



Hvidbog for udvidelse af Nuuk Lufthavn

VVM-redegørelsen for nærværende anlægsprojekt har to gange været sendt i offentlig høring. Første gang i den lovpligtige periode på otte uger fra den 6. februar 2018 til den 3. april 2018. På grund af væsentlige ændringer i anlægsprojektet udformning og deraf miljøbelastning blev det besluttet, at VVM-redegørelsen efter endelig tilretning skulle sendes i en fornyet fire ugers offentlig høring i henhold til § 17 stk. 2 til VVM-bekendtgørelsen. Den fornyede og fire uger lange høring fandt sted fra den 16. november til den 14. december 2018.

Der har i forbindelse med begge høringer været afholdt borgermøder i Nuuk. Borgernes kommentarer fra begge møder indgår i første del af denne hvidbog (Borgermøder). De enkelte kommentarer eller spørgsmål besvares af Kalaallit Airports (KAIR) og Departementet for Natur, Miljø og Forskning. Hovedparten af spørgsmålene ved andet borgermøde omhandler støj, sprængninger og sikkerhed.

Der er i alt indkommet seks skriftlige høringssvar til VVM-redegørelsen, fordelt på to høringssvar i forbindelse med den første høring og fire høringssvar i forbindelse med den 4 ugers fornyede høring. De skriftlige høringssvar indgår i anden del af denne hvidbog (Kommentarer til VVM-redegørelsen) og besvares af Kalaallit Airports (KAIR) og Departementet for Natur, Miljø og Forskning.

Høringsvar, der vedrører emnerne PCN-værdier, regularitet og sikkerhed i forbindelse med landingsbanen, er forhold som hører under Trafik, Bygge- Boligstyrelsen og indgår ikke i VVM-arbejdet. Ligeledes omfatter VVM-arbejdet ikke en alternativ placering af lufthavnen.

Brevdato: 30-01-2019
Sagsnr.: 2016 - 9191
Akt-id: 9778482

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Borgermøde 1				
Emne	Borger/myndighed	Kommentar/spørgsmål	KAIR	Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Støj	-	I 1998 blev der lavet en undersøgelse, hvor man beregnede på støj og forurening fra fly "on hold". Har i regnet med refleksion fra vejrforhold i forhold til forurening. Hvad med støj og forurening langt fra – har I regnet med dette?	Støjen beregnes ud fra en gennemsnitsbetragtning og den danske støjberegning. Der vil være dage, hvor støjen vil være større og dage, hvor støjen vil være mindre. Men støjen er udregnet ud fra de tre måneder med den største støjbelastning. Da lufthavnen ikke er særlig stor, vil der	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.

			ikke være store problemer med støv og emissioner fra flyene. Vi vurderer ikke at der vil komme yderligere påvirkninger af drikkevandssøen som følge af lufthavnens udvidelse.	
	-	VVM-redegørelsen blev trukket tilbage – var det kun pga. støj?	Ja, det var støj afsnittet, der var grund til, at den blev trukket tilbage. Men efter at VVM-redegørelsen blev trukket retur, blev hele redegørelsen revurderet og specifikt spildevandsafsnittet blev uddybet.	Ja, se svar fra KAIR.
	-	Har man beregnet udredningerne fra flyene, der vil cirkle over byen (20-25 dage om året)? Regulariteten vil udfordre mange af de fly, der kan lande.	Støjen er kun beregnet ud fra de fly der lander. Hovedparten af støjen vil komme fra start af flyene. Så må lufthavnsmyndighederne vurdere hvor cirkende fly skal være 'on hold' henne.	Regularitets-spørgsmål ligger udenfor VVM-området.
Støv og skiløjpe	Peter Barfoed	Kan man se, om støv vil brede sig?	Der vil komme støv i forbindelse med sprængninger.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
	-	Som konsekvens af udsprængninger kan der komme støv og andet som påvirker skiløjpen. Selv under små sprængninger i forbindelse med	KAIR påtænker ikke, at det vil ødelægge mulighederne for at stå på ski.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om støv-reducerende tiltag, men jf. VVM-redegørelsen kan det ikke

		betoncentralen, har der tidligere været udfordringer med lange perioder, hvor det praktisk talt var umuligt at stå på ski.		udelukkes, at skiløbere vil blive generet af støv i perioder.
Visuelle forhold	-	Udsprængnings-visualiseringer af Store Malene skildrer ikke det indhug, der vil blive gjort samt den visuelle påvirkning	Ingen kommentarer.	Bygherre har forholdt sig til det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Sikkerhed	Jens Petersen	Kommer der bestemte love for hvor flyrusteren skal gå hen, når lufthavnen tages i brug? Hvem skal kontrollere hvor flyvemaskinerne kommer fra? Hvem holder styr på sikkerhedsaspektet i Grønland? Smuglere ifm. med sikkerheden: Vil der blive opstillet x-ray udstyr?	Der skal give en række tilladelser af trafikstyrelsen og andre instanser bl.a. til flysikkerhed. Det er dog ikke en del af vores VVM-redegørelse og KAIR kan derfor ikke besvare spørgsmålene.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området.
Trafik	Schulz	Der blev sagt at der vil køre 9 lastbiler i timen med sprængstykker fra havn til anlægsområdet.	Der er ikke sprængsten, men byggematerialer der skal transporteres fra havnen.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
Natur	Jens Petersen	Er der risiko for at planter, dyr og mennesker vil blive påvirket negativt?	Flora og fauna vil forsvinde. Naturundersøgelserne i området viser dog at der ikke er nogle sjældne eller truede dyr eller planter.	Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Hangarer og klubhuse	Allan	Hangarer og klubhuse til piloter – disse er ikke	Det er ikke en del af VVM-redegørelsen. I	Departementet for Natur, Miljø

		med i VVM?	opfordres derfor til at tage kontakt til Mittarfeqarfiit, for at undersøge om det vil kunne lade sig gøre at leje flypladser i den nye lufthavn.	og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
Borgermøde 2				
Emne	Borger/myndighed	Kommentar/spørgsmål	KAIR	Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Støj	Preben Kold Larsen	Vil det i forhold til brug af bjergboremaskiner være muligt at kræve et støjværn omkring borestangen, som formentligt vil kunne reducere støjen kraftigt (spørgsmålsstiller havde konkret kendskab til at sådant værn findes på markedet)?	Tages til efterretning.	Etablering af støjværn vil i relevant omfang blive stillet som vilkår i VVM-godkendelsen.
	Preben Kold Larsen	Det er ikke rimeligt at sprænge efter kl. 20 om aftenen.	Der sprænges ikke i tidsrummet mellem kl. 22-07.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
	Anita Hoffer	Er det planlagt at nogle beboere skal flyttes og i givet fald hvorhen?	Nej. Der er maksimalt beregnet et støjbidrag på 50dB ved de boliger som får det højeste støjbidrag. Dette svarer omtrent til støjen i et kontorlokale. Men man skal huske at der er tale om støjniveauet udenfor huset. Det er således kun hvis man sover med åbne vinduer om natten, at man vil kunne høre støjen svarende til 50 dB. HKD oplyste, at vi i dette projekt slet ikke er i nærheden af	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.

			f.eks. Metro-byggeriet i København, hvor nogle beboere kunne forvente bidrag på op til 80% indendørs i deres huse og derfor blev genhuset.	
	Sara Olsvig	En borger bor 1 km fra banen (i et på kortet med gult markeret støjområde). Hvordan vil det fremover blive med hensyn til test af flymotorer?	Motorafprøvninger fremover vil ske i mindre omfang end i dag, da de propelfly der i dag serviceres i Nuuk i et vist omfang vil blive erstattet af jetfly, der ikke serviceres i Nuuk.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
	Sara Olsvig	Er støjestimerne baseret på målinger eller en model, og hvordan påvirker vindretningen støjen (tages der højde for dette	Støjberegningerne udføres i computermode. I denne beregnes et middelstøjniveau, hvori der indgår medvind som worst case. Støjes kan således både være højere og lavere end middelstøjniveauet.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
	Knud Seblon	Spørgsmål til støjtegning på væggen der viste støjen fra et fly omkring lufthavnen: Hvorfor fortsætter man ikke med støjbåndene udefter på støjkortet	Støjen ved de nærmeste boliger fra fly vil være på 75 dB i natperioden, hvilket er det samme som i dag.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
	Peter Barfoed	Er støjen beregnet i medvind?	Støjberegningerne er udført for medvind dvs. worst case.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
	Ole Gertsen	Med hensyn til støj, bliver der nogle valideringer (kontrolmålinger) af støjberegningerne?	Det kommer an på om der kommer nogle vilkår om dette.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.

	Niels Christian S.	Vedr. støj fra jetfly: Hvilken rute vil de følge rundt omkring Nuuk, dette set i forhold til afstanden til bebyggelser fra flyveruterne? Vil der være støjgener ved de nybygninger som ligger rundt om Malenebugten?	Henleder opmærksomheden på støjkortet der hang på væggen i mødelokalet, og svarede, at jetfly vil komme længere væk fra byen da de flyver i mere lige linjer end propelfly.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
	Sara Olsvig	Hvad med støj om natten?	Der er ingen støj fra sprængninger om natten. Det vil ligeledes være sjældent at der kommer fly om natten.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
	Peter Barfoed	Vil støj reflektere ned over bebyggelser. Er det indbygget i støjmodellen?	Ja.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
Vibrationer	Knud Seblon	Hvad med jordrystelser ved store sprængninger?	Der er ca. 700 meter til de nærmeste boliger, hvorfor vibrationerne vil være små. Der skal også tages hensyn til følsomt teknisk udstyr i den eksisterende lufthavn.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
Støv	Preben Kold Larsen	Knusning af de enorme mængder fjeld, der skal knuses, bør indrettes med støvdæmpning.	Kun en meget lille del af det udsprungne fjeldmateriale skal igennem knuseanlæg. Man vil afskærme i det omfang man kan. Om sommeren kan der benyttes vand hvis det samtidig er tørt. Man vil endvidere feje selve banen.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.

	Sara Olsvig	Hvordan med hensyn til skiløbere, både ved skiliften og ved langrend. Vil støvet medføre irriterende gener for disse?	Det kan ikke udelukkes, at der i perioder vil komme støv i anlægsfasen.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om støv-reducerende tiltag men jf. VVM-redegørelsen kan det kan ikke udelukkes at skiløbere vil blive generet af støv i perioder.
	Peter Barfoed	Hvad med støv og flymotorer?	Banen skal inspiceres og evt. rengøres efter hver sprængning.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger hertil.
Overfladevand og spildevand	Bodil Karlshøj Poulsen	Der ledes spildevand ud i Malenebugten i dag, har man en basismåling på dette?	KAIR er ikke bekendt med en sådan måling, og vandet fra lufthavnen vil løbe ud helt inde i den inderste del af bugten som ferskvand, som vil lægge sig ovenpå saltvandet. Mængdemæssigt er det ikke tale om ret meget vand.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om miljø-monitoring, herunder skal der udføres en basismåling.
	Sara Olsvig	Hvordan opsamles glatførebekæmpelsesmidler på banen og afisningsmidler til fly?	UREA som sandsynligvis vil blive anvendt som glatførebekæmpelsesmiddel på selve banen vil ikke blive opsamlet. Deicing midler, som er væsentlig mere miljøskadelige, som anvendes på flyene, vil derimod blive opsamlet og bortskaffet.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
Visuelle forhold	Bilo Høegh Stigsen	Hvordan efterlades det nedsprængte areal på	Valget af visualiseringer er	Bygherre har forholdt sig til

		Lille Malene? Der er ikke lavet en visualisering af dette.	sket i samarbejde med Departementet for Natur, Miljø og Forskning.	det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Kommuneqarfik Sermersooq har desuden i forbindelse med projektet været med til at udvælge visualiseringspunkterne. Derudover har Kommunen haft mulighed for at stille vilkår til udformningen af lufthavnen gennem kommuneplan-tillægget for lufthavnen. Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
	Bilo Høegh Stigsen	Mht. de høje stålmaster nord og syd for banen: Vil der blive gjort tiltag ift. deres visuelle udtryk?	Nej.	Se ovenstående svar.
	Sara Olsvig	Hvordan med forskønnelse af skrænter?	Baneskråningerne vil ligne klippestykker med en struktur som ligner et klippelandskab. Disse vil ad åre blive begroet af mosser m.m., men man kan ikke afskærme dem eller beplante dem.	Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
	Peter Barfoed	Det bemærkes, at indflyvningslysmasterne ikke blev vist på	Masterne kunne ses på de plancher der var ophængt rundt	Departementet for Natur, Miljø og Forskning

		visualiseringen der blev vist på HKD's præsentation via computer?	om i mødelokalet.	har ingen bemærkninger hertil.
Trafik	Peter Barfoed	Hvor meget sne skal der evt. køres væk fra banen i døgnet, som svarer til 150 lastbiler per døgn?	Tallet står i den detaljerede hovedrapport, men fremgår ikke af det "Ikke tekniske resume"	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
	Peter Barfoed	Hvad med vejen til Qinngorput. Vil den blive lukket i anlægsfasen?	Der sikres adgang til lufthavnen og skiområdet gennem hele anlægsperioden – enten fra syd eller fra nord. Vejen til Qinngorput påvirkes ikke.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
Sprængning og sikkerhed	Peter Barfoed	Hvor stor er udsprængningsmængden i Nuuk, er det 5,4 mio. m3 eller 6,4 mio. m3?	Det er 5,4 mio. m3	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
	Peter Barfoed	Der må ikke sprænges kl. 22-07. Men hvad med lørdag og søndag morgen?	Når sprængningsplanerne kendes mere detaljeret vil der blive opstartet en informationskampagne til borgerne om hvad der skal ske hvornår.	I henhold til VVM-redegørelsen må der godt sprænges lørdag og søndag morgen efter kl. 7.
	Peter Barfoed	Hvad hvis entreprenøren bliver forsinket og skal indhente tid i forhold til tidsplanen. Vil det medføre større sprængninger og risiko for ulykker?	Det er worst-case. Der vil være 2 timers sprængningsvinduer, hvor lufthavnen er lukket af hensyn til flyvesikkerheden.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
	Peter Barfoed	Er der vurderet på sikkerhedsforholdene omkring lufthavnen?	Dette spørgsmål vedrører ikke VVM-redegørelsen, men er i stedet er en sag der hører under Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området, hvorfor der ikke vil blive stillet krav om sådan

				indhold i VVM-godkendelsen.
	Jørgen Schultz	Der er i en mail fra departementschef Mette S. Pedersen anført at der skulle udsprænges $3,8 + 2,6 = 6,4$ mio. m ³ fjeld i Nuuk. Hvad er det rigtige tal?	Det er 5,4 mio. m ³ .	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
	Niels Christian S.	En anden borger spørger ind til Peter Barfods observation omkring manglende sikkerhedszoner i lufthavnen?	Dette spørgsmål vedrører ikke VVM-redegørelsen, men er i stedet er en sag der hører under Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området, hvorfor der ikke vil blive stillet krav om sådan indhold i VVM-godkendelsen.
	Sara Olsvig	Hvad hvis lufthavnen ikke er sikkerhedsgodkendt?	Projektet er grundigt bearbejdet af teknikere i forhold sikkerhedsgodkendelser, men dette arbejde foregår i et andet regi.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området, hvorfor der ikke vil blive stillet krav om sådan indhold i VVM-godkendelsen.
	Peter Barfoed	PCN værdien (styrken af banen) har betydning for mængden af sprængstof.	Henviser besvarelsen til den projekterende ingeniørvirksomhed.	VVM-redegørelsen forholder sig til et worst-case scenarie og VVM-godkendelsen er givet på baggrund af de informationer om sprængsten, stenkusning, støv mv. som er beskrevet i VVM-redegørelsen.
	Peter Barfoed	Hvad med sikkerhed (sundhed) hvis flyet ryger ud over en skrænt?	Det hidrører under anden lovgivning.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området,

				hvorfor der ikke vil blive stillet krav om sådan indhold i VVM-godkendelsen.
Camp og arbejdskraft	Peter Barfoed	Hvor skal campen ligge og hvor mange skal arbejde der?	Campen skal ligge ved Malenesøen. Antallet af estimerede arbejdere fremgår af VVM-redegørelsen.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om plan for etablering af arbejdslejr (camp).
	Jens Heilman	Anlægsfasen vil være på ca. 3,5 år. Vil arbejdskraften komme udefra eller vil det være lokale entreprenører?	Det vil blive en kombination. Nogle arbejdsoperationer kræver specialviden.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
Afværgetiltag	Bilo Høegh Stigsen	Er det normalt, at man i en VVM stort set ikke har forslag til afværgeforanstaltninger?	Man tager højde for afværgeforanstaltninger de steder hvor man kan.	Afværgetiltag vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen.
Alternativer	Johannes Kyed	Er der en plan B til projektet?	Nej det er der ikke.	Nej.
Høring og offentlighed	Peter Barfoed	Er det hele VVM-redegørelsen, der er i høring igen?	Ja	Ja.
	Peter Barfoed	Hvorfor er høringsperioden forkortet i forhold til sidste gang (4 uger i stedet for 8 uger)?	Det er en beslutning som Departementet for Natur, Miljø og Forskning har taget.	Ændringerne i den opdaterede VVM-redegørelse omhandler specifikke miljøforhold. Det er altså ikke hele VVM-redegørelsen der er revideret, hvorfor høringsperioden er reduceret. Den forkortede høring er ligeledes sket i henhold til § 17

				stk. 2 til VVM-bekendtgørelsen.
	Peter Barfoed	Hvor kan man se høringssvarene fra sidst og vil disse indsigelser blive offentliggjort?	Alle høringssvarene indgår i VVM-processen, men det er Departementet for Natur, Miljø og Forskning som i sidste ende afgør hvordan høringssvarene konkret skal indarbejdes i VVM-redegørelsen eller evt. påvirke de vilkår som stilles i forbindelse med VVM-godkendelsen.	Høringssvarene indgår i en hvidbog. I hvidbogen kommenteres høringssvarene af både KAIR og Departementet for Natur, Miljø og Forskning og det fremgår om høringssvarene giver anledning til ændringer i VVM-redegørelsen eller håndteres som vilkår i VVM-godkendelsen.
	Bilo Høegh Stigsen	Med hensyn til referatet fra mødet. Kan man få indsigt i hvad der sker med det i Departementet for Natur, Miljø og Forskning?	Referatet indgår på lige fod med de andre høringssvar.	Se kommentar ovenfor.
	Bodil Karlshøj Poulsen	Hvem tager sig af høringssvarene?	Der udarbejdes en såkaldt hvidbog som er Departementet for Natur, Miljø og Forsknings dokumentet, hvori der foretages en teknisk, økonomisk og politisk afvejning.	Det gør Departementet for Natur, Miljø og Forskning. Høringsvarerne indgår i Departementets miljøfaglige sagsbehandling af projektet.
Licitation	Peter Barfoed	Hvornår er der licitation?	Dette vides endnu ikke præcist, men vil blive offentliggjort, når der foreligger en endelig tidsplan.	Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

Bæreevne	Peter Barfoed	Hvor meget kan banen bære?	Dette spørgsmål vedrører ikke VVM-redegørelsen, men i stedet er et spørgsmål der kan besvares af den projekterende ingeniørvirksomhed.	Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Jerndumpen	Jørgen Schultz	Hvad med jerndumpen, hvad sker der med den	Frank Rasmussen: Jerndumpen er under afvikling, og vil blive lukket. Der udledes ikke længere urensset spildevand til Malenebugten.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning har ingen bemærkninger.
Skilift	Peter Barfoed	På side 21 i det lille hæfte (i det ikke tekniske resume) står der, at skiliften ikke vil blive forstyrret, men det skal nævnes at man overvejer, at ombygge liften til en svævebane som måske skal bruges hele året rundt.	Det tages til efterretning.	Spørgsmålet giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

Høringsvar til VVM-redegørelsen, 1. høring				
Emne	Borger/myndighed	Kommentar	Svar fra KAIR	Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Støj	Peter Barfoed	Der gøres opmærksom på at den dårlige regularitet i Nuuk medfører at cirkling ofte vil være påkrævet. Dette giver øget støj over Nuuk og unødigt CO2 forbrug. Dertil kommer at der vil være betydelig støj i anlægsperioden med arbejde i døgndrift. Støjen kan udbredes over et større område	Svar fremgår af 2. høring.	Der er foretaget ændringer i VVM-redegørelsen i forhold til støj. Støj-reducerende tiltag indarbejdes i relevant omfang som vilkår i VVM-godkendelsen.

		ved reflekterende temperaturlag i luften.		
Støv og emissioner	Peter Barfoed	Det bemærkes at der sandsynligvis vil blæse partikler og støv fra skrænterne og fra bortsprængningerne af Lille Malene til skiliftområdet og senere skiområdet. Partikler fra forbrænding af fuel og andet partikelaffald vil højst sandsynligt blive blæst over i Cirkussøen. I forbindelse med anlæg af vej nord om landingsbanen kan partikler fra eksisterende deponi af PCB-materialer blæse over i Cirkussøen.	I VVM redegørelsen på side 110 og 111 er der redegjort for den aktuelle luftkvalitet i Nuuk: <i>"Den overordnede konklusion er, at atmosfæren i Nuuk generelt er meget ren med undtagelse af små bidrag fra lokal forurening og bidrag fra langtransport af menneskeskabt forurening fra kilder i Nordamerika."</i> Det kan ikke afvises, at der i forbindelse med sprængningerne (anlægsarbejderne) kan ske nedfald af støv i området. Dette er også beskrevet i VVM-redegørelsen. I VVM –redegørelsen er det vurderet: <i>At udledning af forurenende stoffer fra entreprenørmaskiner i anlægsfasen er ubetydelig. At depositionen af kvælstof er forsvindende i afstande på over 800 m. Sprængningerne kan ligeledes medføre støv i omgivelserne. Mængden og spredningen af støv afhænger af den</i>	Støvgener skal så vidt muligt reduceres. Vilkår vedr. støvgener vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen. Håndtering af PCB-holdigt affald vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen.

			konkrete indretning og gennemførelse af sprængningerne, fx retning og afdækning. I det videre arbejde med projektering af udvidelsen af Nuuk Lufthavn skal der tages hensyn til disse forhold, således af væsentlige miljøpåvirkninger af omgivelserne undgås. Mens anlægsarbejderne er i gang, er der risiko for støvspredning til omgivelserne. Brug af vandvogne kan forhindre luftbåret støv i at spredes i området i tørre perioder. Der er desuden stor afstand til nabobeboelser (ca. 700 m), hvorfor der ikke forventes gener for mennesker i anlægsfasen. Afstanden til Cirkussøen er ca. 1,5 km. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil være mindre støvgener i forbindelse med sprængningerne ved Lille Malene selv om der vil blive foretaget afværgeforanstaltninger. Det vurderes ikke at de øgede emissioner	
--	--	--	--	--

			fra lufthavnen vil påvirke søen og drikkevandsindvindingen. Emissioner fra fly, der starter og lander spredes i landingsbanens længderetning, og i mindre grad på tværs af landingsbanen. Dette er bl.a. underbygget med tal for Københavns Lufthavn, der viser at luftforureningen fra start og landingsbanerne er meget lokal og aftager hurtigt med afstanden fra banerne. Dette skyldes bl.a. at flyene hurtigt stiger til vejrs og luftforureningen derfor spredes fra stor højde. Der vil på denne baggrund ikke blive foretaget ændringer i VVM-redegørelsen.	
Overfladevand- og spildevand	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen savner konkrete afvandingsplaner/ diagrammer for grøfter eller faskiner til evt. opsamling af forurenede materiale (f.eks. jet fuel, afisningsmateriale mm.) med angivelse af retning og udløb. Der ønskes en bedre redegørelse for sneoplæg og afsmeltning, der tager hensyn til områder nedenfor landingsbanen.	Da VVM redegørelsen blev udarbejdet og da den blev fremlagt i offentlig høring i februar 2018, er den baseret på de oplysninger, der forelå på dette tidspunkt. En VVM redegørelse er herudover ikke et dokument, der indeholder præcise detaljer omkring f.eks. placering af grøfter, faskiner osv. I VVM redegørelsen	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.

			er der derimod redegjort for princippet og foretaget vurdering af om projektet vil kunne give væsentlige miljøpåvirkninger og hvordan disse i givet fald skal afværges. Spørgsmålet vedrører detailprojektering og godkendelse af dette. Der vil naturligvis på et senere tidspunkt blive fremsendt tegninger m.v. til godkendelse hos kommunen. Vedr. sneoplæg m.v. vil der også blive redegjort for dette i forbindelse med godkendelse af detailprojektet. Teksten foreslås tilrettet i VVM-redegørelsen, jf. ovenstående.	
Visuelle forhold	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Det er kommunens forhåbning, at lufthavnen designes som et positivt bygværk for Nuuk. Dette gælder også for masterne i lufthavnens sydlige del. Kommunen savner visualiseringer af det fjeldstykke på Lille Malene, som bortsprænges. Det bemærkes at	I rapporten er desværre sat et forkert billede ind, det korrekte billede kan ses i bilaget med visualiseringerne, dette bliver rettet. På alle visualiseringer er vist de visuelle konsekvenser af delene der sprænges af fjeldet. Udvidelsen af	Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

		visualiseringerne i VVM-redegørelsen ikke er de samme som i bilag 4 "Visualiseringer". Kommunen ønsker at vide, om der ligger en plan for hvilke højspændingsmaster, der skal nedlægges i den sydlige del af lufthavnen og hvordan.	lufthavnen giver ikke anledning til omlægning af højspændingsledning er eller master.	
	Peter Barfoed	Der savnes bedre illustrationer af sprængningen på Lille Malene – både i VVM-redegørelsen og i de projekttegninger, som lægges ud på nettet. Som minimum bør der laves et tværsnit. Illustrationerne viser et skønmaleri af projektet og fremstår manipuleret med sne, der skjuler vederstyggelighederne.	For visualiseringerne af lufthavnsprojektet i Nuuk er der taget udgangspunkt i offentligt tilgængelige standpunkter, hvor folk bevæger sig. Standpunkterne er udvalgt i samarbejde med KAIR og Kommuneqarfik Sermersooq. For alle visualiseringer hvor det er synligt vises den bortsprængte del af fjeldet. Visualiseringerne er indarbejdet i fotos taget i uge 26 2017 og vejret på daværende tidspunkt, der er på billederne ikke indarbejdet eller manipuleret med sne eller andre vejrmæssige elementer.	Bygherre har forholdt sig til det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Sikkerhed	Peter Barfoed	Der gøres opmærksom på at de 70 meter høje skrænter udgør en sikkerhedsmæssig risiko, hvis et fly skrider ud over banen og videre ud over skrænten.	Sikkerhed i forbindelse med landingsbanen er forhold, som Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen tager sig af og vedrører	Sikkerhedsspørgsmål ligger udenfor VVM-området. Høringssvaret giver ikke anledning til

		Risikoen for at flyet ryger ud over skrænten øges ved, at sikkerhedsområdet omkring banen er på 150 meter og ikke på 300 meter, som er indført som lovkrav i EU og i EØS-lande. Risikoen øges desuden ved at de nye fly har brug for længere bane til start og landing.	ikke selve VVM arbejdet. Der er ikke yderligere bemærkninger hertil fra KAIRS side.	ændringer i VVM-redegørelsen.
Affald	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen gør opmærksom på at bortskaffelse af miljøfarligt affald kun kan ske til kommunens affaldscenter efter forgående aftale.	Vi er helt enige i kommunens vurdering i forhold til bortskaffelse af miljøfarligt affald.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
Alternativer	Peter Barfoed	I stedet for en udvidelse af den eksisterende lufthavn foreslås det, at der bygges en ny lufthavn på Angisunnguaq med en undersøisk tunnel til og fra Nuuk.	KAIR har ikke bemærkninger til bilag, hvor der foretages sammenligning med en anden placering. Dette vedrører ikke VVM-arbejdet.	Projektet omhandler en udbygning af den eksisterende lufthavn. Alternative placeringer af lufthavnen er derfor ikke relevant for dette projekt og høringssvaret giver derfor ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Tilsyn	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen ønsker at deltage i tilsyn og monitorering af anlægsarbejdet og spørger om KAIR har gjort sig tanker om anlægsprocessen.	Der er i VVM-redegørelsen redegjort for tidsplan osv. Når der er foretaget detailprojektering og valgt entreprenør vil der blive udarbejdet en detaljeret plan for anlægsprocessen.	Departementet for Natur, Miljø og Forskning afholder i henhold til § 28 i VVM-bekendtgørelsen tilsyn anlægsprojektet. Kommunen vil

			Kommunen vil naturligvis blive informeret herom og inddraget i processen på dette tidspunkt. Der ændres ikke i teksten i VVM redegørelsen.	blive orienteret i forbindelse med tilsynene.
Etapeinddeling	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Det bemærkes at VVM-redegørelsen mangler forslag til etapeinddeling af hele anlægget. Hvor starter man og hvor slutter man? Dette kunne illustreres i en serie diagrammer.	Der er i VVM-redegørelsen redegjort for tidsplan osv. Der er ikke flere oplysninger p.t. Når der er foretaget detailprojektering og valgt entreprenør vil der blive udarbejdet en detaljeret plan for anlægsprocessen. Kommunen vil blive informeret herom og inddraget i processen på dette tidspunkt.	Høringssvaret er indarbejdet i den opdaterede VVM-redegørelse.
Regularitet	Peter Barfoed	Det bemærkes, at en forventet regularitet på 93,5% i Nuuk er for lav sammenlignet med, at lufthavnsbyggeri i Norge kræver en regularitet på 98%. Regulariteten forværres yderligere af risikoen for terrænskabt turbulens.	Regularitet er forhold, som Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen tager sig af og vedrører ikke selve VVM arbejdet. Der er ikke yderligere bemærkninger hertil fra KAIRS side	Regularitets-spørgsmål ligger udenfor VVM-området. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Høringsvar til VVM-redegørelsen, 2. høring				
Emne	Borger/myndighed	Kommentar	Svar fra KAIR	Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Støj	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Der savnes en redegørelse for støjkindens sammensætning (hvor mange maskiner forventes i drift på samme tid).	Der er i støjafsnittet redegjort for de forskellige maskiner, der anvendes og driftstid for disse. Se afsnit 5.3.3.2 samt tabel 5.8 i VVM'en.	Der stilles vilkår om støjmonitoring og støjreducerende tiltag i VVM-godkendelsen.

		Det bemærkes at impulslyd fra hammere ikke indgår og at impulslyd fra disse ofte er en stor og vedvarende lydkilde. Erfaringer fra lignende anlægsopgaver viser at kontinuerlig støj fra tidlig morgen til sen aften medfører et massivt antal klager og stor utilfredshed blandt den berørte befolkning. Der bør derfor indarbejdes afværgende foranstaltninger, hvis det konstateres at støjgrænserne overskrides kontinuerligt.	Impluslyde indgår i beregningerne. Det vurderes dog at der – udover sprængninger (som ikke forekommer om natten) – ikke vil være generende impulser ved boliger pga. afstanden til nærmeste boliger (ca. 700 m). Se endvidere afsnit 5.3.3.2. Det er i VVM rapporten vurderet, at det ikke vil være muligt at indarbejde afværgeforanstaltninger, der vil give en mærkbar reduktion af støjbidraget. Se afsnit 8.	
Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Der gøres opmærksom på at den dårlige regularitet i Nuuk medfører at circling ofte vil være påkrævet. Dette giver øget støj over Nuuk og unødigt CO2 forbrug. Allerede i dag er der generende støj fra lufthavnen og det gælder også om natten når fly efterses og tjekkes. Dertil kommer at der vil være betydelig støj i anlægsperioden med arbejde i døgndrift. Der gøres opmærksom på at støjen kan udbredes over et større område ved reflekterende temperaturlag i luften.	Den primære støj fra en lufthavn er start og landing. Såfremt der for nogle fly bliver behov for at kredse rundt om byen vil støjbidraget herfra være betydeligt mindre. Det vil jo også kun være få fly der vil have behov for dette. Bemærk at støjberegninger for fly laves på baggrund af gennemsnitsdøgn for de 3 travleste måneder, og at grænseværdierne skal sammenholdes med dette. Mht. motorafprøvning så	Der stilles vilkår om støjreducerende tiltag i anlægs- og driftsfasen i VVM-godkendelsen. Det vil fremgå af VVM-godkendelsen at støj fra motorafprøvnin ger skal holde sig inden for de vejledende støjgrænser. Der er dog mulighed for at søge dispensation fra kravet.	

			er det i VVM-redegørelsen redegjort for dette og omfanget vil være mindre fremadrettet, da de store Jet fly ikke skal serviceres i Nuuk, se afsnit 5.3.4.2.	
Vibrationer	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Det bemærkes at der er mange bygninger, som er tættere på projektet end 700 meter, hvilket kan medføre vibrationsskader på bygningerne.	Da lufthavnen under anlægsarbejderne (og sprængningerne) skal være fuld funktionsdygtig, er der stor opmærksomhed på vibrationer, så det ikke påvirker bygninger og installationer. Pga. afstand vurderes der dog ikke at være risiko for vibrationsgener og slet ikke skader på andres bygninger. Se afsnit 5.3.3.3 i VVM'en.	Der vil blive stillet vilkår om udarbejdelse af plan for håndtering af vibrationsgener i VVM-godkendelsen.
Støv og emissioner	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen mener ikke at VVM-redegørelsen forholder sig til spredning af støv i anlægsfasen. Der bør som minimum foretages en række modelleringer for støvspredning og – aflejring ved de fremherskende vindretninger. Der findes mange bygninger inden for 700 meter fra projektafgrænsningen og kommunen har oplevet mange klager over støv fra tilsvarende men mindre anlægsprojekter.	Det er ikke korrekt, at der ikke redegjort for støv i anlægsperioden. Det er også præciseret, at det ikke kan udelukkes, at der kan opstå støvgener. Se afsnit 5.4.3.3 i VVM'en. Vi har ikke kendskab til, at der findes pålidelige modeller, der kan modellere støvspredning fra anlægsarbejder. Det er korrekt, at der er bygninger tættere på end 700 m, men der er ikke boliger,	Støvgener skal så vidt muligt reduceres. Vilkår vedr. støvgener vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen.

		Kommunen savner et bud på den samlede CO₂ belastning i anlægsperioden og er ikke enig i rapportens konklusion om at den er ubetydelig. Kommunen vurderer at anlægsarbejdet i anlægsperioden kan være den største bidragsyder til den samlede CO₂-belastning i Nuuk.	og støvgener er først og fremmest en problemstilling i forhold til boliger og ikke i forhold til erhverv, som jo ofte selv kan give støvgener. CO₂ udledningen i anlægsperioden er der redegjort for i generelle vendinger og herudover er der foretaget beregning af udledningen fra sprængningerne. Der er herudover tale om emission fra en række entreprenørmaskiner (ca. 20 stk.). Det er ikke noget problem i forhold til trafikken i Nuuk som sådan. Se afsnit 5.9.3 i VVM'en. Desuden er CO₂ ikke et lokalt problem, men udelukkende et globalt problem, og det er i den kontekst, at det skal ses. Dette er der også redegjort for i VVM'en.	
Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Det bemærkes at der sandsynligvis vil blæse partikler og støv fra skrænterne og fra bortsprængningerne af Lille Malene til skiliftområdet og senere skiområdet. Partikler fra forbrænding af fuel og andet partikelaffald vil højst sandsynligt blive	Det er korrekt, at der kan forventes støvgener i perioder i anlægsfasen. Det er dog ikke korrekt, at emissionerne fra anlægsfasen og driftsfasen vil kunne påvirke Cirkussøen. Dette er der redegjort for i VVM	Det er korrekt, at der kan forventes støvgener i perioder i anlægsfasen. Det er dog ikke korrekt, at emissionerne fra anlægsfasen og driftsfasen vil kunne påvirke Cirkussøen. Dette er der redegjort for i VVM	Støvgener skal så vidt muligt reduceres. Vilkår vedr. støvgener vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen. Håndtering af PCB-holdigt

		blæst over i Cirkussøen. I forbindelse med anlæg af vej nord om landingsbanen kan partikler fra eksisterende deponi af PCB-materialer blæse over i Cirkussøen.	redegørelsen se afsnit 5.4.4 i VVM'en.	affald vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen.
Overfladevand og spildevand	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Rapporten mangler diagrammer, der viser hvordan hele landingsbanen afvandes samt en beskrivelse af hvordan det sikres at større spild og forurenende stoffer fra den daglige drift ikke ender i det omgivende miljø. Rapporten forholder sig for overfladisk til bortledning af deicingkemikalier på flyene, som anvendes i vinterhalvåret. Det er kommunens klare holdning at der skal ske en opsamling af miljøskadelige stoffer, så forureningen ikke afledes i naturen. Kommunen kan ikke acceptere at der dannes oliefilm eller sker en algeopblomstring i Malenebugten eller andre havområder og der bør opstilles afværgende foranstaltninger for at undgå dette (f.eks. ved opsamling af proces/spildevandet).	Der er i VVM rapporten figurer (5.46, 5.47 og 5.48) der viser hvordan afvandingen foretages (mod hhv. nord og syd) samt tegning, der viser hvordan vand, herunder fra deicing af fly håndteres. I bilag 1 til VVM'en er der desuden redegjort yderligere for dette, hvor der også er mere detaljerede tegninger end i selve hoverapporten. Proces/spildevand opsamles. Det fremgår også af VVM-redegørelsen afsnit 5.8.4.2.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Udledning af drænvand fra lufthavnsområdet	Der er redegjort i VVM redegørelsen	VVM-godkendelsen

		med bl.a. de-iceing kemikalier og urea til Malenebugt skaber problemer med både iltsvind og lugtgener. Det er ikke acceptabelt, at man vil vente med at beslutte hvilke afværgende foranstaltninger, der er brugbare, til lufthavnen er anlagt.	hvordan dette håndteres i forhold til overvågning inden der træffes afgørelse om evt. afværgeforanstaltninger.	vil indeholde vilkår herom.
Visuelle forhold	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen mener, at det er uambitiøst, at man ikke tager stilling til materialiteten i det fysiske aftryk. Dette gælder for det store opfyld, masterne og det bortsprængte fjeldparti. Projektet bør tage stilling til, at lufthavnen er placeret midt i en hovedstad og derfor bliver en del af Nuuks urbane rum. Endvidere kommer lufthavnen i kraft af sin størrelse til at sætte et stort fysisk og visuelt præg på Nuuk. Projektets visualiseringer viser tydeligt, at lufthavnen kan blive et negativt vartegn for Nuuk og kommunen understreger at det æstetiske skal prioriteres og tages yderst seriøst. Således ønsker kommunen en æstetisk bearbejdning af både opfyldet og fjeldsiden, der sprænges væk.	Det er korrekt, at det bliver et markant element i bybilledet. Dette er heller i søgt skjult. En lufthavn kræver såvel en lang flad landingsbane og lysmaster osv. Derfor kan det ikke undgås, at der kommer en markant påvirkning. KAIR vil gerne i samarbejde og dialog med kommune forsøge at afbøde nogle af de visuelle påvirkninger i det omfang det kan lade sig gøre. Det skal dog bemærkes, at visualiseringerne – som altid – viser en worst case situation – og at f.eks. siderne jo kommer til at ligne fjeldsider. Mht. visualiseringerne skal det nævnes at kommunen har godkendt de udvalgte 12 visualiseringspunkter .	Bygherre har forholdt sig til det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Kommuneqarfik Sermersooq har desuden i forbindelse med projektet været med til at udvælge visualiseringspunkterne. Derudover har Kommunen haft mulighed for at stille vilkår til udformningen af lufthavnen gennem kommuneplantillægget for lufthavnen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

		Lysmasterne bliver med en højde på 60-80 meter de højeste bynære konstruktioner i Grønland. Designet af masterne bør vurderes af en dommerkomité. Kommunen savner en grundig illustration af borgernes daglige bevægelsesmønstre omkring og igennem lufthavnen.		
	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Peter Barfoed noterer sig at Lille Malene bliver voldsomt skamferet. Der savnes bedre illustrationer af sprængningen på Lille Malene – både i VVM-redegørelsen og i de projekttegninger, som lægges ud på nettet. Som minimum bør der laves et tværsnit. Illustrationerne er foretaget i gråvejr, hvilket gør det svært at se de høje skrænter.	Det er korrekt, at der sker fjernelse af meget fjeld ved Lille Malene. Der er dog udarbejdet tegninger og visualiseringer, der viser hvordan projektet tager sig ud. Visualiseringerne er foretaget i gråvejr. Det muliges kunst, men dog i forholdsvis klart vejr.	Bygherre har forholdt sig til det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Forurening af jord	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Der savnes en skalaforståelse af de efterladte 11 tons dieselolie fra sprængninger. Det er uklart på hvilket grundlag påvirkningen vurderes at være "ubetydelig".	Der er redegjort for dette forhold flere steder i rapporten. Under ressourcer (afsnit 5.5), forurening af jord (afsnit 5.7) samt overfladevand og spildevand (afsnit 5.8). Se specielt afsnit 5.7.3.2, hvor der er redegjort for de 11 tons dieselolie.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom.
Trafik	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og	Der savnes en beskrivelse af	Arbejdspladsen indrettes på eget	Indretning af arbejdspladsen

	Boligudvikling	arbejdsplads-indretningen i anlægsperioden. Dette omfatter bl.a. beskrivelse af hvordan, hvornår og hvor mange som arbejder på anlægsprojektet og hvor disse personer bor samt placering af mellemdeponier for stenmaterialer i anlægsfasen. Disse forhold har indflydelse på Nuuks generelle trafikstruktur.	areal. Der oplagres ikke sten uden for eget areal, og dermed er der heller ikke trafik på offentlig vej i forbindelse med håndteringen af dette. Se afsnit 3.3 i VVM'en. Der er i øvrigt i VVM'en redegjort for trafik i forbindelse med anlægsarbejderne på offentlig vej, se afsnit 5.2 i VVM'en.	er et anlægsteknisk spørgsmål og ligger udenfor VVM-området. Der skal udarbejdes en plan for deponi jf. vilkår i VVM-godkendelsen. Beskrivelse af arbejdslejr (camp) skal indgå i Miljøplan for anlægsarbejder jf. vilkår i VVM-godkendelsen.
Camp	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Der savnes en redegørelse for placering af en camp samt antallet af arbejdende, der skal skabes plads til. Det forventes, at campen giver en vis miljøbelastning.	Campen placeres tæt ved lufthavnen. Der er ikke redegjort nærmere for dette i VVM redegørelsen, da den miljømæssige påvirkning herfra vil være forsvindende sammenholdt med projektet som sådan.	VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om plan for etablering af arbejdslejr (camp).
Afværgeforanstaltninger	Kommuneqarfik Sermersooq, By- og Boligudvikling	Kommunen mener ikke at afsnittet om afværgeforanstaltninger er fyldestgørende. Kommunen vurderer at antagelserne, som opstilles i rapporten er mangelfulde og derved ikke giver det korrekte scenarie. Kommunen efterlyser, at "afværgeforanstaltningerne" også beskriver hvad der skal ske såfremt antagelserne ikke er korrekte, f.eks. hvis støjniveauet er højere end antaget eller	Forudsætningerne er den ramme, som VVM'en er lavet på, og det er på det grundlag, at der søges godkendelse til projektet og afværgeforanstaltningerne er vurderet og afstemt i forhold til dette. Kommunens vurdering af at forudsætningerne ikke er fuldt dækkende savner dokumentation, så det er der ikke	Der vil blive stillet vilkår om afværgende foranstaltninger i VVM-godkendelsen. Derudover vil blive der stillet vilkår om miljømonitoring, som kan medføre yderligere afværgende foranstaltninger, såfremt antagelserne fra

		de trafikale forhold mod forventning ændrer sig markant.	yderligere bemærkninger til.	VVM-redegørelsen ikke er korrekte.
Alternativer	Peter Barfoed	I stedet for en udvidelse af den eksisterende lufthavn foreslås det, at der bygges en ny lufthavn på Angisunnguaq med en undersøisk tunnel til og fra Nuuk. Vedlagt høringssvaret er et bilag, der i detaljer redegør for den nye placering af lufthavnen.	KAIR har ikke bemærkninger til bilag, hvor der foretages sammenligning med en anden placering. Dette vedrører ikke VVM-arbejdet.	Projektet omhandler en udbygning af den eksisterende lufthavn. Alternative placeringer af lufthavnen er derfor ikke relevant for dette projekt og vil ikke blive indarbejdet i VVM-godkendelsen for projektet.
	Knud Seblon	Der gøres opmærksom på at den nuværende placering af lufthavnen ligger for tæt på boligområder og at en placering uden for Nuuk er mere hensigtsmæssig.	Dette anses ikke for relevant i forhold til VVM-redegørelsen og KAIR har ikke yderligere bemærkninger hertil.	Projektet omhandler en udbygning af den eksisterende lufthavn. Alternative placeringer af lufthavnen er derfor ikke relevant for dette projekt og vil ikke blive indarbejdet i VVM-godkendelsen for projektet.
Høring og offentlighed	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Det undrer at høringsperioden ved høring I var 6 uger, når den ved høring II blot er 4 uger. Den bør som minimum være 6 uger ligesom ved kommuneplantillæg. Det bør følges op på høringssvarene og	Det er en beslutning som Departementet for Natur, Miljø og Forskning har taget.	1. høringsperiode var 8 uger og ikke 6 uger. 2. høringsperiode var på fire uger, da der var tale om væsentligere ændringer i projektet men

		referater af borgermøder og forslag om offentliggørelse på nettet.		ikke et helt nyt projekt.
PCN-værdi	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Det bemærkes at PCN-værdien har stor betydning for underlaget, mængden af sprængsten, omfang af stenkusning, støv mv. Det undrer, at man ved borgermøde 2 ikke kunne svare på hvilken PCN-værdi man regnede med.	PCN-værdier er forhold, som Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen tager sig af og vedrører ikke selve VVM arbejdet. Der er ikke yderligere bemærkninger hertil fra KAIRS side.	VVM-redegørelsen forholder sig til et worst-case scenarie og VVM-godkendelsen vil blive givet på baggrund af de informationer om sprængsten, stenkusning, støv mv. som er beskrevet i VVM-redegørelsen.
Sikkerhed	Tegnestuen Nuuk v. Peter Barfoed	Der gøres opmærksom på at de 70 meter høje skrænter udgør en sikkerhedsmæssig risiko, hvis et fly skrider ud over banen og videre ud over skrænten. Risikoen for at flyet ryger ud over skrænten øges ved, at sikkerhedsområdet omkring banen er på 150 meter og ikke på 300 meter, som er indført som lovkrav i EU og i EØS-lande. Risikoen øges desuden ved at de nye fly har brug for længere bane til start og landing. Derfor er en 2200 meter bane for kort. Inden lufthavnene anlægges bør lovgivningen opdateres. Det er i sidste ende Selvstyret, der er ansvarlig for den	Sikkerhed i forbindelse med landingsbanen er forhold, som Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen tager sig af og vedrører ikke selve VVM arbejdet. Der er ikke yderligere bemærkninger hertil fra KAIRS side.	Sikkerheds-spørgsmål ligger udenfor VVM-området. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

		forældede lovgivning. Det bemærkes, at der kan opstå problemer i forhold til støv og flymotorer samt risiko for sprængsten i en Dash-8 når den står på jorden.		
Regularitet	Peter Barfoed	Det bemærkes, at en forventet regularitet på 93,5% i Nuuk er for lav sammenlignet med, at lufthavnsbyggeri i Norge kræver en regularitet på 98%. Regulariteten forværres yderligere af risikoen for terrænskabt turbulens. Det bemærkes, at der er 420 meter anflyvningslys ved Nuuk Forlænget men at ICAO anbefaler 900 meter. Længden af anflyvningslys har betydning for både regularitet og sikkerhed.	Regularitet er forhold, som Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen tager sig af og vedrører ikke selve VVM arbejdet. Der er ikke yderligere bemærkninger hertil fra KAIRS side	Regularitets-spørgsmål ligger udenfor VVM-området. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.
Kompensation	Andor Thomsen	Der efterlyses en fastsættelse af kompensation for de beboere der bliver påvirket af projektet. Kompensationen bør fremgå af anlægsloven, lov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser. Det bør fastsættes som et vilkår for at meddele tilladelse til dette anlægsprojekt, at der skal fastsættes regler om sagsbehandlings-procedure og kompensation til berørte beboere, dels	Dette anses ikke for relevant i forhold til VVM-redegørelsen og KAIR har ikke yderligere bemærkninger hertil.	Spørgsmål om kompensation ligger udenfor VVM-området. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

		vedrørende gener i anlægsperioden, men også for påført værditab som følge af visuel påvirkning af lufthavnens anlæggelse.		
--	--	---	--	--