dag ikke ligger boliger tæt på den kommende lufthavn.

10

Der er mange dispensationer på den nye lufthavn - er den så ikke en sikker lufthavn?

Nej, man får ikke lov til at åbne en lufthavn som ikke er flyvesikkerhedsmæssigt i orden. Til hver dispensation er derfor knyttet en række mitigerende vilkår, som lufthavnen hver især skal opfylde. Lufthavnen i Nuuk har fået 6 dispensationer. Ilulissat har ligeledes fået 6 dispensationer mens Qaqortoq har fået 4 dispensationer. Der findes ingen lufthavne i Grønland uden dispensationer. De nye lufthavne bygges efter moderne ICAO-regelsæt. Flere af de gamle lufthavne vil skulle have langt flere dispensationer end de allerede har i dag, hvis de skulle kunne godkendes efter nutidens designregler.

11

Vil regulariteten på Angisunnguaq være bedre end på den nye lufthavn?

Der er ikke lavet forundersøgelser eller beregninger i en grad på Angisunnguaq, der gør det muligt at lave denne sammenligning på et sikkert grundlag.

12

Ved du at der kan bygges 3000 meter på Angisunnguaq - en ægte indfaldslufthavn til Grønland - som det koster at forlænge den eksisterende bane til 2200 meter?

Hvis man ser isoleret på selve baneanlægget med rullevej, dæmninger og forpladser er det måske korrekt, jf. Transportkommissionen 2009-2011, men ikke hvis man medregner følgeinfrastrukturen til broer, veje, tunelleler, strømforsyning, vand etc.

13

Bliver Quassussuaq (Lille Malene) sprængt i stykker, så det kan bruges rekreativt i fremtiden?

Der er jf. visualiseringerne af lufthavnsprojektet, kun en meget lille del af bjerget som vil blive berørt af anlægsarbejdet. Der vil når lufthavnen er åbnet blive offentlig adgang til disse nedsprængte planerede arealer.

14

Kommer vi til at opleve 4 år med sprængninger, støv og støj?

Et så stort anlægsprojekt kan ikke undgå at skabe gener i anlægsfasen. Vi vil informere borgerne tæt om de kommende aktiviteter. Gennem VVM-godkendelsen er projektet blevet pålagt en lang række vilkår omkring støj, støv og vibrationer, som skal efterleves af entreprenøren.

15

Bliver boligpriserne og priserne generelt skruet i vejret, fordi vi kommer til at mangle arealer?

Der har, gennem flere årtier, været udlagt klausulerede støjzoner omkring den eksisterende lufthavn, som har taget højde for at banen en dag skulle udvides, hvorfor der i dag ikke ligger boliger tæt på den kommende lufthavn. Den nye bane vil således ikke beslaglægge mere areal til boliger, end det er tilfældet i dag.

- 16 De store master og skråninger er både grimme og farlige for børn. Kan det ikke gøres bedre?
Der etableres alligevel ikke master hen over vejen til Qinqoorput. I den nordlige baneende vil masterne blive sikret mod nedfald af istapper på vejen under dem. Skråningerne vil få præcis samme hældning som de nuværende banedæmninger omkring Nuuk lufthavn og vil fremstå som en fjeldside med sprængsten.
- 17 Jeg er nervøs for larmen og støjen ved de større flyver, der skal lande midt i byen?
Antallet af flyoperationer vil falde kraftigt, når hele det grønlandske lufttransportsystem effektiviseres med åbningen af de nye lufthavne. Både antallet af starter og antallet af motorafprøvninger vil blive kraftigt reduceret. De store nye jetfly vil anflyve byen på en anden måde end i dag, hvor de små fly ofte kommer lavt henover byen, da jetflyene vil flyve i en helt lige linje der går adskillige kilometer ud fra baneenderne hen over vandet, i stedet for at dreje ind over byen.
- 18 Der er behov for en international lufthavn i Grønland med en banelængde på min. 3000m?
Det er ikke det som analyserne viser. Det er således f.eks. ekstremt sjældent, at der historisk har været operationer i Kangerlussuaq (2.800 meter), som ikke har villet kunnet afvikles på en 2.200 meter bane i Nuuk. Kun hvis man skal flyve direkte til Asien eller det sydvestlige USA, vil der kunne komme restriktioner på anvendelsen ved 2.200 meter.
- 19 En forlængelse af nuværende landingsbane frygtes fortsat påvirket af vejrlig?
Den vejrbetingede regulariteten vil pga. den nye bane med dens moderne og udbyggede instrumentering, alt andet lige blive 5-6 % bedre end i dag. Dette svarer til ca. 3 ugers mere åbning på et år end i dag. Der etableres turbulensvarslingssystem i lufthavnen.
- 20 Konsekvenser for indenrigstrafikken i Grønland ikke belyst?
Hele det grønlandske lufttransportsystem effektiviseres med åbningen af de nye lufthavne. Konsekvenserne for de enkelte lufthavne på kysten vil afhænge af operatørernes efterspørgselsbaserede ruteplanlægning.
- 21 Jeg er bekymret over, at der ikke er plads nok, der hvor det skal være?
Lufthavnen etableres med plads til fremtidige udvidelser af terminalbygninger, forpladser etc. Selve banen kan dog ikke forlænges, men der ingen analyser der viser et behov for at forlænge banen indenfor lufthavnens tekniske levetid på ca. 50 år.
- 22 Jeg er bekymret for, hvordan aflysningerne vil blive håndteret?
Aflysninger vil blive håndteret som i dag, forudsat at det er de samme rejseregler, som gælder når vi åbner i 2023. En forsinkelse vil dog for langt de flestes vedkommende medføre, at man i ventetiden kan forblive, hvor man er - f.eks. i sit hjem eller passe sit arbejde - frem for at sidde fast i Kangerlussuaq.
- 23 Jeg er bekymret over, hvordan vi finder arbejdskraften, der skal til for at drive en lufthavn. Vi har simpelthen ikke specialiseret folk nok til at drive tre internationale lufthavne?
Lufthavnen forventes ikke at kræve væsentligt mere mandskab end i dag. Der er desuden rigeligt med kvalificerede og dygtige folk i Grønland.
- 24 Jeg er bekymret for, at det bliver et negativt vartegn for Nuuk?
Lufthavnen vil blive synlig i landskabet, men vil komme til at fremstå som en fjeldside med sprængsten. Vi vil gøre alt for at tage flest mulige visuelle hensyn.

- 25 **Jeg er bekymret for, at det ikke har den lovede effekt - fx flere turister?**
Vi har hørt, at en række nye hotelprojekter forventes startet op i byen, når lufthavnsbyggeriet begynder. Det ville de næppe, hvis investorerne ikke troede på, at turisterne kommer.
- 26 **Den 15. april 2019 er fristdato for indsigelse mod VVM-godkendelsen, hvad betyder dette? Den 15. april 2019 er sidste dato for at klage over VVM-godkendelsen, hvilket vil sige natur- og miljøforholdene ved etablering af den nye lufthavn.**
- 27 **Hvad sker der hvis der klages over VVM-godkendelsen?**
En klage over VVM-godkendelsen har ikke opsættende virkning, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet. Klagen vil blive håndteret af Klageudvalget vedrørende Miljøbeskyttelse.
- 28 **Hvilke konsekvenser har det for liften og hele aktivitetsniveauet derude, hvis/når 2200m bane realiseres?**
Liften berøres slet ikke af projektet, ligesom vandreruter og snescooterspor vil blive omlagt.