

KLAGE OVER VVM-GODKENDELSE AF UDVIDELSEN AF NUUK LUFTHAVN

Grønlands Selvstyre
Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Imaneq 1A 801
Postboks 1614
3900 Nuuk
E-mail: PAN@nanoq.gl

Kalaallit Airports A/S har den 4. juni 2016 ansøgt om udvidelse af den nuværende lufthavn i Nuuk.

Naalakkersuisut har den 1. marts 2019 besluttet at VVM-godkende ansøgningen, jf. § 19 i [Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn](#).

Naalakkersuisuts afgørelse påklages herved af undertegnede til Klageudvalget vedrørende Miljøbeskyttelse, jf. § 60 i [Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet](#).

Undertegnede er alle bosiddende i Nuuk og vil alle blive berørt af lufthavnsudvidelsen i såvel anlægs- som driftsfasen.

Klagen er delvis disponeret ud fra *Hvidbog for udvidelse af Nuuk Lufthavn* af 30. januar 2019, udarbejdet af Departementet for Natur, Miljø og Forskning (i det følgende vil 'Departementet' blive brugt synonymt med 'Departementet for Natur, Miljø og Forskning') og forholder sig til *VVM-godkendelse af udvidelsen af Nuuk Lufthavn* af 4. marts 2019 – bl.a. med udgangspunkt i de tilkendegivelser Departementet fremkom med i Hvidbogen i forhold til indsigelser, kommentarer og spørgsmål fra borgere og myndigheder:

VVM-temaer og Departementets kommentar i Hvidbogen om evt. opfølgning:

- **Støj:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Støjreducerende tiltag indarbejdes i relevant omfang som vilkår i VVM-godkendelsen; side 13*)
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Der stilles vilkår om støjmonitoring og støjreducerende tiltag i VVM-godkendelsen; side 20*)

- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Der stilles vilkår om støjreducerende tiltag i anlægs- og driftsfasen i VVM-godkendelsen; side 21*)
- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Det vil fremgå af VVM-godkendelsen, at støj fra motorafprøvninger skal holde sig inden for de vejledende støjgrænser*)
- **Vibrationer:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Der vil blive stillet vilkår om udarbejdelse af plan for håndtering af vibrationsgener i VVM-godkendelse; side 22*)
- **Støv og emissioner:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Støvgener skal så vidt muligt reduceres; side 14*)
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Vilkår vedrørende støjgener vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen; side 14, side 22, side 23*)
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Håndtering af PBC-holdigt affald vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen; side 14, side 24*)
- **Overfladevand- og spildevand:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom; side 16, side 24*)
- **Forurening af jord:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom; side 26*)
- **Camp:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår om plan for etablering af arbejdslejr (camp); side 27*)
- **Afværgeforanstaltninger:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Der vil blive stillet vilkår for afværgeforanstaltninger i VVM-godkendelsen; side 27*)
- **PCN-værdi:**
 - (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil blive givet på baggrund af de informationer om sprængsten, stenknusning støv mv. som er beskrevet i VVM-redegørelsen, side 29*)

Generelle kommentarer/indvendinger til VVM-godkendelsens vilkår:

VVM-godkendelsens punkt 6: 'Miljøplan for anlægsarbejder' angiver i femten underpunkter de krav Departementet stiller til KAIR's (Kalaallit Airports A/S) planlægning af anlægsopgaven – herunder 'forholdsregler for udslip af olieprodukter og kemikalier' m.v., 'plan for opbevaring, håndtering og spild af ANFO og olieprodukter anvendt til sprængning' og 'plan for monitorering af vibrationer'.

Miljøplanen skal godkendes af Departementet. De forhold, Miljøplanen skal indeholde retningslinjer, tidsplaner mm for har alle været helt afgørende for både enkeltpersoner og Kommuneqarfik Sermersooq i forbindelse med høringerne og de offentlige møder vedrørende VVM-redegørelserne. Det er derfor ikke alene utilfredsstillende, men klart uacceptabelt, at disse forhold alene kan afgøres mellem KAIR og Departementet uden mulighed for en offentlig debat på baggrund af en transparent proces.

Støj:

I Departementets kommentarer til spørgsmål og indsigelser om 'støj' fremgår det bl.a. af Departementets *Hvidbog for udvidelse af Nuuk Lufthavn*, at:

- *Støjreducerende tiltag indarbejdes i relevant omfang som vilkår i VVM-godkendelsen; side 13)*
- *Der stilles vilkår om støjmonitoring og støjreducerende tiltag i VVM-godkendelsen; side 20)*
- *Der stilles vilkår om støjreducerende tiltag i anlægs- og driftsfasen i VVM-godkendelsen; side 21)*
- *støj fra motorafprøvninger skal holde sig inden for de vejledende støjgrænser)*

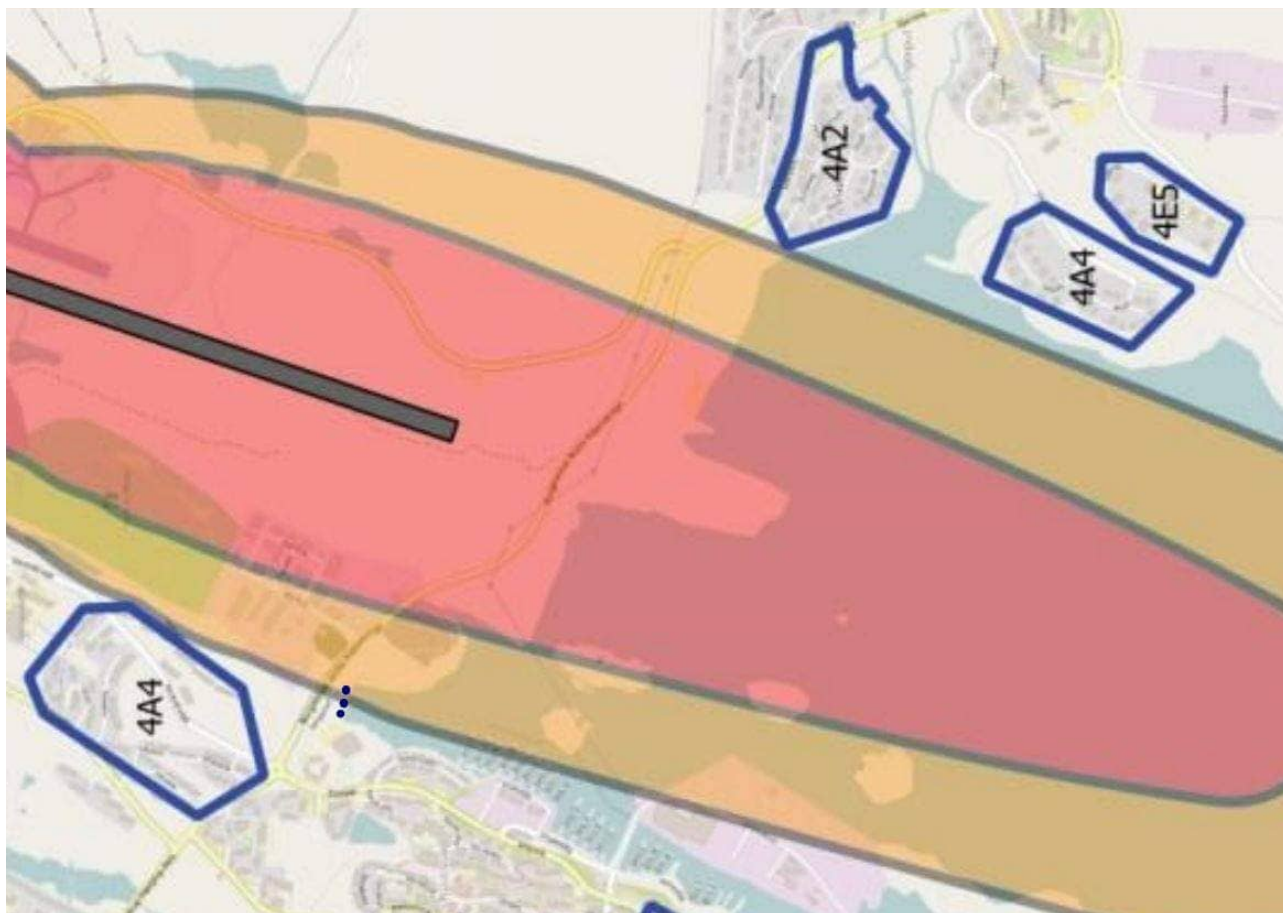
VVM-godkendelsens punkter 10 – 16 indeholder da også en række hensigtserklæringer og anvisninger, men efter vores opfattelse langt fra tilstrækkeligt til at kunne overbevise Nuuks borgere i, at vi ikke skal gennemleve 3 – 4 år i en by præget af støjforurening og dermed en permanent påvirkning af borgernes livskvalitet (en uforstyrret nattesøvn er eksempelvis langt fra sikker). At det ikke er en ubegrundet frygt understøttes af VVM-godkendelsens oversigtskort over støjudbredelsen i anlægsfasen.

F.eks. er den eneste tidsmæssige begrænsning, at '(d)er ikke må foretages sprængninger i tidsrummet 22-07'. Dette vilkår omfatter alene sprængninger og ikke dozing, nedknusning, sortering og indarbejdelse af sten. Sprængninger er larmende, men kortvarige. Stenknusning, kørsel med dumpere og dumping af sprængsten i op til mere end 50 meter høje bunker derimod, forårsager en monoton, konstant og langvarig støj, som det er planlagt at foretage døgnet rundt. Omfanget kan illustreres af, at der forventes bortsprængt 5,4 mio. m³ fjeld i en fireårig periode. Under forudsætning af at en dumper kan rumme 24 m³ sprængsten skal der i gennemsnit flyttes mere end 80 læs sprængsten om dagen.

Det er endvidere uacceptabelt, at nogle af disse støjgrænser vil kunne overskrides – ikke mindst i lyset af afstanden til Ilisimatusarfik, Grønlands Universitet, ca. 700 meter fra den planlagte byggeplads. Anlægsarbejdet kommer til at vare, mere end hvad der svarer til mere end den tid, det tager at gennemføre bacheloruddannelse på normeret tid.

Det er endelig vores opfattelse, at det må være et krav, at KAIR's løfte på informationsmødet i Katuaq den 10. april 2019 om kun at foretage udsprængninger to timer onsdag og to timer søndag indføres som vilkår i VVM-godkendelsen

Af nedenstående figur (VVM-Godkendelsens side 16) fremgår det endvidere, at planlagt andelsboligbyggeri ved svømmehallen ligger inden for 80db støjgrænsen ved fly- og helikopterstart og -landinger, hvilket også påklages.



Af punkt 40 i VVM-godkendelsen fremgår det, at støjpåvirkningen i driftsfasen ved motorafprøvninger kan **overskride** de **vejledende grænseværdier med 12 dB (A)** om aftenen og 20 dB (A) om natten. Det er ikke acceptabelt. Ikke mindst fordi punkt 41 giver yderligere mulighed for at søge dispensation for et højere støjniveau.

Vibrationer:

Det fremgår af VVM-hvidbogen, at "der vil blive stillet vilkår om udarbejdelse af plan for håndtering af vibrationsgener i VVM-godkendelse"; side 22)

Punkt 6.8 indeholder et krav til KAIR om udarbejdelse af "plan for monitorering af vibrationer". Dette er ganske utilstrækkeligt og sikrer hverken mod skader eller efterfølgende kompensation for eventuelle vibrationsskader.

Så vidt vi har erfaret, er det normalt ved anlægsarbejder bl.a. i forbindelse med infrastrukturprojekter tæt på bebyggelse, især hvor der udføres sprængninger, at der inden et anlæg sættes i gang, gennemføres en nøje gennemgang og registrering af bygninger for eventuelle eksisterende sætninger eller revner. Er der revner sættes der et materiale over revnen for at se om revnedannelsen er stoppet, og hvis der efterfølgende opstår revner eller andre skader, vil der være krav om afhjælpning af den dokumentere skade eller erstatning.

Der skal endvidere opsættes et stort antal vibrationsmålere på bygninger i hele området, der måler og dermed dokumenterer vibrationer.

Støv og emissioner:

- *Støvgener skal så vidt muligt reduceres; Hvidbogens side 14)*
- *Vilkår vedrørende støjgener vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen; Hvidbogens side 14, side 22, side 23*
- *Håndtering af PBC-holdigt affald vil blive indarbejdet som vilkår i VVM-godkendelsen; Hvidbogens side 14, side 24)*

Af VVM-godkendelsens punkt 6.12 fremgår, at KAIR skal udarbejde "plan for etablering af afværgende foranstaltninger, herunder plan for støj og støvdæmpende foranstaltninger", og punkterne 17 og 18 indeholder bestemmelser om minimering af diffust støv og etablering af støvafskærmning på maskinel.

Imidlertid er der ikke i VVM-godkendelsen sket imødekommelse af Kommuneqarfik Sermersooqs krav om 'at der foretages en modellering af støvspredning og -aflejring ved de fremherskende vindretninger'. Det er efter vores opfattelse dybt problematisk i forhold til forebyggelse af støvgener.

Endvidere vil både skiliften og løjperne blive ramt og ikke kun i anlægsperioden, ligesom vindforholdene ved liften vil ændre sig, når et stort stykke fjeld fjernes!

Overfladevand- og spildevand:

- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom; side 16, side 24*)
- Med henvisning til punktet 'Overfladevand og spildevand' indsigelse fra Sermersooq kommune side 24 i Hvidbogen og Håndtering af partikler og støv, indsigelse fra Peter Barfoed, ligeledes omtalt side 24 i Hvidbogen, at vej føres igennem område med PCB-affald fra Blok T, så anføres det at VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom. Det sikres herunder også, at det generelt omfatter opgravning af materiale i forbindelse med nyanlæg af vej nord om baneende ved den nuværende dump. Og opfyld for RESA/baneende og CAT 1 område, opfyld med skrå afskæring, som forventes etableret på fast underlag, hvorfor det forventes at opfyld fra den gl. dump fjernes til fast fjeld. Der har jo været deponeret "farligt affald" på dumpen. Og er det formentlig fortsat. Men t ildækket! Det sikres at VVM-godkendelsen også indeholder øvrigt farligt affald fra den nedlagte dump."
- Der mangler fortsat diagrammer, der viser, hvordan landingsbanen afvandes.
- Kommunens indsigelse mod, at der dannes oliefilm eller sker algeopblomstring i Malenebugten eller i andre havområder er der tilsyneladende ikke taget højde for, hvilket er uacceptabelt.

Affald og affaldshåndtering

Punkterne 6.2-6.4, 22, 23 og 46-49 omhandler affald og affaldshåndtering dog uden at pålægge KAIR løbende at registrere mængden og arter af affald samt hvordan og hvornår affaldet er blevet håndteret. Det må være et ufravigeligt krav, at disse informationer sikres.

Det fremgår ikke om lufthavnsudvidelsen mod nord indebærer fjernelse af affald fra Jerndumpen for at komme ned til fast fjeld. Hvis det er tilfældet, savnes der vilkår i VVM-godkendelsen for, hvordan det undgås at skabe et miljøproblem.

Forurening af jord:

- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil indeholde vilkår herom; side 26*)
- 11 tons dieselolie vil efterlades efter sprængninger. En mængde, der er svær at forholde sig til, og hvilken påvirkning det vil have på naturen, og der gøres ikke tilstrækkeligt rede for, hvordan det problem vil blive håndteret.
- Men omkring udsprængning med ANFO, så er der noget der tyder på at man skal regne med forbrug af meget større mængder ANFO end forudsat. Hvilket igen betyder større forurening og algevækst i Malenebugten. Ikke mindst hvis man kun regner med at sprænge 2 gange om ugen, 2 timer onsdag og søndag. Som stillet i udsigt ved Kalalliit Airports infomøde i onsdag den 10. april. Udfordringen er, at ANFO ikke kan tåle fugt og at blandingen kun holder nogle timer. Så de huller, der

skal sprænges skal fyldes om formiddagen, forudsat de er tørre, og sprængning udføres ved middagstid, så man kan nå at rydde banen om eftermiddagen. Og er der fugt, regn, sne eller is, så er næste sprængning en halv uge efter. Så den skitserede sprængningsplan med onsdag og søndag holder næppe. Det virker derfor lidt selvmodsigende, når man vil bekæmpe støv med vand. F.eks. side 6 nederst i Hvidbogen. Det når ANFO ikke tåler vand. Så man kan så i givet fald ikke bore og sprænge her. Og boring giver også støv.

Afværgeforanstaltninger:

- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *Der vil blive stillet vilkår for afværgeforanstaltninger i VVM-godkendelsen; side 27*)

I modsætning til Departementets 'løfte' i Hvidbogen, er VVM-godkendelsens primære vilkår – indeholdt i punkt 6.12, at KAIR forpligtes til at udarbejde en plan for afværgende foranstaltninger. Det indebærer, at kommunikationen om afværgeforanstaltninger ikke vil inddrage offentligheden, og det er efter vores opfattelse ikke acceptabelt.

PCN-værdi:

- (Departementet for Natur, Miljø og Forskning i VVM-hvidbog: *VVM-godkendelsen vil blive givet på baggrund af de informationer om sprængsten, stenknusning støv mv. som er beskrevet i VVM-redegørelsen, side 29*)

Omkring PCN værdien (Underlagets bæreevne) så har det jo betydning for behovet for sprængsten. Jo større PCN-værdi jo større behov for sprængsten og komprimering. Og formentlig fjernelse af eksisterende underlag med lavere PCN-værdi. Ifølge AIP for Nuuk lufthavn er den 46 i dag. Det vurderes, at den ved en ny lufthavn skal være omkring 80

Sikkerhed

Det er uacceptabelt at hele Qinngorput vil kunne spærres af, fordi vejen mod syd vil være lukket i perioder, og man risikerer, at vejen nord om lufthavnen fyger til og spærres, eventuelt af biler, der sidder fast i sneen. En brand i Qinngorput vil i sådanne situationer kunne få katastrofale følger. Den risiko var netop argumentet for i sin tid at bygge vejen mod syd.

Indflyvningslys mod syd på gittermaster er godkendt, men fjernet fordi det er beskæmmende. Der er ingen grund til at tro, at de ikke vil blive sat op igen med begrundelse om sikkerhed og endda bare med begrundelse i nedsat regularitet på banen.

Visuelle forhold:

Omkring Visuelle forhold side 3 i Hvidbogen står der: "Udsprængningsvisualiseringer af Store Malene (der skulle have stået Lille Malene), skildrer ikke det indhug der vil blive gjort samt den visuelle påvirkning".

I svaret fra Departementet står: "Bygherre har forholdt sig til det visuelle udtryk i VVM-redegørelsen. Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i VVM-redegørelsen."

Men Bygherren er jo ikke den eneste der har forholdt sig til Indgrebet.

Også mange borgere.

Og Sermersooq kommune ved indlæg i Sermitsiaq.AG Som uafhængig instans bør Departementet også forholde sig til andre indsigelser end blot fra Bygherren.

23. december 2018 <https://sermitsiaq.ag/asiilufthavn-kan-negativt-vartegn-byen>

24. december 2018 <https://sermitsiaq.ag/asii-kamp-lufthavns-oejebae>

Kulturhistoriske interesser

Af KOMMUNEPLANTILLÆG 3E4-1 for Nuuk, Qimatuliviit, Område til midlertidigt åbent stenbrud, november 2010 fremgår det, at '(a)f hensyn til de omgivende landskabelige karakteristika, bl.a. slugten i vest og fjeldkamme mod syd samt friholdte tilstødende landskab, må disse naturlige formationer og naturtræk bevares og fremstår urørt hen'. Det fremgår ikke af VVM-godkendelsen, hvilke årsager der måtte være til at området ikke anses som værende bevaringsværdigt. Vi anser dette for en fejl.

Side 7, spalte 7 i nævnte kommuneplantillæg står under Jordfaste fortidsminder at : Kommuneqarfiik er ikke bekendt med at, der ligger fortidsminder inden for området, men dette skyldes udelukkende, at der ikke er foretaget nogen form for undersøgelser af området. Qimatuliviit betyder "Opbevaringssted", og det der har givet navn til stedet er de store sten, der ligger på østsiden af fjeldpartiet ved dalen ned mod Stanislaws Plads. Lige ved "Over 1" sømærket. Inde i skyggen inde imellem de store sten har man således haft opbevaringsplads til fødevarer. Der er således tale om et jordfast fortidsminde , som skal respekteres!

Rekreative forhold / Vurdering af Virkninger for Miljøet

Nuuk by er ekstremt presset af boligmangel. Placeringen af lufthavnen så tæt på beboet område samt den direkte konsekvens for byudviklingen i form af byfortætning er en alvorlig trussel mod trivsel i hele byen. Kommunen oplyste på KAIR's informationsmøde den 10. april 2019, at byfortætning er løsningen på byens boligmangel. Således vil konsekvensen for hele byens miljø ved anlægge den store atlantlufthavn så tæt på byen blive, at der bliver endnu færre friholdte områder i byen. Med den planlagte baneforlængelse vil lufthavnen inkl. sikkerhedszone beslaglægge et potentielt bolig-

byudviklingsareal på ca. 2 km². Store frie områder inddrages til anlægget, mens en alternativ placering af den internationale lufthavn ville kunne frigive nye arealer (den nuværende lufthavn) til både boliger og friholdte områder. Ved ikke at forholde sig hertil vil VVM-godkendelsen bl.a. sanktionere de miljømæssige konsekvenser for børn og unge, som ikke har mulighed for nem adgang til frie arealer ved hjælp af egen båd. Vi finder ikke dette acceptabelt – hverken for nuværende Nuuk-borgere eller kommende generationer.

Ovenstående klagepunkter er udvalgt blandt flere – herunder at den samlede CO₂ belastning trods opfordringer ikke er angivet. Vi ser frem til en grundig behandling og imødekommelse af vore klager og indsigelser.

Med venlig hilsen

Palle Møller Andersen
Nigerleq 43, B2309
3905 Nuussuaq,

Peter Barfoed
liminaq 28
c/o Postboks 420
3900 Nuuk

Martin Chemnitz
Asiarpak 8-201
3905 Nuussuaq

Michelle Danielsen
Atertaq 18, -4
3905 Nuussuaq

Bibi Frederiksen
Fiskerbyen 8-007
3900 Nuuk

Christian Jerimiassen
Paarnat 26 - 001
Postboks 1843
3905 Nuussuaq

Benny Kokholm
Musaq 12, Qingorput.
3905 Nuussuaq

Anders Meilvang
Saqqarliit 36-101
3900 Nuuk

Bolette Papis
Uulineq 10B
3900 Nuuk

Malik Lynge Papis
Uulineq 10B
3900 Nuuk

Birger Poppel
Kigutaarnat 80
Postboks 5199
3905 Nuussuaq

Carl Johan Simonö,
Timerlia 7
3905 Nuussuaq

Gujo Thorsteinson
Qaataq 12
3905 Nuussuaq