



Angisunnguaq Qujanaq

facebook.com/ilaalanga
(+299) 55 53 99
ilaalanga@gmail.com
Nuuk

Den 10. april 2019 fremsendte Borgergruppen Angisunnguaq Qujanaq et brev med spørgsmål, kommentarer og udsagn vedrørende den planlagte udvidelse af lufthavnen i Nuuk.

Spørgsmålene og kommentarerne var opstillet i 40 punkter.

I et brev, dateret den 21. maj 2019 kommenterede Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur, Karl Frederik Danielsen (S) de 40 punkter. Borgergruppen Angisunnguaq Qujanaq har med interesse læst Naalakkersuisoqs kommentarer. Da vi imidlertid er af den opfattelse, at kommentarerne i de fleste tilfælde giver en utilstrækkelig forklaring, kvitterer vi ved at svare på og kommentere Naalakkersuisoqs kommentarer og samtidig give en mere dækkende og dybtgående redegørelse punkt for punkt.

Et væsentligt punkt er, at borgergruppen ikke mener, at Angisunnguaq nogensinde er blevet grundigt undersøgt som alternativ til den nuværende placering. Desuden efterlyser vi en ny økonomisk beregning af hele lufthavns pakken med den alternative placering i Nuuk med de klare fordele, der er ved denne placering både i byggeperioden og i den efterfølgende drift.

Nedenfor vil Borgergruppen Angisunnguaq Qujanaqs 40 udsagn blive gengivet, efterfulgt af Naalakkersuisoqs svar og Borgergruppen, Angisunnguaq Qujanaqs kommentarer.

1.

Det er grundlæggende forkert at placere en ny stor lufthavn midt i en by, der er i hastig udvikling. Kommunalbestyrelsen har vedtaget en byudviklingsplan, der i løbet af få år skal ende i 30.000 indbyggere. Det harmonerer ikke med, at man midt i byen lægger en lufthavn, der ikke har nogen udviklings- eller fremtidsmuligheder.

Naalakkersuisoqs svar:

Nuuk lufthavn har siden anlæggelsen i 1979 været planlagt til en udvidelse. Kommuneqarfik Sermersooq lavede i 2016 kommunalplantillæg, som tog højde for udvidelsen af lufthavnen på den nuværende placering til 2200 meter. Senest har kommunalbestyrelsen godkendt en rettelse til kommunalplantillægget i 2018, som specificerede anvendelsen af arealerne til lufthavnen. I byudviklingsplanerne er der restrummelighed nok i Nuuk til ny byudvikling, samtidigt med at lufthavnen udvides på den nuværende placering.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi mener stadig, at det er forkert at placere en 2.200 meter landingsbane midt i en by med rivende udvikling. Vi mener ikke, at alternative muligheder er undersøgt seriøst. Det er stadig en lufthavn, som bygger på dispensationer, som ikke bygger på fremtidens krav til sikkerhed og ikke på fremtidens energirigtige fly, og som ikke kan have det bedste instrumentlandingssystem (ILS) (se nedenfor punkterne 15 og 16).

2.

Vi har lige nu en enestående mulighed for at skabe en ren, grøn og sammenhængende by, ved at flytte lufthavnen helt ud af byen.

Naalakkersuisoqs svar:

Trafikknudepunkter bør i udgangspunktet placeres centralt for at minimere transport og forurening. Indenrigstrafikken i den nye trafikstruktur forventes at blive markant reduceret, med færre afgangene med turbopropfly end i dag som følge. Den nuværende lufthavn ligger ikke under for de samme miljøkrav som den kommende. I VVM-godkendelsen er der stillet over 80 vilkår, omhandlende bl.a. støj, forurening og visuel fremtoning, hvormed det bliver den mest moderne lufthavn i Grønland i miljømæssigt regi.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Trafikknudepunktet skal ikke ligge midt i byen. Vi bygger en international lufthavn for fremtiden ikke for fortiden. Det skal være hovedindfaldslufthavnen til Grønland og vigtigste lufthavn i den indenlandske trafik, som Keflavik på Island. Vi må formode, at der kommer flere store jetfly fra udlandet og flere indenlandske turbopropfly.

Hertil kommer – viser det sig nu – at der i fremtiden kan være en potentiel risiko for, at F35 fly må vælge Nuuk som landingssted. De støjgener, denne flytype kan levere, har i Danmark og Norge medført særlige krav til støjdæmpende foranstaltninger. Man har foretaget testflyvninger ved Skrydstrup den 12.04.2019. Den 22.05.2019 meddeler militæret så, at man har undervurderet omfanget af de forventede støjgener.

Se mere her:

<https://ing.dk/artikel/ny-rapport-forsvarsministeriet-tog-fuldstaendig-fejl-flystoejen-skrydstrup-225419>

<https://www.iv.dk/haderslev/Her-kommer-norske-F35-fly-til-at-flaense-gennem-luften-over-Soenderjylland/artikel/2718743>

3.

Lufthavnen Nuuk #2200meteri deler byen, der i al fremtid vil være generet af støj og partikelforurening fra store jetfly, som starter og lander.

Naalakkersuisoqs svar:

Der vil komme færre fly end i dag, og indflyvningen fra de store jetfly vil ikke kredse over byen som de mindre fly gør i dag.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Det lyder ikke som en succeshistorie, men utvivlsomt korrekt med den valgte placering. Bl.a. på grund af den begrænsede længde på banen, turbulens, wind shear og formiddagståge til ud på eftermiddagen nogle gange flere dage i træk. Formentlig øges den terrænskabte turbulens på grund af de forlængede baneender og ny bygningsmasse, samt indgreb i terrænet.

Byen deles også oplevelsesmæssigt, fordi banen spænder fra kyst til kyst!



17

Foto fra NIRAS Greenland A/S. VVM-redegørelse. Bilag 4: visualiseringer. Kalaallit Airport A/S. 4. September 2017 (side 17)

4.

Man kan ikke forlænge en landingsbane på den valgte placering ved Quassussuaq (Lille Malene).

Naalakkersuisoqs svar:

Det er korrekt. Trafikmønsteret og trafikmængderne i Grønland i de kommende mange år kræver dog ikke operationer med behov for mere end 2200 meter.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Denne påstand vil vi gerne have underbygget. Er det undersøgt, hvilke flytyper andre, konkurrerende selskaber vil bruge i fremtiden? Dette burde allerede være undersøgt, før man gik i gang med at projektere landingsbanen.

Det skal nævnes, at ved den ny lufthavn i Bodø (Nordnorge) anlægges der en 2600 meter bane, for at kunne tage imod de forventede fremtidige almindelige flytyper.

<https://www.nrk.no/nordland/erna-gir-gront-lys-for-ny-flyplass-til-5-mrd.->

[1.13401492](#) . Lufthavnen skal være klar i 2025.

Det samme gælder en ny lufthavn under anlæg i Sälen (Midtsverige), kaldet Scandinavian Mountain Airport. Den planlægges som en 2500 meter bane, vil være udstyret med CAT III og ibrugtages december 2019.

De kan naturligvis forlænges, og de er allerede planlagt med RESA 300 meter i begge ender. Det er kravet i vores nabolande.

<https://scandinavianmountains.se/flygplats/>

5.

Fremtidens energibesparende fly og konkurrenternes energibesparende fly vil kræve længere landingsbaner. Det samme kræver Forsvaret og USA.

Naalakkersuisoqs svar:

Den nye lufthavn vil kunne modtage stort set alle relevante flytyper, der måtte operere til og fra Europa og USA. Fremtidens energibesparende fly vil typisk kunne flyve længere på den samme mængde brændstof end i dag.

For de destinationer, som er relevante, betyder mere energibesparende fly, at der kan flyves med mindre mængder brændstof og dermed med kortere startlængde. I udgangspunktet flyves der ikke med fuld tank, såfremt en sikker operation påkræver en halv tank. Vægten af overskydende brændstof vil fordyre en operation. For uddybning af forhold vedrørende forsvaret, se besvarelsen til udsagn nr. 40.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Igen vil vi gerne have dokumentation for udsagnet "relevante flytyper". Ligesom vi gerne vil have dokumenteret påstanden om, at man flyver med mindre mængde brændstof. Har man undersøgt dette og i modsat fald, hvorfor har man ikke undersøgt dette. Vi vil også gerne have dokumentation for, hvilke flytyper man tænker på, når det påstås, at flyene ikke skal fyldes op, når de flyver til Europa og USA og have brændstof til alternative lufthavne.

Naalakkersuisoqs svar forholder sig i øvrigt ikke til vores påstand om de fremtidige energibesparende flytyper.

6. Det er konkurrencen, der gør, at flyrejser bliver billigere og bedre. Med den valgte placering får vi ikke den konkurrence, som politikerne har lovet, og som er grundlag for, at det bliver billigere og bedre at rejse.

Naalakkersuisoqs svar:

Konkurrencen er ikke afhængig af placeringen i Nuuk. Der henvises til afsnit om type 1, 2 og 3 passagerer i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, trin 2. Denne analyse bearbejder hvorledes besparelser er beregnet i den nye lufthavnsstruktur. Analysen har beregnet besparelserne ud fra det nuværende passagergrundlag, har således taget en konservativ tilgang til besparelspotentialet.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Har man undersøgt hvilke flytyper, konkurrerende flyselskaber forventes at bruge på en rute til Grønland, og om de vil kunne lande på den planlagte 2200 meter bane ved Quassussuaq (Lille Malene), og er det undersøgt, om de vil søge om de nødvendige dispensationer til materiel og til piloter.

7.

Turismen skal, i følge turismestrategien, baseres på ren luft og smukke omgivelser, ikke lugt af jet-fuel og jet-fly larm. Det er jo netop det turisterne rejser væk fra.

Naalakkersuisoqs svar:

Antallet af flyoperationer vil falde i forhold til i dag, 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. Jetflyene vil flyve i en lige linje, der går adskillige kilometer ud fra baneenderne hen over vandet, i stedet for at dreje ind over byen.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Den beregning er baseret på, at der ikke kommer flere passagerer ind i systemet. Men økonomien i lufthavnsplanerne er jo netop baseret på, at der skal komme flere passagerer, så det skal give mere overskud, så man kan betale for små lufthavne og billigere trafik i det øvrige land. Politikerne lover jo både billigere og bedre trafik til alle, og det kan vi kun få, hvis der er flere og større fly og flere passagerer, der bruger lufthavnene. Det er jo også forudsætningen, at en øget turisme vil betyde flere og større fly og mere trafik på indenrigsruterne. Hvis Nuuk skal overtage trafikken fra Kangerlussuaq bliver der væsentligt flere operationer – jf. 'Stand By', den 12. juni 2019, hvor det fremgår, at der den 17. august 2018 var 100 operationer.

<https://standby.dk/finnair-skal-flyve-charter-til-groenland/>

Den 17. august 2018 landede blandt de mange fly også en Boeing 767-300 fra britiske Titan Airways.

I oktober 2016 oplyste Qeqqata Kommunia på sine hjemmeside, at en Boeing 767-300 fra West Jet på vej fra London til Toronto havde foretaget en sikkerhedslanding i Kangerlussuaq. Kommunen påpegede i den forbindelse, at en 767-300 skal bruge en landingsbane på minimum 2.410 meter. Det er vigtigt, at Grønland har mindst en landingsbane, der er så lang, at den kan bruges af de mange forskellige store fly, der flyver over Grønland, hvis de får problemer. En landingsbane på 3.000 meter på Angisunnguaq vil kunne klare disse store fly, og hvis energirigtige fly i fremtiden har brug for længere landingsbaner, vil en landingsbane på Angisunnguaq kunne forlænges yderligere.

En af forudsætningerne i lufthavns pakken var i øvrigt, at Kangerlussuaq lukkes, gøres til helport eller til en mindre lufthavn med kortere bane.

8.

På Angisunnguaq er der plads til 3.000 meter landingsbane og længere. Der kan indrettes en lufthavn efter moderne EASA/IATA anbefalinger formentlig helt uden dispensationer.

Naalakkersuisoqs svar:

Lufthavne i Grønland anlægges i henhold til krav fra ICAO og ikke EASA eller IATA. Det er aldrig sket i Grønland, at der er anlagt landingsbaner uden dispensationer. Udsagnet om at der kan anlægges en lufthavn på Angisunnguaq "formentlig helt uden dispensationer" er ikke bakket op af hverken undersøgelser eller myndighedsbehandling og er således en udokumenteret påstand.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Det er misvisende at hævde, at det aldrig er sket i Grønland, at der er anlagt landingsbaner uden dispensationer.

- ICAO er Etableret i 1945.
- Kangerlussuaq og Narsarsuaq er begge etablerede i 1941-1942 som militære lufthavne.

(ICAO kan således ikke have stillet krav, som der måtte dispenseres for.)

Det er muligt, at der efter at banerne er etablerede, er indført bestemmelser, som har givet anledning til at dispensationer måtte gives.

Det væsentlige i denne sammenhæng er, at aktuelt bygger man altså udvidelser som

forlods må have dispensationer – trods det faktum, at der næppe er behov herfor på en bane på Angisunnguaq.

Om banen på Angisunnguaq gælder, der ikke er sandt, at der ikke er lavet undersøgelser herom:

Der er lavet et rimelig grundigt oplæg tilbage i 2006 herom af Inuplan/Niras, norsk ingeniørgeolog m.fl. på vegne af en arbejdsgruppe nedsat af Grønlands Hjemmestyre, Nuuk kommune og Ilulissat kommune, samt GLV. Det kan undre, at dette forarbejde ikke har indgået i beslutningsproceduren omkring den såkaldte Lufthavnsplan. Men naturligvis skal der gennemføres yderligere undersøgelser!

9.

Nuuk #2200meteri er baseret på flere dispensationer og kræver godkendte fly, og at piloter har taget de kurser, der er nødvendige for, at man kan lande med jetfly på landingsbane med turbulens. På Angisunnguaq er dette ikke tilfældet. Igen er der fare for, at vi ikke får den konkurrence fra andre selskaber, der skal være med til at gøre billetter og fragt billigere.

Naalakkersuisoqs svar:

Ingen af de 6 dispensationer indebærer at fly skal godkendes. Det er dog beskrevet, at der skal *"etableres et specielt træningsprogram for operatørers beflyvning af lufthavnen, som belyser de særlige forhold i forbindelse med operationen på pladsen."* De særlige forhold omhandler således blandt andet, at der er steder øst for landingsbanen, hvor der er gennembrydning af de hindringsfrie flader, forårsaget af eksempelvis parkerede fly og dele af Quassussuaq (Lille Malene).

Derudover omhandler de forhold som taxivejens tæthed på banens centerlinje og localiserens *"gennembrydning af approachsystemets tilhørende lysplan"* med tre meter.

Træningsprogrammet kan indebære flere ting fra simulatortræning til blot en skriftlig briefing til piloten om lufthavnen inden takeoff fra eksempelvis Københavns Lufthavn.

Dette afgøres først af myndigheden i forbindelse med den endelige projektgodkendelse, når banen skal tages i brug. Der er ikke grundlag for at antage, at dette skulle være anderledes ved en placering på Angisunnguaq. Der er heller ikke grundlag for at antage at dette vil hindre konkurrence på ruten til Nuuk.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

I en anden besvarelse skriver man, at man slet ikke forventer flere fly eller flere passagerer, fordi det passer bedst i den forbindelse.

Efter vores opfattelse burde man have foretaget en grundig undersøgelse – herunder gennemført en opdatering af Transportkommissionens betænkning – før man kaster sig ud i en investering på 3,6 milliarder kroner?

Der ER grundlag for at antage, at det vil være anderledes i forhold til Angisunnguaq for så vidt, angår krav til træning af piloterne: Alene af den grund, at der ikke vil opstå nævneværdig turbulens. (Se i øvrigt punkt 7, punkt 8 og punkt 20)

Omkring dispensationer hæfter vores interesse sig p.t. også ved Dash 8 Q400, når den skal taxie fra den ene forplads til den anden samt ønsket om dispensation omkring placering af lysmaster. Det drejer sig om dispensationerne 4a, 5a. og 6a. De fortæller rent faktisk, at apron-området/airside er for alt for småt og vil være en begrænsning i anvendelsen af lufthavnen. Der er jo andre og større fly end Q 400! Det samme gælder området på landside. F.eks. når man har behov for at placere en P-plads oppe ved Malenesøen, som er et af de mest forblæste steder i området. Det er ikke en særlig hensigtsmæssig placering, når det samtidig erindres, at adgangsvej og trapper fra parkeringspladsen til terminalen kan være dækket med is og sne om vinteren. Det er ikke særlig kundevenligt!

Med henvisning til brev af 15. november 2017 fra Trafikstyrelsen, opdateret delprojektgodkendelse Nuuk Lufthavn – ”Fysisk design og hindringsflader”, hvor pkt. 2 jo er en dispensation til IKKE at bortsprænge Quassussuaq (Lille Malene). Der er tale om en betydelig dispensation, idet der accepteres en gennembrydning af den koniske flade af det nærliggende fjeld øst for flyvepladsen med op til 530 meter. Samtidig (3a) accepteres det, at der foretages en gennembrydning af den indre horisontale flade mod øst af nærliggende fjeld Quassussuaq (Lille Malene). Sammen med andre dispensationer er det jo ret betydelige dispensationer, som alle jo klart peger på, at det er et helt forkert sted at placere en lufthavn. Ikke mindst fordi Angisunnguaq ligger lige til som et alternativ, som formentlig vil være uden dispensationer. Skulle dispensationerne i ovennævnte brev prissættes, taler vi om adskillige milliarder. Ansvarlige politikere og embedsmænd burde have sagt stop for længst! Trafikstyrelsen burde have ladet falde en bemærkning om muligheden på Angisunnguaq, idet det forudsættes, at styrelsen er bekendt med muligheden. Det er ikke en naturnødvendighed, at der skal være dispensationer for at anlægge lufthavne. Heller ikke i Grønland, og slet ikke ved den vigtigste lufthavn, og er det muligt at undgå dispensationer, så skal man det!

Så undersøg Angisunnguaq i åbenhed med det for øje!

Dispensation 1. hvad angår banebredden i forhold til ICAO's krav er jo meget uheldig. Kravet er 75 meters bredde fra banemidte med et plant område, Runway graded strip. Hældning fra landingsbanen anbefalet 2.5 procent op til 5 procent ICAO Annex 14. 3.4.15. Recommendation. Og uden på det yderligere 75 meter Runway strip med så flad hældning, at et fly her f.eks. ved en uheldig landing kan køre ud i området uden at blive beskadiget. I ICAO Annex 14 3.4. 16 med 5 procent. Ved dispensationen fra Trafikstyrelsen, som de projekterende tilsyneladende har ansøgt om, er de 300 meter blevet til 210 meter og herfra "monsterskrænter". For ved begge baneender at blive smallere. Ned til 150 meter.

Det er jo ofte ved enderne, at flyene glider ud over kanten.

Det er da også derfor, at RESA i Norge er i fuld banebredde. Med RESA i 300 meters længde. Med samme klima som i Grønland!

Men det er en håbløs udfordring at udføre en bred bane på en fjeldside.

Så find et andet sted. Angisunnguaq f.eks. og opfyld ICAOs krav og anbefalinger.

Det er jo interessant, at der i samme brev fra Trafikstyrelsen fra 15. november 2017 side 3 under punktet "Tilbagekaldelse" står:

"Dispensationerne kan til enhver tid tilbagekaldes, såfremt der finder væsentlig tilsidesættelse af vilkårene i denne dispensation eller at det vurderes nødvendigt af hensynet til luftfartssikkerheden".

<https://knr.gl/da/nyheder/landingsbane-f%C3%A5r-mindst-mulige-bredde>

10.

Vi kan frygte, at vi ikke får de fragtfly, som skal flyve ferske fisk ud, og som skal flyve fragt til Nuuk.

Naalakkersuisoqs svar:

Der kan i fremtiden opereres med eksempelvis Airbus 330-200 på de nye 2200 meter baner.

Flaskehalsen i det nuværende luftfragtsystem er Dash 8 operationen ud af Kangerlussuaq. Denne flaskehals mindskes betragteligt i det nye system, da mindre mængder i fremtiden skal omlastes og videreføres til andre byer end Ilulissat og Nuuk. Derudover vil der være direkte adgang til eksport af frisk fisk med de nye baner.

Hvorvidt der kommer fragtruter med særlige fragtfly, afhænger af forretningsmodellen herfor, og ikke af placeringen.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi bør have undersøgt om et fuldt lastet passager- og fragtfly Airbus 330-200 kan starte og lande under vinterforhold. Selv om man jo ikke skal basere en fremtidig lufthavn på et fly fra 1998. Hvilke alternative lavenergify vil man bruge i fremtiden? Det er korrekt med Dash 8 påstanden, men det bortforklarer, hvad vi mener. Med forventet/lovet øget turisme vil der formentlig også fortsat være brug for Dash-8 eller nyere fly, der er i produktion. Det er en del år siden, Dash 8 gik ud af produktion, og et alternativ som Q400 NG kræver 1500-1600 meter. ATR 42-600-S er en mulighed. For at udnytte Dash 8-200 uden begrænsninger skal alle regionale lufthavne forlænges, da de er bygget til Dash 7 (Se f.eks. AG fra 8. januar 1998).

11.

På Angisunnguaq kan der omlastes direkte fra trawler til fly.

Naalakkersuisoqs svar:

Der er anlagt en atlanthavn i Nuuk med direkte forbindelse via den nye bro til lufthavnsområdet (Sikuki Nuuk Harbour A/S). Der skal transporteres mellem skib og fly uanset placering. Dette kræver anlæg af frysekapacitet på havnen. Derudover er anlæg af en ny havn på Angisunnguaq ikke medregnet i anlægsomkostningerne af Transportkommissionen, og dette vil fordyre projektet yderligere.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Angisunnguaq vil fremtidssikre en større trafik af fragtskibe, end Sikuki vil kunne klare, hvis vi skal være center for Nordvestpassagens omladninger fra polarklasse skibe til ikke polarklasseskibe. Vi kan godt forvente en betydelig sejlads gennem Nordvestpassagen, som vil spare Panamakanalen med videre. Dette er ikke en del af økonomien i den samlede lufthavnsplan eller en forudsætning for anlæg af en lufthavn på Angisunnguaq. Men det er en mulighed.

Hertil kommer, at man vil kunne sikre en frihavn og naturligvis reducere transportafstanden imellem havn og lufthavn og undgå transport igennem byen. Sikuki har alt for kort kajlængde til at kunne fungere som omlastningshavn for fragtskibe, der kommer til at sejle gennem Nordvestpassagen. I tillæg er lay-down arealer ved Sikuki allerede nu for begrænsede.

Grundlæggende er det allerede nu en fejl, at man har placeret en havn midt i byen – ikke mindst på grund af forurening fra skibene, indtil der bliver krav om land-el til skibene.

Ved elværket, som kun anvendes ved spidsbelastninger, er der efter miljøkrav etableret en ret høj skorsten. Men få 100 meter derfra ligger fragtskibe og krydstogtskibe og afbrænder fossilt brændstof, som driver lige ind over nærliggende boligområder.

12.

Vi frygter, at de nye mindre passagerfly, som Air Greenland måske kan blive nødt til at anskaffe, ikke får plads til fragt, og at der derfor skal indrettes særlige fragtfly. Med de øgede aktiviteter i landets hovedstad, bliver der også brug for plads til mere flyfragt, end der er plads til ved den nuværende placering ved Quassussuaq (Lille Malene).

Naalakkersuisoqs svar:

Der kan opereres med f.eks. Airbus 330-200 på de nye 2200 meter baner. Air Greenland kan således fortsætte med "Norsaq" eller lignende flytyper på de nye baner uden problemer.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi vil gerne have dokumenteret, at Norsaq kan lande fuldt lastet under vinterforhold. Vi vil også gerne have dokumenteret, at Norsaq kan lette fuldt lastet og med fyldte tanke også om vinteren.

Samtidig vil vi dog igen gøre opmærksom på, at Norsaq er et gammelt fly, som bruger alt for meget brændstof, og at vi må formode, at Air Greenland skal udskifte Norsaq med mere energirigtige fly. Investering i en erstatning for Norsaq forudsætter dog, at selskabet får råd til det, når det også skal skaffe nye turbopropfly og nye helikoptere samtidig med, at selskabet skal sikre overskud i de kommende år til også at afdrage på opkøbet af den danske stats og SAS' aktieandele i Air Greenland.

Se også kommentar under 10. vedrørende 'vinterforhold'.

13.

Sikkerhedsområdet på Nuuk #2200meteri opfylder ikke moderne krav og anbefalinger. Det omliggende landskab er præget af fjeld og skrænter, hvilket har medført en række dispensationer, som ikke vil være nødvendige på Angisunnguaq.

Naalakkersuisoqs svar:

Udsagnet er forkert. Sikkerhedszonerne på den nye lufthavn i Nuuk er designet ud fra ICAO's krav. På Angisunnguaq er der målt højdekurver op til ca. 100 meters højde. Der er således ikke grundlag for at antage at dispensationer ikke vil være nødvendige på Angisunnguaq.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Grundlæggende har Grønland en forældet lufthavnslovgivning i forhold til vores nabolande. EASA's (European Aviation Safety Agency) sikkerhedskrav gælder i Danmark som EU-medlem samt i Island og Norge som medlemmer af EØS (Europæiske Økonomiske Fællesskaber). EASA's regler omfatter bl.a. krav om RESA (Runway End Safety Area – sikkerhedszoner i enderne af landingsbanerne) på 300 meter.

Tilsvarende krav gælder i USA og Canada.

I Norge er kravene yderligere skærpede – også hvad angår sikkerhedsområder ved mindre baner. Skærpelsen blev indført efter en omfattende risikovurdering af norske lufthavne. Risikovurderingen blev udført af det engelske konsulentfirma AEA Technology, december 2001.

Sikkerhedsområder ved kode 1 (800 meter banelængde) og kode 2 (1199 meter banelængde) baner er således ved lov ændret fra 30 meter til 180 meter, altså tillagt 150 meter.

Ved kode 3 (1799 meter banelængde) og kode 4 baner (banelængder længere end 1799 meter) er RESA som nævnt ændret til 300 meter (se i øvrigt punkt 9).

I forhold til EASA er de 300 meter i Norge til og med i fuld banebredde.

Inden Grønland går i gang med et meget stort lufthavnsprojekt, burde Inatsisartut have opdateret sin lufthavnslovgivning. Bliver det kendt i rejsebranchen, at Grønland har risikable lufthavne, der ikke opfylder moderne lufthavnslovgivning, bliver de rejsende væk. Sker der en alvorlig ulykke er det slut.

Det skal i øvrigt her nævnes, at Kangerlussuaq med en 2810 meterbane også har problemer med længden på RESA, indflyvningslys, og hældningen på banen ud mod fjorden.

Og i hvert fald er hældningen så stor (19m), at der kunne køre en snerydningsmaskine i den ende af banen, uden at en Air Greenland maskine var opmærksom på det og lettede. Også hældningen på baneenden mod nord på 1.51 % beror på en dispensation, idet kravet er minimum 0.8%. Hældningen på banen var måske årsag til ulykken i 1976. (se i øvrigt:

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19760828-3>)

I Transportkommissionens betænkning, side 140, anføres således, at Kangerlussuaq har problemer med RESA, som der ikke forventes dispenseret for ud over 2015. Transportkommissionen skriver tilsvarende, at Trafikstyrelsen de kommende år forventes at stille skærpede krav til etablering af sikkerhedszoner!

Naturligvis skal det være i overensstemmelse med den lovgivning, der gælder i vores nabolande!

Når turismen på Island er en stor succes, skyldes det bl.a., at man i Keflavik har lange landingsbaner. (3065meter/3050 meter i form af en tværbane) Og rigelig plads omkring lufthavnen.

Det skal som eksempel nævnes, at Hurtigrutens nye skibe har plads til 530 passagerer, og det kræver i hvert fald to store fly. Som forudsætter en stor bane og høj regularitet.

Vedrørende fjeldknoldene på Angisunnguaq, så ligger banen i kote 40 i det område, og der skal givetvis bortsprænges arealer til etablering af arealer til hangarer og erhverv og opfyldning. Men sprængsten er jo en mangelvare i Nuuk, så det var jo et naturligt sted allerede nu at etablere et stenbrud. Sprængsten kan sælges!

I øvrigt er der flere placeringsmuligheder for en landingsbane på Angisunnguaq.

14.

Anbefalinger, som gælder i vores nabolande i dag, bliver til krav i fremtiden.

Naalakkersuisoqs svar:

I BL 3-2 punkt 3.5.1 står der følgende: *"Betingelser for teknisk godkendelse af projekter vedrørende flyvepladser til beflyvning under instrumentvejrforhold (IMC) fastsættes af Statens Luftfartsvæsen i henhold til Annex 14, Volume I."* Således sikres det at grønlandske lufthavne altid godkendes med udgangspunkt i seneste version af ICAOs regelsæt.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Der er fortsat tale om forældet lufthavnslovgivning.

Det er ICAO's (International Civil Aviation Organization) krav, man får dispensationer i forhold til, og det er ICAO's anbefalinger, man bør stræbe efter at følge ligesom i vore nabolande, som vi skal konkurrere med om turisterne.

Disse anbefalinger modsvarer den lovgivning, der gælder i vores nabolande, og

klimaet gør det i sig selv til en udfordring at gennemføre en sikker flyvning. Jo flere dispensationer, jo flere begrænsninger og dermed dårligere regularitet – og jo vanskeligere at basere sin landing på ILS (Instrument Landing Systems), som må forventes at blive en forventning hos flyselskaberne (se i øvrigt punkterne 15 og 16). Så ud over de nævnte problemer med dispensationer, risikerer Grønland at blive en teknologisk efternøler. Se i øvrigt også kommentarer til punkt 9 og 13 samt vedlagte figurer.

15.

For at sikre så høj regularitet som muligt er det nødvendigt at installere Instrumentlandingssystem ILS (forkortet fra engelsk Instrument Landing System)

Naalakkersuisoqs svar:

Det er korrekt. ILS vil forbedre anflyvning til Nuuk lufthavn kraftigt i forhold til den nuværende bane. Regulariteten for en Dash 8 vil øges markant i forhold til i dag.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Enig! Men ”kraftig forbedring” er nok en overdrivelse. Det er jo de store fly, der er udfordringen. De er fortsat ikke særlig gunstigt tilgodeset ved Nuuk Forlænget. CAT III på Angisunnguaq vil være væsentlig bedre end CAT 1 ved Nuuk Forlænget. <https://forcetechnology.com/en/cases/wind-induced-limitations-at-nuuk-airport>

16.

Der findes tre ILS kategorier; ILS CAT I, CAT II og CAT III:

a. En normal ILS-udstyret landingsbane kaldes kategori I. Man skal stadig være i stand til at se banen i den sidste del af indflyvningen, og må kun fortsætte ned til 200 fod over jorden. Banesynsvidden skal i øvrigt være mindst 550 meter for at foretage en kategori I anflyvning. Kan disse minima ikke overholdes, må man flyve rundt og prøve igen, eller finde et alternativ med bedre vejrforhold.

Naalakkersuisoqs svar:

Det er korrekt at minima forbedres på den kommende bane, som får nedsat beslutningshøjde til 200 fod (ca. 61 meter) på den kommende bane, ved installation af ILS CAT I.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Med reduceret længde på indflyvningslys fra syd, bane 05, kan man være tvunget til at lægge an til landing tidligere, idet der er stigende krav til RVR (Runway Visual Range). Hertil er der formentlig et sikkerhedsaspekt, idet det gør det sværere at lokalisere landingsbanen.

b. Under en kategori II anflyvning er minimumshøjden 100 fod, og banesynsvidden skal være mindst 300 meter. Dog kan der være operationelle krav til både den pågældende maskine, den pågældende lufthavn eller de ansattes egen manual der gør, at højere minima skal benyttes.

Naalakkersuisoqs svar:

Ingen bemærkninger.

Ud over at ved Nuuk Forlænget er der jo tale om CAT 1.

c. Kategori III deles op i IIIA og IIIB. En kategori IIIA anflyvning kan beflyves ned til 50 fod over banen og en banesynsvidde på mindst 200 meter. For kategori IIIB kan anflyvningen påbegynde helt uden krav om en minimumshøjde, og banesynsvidden kan nedsættes helt til 75 meter. Det vil sige for eksempel i tæt tåge, snestorme eller lignende. Der er intet krav om at kunne se banen før hjulene sættes, og hele anflyvningen kan fuldføres uden nogensinde at se noget af lufthavnen.

For at kunne foretage en anflyvning under kategori II og III stilles der store krav til maskinens instrumenter, til autopiloten, til udstyret på jorden og ikke mindst piloternes uddannelse. Autopiloten flyver typisk maskinen under det meste af (eller hele) anflyvningen, og skal derfor være yderst pålidelig, og i øvrigt have tilstrækkelig backup i tilfælde af svigt i elektronikken.

Naalakkersuisoqs svar:

CAT III forudsætter markant strengere krav til hindringsfrie flader omkring lufthavnen, som sandsynligvis vil medføre en del sprængninger omkring en potentiel lufthavn på Angisunnguaq jf. højeste punkt på øen er over 100 meter. Såfremt man ønsker en CAT III løsning, medfører dette væsentlig usikkerhed om sprængningsmængderne ved anlægsarbejdet, og dermed yderligere usikkerhed i anlægsøkonomien.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Argumentet er noget pudsigt, da Naalakkersuisoq argumenterer mod det bedste landingssystem ved at konstatere, at det vil kræve bortsprængning af nogle mindre

fjeldknoide. En forlængelse af den nuværende landingsbane, Nuuk #2200meteri, vil kræve bortsprængning af det meste af Quassussuaq (Lille Malene), men det nævnes ikke. Resultat: bortsprængning af væsentlig mere klippe for at kunne bruge en landingsbane med dårligere ILS.

I øvrigt burde konsekvenserne af indførelse af en CAT III-løsning have været undersøgt og beskrevet nærmere, inden man foretog den første projektering. Det burde allerede være sket i forbindelse med Transportkommissionens arbejde. Politikere og offentlighed burde også have været informeret om dette. Det må være et krav om, at der udføres Timeout i den periode, der er nødvendig. Måske nogle år!

17.

På jorden er der krav om, at ingen fly eller køretøjer må være i nærheden af radiosenderne, for ikke at forstyrre de udsendte signaler. Det er problematisk i en lufthavn midt i byen. Piloterne skal have træning i udførelse af ILS-anflyvninger i dårligt vejr, hvilket gøres i simulator, og de skal jævnligt aflægge prøve i en sådan anflyvning for at have lov til at udføre den i praksis.

Naalakkersuisoqs svar:

Det antages, at der refereres til den nuværende 6 fags localizer på Nuuk lufthavn. I anlægsfasen installeres den nye 12 fags localizer, som er stabil nok til at modstå de kommende vibrationer fra sprængningsarbejdet. Det anses som værende en fordel, at der installeres ILS på den kommende bane i Nuuk, da det øger regulariteten væsentligt i forhold til i dag.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Det er misforstået. Det er den nuværende lokale trafik omkring lufthavnen med brug af elektronisk udstyr, som vil forstyrre signalerne i lufthavnen, som vi stillede spørgsmål til.

18.

På Nuuk #2200meteri er der kun plads til ILS CAT I, mens der på Angisunnguaq er plads til ILS CAT IIIB. Det betyder væsentlig højere regularitet. Sådan som moderne rejsende og fragtkunder forventer det.

Naalakkersuisoqs svar:

Der er beregnet en regularitet på ca. 95 % på den nye bane i Nuuk, som er en væsentlig forbedring i forhold til i dag. Vedr. CAT IIIB henvises der til besvarelse af argument 16 c vedrørende udsprængningsproblematikken.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Det er nødvendigt med ILS CAT IIIB på grund af tåge især i morgentimerne. Dette er ikke undersøgt tilstrækkelig grundigt i de rapporter, som beslutningen bygger på. Der henvises i øvrigt til kommentar punkt 16 c.

19.

Ved Nuuk #2200meteri er der turbulens, som man i dag ikke præcis ved, hvordan vil påvirke jetflyenes regularitet. En af dispensationerne er derfor krav om opsætning af turbulensvarslingssystem.

Naalakkersuisoqs svar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har knyttet et vilkår til delprojektgodkendelsen fra 2017 om etablering af et turbulensovervågningssystem, som konsekvens af dispensationerne. Dette vilkår opvejer for forholdet i dispensationen. Derudover kan det oplyses at større fly alt andet lige er mindre påvirkelige af turbulens end eksempelvis Dash 8.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Der er ikke gode erfaringer med turbulensovervågningssystemet ved lufthavnen i Sisimiut. Det havde været godt, hvis dette var undersøgt nærmere. Spørgsmålet er, hvordan turbulensovervågningssystemet kan opveje dispensationen? Turbulensen er der jo fortsat. Nu bliver den bare registreret. Hertil kommer, at der er forhold ved det foreliggende forslag, som kan generere mere turbulens. De forlængede baneender giver i sig selv risiko for mere turbulens. Force's vindtunnelforsøg i 2012 blev i øvrigt udført med henblik på en 1799 meter bane og ikke en 2200 meterbane.

<https://forcetechnology.com/en/cases/wind-induced-limitations-at-nuuk-airport>

Som det fremgår af det indsatte link fra Force's hjemmeside, kan det oplyses, at det især er større fly, der har problemer med turbulens og wind shear.

20.

Der er ingen turbulens på Angisunnguaq.

Naalakkersuisoqs svar:

Der er ikke grundlag for denne antagelse. Angisunnguaq er ikke flad.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Er dette blevet undersøgt, da man fravalgte Angisunnguaq?

Angisunnguaq er temmelig flad: Der er to mindre fjelde - Højeste punkt er 101 m over havet.

Banen vil – jfr. Pkt. 8. om de forundersøgelser, der er udført – ligge i kote mellem 33,5 og 41 – altså en gennemsnitlig højdeforskel på ca. på 65 m.

Hertil kommer, at de to høje punkter på øen givet vil blive bortsprængt, da de passende kan danne grundlag for det materiale, der skal bruges til etableringen af landingsbanen. Alt i alt vil øen derefter stort set være helt flad, når en bane er etableret – eller ikke udvise højdeforskelle på mere end 10-20 meter.

I øvrigt er der flere placeringsmuligheder, og ingen er undersøgt detaljeret.

Hvad man naturligvis skal gøre inden så stor en investering, som en stor lufthavn er.

Asiaq har gennemført meteorologiske observationer i en 2-års periode – som ICAO foreskriver således:

Klimadata – Type	Fra	Til
Lufttemperatur	Oktober 2007	Maj 2009
Vindhastighed	Maj 2007	Maj 2009
Vindretning	Maj 2007	Maj 2009
Nedbør	Maj 2007	Maj 2008
Lufttryk	Maj 2007	Maj 2009
Luftfugtighed	Maj 2007	Maj 2009

Undersøgelserne er udført for Hjemmestyret i perioden maj 2007- maj 2009 – og disse data er "kvalitetssikrede" som det internt beskrives, for at det kan opfylde ICAO's krav.

Det er mundtligt oplyst, at resultaterne overordnet viser, at der er meget beskeden turbulensdannelse (data kan købes til verifikation).

Der er i øvrigt tilsvarende gennemført undersøgelser for Hundøen i perioden januar 1999 til oktober 2003.

Transportkommissionen foreslår i kommissionsbetænkningen fra 2011 (side 95), at man etablerer vejrdata for 5 år, eventuelt ud fra allerede udførte data fra 2007-2009 ved at tilvejebringe supplerende data, så man kommer op på 5 år.

Men de første data er ikke fejlbehæftede bortset fra, at noget nedbørsmåling, som er faldet ud (det er imidlertid usikkert, om der har været nedbør af betydning i den pågældende periode).

Vinddata, som er de vigtigste, er intakte i hele perioden.

Mange steder i Norge bliver der ligeledes udført dataindsamling for 2-årige perioder. Klimadata for Angisunnguaq er formentlig ikke så meget anderledes end data for Hundøen, hvor der også er udført målinger, som det fremgår fra januar 1999 til oktober 2003 - altså for en næsten 4-årig periode.

I øvrigt er der vel kun udført indsamling af klimadata for placeringen af den planlagte lufthavn i Qaqortoq for en tilsvarende periode af omkring 2 år i den udstrækning, klimastationen har virket. Alligevel har man – på trods af klimadata, og konstateringen af det problematiske i placeringen – igangsat en projektering.

Af Force's rapport fra 2006 om turbulens ved lufthavne i Nuuk og Ilulissat fremgår det, at der ikke er turbulens på Angisunnguaq. Man kan nøjes med at kigge på forsiden af rapporten. Også Transportkommissionen slår fast, at der ikke er turbulens på Angisunnguaq: "Det ligger derimod fast, at placeringen på Angisunnguaq syd for Nuuk ikke kræver yderligere undersøgelser af terrænpåvirket turbulens" (Kommissionsbetænkningen, side 85).

21.

Det er til gengæld korrekt, at det kan storme på Angisunnguaq. Men når det stormer ude på øen, stormer det også i Nuuk og især der, hvor Nuuk #2200meteri skal ligge - stormen giver her endvidere kraftig turbulens. Fordelen ved landingsbanen på Angisunnguaq er, at banen ligger parallelt med den herskende vindretning, hvilket er en fordel, når man skal lette og lande i stormvejr.

Naalakkersuisoqs svar:

Den nuværende bane i Nuuk ligger ligeledes parallelt med den herskende vindretning, lige som den kommende vil gøre det. På Angisunnguaq vil det dog være muligt at anlægge en tværbane, således at der kan landes ved skiftende vindretninger.

Dette vil dog svare til at anlægge to lufthavne, og dermed belaste anlægsbudgettet tilsvarende.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

På Angisunnguaq anbefaler vi en bane, som på sigt kan blive forlænget, som ligger parallelt med vindretningen, og som ikke udsættes for turbulens og med god plads til sikkerhed.

Landingsbanen i Nuuk ligger ikke overbevisende parallelt med fremherskende vindretning. Vinden kommer ofte ned fra Store Malene og Quassussuaq (Lille Malene) fra syd-øst. Og fra nord-øst, som især giver turbulens med stor kraft. For et par år siden blev der registreret 62 m/sek. ved Asiaq's måler på Quassussuaq (Lille Malene). <https://sermitsiaq.ag/node/183525>

Konsulentfirmaet Force udarbejdede i 2006 en turbulensrapport. Allerede af turbulensrapportens forside fremgår det, at der ikke er turbulens på Angisunnguaq. Dette er i modsætning til de andre steder, man har overvejet lufthavne igennem årene. Det fremgår ligeledes af rapporten, at især ved landinger fra nord og forbi Sermitsiaq, men naturligvis også når man starter, kan fly komme igennem et bælte med turbulens. Det kan Dash 8 undgå ved at flyve uden om, men det kan et jetfly ikke. Landingen påbegyndes 10 km inden landingen.

Men efter en ulykke i Ilulissat er der også kommet krav om mindre "akrobatiske" landinger for Dash 8.

I øvrigt henvises til advarslen om wind shear fra Force omtalt på Forces hjemmeside i forbindelse med omtalen af turbulensforsøg i 2012 med vindtunnelforsøg. Der var tale om forsøg i forhold til en 1799 meter bane – og ikke en 2200 meter bane.

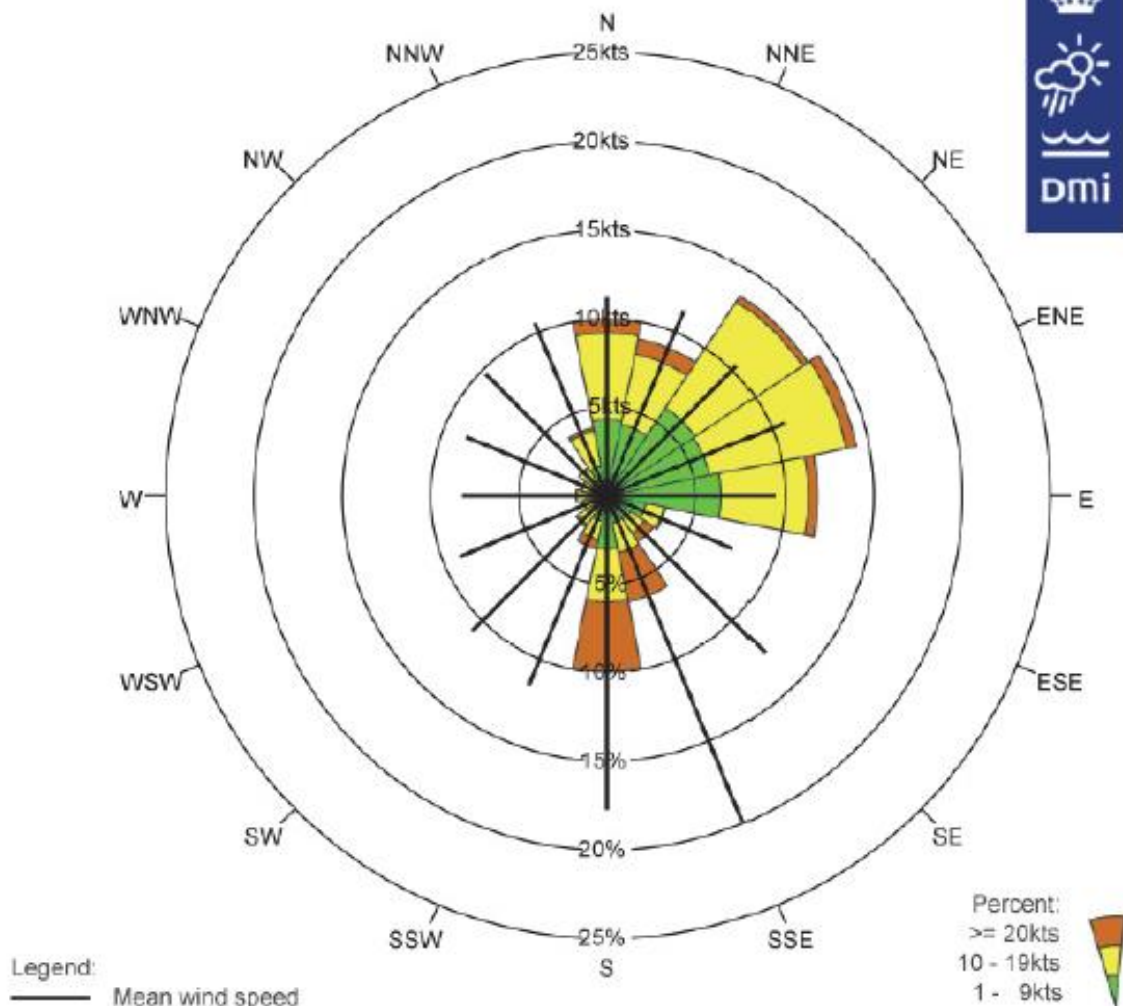
<https://forcetechnology.com/en/cases/wind-induced-limitations-at-nuuk-airport>

Som det fremgår af det indsatte link fra Force's hjemmeside, er det især større fly, der har problemer med turbulens og wind shear.

Se i øvrigt vindrose for Nuuk Lufthavn [DMI Technical Report 13-16 Weather Statistics for Airports 2003-2012 Greenland](#)

Wind roses

BGGH NUUK/GODTHÅB AUTUMN & WINTER: OCTOBER - MARCH 01-02-2003 - 01-02-2012



	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	Total
%	10.0	9.0	13.5	14.3	11.8	3.4	3.2	6.1	9.9	3.0	2.1	1.4	1.8	1.5	1.9	3.9	96.8
% 1 - 9kts	4.3	4.1	6.0	5.9	6.4	2.2	1.6	1.6	3.0	1.5	0.9	0.8	1.1	0.9	1.0	1.7	43.0
% 10 - 19kts	4.9	4.1	7.2	7.8	4.8	1.0	0.9	1.7	3.0	1.1	1.1	0.6	0.6	0.5	0.9	2.0	42.2
% ≥ 20kts	0.8	0.9	0.4	0.6	0.6	0.1	0.6	2.8	3.9	0.5	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	11.6
Mean wind speed	11.2	11.3	10.4	10.8	9.4	7.7	12.5	19.9	17.8	11.6	10.8	9.0	8.2	8.6	9.7	10.6	11.8
Max wind speed	38.0	41.0	31.0	46.0	36.0	36.0	61.0	58.0	60.0	39.0	30.0	27.0	22.0	25.0	24.0	28.0	61.0

Number of observations = 30060

Calm defined a wind speed = 0kts

Number of observations with calm/varying wind direction: 953=3.2%

Observations with calm/varying wind direction are not used in the statistics

Sources: DMI

22.

I forbindelse med flyhavari med Dash-8 i Hammerfest 2005, udtalte en norsk vindekspert efterfølgende; "Man kan trygt slå fast, at flypladser som ligger tæt ind til fjeldsider, ikke har en klog placering".

Naalakkersuisoqs svar:

Der er ikke grundlag for at fremprovokere mytedannelse om, at den kommende lufthavn i Nuuk ikke skulle være sikker. Luftfartsmyndigheden giver ikke lov til at åbne en lufthavn, som ikke er sikker. En lang række lufthavne i Grønland ligger i dag ved fjelde, herunder blandt andet Thule Airbase, Sisimiut, Maniitsoq, Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq

Det er ikke relevant at sammenligne med Thule Air Base og Kangerlussuaq, hvor fjeldet ligger længere væk. Med hensyn til Sisimiut vil det være interessant at få at vide, hvor ofte varsel om turbulens har stoppet operationer på landingsbanen. Det samme gør sig gældende for Narsarsuaq. Vi kan konstatere, at Norge fornylig har besluttet at flytte lufthavnen i Hammerfest, netop fordi den er for farlig på grund af turbulens og wind shear og ikke på grund af dårlig regularitet.

Det er naturligvis meget relevant at gøre opmærksom på andre landes erfaringer. Ikke mindst fra steder med klimamæssige udfordringer, som nærmest er identiske med forudsætningerne i Grønland.

Hammerfest er i norske medier omtalt som "Norges farligste lufthavn".

Vi skal nødig have prædikatet "Grønlands farligste lufthavn" hæftet på Nuuk.

Det er bl.a. derfor en kommende lufthavn skal flyttes ud på Angisunnguaq.

Der er i øvrigt forskel på "tæt ind til et fjeld" og "ved fjelde". Erfaringen fra Hammerfest og Nuuk viser, at en placering "tæt ind til et fjeld" giver problemer.

Det er derfor ikke en klog beliggenhed!

23.

Beregninger viser, at regulariteten i Nuuk #2200meteri ligger på omkring 94,5 % mens den på Angisunnguaq er på 98 %. Tæt på det samme som i Kangerlussuaq. Der er altså langt færre aflysninger. Air Greenland og selskabets piloter har igennem årene frarådet en forlængelse af eksisterende bane i Nuuk og anbefalet Sydløsningen. Hvorfor vælger politikerne så det, som eksperterne fraråder?

Naalakkersuisoqs svar:

Antagelsen er kun delvist rigtig, da den kun tager udgangspunkt i regularitet for starter, men ikke landinger. Vedrørende regularitet ved landinger siger Transportkommissionens betænkning følgende på side 154: .. *Som det fremgår af Tabel B 6.1.14, er den gennemsnitlige vejrbetingede åbningstid for landing på den nuværende placering i Nuuk og på alternative placeringer syd for Nuuk stort set identiske (94 %-95 % vs. 92,5 %-96,5 %). Dog er usikkerheden på resultatet for placeringerne syd for byen noget større end for den nuværende placering i Nuuk, hvilket skyldes færre vejr- og klimadata for de alternative placeringer.*"

Air Greenland har derudover tilkendegivet på infrastrukturseminaret med kommunen i Nuuk d. 15. marts 2019, samt på borgermødet i Katuaq d. 10. april 2019, at selskabet ikke ser nogen udfordringer med beflyvningen af den kommende lufthavn i Nuuk. Dette er bl.a. på baggrund af det samarbejde der har været mellem Kalaallit Airports A/S, Mittarfeqarfiit og Air Greenland om projekterne.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Transportkommissionen har ikke selv udført målinger. Mange af informationerne er sammenstykket af informationer fra udvalget fra 2006 og målinger udført på Angisunnguaq i 2007-2009.

Man kan jo undre sig over, hvorfor undersøgelserne ikke fortsatte.

I øvrigt har Transportkommissionen erkendt, at man ved en fejl har sammenlignet klimaet omkring en lufthavn på Angisunnguaq med klimaet i Nuuk by (Betænkningen, side 155 note 98). For at det skal give mening, skulle det naturligvis have været med Nuuk Lufthavn!

På det såkaldte hangarmøde i Air Greenland tilbage i 2011 (23.11.11), som blev holdt på baggrund af Transportkommissionens rapport, fremgik det klart, at alle piloter inklusiv daværende chefpilot Nitter Sørensen var imod en forlængelse af den nuværende landingsbane. Alle var imod, at der skulle lande store jet-fly ved Quassussuaq (Lille Malene) på grund af turbulens. Vi er bekymrede for, om alle fagpersoner har fået mundkurv på. Hvis det skulle være tilfældet, kunne det i sig selv være en årsag til, at hele processen skal gå om. <https://sermitsiaq.ag/node/112564>

Vi minder om interviewet med Transparency Greenland i Sermitsiaq nr. 19, 10. maj 2019. <https://sermitsiaq.ag/chefradakteren-anbefalertransparency-greenland-lufthavnsbyggeriet-skaber-grundlag-mistillid>

24.

Vi ved, at tågen i Nuuk ligger og kører frem og tilbage. I dag kan vi, inden for en time anslå, at der er tågefrit og dirigere fly afsted fra Kangerlussuaq mod Nuuk, som kan nå at lande. Men med 4-5 timers flyvning fra Europa eller Nordamerika, plus boarding tid, kan vi ikke nå at lave de forudsigelser. Vi forudser, at der bliver mange aflysninger, og at fly fra Europa vil være nødt til at mellemlande i Keflavik og afvente nyt. Det er ikke Kangerlussuaq, der bliver alternativ lufthavn, da Kangerlussuaq ligger nord for ruten mellem Europa og Nuuk. Det vil sige, at vi ud over besvær og gener med en ikke planlagt mellemlanding mister omsætning. En anden fordel ved Keflavik er, at der er billigere brændstof.



Naalakkersuisoqs svar:

Den beregnede regularitet på ca. 95 % i Nuuk, er bl.a. udarbejdet på baggrund af DMI's data omhandlende skyhøjde og sigtbarhed på den nuværende placering. Overvejelser om vejret i Nuuk indgår således i beregningsgrundlaget for regulariteten.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi tillader os at henvise til tidligere direktør i Air Greenland Peter Fichs læserindlæg i Sermitsiaq nr. 11, 15. marts 2019, p.52, hvor han gør opmærksom på, hvordan man har beregnet vejrets påvirkning af regularitet, og hvor der ikke tages højde for morgentågen, som spærrer nogle timer, og som forhindrer den nødvendige sigtbarhed ved for eksempel brugen af ILS Cat I. Man tør ikke flyve fra Europa eller USA, før man ved, at sigtbarheden er i orden. Han gør samtidig opmærksom på, at dispensationerne til banen er fulgt op af skærpede krav til sigtbarhed.

25.

Dårlig regularitet koster penge for flyselskabet, og betyder dyrere flybilletter. Det giver ikke konkurrence og udvikler ikke turismen. For eksempel kan krydstogtselskaberne ikke tåle for mange aflysninger. Det bør indgå i Sermersooqs turismestrategi, ellers risikerer man, at Nuuk bliver fravalgt som destination.

Naalakkersuisoqs svar:

Regulariteten forbedres markant i forhold til dag.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi vil meget gerne have denne påstand dokumenteret med nye undersøgelser, hvor der tages hensyn til målinger på dagen ikke nøjes med et gennemsnit for året samt, at man kun bruger ILS Cat. I.

26.

Højere regularitet har stor betydning for sundhedsvæsenets evakueringer. Det kan handle om liv eller død.

Naalakkersuisoqs svar:

Sundhedsvæsenet skal uagtet evakuere til Dronning Ingrid's Hospital i Nuuk. Der anlægges nu en lufthavn med markant forbedret regularitet i forhold til den nuværende. Derudover vil patienter fra Dronning Ingrid's Hospital fremover blive transporteret direkte til Danmark uden mellemlanding i Kangerlussuaq. Det betyder direkte transport mellem to byer, som begge har hospitaler.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi undrer os over, at man ikke har undersøgt vejrforholdene bedre i forbindelse med projekteringen af den nye bane, og vi efterlyser nye målinger.

Udtrykket "markant forbedret" er efter vores opfattelse lidt af en tilsnigelse!

27.

Naalakkersuisut har afvist Angisunnguaq, fordi de antager, at det tager for lang tid at anlægge den, og fordi de mener, at vi ikke har aktuelle vindmålinger. Men der er udført vindmålinger på Angisunnguaq fra 2007-2009. Og også ved den nærliggende Qeqertarsuaq (Hundeø) i 1999-2003. Det tyder på, at Angisunnguaq aldrig har været et alternativ, som er undersøgt ordentlig, inden man traf beslutning om den nuværende placering.

Naalakkersuisoqs svar:

Sydløsningerne er blevet grundigt behandlet i Transportkommissionen. Når der sammenlignes netto nutidsværdier i Transportkommissionen er det entydigt, at en 2200 meter bane på den nuværende placering giver en dobbelt så høj værdi for samfundet i forhold til samtlige alternativer på øerne syd for Nuuk. Se tabel 6.5.7 på side 105 i Transportkommissionens betænkning 2011. Derfor er der arbejdet videre med denne løsning.

Transportkommissionen konkluderer desuden følgende på side 389:

"Såfremt den nuværende placering ikke må fravælges grundet for lav regularitet, er det derfor kommissionens anbefaling ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, at den centrale atlantlufthavn bør flytte fra Kangerlussuaq til Nuuk ved den nuværende placering med anlæggelsen af en 2.200 m bane til følge."

De efterfølgende opdaterede regularitetsstudier har vist sig værende tilfredsstillende, og det har samtidigt vist sig, at Air Greenlands Airbus 330-200 kommer til at operere ganske optimalt på en 2200 meter bane, hvilket ellers var opmærksomhedspunkter i Transportkommissionen.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi er ikke enige i den økonomiske vurdering. Transportkommissionen har aldrig fået mulighed for at opdatere sin økonomiske vurdering som følge af den udvikling, der er sket i Nuuk, som er sket inden for tunnelbyggeri, og som er sket med hensyn til klimakrav og udvikling af energirigtige fly. Vi står i en helt anden situation i dag end i 2011 og udviklingen går meget stærkt.

Også vindtunnelforsøget hos Force med en 1199 meter bane er udført efterfølgende. Med bl.a. omtale af det farlige fænomen wind shear.

28.

Med hensyn til tid kan man gå i gang med lufthavnen på Angisunnguaq lige så hurtigt. En eventuel forsinkelse i forberedelsen kan indhentes i anlægsfasen, da man kan arbejde i døgndrift. Uden hensyn til naboer eller en lufthavn i funktion.

Naalakkersuisoqs svar:

På den nuværende placering foreligger der nu et projekt baseret på gennemgående forarbejde, som har været i gang siden begyndelsen af 2016. Dette bygger endvidere på adskillige tidligere projektforslag på placeringen.

Planlægningsfasen for et sådant projekt tager gennemsnitligt 3 år og indebærer følgende (ikke udtømmende):

Udarbejdelse af VVM-anmeldelse, efterfulgt af Terms of Reference vedr.

Redegørelsen og endelig den egentlige VVM-redegørelse efterfulgt af en administrativ og politisk godkendelsesproces. Miljøprocessen har alene taget ca. 3 år på det nuværende projekt.

Derudover skal der udarbejdes ideoplæg, udfærdiges anlægsprogram, inden man når til at kunne starte projekteringen. Denne indeholder projektforslag og hovedprojekt. Der skal derudover foretages en lang række forundersøgelser, som har pågået på den nuværende placering siden 2016. Dette vil skulle laves både for vejføring og lufthavn ved Angisunnguaq-løsningen.

Til slut skal det politiske arbejde udføres, herunder lovgivning, finansiering samt en revurdering af hele aftalegrundlaget og ejerskabsaftalen med den danske stat.

Intet af det ovenstående er udført for Angisunnguaq-løsningen. Det er på den baggrund urealistisk at antage en hurtig opstart af anlæg på en ny placering. Der kan med rette sås tvivl om et tidsperspektiv lig det nuværende projekt kan overholdes, når planlægning, projektering og anlæg af både lufthavn, havn og vejføring tages i betragtning.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Sydløsningen burde have været undersøgt som seriøst alternativ i 2016 af et uafhængigt selskab, så politikerne havde et ordentligt beslutningsgrundlag. Vi vil påstå, at beslutningen om at fravælge Sydløsningen er taget på et alt for løst og ikke oplyst grundlag. Det havde også konsekvenser for høringen i forbindelse med lokalplanerne for Nuuks nye lufthavn, at man ikke fremlagde et seriøst alternativ. Vi taler om meget store investeringer, der har stor betydning for hele landets fremtid, man må erkende sin fejl og starte forfra.

Det kunne jo i øvrigt være interessant at få afklaret hvilke embedsmænd/politikere, der har ansvaret for at fravælge Angisunnguaq?

29.

Kommunen er allerede klar til at forlænge vejen til Siorarsiorfik, hvilket ligger i udgifterne til byggemodningen af den nye bydel. Det er derfor tids- og prismæssigt fordelagtigt at anlægge tunnel, og i fortsættelse heraf er det oplagt at bygge tunnel videre til Angisunnguaq.

Naalakkersuisoqs svar:

Ses der nærmere på byudviklingen, så har Transportkommissionen ligeledes beregnet tre vækstscenarier i relation til byens udvikling mod syd, og i forlængelse deraf behovet for anlæg af veje og tunneller.

I Transportkommissionens mest aggressive vækstscenarie (nr. 3), ses der nærmere på behovet for kapacitet i relation til byudviklingsprognoserne:

"I vækstscenarie 3 vil byudviklingen således nødvendiggøre, at der også etableres en fast forbindelse til Aqissersiorfik. Kapaciteten her er i vækstscenarie 3 også tilstrækkelig til byudviklingsformal frem til udgangen af investeringshorisonten i år 2060." Der vil således være relativt længe før, at det bliver oplagt at forlænge vejforbindelsen længere ud til øerne syd for Nuuk, i byudviklingsøjemed.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Der er sket meget siden Transportkommissionen kom med den konklusion. Derfor efterlyser vi en opdatering, hvor man tager højde for byudviklingsplanerne, som er i fuld gang. Vi skal tænke 50 år frem, før vi eventuelt kan bygge en ny lufthavn. Den nuværende placering er visionsløs og er alene baseret på historisk viden.

Og man har i mellemtiden "spist" af naturområder på nordsiden af Quassussuaq (Lille Malene).

Bl.a. med opførelse af et fængsel og et erhvervsområde.

Trods folkelig modstand med indsigelser og underskrifter. Herunder at det var et problematisk sted at bygge på grund af sneforholdene.

Til gengæld var det et populært fritidsområde, tæt på byen. Sommer og vinter. Og nu skal Quassussuaq (Lille Malene) skamferes, selv om det også er et populært fritidsområde for eksempel til en let bjergbestigning, som de fleste kan klare. Et sikkert mål for mange turister.

Men nu skal det også ødelægges.

Og det samme gælder skiliften!

En voksende by kræver adgang til flere rekreative arealer. Og ikke færre.

Vi er derfor ikke enige med Transportkommissionens forudsigelser om befolkningsudviklingen i Nuuk. Disse forudsigelser er hovedsageligt baseret på Nuuk2050 rapporten fra år 2000. Denne rapport er udarbejdet af Niras Greenland i Allerød.

For et par generationer siden boede $\frac{1}{4}$ del af Islands befolkning i Reykjavik.

Nu er det $\frac{3}{4}$ -dele. Og sådan er det jo sket mange andre steder i verden. Sådan kan det også komme til at gå i Nuuk. Der er i øvrigt synergieffekter ved en udvikling mod syd i første omgang med en lufthavn på Angisunnguaq.

På Angisunnguaq vil man ud over en lufthavn, der kan forlænges, som kan etableres med CAT III, få adgang til mulighed for store erhvervsarealer, samt etablering af en transithavn for betjening af sejlads igennem Nordvestpassagen.

Og selv om det først er om måske 15-20 år, så skal det planlægges nu.

Det var i øvrigt en del af både Siumuts, IA's og Demokraternes valgprogram i 2009.

<https://sermitsiaq.ag/kl/node/76565>

I tillæg får man let adgang til arealer ved Kanajorsuit på Sydsiden af Ameralikken.

Her vil det være oplagt at placere et energikrævende anlæg som en del af en plan og ikke, som det desværre ofte sker, som en hovsaløsning. De, der udførte anlægget af Buksefjorden, anbefalede de tre store vandkraftpotentialer, der er længere mod syd i form af store søer.

Igennem en tunnel under Ameralikken vil man kunne fremføre kraftledninger, som alternativ til den udfordrende overføring af kabler over Ameralikken med verdens længste fjordspænd. Igennem tunnelen kan man også fremføre drikkevandsledninger. Det kan man i hvert fald finde ud af i Norge.

Med i lufthavns pakken og skjult i det samlede regnestykke, bygger man en 2200 meter bane i Ilulissat, selv om den er født med et underskud på 1.5 milliard. (Se i øvrigt Lars Lunds indlæg om økonomien i lufthavns pakken i Sermitsiaq nr. 13, den 29. marts 2019 og i Sermitsiaq nr. 21 den 24. maj 2019). En lufthavn, hvor der kun er brug for en 1199 meter bane er, hvad der er brug for. Hammerfest lufthavn, som er en 800 meter bane, med 180 meter sikkerhedsområde i hver ende, har mere end

160.000 passagerer om året. Lufthavnen beflyves primært med Dash-8 200. Om nogle år flyttes lufthavnen her imidlertid til en placering ca. 15 km. syd for Hammerfest. Med en regularitet på 98% og en bane til større fly. Placering er fastlagt, men banelængde diskuteres fortsat. Men det er behovet der bestemmer det. Ikke den mulige længde. Det kunne vi lære af.

30.

Som forundersøgelse til en eventuel tunnel er der udført akustisk seismik af GEUS i 2004, som bekræfter, at tunnel kan etableres under identiske forhold med den tunnel, der for tiden etableres på Færøerne. Herunder samme dybde!

Naalakkersuisoqs svar:

Der er ikke givet, at man kan anlægge tunneller som på Færøerne, hvor man sprænger uden efterbehandling. De forskellige metoder til sikring af tunneller varierer ekstremt meget, hvilket giver stor usikkerhed om et potentielt anlægsbudget mm. Det vil derudover kræve yderligere geotekniske undersøgelser, herunder kerneboringer, at bekræfte antagelsen om fjeldets beskaffenhed.

Transportkommissionen beskrev følgende om anlæg af tunneller og dæmninger:

"For tunnel/er og dæmninger anvendes en estimeret enhedsomkostning på 89.000 kr. pro meter. Der er stor usikkerhed forbundet med disse enhedspriser, da der ikke forligger detaljerede anlægsoverslag over omkostningerne til anlæggelse af de konkrete veje, dæmninger og tunnel/er. Transportkommissionen har kendskab til rapporter, som finder såvel lavere som højere omkostninger til anlæggelse af tunnel/er (eksempelvis en enhedspris på op til 140.000 kr./meter for en vej-tunnel til Siorarsiorfik). Anlægsoverslagene vil i øvrigt afhænge af de tekniske løsninger, som vælges, samt af størrelse og kapacitet for veje, tunnel/er og dæmninger (a tal kørespor og passageforhold for gående og cyklister)."

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Igen vil vi gerne have opdateret Transportkommissionens beregninger og anbefale, at man igen ser på Færøernes erfaringer om tunnelbyggeri inklusiv brugerbetaling af tunneller.

På Færøerne og i Norge er det helt almindeligt, at fjeldet er tæt og stabilt nok til at bygge tunneller. Men ved mange passager, hvor der er utætheder bliver der påsprøjt et lag Rockcrete med stålfiber armering uden på en membran, efter at fjeldet er sikret med bolte. Sådan er det også udført på Færøerne.

Og ved den seneste tunnel har man anvendt ekstra meget beton til tætning ved injicering. Helt præcist 7500 tons injektionscement.

Og i tillæg har der været en zone med svært dårlig fjeldkvalitet.

Det fremgår af pressemeddelelse, der har ligget på entreprenørselskabet NCC's hjemmeside NCC.no siden den 7. juni 2019. Med overskriften: "NCC med gennemslag i Eysturoytunnelen på Færøerne".

<https://www.ncc.no/media/pressrelease-container/9b1b3f19615299b7/ncc-med-gjennomslag-i-eysturoytunnelen-p%C3%83%C2%A5-f%C3%83%C2%A6r%C3%83%C2%B8yene/>

Omkring anlæg af tunneller ved Nuuk kan det i øvrigt anbefales at læse artiklen:

"Nuuks udvikling med tunneller" skrevet af Per Anton Brandtzæg og bragt i

Sermitsiaq 22.12. 2000. Per Anton Brandtzæg var anlægschef på Buksefjords-anlægget, hvor man sprængte 16 km tunnel. Med rigtig gode erfaringer.

Han ser ingen problemer med at anlægge tunneller f.eks. fra Nuuk til Angisunnguaq.

Forudsat naturligvis, at der udføres en ingeniørgeologisk undersøgelse med

Refraktionsseismik og kerneboring. Det virker som om Transportkommissionen også skulle have læst den artikel. Anlæg af tunneller var nok ikke

Transportkommissionens spidskompetence. Artiklen kan nok tilvejebringes for interesserede.

Omkring priser og de to færøske tunneller, som er under anlæg, så er Eysturoy-tunnelen med 11.2 km med en rundkørsel prissat i kontrakten til 1.1 milliard kr. Det giver en meterpris på 98.21 kr.

Og Sandoy-tunnelen med 10.5 km uden rundkørsel prissat til 900 mio. kr.

Det giver en meterpris 85.71 kr.

Så når Transportkommissionen i 2010 regnede med en meterpris på 89,-kr/m, var det vist det, man kalder for et konservativt skøn. Eller helgardering. Og måske fordi det ikke var spidskompetensen, men i betragtning af, at der ikke var noget projekt, meget fair.

På Færøerne er der regnet med to spor og stigning på 5% på vejbanen.

Det der formentlig er et T9-tunnelprofil. Men længden på en tunnel betyder også noget for prisen. Jo længere jo dyrere transport ind og ud af tunnelen.

Nogle gange kan en kortere tunnel med to spor op og et spor ned med en T-11 tunnelprofil koste det samme som en længere T9, to sporet tunnel.

Eksemplet med de 140.000,- kr er fra et tunnelanlæg i nærheden af Sundalsøyra, hvor et af Hydros Aluminiumsværker ligger, men den høje pris skyldes ikke

tunnellen, men et vejanlæg i forbindelse med tunnelen, som viste sig nærmest at

være mose, som krævede betydelige mængder opfyld. Dette vejanlæg udenfor var en del af tunnelprojektet, der vel ligger 80 km. inde i landet bag Molde.

Molde er i øvrigt nærmeste lufthavn for folk, der bor i Sundaløyra!

Men hvis vi vender tilbage til tunnelen ved Angisunnguaq. Det dybeste punkt på en tunnel bliver ca. 190 meter, hvor den tunnel på Færøerne, der havde gennemslag fredag aften den 7. juni, er med 187 meter som det dybeste punkt. Omtalt på Sermitsiaq.AG i artikel den 8. juni.

De to færøske tunneller, Eustreoy og Sandøy er hver for sig længere end en tunnelforbindelse fra Nuuk til Angisunnguaq.

Tidligere i 2002 og 2016 har man på Færøerne anlagt Vaga-tunnelen til lufthavnen, 45 km fra Torshavn, og Nordøy-tunnelen til Klaksvik. Meget flot og seriøs udbygning af infrastrukturen på Færøerne.

Det samme kan man ikke sige om lufthavns pakken.

Man bør ikke etablere en lufthavn i Qaqortoq med en regularitet på 75%!

Og man laver ikke en elendig lufthavn på en fjeldhylde midt i Nuuk.

Og man skjuler ikke udgifterne til en lufthavn i Ilulissat.

31.

Der er udført ingeniørgeologisk undersøgelse i 2001 ved Arild Palmstrom, en førende norsk ingeniørgeolog. Sammen med Per Anton Brandtzæg, anlægschef ved Buksefjorden, hvor der blev udført 16 kilometer tunnel i fjeldet. Rapport blev udarbejdet februar 2002 og bekræfter, at fjeldet er gunstigt for anlæggelse af undersøisk tunnel.

Naalakkersuisoqs svar:

Se svar på 30.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Se kommentar til 30

32.

Der skal udføres refraktionsseismik og kerneboringer for at kunne placere en tunnel mest optimalt. Refraktionsseismik kan udføres til sommer. Samtidig med at der udarbejdes et projekt. Og kerneboringer udføres ofte under selve tunnelarbejdet. Nogle vil dog allerede kunne udføres til sommer.

Naalakkersuisoqs svar:

Antagelsen om tidsperspektivet anses for optimistisk. Det skal hertil anføres at såfremt man først udfører kerneboringer under tunnelarbejdet vil projektet påtegne særdeles høj risiko.

Kommentar

Vi vil ikke kunne sprænge eller bore allerede til sommer. Der skal først foretages beregninger og projekteringer ligesom det hele skal igennem en offentlighedsfase, før man kan gå i gang.

33.

Der er udarbejdet nye digitale kort i mal 1 :5000 udført af GEUS for daværende Hjemmestyre.

Naalakkersuisoqs svar:

Disse kort kan formentlig være gode nok til den indledende planlægning, men ikke som decideret projekteringsgrundlag. For at tilvejebringe et kortgrundlag, som kan anvendes som projekteringsgrundlag, kræves detaljeret fotoflyvning, som eksempelvis blev udført på det nuværende projekt i 2016.

Kommentar:

Kortene er fra 2004 på baggrund af flyfotografering i farver sommeren 2003.

Digitale grundkort. Leveret med 5 meter koter.

På baggrund af kortene har Inuplan i 2006 udregnet omfanget af massebalance for en 3000 meter bane på Angisunnguaq.

Selvfølgelig vil et mere detaljeret kort give mere valide værdier.

Så udarbejdelse af mere detaljerede kort må i gang ASAP.

Kan jo ske samtidig med, at man udfører refraktionsseismik og kerneboring.

34.

Kommunen og Selvstyret mener, at det bliver væsentlig dyrere at anlægge Angisunnguaq og henviser til Transportkommissionens rapport i 2011 - men henviser ikke til hele rapporten. Der bliver kun henvist til den del, hvor Angisunnguaq ikke var samfundsøkonomisk rentabel, og ikke til kolonnen ved siden af, hvor Angisunnguaqs rentabilitet viser et plus på ca. 1 mia. kr. Rapporten kom i 2011. Vi mener rentabiliteten for Angisunnguaq er forbedret siden da, og vi vil derfor gerne se nye beregninger, da der som nævnt flere gange er sket meget

siden, Transportkommissionen foretog sine økonomiske beregninger tilbage i 2010.

Naalakkersuisoqs svar:

Udsagnet er ikke korrekt. Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur har henvist til Transportkommissionens beregninger i pressemeddelelse af 21. marts 2019 på følgende vis:

"Transportkommissionens bilag 6.5 beskriver nettonutidsværdierne af forskellige løsninger i en række varierende vækstscenarier for Nuuk. Her viser konklusionen at nettonutidsværdien af en udvidelse til 2200 meter på den nuværende placering er væsentlig bedre end sydløsningerne i samtlige scenarier."

Der er ikke tvivl om, at Angisunnguaq kan være samfundsøkonomisk rentabel i en 2200 meter udgave. Løsningen er dog i langt mindre grad rentabel end den nuværende placering, som det ses af nedenstående.

I tabel 6.5.7 på side 105 i Transportkommissionens betænkning, beregnes nettonutidsværdier (npv) for den nuværende placering, samt to forskellige banelængder på øerne syd for Nuuk. Tabellen viser beregninger for vækstscenarie 3, som er det mest aggressive scenarie og det, som er tættest på den faktiske vækst i Nuuk, og tilmed det mest gunstige scenarie for sydløsningerne.

Her ses et udtræk af tabel 6.5.7 (forsimplet):

	Nuværende	Angisunnguaq	Qeqertarsuaq	Angisunnguaq placering
Banemeter	2200	3000	2800	2200
I alt npv (mio. kr.)	2366	-259	-439	1406

Det er ikke grundlag for en vurdering af hvorvidt resultatet for Angisunnguaq-løsningen har ændret sig i positiv eller negativ retning siden Transportkommissionens betænkning.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Igen efterlyser vi nye beregninger, hvor man tager højde for udviklingen siden 2010. Transportkommissionens beregninger er inkl. udgifter til vej til Siorarsiorfik, som er betalt af kommunen i forbindelse med udbygningsplanerne og tunnellerne til Angisunnguaq (via Rypeø), der forventes finansieret af brugerne (evt. som OPP) Det skal være af helt uafhængige rådgivere.

Det at en bane IKKE kan forlænges ud over 2200 meter skal også prissættes, idet det er en ulempe ved lufthavnen. Som at købe for små sko. Det er et trafikpolitisk selvmål. Sermitisiaq nr. 13 den 29. marts 2019

Udnyttelse af værdien af det nuværende lufthavnsområde skal også værdisættes.

Ifølge Nuuk2050 rapporten udarbejdet af Niras Greenland i 2000 for daværende Nuuk Kommune er der estimeret udlagt arealer til opførelse af en bydel på størrelse med Nuussuaq. Afsnit 4. AREALBEHOV.

Side 11. Nuussuaq 68 ha. Excl. Omgivende rekreative områder

Side 22 Lufthavnsområdet 67 ha.

Der er i øvrigt en nærmest kronisk boligmangel i Nuuk.

Se side 12 i samme rapport.

35.

Kommunen er som nævnt i fuld gang med at planlægge og udføre vejen til Siorarsiorfik. Tunnellen fra Siorarsiorfik og til Angisunnguaq kan blive brugerbetalt, som på Færøerne.

Naalakkersuisoqs svar:

Det vil være en god ide at indføre brugerbetaling på en potentiel tunnel. Brugerbetaling vil dog ligeledes være en forøgelse af den rejsendes samlede rejseudgifter. Om anlægget således betales af brugerne, landskassen eller via lånoptag ændrer ikke på det samfundsøkonomiske resultat. Se besvarelsen af argument nr. 29 vedrørende byudviklingen.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Igen vil vi bede om nye beregninger, hvor man også medtager erfaringerne fra Færøerne. Her er rejserne til blandt andet Danmark blevet væsentlig billigere og passagertallet er steget kraftigt, selv om man betaler afgift til tunnel.

Erfaringerne fra andre brugerbetalte anlæg er, at de bliver tilbagebetalt overraskende hurtigt. Det gælder jo således både Vagar-tunnelen og Nordøytunnelen. Fra henholdsvis 2002 og 2006.

Alle lån var tilbagebetalt i 2017. Med 148 kr. for en returbillet.

Så færingerne mente, at nu skulle det være gratis.

Men der var fortsat nogle Landskasseindskud, som politikerne også mente skulle tilbagebetales. Nu koster passagen vist 45,-kr.

De 148,- kr. var jo en ret begrænset rejseudgift, når regulariteten i tillæg er bedre på Angisunnguaq. Det vil 250, kr. som det koster i mange norsk, også være.

Og de, der flytter ind i nye boliger og arbejdspladser på eksisterende Lufthavnsområde, vil komme til at bo centralt og dermed spare udgifter til transport i dagligdagen.

36.

Samfundet får store indtægter ved at udlægge det nuværende lufthavnsområde til boliger, sport og erhverv. Indtægter som bør indgå i lufthavnsprojektet.

Naalakkersuisoqs svar:

For det første kan der henvises til Kommuneqarfik Sermersooqs byplanlægning. Heri ses kommunens plan for opførelse af netop de nævnte ting. Disse aktiviteter er planlagt opført på andre arealer.

Potentielle indtægter fra det nuværende lufthavnsområde, vil først indtræde efter projektgennemførelsen, altså efter åbningen af en ny lufthavn, som muliggør en lukning af den eksisterende. Dette løser ikke likviditetsbehovet til tunneller og lufthavn på Angisunnguaq i anlægsfasen. Arealanvendelsen til udvidelsen af den eksisterende lufthavn, har været reserveret siden 70'erne, og indgår i den nuværende kommuneplan til lufthavnsformål.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Planer fra 1976 er fra en anden tid. Hvor lufthavnen lå langt ude i fjeldet.

En kortbane på det pågældende sted var en rigtig beslutning i 1976.

Men en 1799 meter bane og ikke mindst en 2200 meter bane er en forkert beslutning i 2019. Det var også derfor, at først Akia kom på banen i juni 1996.

Og Hundeøen ligeledes i 1996. Og Angisunnguaq i februar 1999.

Flyvningen har ændre sig teknologisk og kræver længere baner. Desuden er meget transport flyttet fra skib til lufttransport. Det gælder både passagerer og fragt.

Desuden er byen vokset omkring lufthavnen og omslutter den, så den nu ligger midt inde i byen. Man har til og med eksproprieret ejendomme for at få plads til udvidelsen. Omkring kommunens planlægning omkring den nuværende placering af den nye lufthavn, undrer det os, at man ikke lidt bedre har forberedt vejen fra lufthavnen og ud til Qinngorput og ud til anstalten, så det ikke ville være nødvendigt at få år efter at flytte begge veje.

Man skal tænke lidt længere i sin planlægning.

Et god norsk fjeldregel siger: Det er ingen skam at snu (vende om red.) i tide!

Det gælder også omkring anlæg af en forlængelse af lufthavn på en hylde ved Quassussuaq (Lille Malene).

37.

Der vil være en besparelse ved ikke at skulle omlægge vejen nord om den planlagte lufthavn. Den forventes at koste over 100 millioner kroner. Ligesom man sparer andre udgifter til infrastruktur i det nuværende lufthavnsområde.

Naalakkersuisoqs svar:

Det vil være langt dyrere at lave vejføring til Angisunnguaq, end at omlægge vejen nord for den nuværende lufthavn. Det er næppe på vejføringen, at Angisunnguaq-løsningen har fordele over den nuværende placering.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Vi er godt klar over, at vejføringen til Angisunnguaq vil være dyrere. Men i de hidtidige beregninger har man ikke taget højde for, at man sparer nogle udgifter til den nuværende planlagte udbygning, som skal med i sammenligningen af økonomien i de to projekter.

Se i øvrigt kommentar til punkt 36.

38.

Med en landingsbane på Angisunnguaq vil det være muligt at fastholde ideen om at etablere en Frihavn/Transithavn ved Angisunnguaq med omladning mellem isforstærkede og almindelige fragtskibe. Man forventer at Nordvestpassagen bliver åben for kommerciel sejlads om ikke så mange år. Forslaget om transithavn var allerede med i Siumuts valgoplæg i 2009 og tilsvarende fra IA. Samt i et indlæg, som daværende Naalakkersuisoq for infrastruktur, Jens B. Frederiksen holdt på et arktisk seminar i Europaparlamentet i 2010. Er omtalt i Sermitsiaq.AG 26. oktober 2010: Grønland skal være knudepunkt for Nordvest-Trafik.

Naalakkersuisoqs svar:

På baggrund af Transportkommissionens betænkning har man anlagt Sikuki Nuuk Harbour til netop det formål.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Ja, men Sikuki Harbour er slet ikke stor nok til at tage denne trafik, hvis vi altså vil være trafikknudepunkt for den nye trafik, der kommer igennem Nordvestpassagen. Igen mangler vi politiske visioner for landets fremtid.

Se også bemærkning ved kommentar 29.

39.

Angisunnguaq kan også bruges som transit for andet end varer, nemlig som Hub til krydstogtturister og besætninger, som Transportkommissionen også nævner i sin betænkning.

Naalakkersuisoqs svar:

Det kan ligeledes lade sig gøre med den planlagte lufthavn, i synergi med Sikuki Nuuk Harbour.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Med projektet på Angisunnguaq skabes helt nye muligheder, som vil være interessante om bare ti år.

40.

De økonomiske forudsætninger for lufthavns pakken er ændret efter den nylige besked om, at det danske Forsvar ønsker at bevare Kangerlussuaq. Hvis det danske Forsvar og USA har brug for en 3000 meter bane med masser af plads til faciliteter, kan dette nemt lade sig gøre på Angisunnguaq.

Naalakkersuisoqs svar:

Jf. § 5 stk. G i Mittarfeqarfiits Takst- og Betalingsregulativ er "*Danske og udenlandske militærluftfartøjer, der ikke er optaget i det civile luftfartsregister*" fritaget for starttakst og passagertakst, hvorfor forsvarsaktiviteter i lufthavnsøkonomisk regi kun skaber begrænsede indtægter.

Ydermere har forsvarets aktiviteter aldrig været en del af Kalaallit Airports A/S' forretnings- og finansieringsplan, så uagtet, hvor forsvaret i fremtiden måtte have base, påvirker det ikke de økonomiske beregninger for placering af atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk.

Der er tillige endnu ikke truffet beslutning om Kangerlussuaqs fremtid. Det er således forkert at antage, at de økonomiske forudsætninger for lufthavns pakken har ændret sig med forsvarets udmelding. Det understreges, at den danske forsvarsminister udelukkende har formidlet ønsket om at blive i Kangerlussuaq. Angisunnguaq har ikke været på tale.

Til slut skal det nævnes, at uagtet forsvarets interesse i Kangerlussuaq, har den danske stat valgt at være medfinansierende i de nuværende projekter i Nuuk og Ilulissat på baggrund af de planlægningsarbejde, der er udført på den nuværende placering, og ikke mindst økonomien deri. Det indebærer egenkapital på 700 mio.

kr., statsgaranti for lånoptag på 450 mio. kr. samt genudlån fra staten på 450 mio. kr.

Kommentar fra Angisunnguaq Qujanaq:

Det er imidlertid vigtigt, hvis Kangerlussuaq fortsætter som lufthavn også for civil flyvning. Dette vil påvirke det økonomiske grundlag for hele lufthavns pakken, da en del af atlanttrafikken vil gå til Kangerlussuaq og påvirke driften af de nye atlantlufthavne. Økonomien i disse er baseret på, at Kangerlussuaq lukker. Transportkommissionen anfører (side 140), at der er dispensation på RESA (runway end safety areas) – sikkerhedsområdet i begge ender af landingsbanen i Kangerlussuaq, og at det forventes, at man ikke kan få dispensation igen i 2015. Vi formoder, at der imod kommissionens forudsigelse er givet dispensation igen. Trafikstyrelsen forventes at ville stille skærpede krav til sikkerhedszoner i de kommende år. Spørgsmålet er, om dette også gælder for sikkerhedszoner i Kangerlussuaq og de nye lufthavne?

LÆS i øvrigt kommentar til pkt. 13