

Borgermøde vedr. VVM for Nuuk Lufthavn

Referat

Dato: 11. december 2018

Tid: Kl. 19:00-21:00

Sted: Katuaq, Nuuk

Mødearrangører:

Aviaaja Karlshøj Knudsen (AKK), ordstyrer (Projektchef i Kalaallit Airports A/S).

Hans Kristian Drejer (HKD), fremlægger af VVM-redegørelsen (Natur- og miljøteknisk konsulent i NIRAS).

Jesper Nordskilde (JN), referent (Projektchef i Kalaallit Airports A/S).

Ina Olsen (IO), tolk

Antal fremmødte i salen: Ca. 40 personer.

Velkomst og praktiske bemærkninger

AKK bød forsamlingen velkommen og orienterede om at mødet ville foregå på dansk, men at der var grønlandsk tolkning.

Mødet handlede om VVM-redegørelsen for Nuuk Lufthavns udvidelse. Kalaallit Airports A/S planlægger til orientering at arrangere et borgermøde om selve projektets fremdrift i det nye år.

Det var anden gang vi var samlet om VVM-redegørelsen for Nuuk Lufthavn. Der er siden det første borgermøde i marts 2018 fremkommet nogle nye informationer omkring projektet, som har nødvendiggjort en ny høringsrunde og et nyt borgermøde.

Mødet var planlagt til at vare to timer. I den første time ville HKD fra NIRAS fremlægge VVM-redegørelsen og dens konklusioner. Den anden time var efter en kort pause afsat til spørgsmål.

Alle spørgsmål ville blive ført til referat.

Der blev herefter oplyst om de forskellige muligheder, der var for at stille spørgsmål eller for at give sin mening til kende. Man kunne således enten:

- stille spørgsmål til HKD eller AKK i pausen.
- stille spørgsmål nede fra salen efter pausen.
- tage sedlen, der var lagt frem på alle stole, med sig hjem og efterfølgende henvende sig til Departementet for Natur, Miljø og Forskning inden høringsfristens udløb **den 14. december 2018 kl. 16:00**.

AKK gav herefter ordet til HKD.

HKD orienterede kort om det omfattende lufthavnsprojekt herunder at der skal bygge både landingsbane, terminalbygninger, bygges nye veje, anlægges parkeringspladser osv.

HKD oplyste, at han for fuldstændighedens skyld ville præsentere hele den samlede VVM igen. Der kunne derved måske forekomme nogle gentagelser i forhold til det første VVM-møde i marts 2018.

Hvad er VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet)?

HKD fortalte, at baner over 2.100 meter udløser VVM pligt. Resultatet af en VVM proces er enten en godkendelse eller ej. En godkendelse vil normalt indeholde en række vilkår for både anlægsfasen og den senere driftsfase.

Der er lovkrav om borgerinddragelse i beslutningsprocessen, og som en del heraf et borgermøde, som det der blev afholdt i aften. De tidligere indkomne høringssvar og bemærkninger er medtaget i arbejdet med VVM'en.

Baggrunden for NIRAS arbejde var de såkaldte Terms of reference fra år 2017, hvor myndigheden har godkendt alle de natur- og miljømæssige elementer som VVM redegørelsen skulle omfatte.

Hvad kommer der til at ske nu?

HKD redegjorde for processen som fremadrettet følgende:

- VVM-redegørelse er i ny offentlig høring indtil 14. december 2018 kl. 16.00.
- Herefter revideres redegørelsen på baggrund af høringssvar
- Sagsbehandling i Departementet for Natur og Miljø
- Politisk behandling
- Udstedelse af tilladelse til projektet

Hvad er nyt siden marts 2018?

HKD oplyste, at der er sket følgende ændringer i forudsætninger og ekstra vurderinger

1. Detailprojektering: Der skal sprænges mere fjeld i den sydlige del
2. Mere sprængstof – mere spild (worst case)
3. Længere anlægsperiode med særligt støjende aktiviteter, varigheden af støjpåvirkningen således steget fra ca. 2 år til 2½ - 3 år.

Ændringerne har betydet behov for:

1. Nærmere vurdering af påvirkning af Malenebugten
2. Vurdering af spild fra sprængstof (jord og overfladevand)
3. Tydeliggørelse af støjpåvirkning i anlægsfasen

Præsentation af undersøgelser og vurderinger

HKD, gennemgik herefter de 12 fagafsnit i VVM-redegørelsen.

1. Flora og fauna

Området blev besøgt i år 2017. Det er en væsentlig påvirkning af vegetation indenfor lufthavnsområdet vil forsvinde. Der er ingen mulighed for at afværge det.

2. Trafikale forhold

Der er set på eventuelle kapacitetsproblemer på veje og i vejkryds. Adgangen til skiområdet sikres i gennem hele anlægsperioden. Det vil i gennemsnit køre 9 ekstra lastbiler om dagen nede fra havnen mens der bygges.

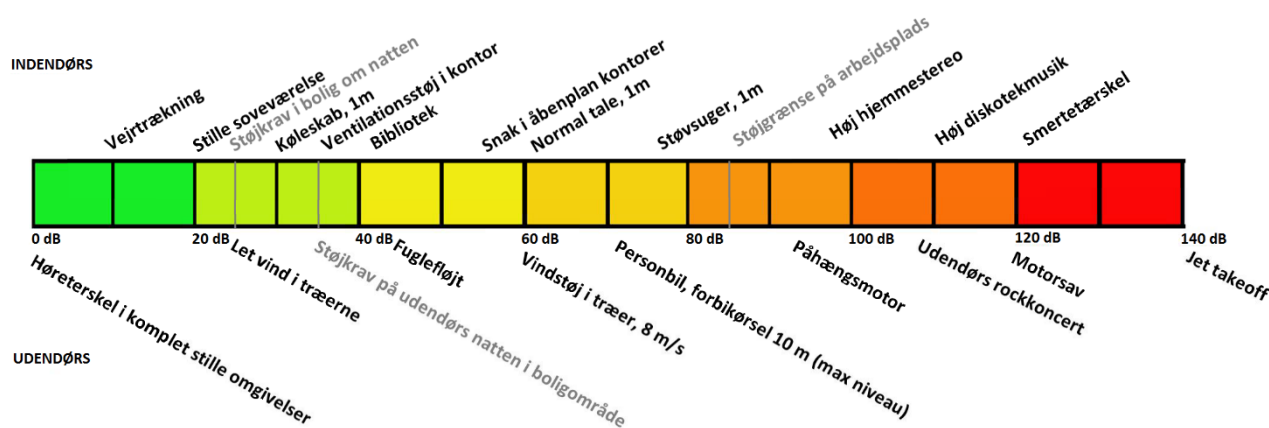
På de største dage i højsæsonen vil der være 1.000 flypassagerer i lufthavnen. En afværgeforanstaltning er muligheden for øget bustransport.

3. Støj og vibrationer

HKD brugte forholdsvis meget tid på en gennemgang af dette emne, da støj efter hans opfattelse er et lidt komplekst emne.

Der findes forskellige støjtyper i anlægsfasen og driftsfasen hidrørende fra forskellige støjklender, herunder fra anlægsarbejder, vejtrafik, flytrafik og terminalstøj (f.eks. fra snerydning af banen).

Der findes en støjskala i decibel (dB), som vist herunder:



HKD gennemgik skalaen fra de laveste lydniveauer til højeste lydniveauer og sammenlignede dB værdierne med almindelige hverdagsoplevelser.

Myndighederne har udarbejdet vejledende støjgrænser som skal overholdes for forskellige typer bebyggelsesområder fordelt på om det er dag, aften eller nat.

HKD, fremviste herefter farvekort med den beregnede støj i anlægsfasen af Nuuk lufthavn. Alle de steder over byen hvor var er grønt var belastningen under 40 dB. De røde og blå områder ligger ikke ved boliger. De orange farver var der hvor der er støj og boliger på en gang.

Afværgeforanstaltninger har ikke været vurderet mulige pga. der er tale om en lufthavn i drift, at det er et stort område geografisk område og at anlægstiden vil blive for lang hvis man ikke må arbejde om natten.

Der vil ikke blive sprunget om natten kl. 22-07, men der kan være støj fra f.eks. bjergboremaskiner.

4. Luftforurening og emissioner

Dette område hidrører primært kvælstof og støv samt emissioner fra fly. Der er ikke fundet nogen risiko for forurening af drikkevandsforsyningen.

5. Ressourceforbrug

Der er generelt såkaldt mængdebalance i anlægsområdet. Det vil sige, at det fjeld man sprænger ud svarer til det man skal bruge til opfyldning af banedæmninger m.m.

6. Affald og affaldshåndtering

Der er enkelte bygninger i lufthavnen der skal rives ned. Disse skal forinden screenes for miljøfarlige stoffer som f.eks. PCB og byggeaffald skal i givet fald håndteres efter særlige forskrifter.

7. Forurening af jord

En potentiel forurening kunne komme fra spild af kvælstof og dieselolie der benyttes ifm. sprængningsarbejder. Det er, bl.a. på grund af fordampning, ikke vurderet at dette vil kunne medføre en permanent jordforurening.

8. Overfladevand og spildevand

Det er ved det geometriske design af baneanlægget tilstræbt, at få mest muligt vand til at aflede mod nord til Godthåbsfjorden. De midler som benyttes til glatførebekæmpelse på landingsbanen indeholder imidlertid næringsstoffer og man kan ved afsmeltning af sne i forbindelse med tøbrud, ikke undgå, at store mængder vand fra banen vil ende i Malenebugten. Dette kan under ugunstige vejr og vindforhold måske medføre en algeopblomstring i den inderste del af bugten. Der foreslås derfor overvågning af Malenebugten med basisundersøgelse og fremadrettet løbende monitoring.

9. Klimatiske forhold

Flere fly vil give større CO2 udledning, men det har ikke stor betydning i global sammenhæng.

10. Visuelle, landskabelige og rekreative forhold

Der blev i 2017 taget en række fotos rundt om i Nuuk, hvorefter der blev lavet 12 visualiseringer uden / med projektet. HKD fremviste visualiseringer på skærmen. Visualiseringerne var endvidere hængt op på væggen i mødelokalet.

Når man kom tæt på blev i især banedæmningen meget tydelig. HKD anbefalede, at man forsøgte at lave pæne overgange i landskabsbilledet, men oplyste at det vil ligne stablede sten.

I forhold til de rekreative forhold vil der ske en række midlertidige afspærringer i anlægsfasen med byggepladshegn. I driftsfasen vil et større område indenfor lufthavnens område permanent ikke længere være tilgængeligt.

11. Kulturhistoriske interesser

Museet har gået hele området igennem, men har ikke på forhånd fundet noget af kulturhistorisk interesse. Hvis der dukker noget op under selve anlægsarbejdet vil arbejdet blive udsat.

12. Socioøkonomi, sundhed og materielle goder

HKD oplyste, at projektet vil have både positive og negative effekter. Positive effekter er f.eks. flere jobs, øget turisme, flere flyruter og kortere rejsetid. Negative effekter er f.eks. øget støj og forurening.

HKD, gav derefter en samlet opsamling på fagafsnittene, det vil sige de væsentlige miljøpåvirkninger og afværgeforanstaltninger:

1. Flora fauna: Fjernelse af vegetation og levesteder – ingen sjældne arter
2. Trafik: Vej nord om lufthavnen omlægges
3. Støj: Primært støj fra anlægsarbejder. Drift: Små ændringer
4. Overfladevand. Sne lægges til afsmeltning mod Godthåbsfjorden i det omfang det kan lade sig gøre. Overvågning af påvirkning af Malenebugten
5. Visuel påvirkning: Væsentlig tæt på. Integrere overgangen i landskabsbilledet
6. Øvrige forhold: Små påvirkninger

Spørgsmål fra salen (navn på stiller, spørgsmål (med løbenummer) og afgivet svar):

AKK oplyste, at der var 3 personer, som i pausen havde meddelt hende, at de gerne ville stille spørgsmål fra salen.

Navn: Preben Kold Larsen

Havde 3 spørgsmål til udbuddet for anlægsfasen. Han oplyste at han havde kontor lige nedenfor banen og i øvrigt bor 1 km væk fra banen.

1. 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)?

HKD oplyste, at vi tager det til efterretning.

2. Det er ikke rimeligt at sprænge efter kl. 20 om aftenen?

HKD beklagede, hvis han i sin fremlæggelse ikke havde fået nævnt, at der ikke vil blive foretaget sprængninger om natten, dvs. i tidsrummet kl. 22-07.

3. Knusning af de enorme mængder fjeld, der skal knuses, bør indrettes med støvdæmpning?

HKD oplyste, at kun en meget lille del af det udsprungne fjeldmateriale skal igennem knuseanlæg. Langt hovedparten skal indbygges som store sten i banedæmningerne. 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.

Navn: Anita Hoffer

4. I forhold til støj. Er det planlagt at nogle beboere skal flyttes og i givet fald hvorhen?

HKD svarede 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 f.eks. Metro-byggeriet i København, hvor nogle beboere kunne forvente bidrag på op til 80% indendørs i deres huse og derfor blev genhuset.

Navn: Bodil Karlshøj Poulsen

5. Der ledes spildevand ud i Malenebugten i dag, har man en basismåling på dette?

HKD svarede, at han ikke var bekendt med en sådan måling, og at 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.

Navn: Peter Barfoed

Stillede herefter 3 spørgsmål.

6. Er det hele VVM-redegørelsen der er i høring igen?

HKD svarede ja.

7. Hvorfor er høringsperioden forkortet i forhold til sidste gang (4 uger i stedet for 8 uger)?

HKD svarede, at det er en beslutning som er taget af Departementet for Natur, Miljø og Forskning.

8. Hvor kan man se høringssvarene fra sidst og vil disse indsigelser blive offentliggjort?

HKD svarede, at alle høringssvarene indgår i VVM-processen men at 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.

Navn: Sara Olsvig

Stillede herefter 3 spørgsmål.

9. Hvordan opsamles glatførebekæmpelsesmidler på banen og afisningsmidler til fly?

HKD svarede, at det er UREA som sandsynligvis vil blive anvendt som glatførebekæmpelsesmiddel på selve banen. Dette middel vil ikke blive opsamlet. Deicing midler, som er væsentlig mere miljøskadelige, som anvendes på flyene vil derimod blive opsamlet og bortskaffet.

10. I forhold til støj bor hun 1 km fra banen (i et på kortet med gult markeret støjområde).
Hvordan vil det fremover blive med hensyn til test af flymotorer?

HKD svarede, at 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.

11. Er støjestimerne baseret på målinger eller en model, og hvordan påvirker vindretningen støjen (tages der højde for dette)?

HKD, svarede at 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.

Navn: Bilo Høegh Stigsen

Stillede herefter 4 spørgsmål.

12. Med hensyn til referatet fra mødet. Kan man få indsigt i hvad der sker med det i Departementet for Natur, Miljø og Forskning?

HKD svarede, at referatet indgår på lige fod med de andre høringssvar.

13. Hvordan efterlades det nedsprængte areal på Lille Malene, der er ikke lavet en visualisering af dette?

HKD oplyste, at valget af visualiseringer er sket i samarbejde med Departementet for Natur, Miljø og Forskning.

14. Mht. de høje stålmaster nord og syd for banen. Vil der blive gjort tiltag ift. deres visuelle udtryk?

HKD svarede nej.

15. Er det normalt, at man i en VVM stort set ikke har forslag til afværgeforanstaltninger?

HKD svarede, at man tager højde for afværgeforanstaltninger de steder hvor man kan.

Navn: Bodil Karlshøj Poulsen

16. Hvem tager sig af høringssvarene?

HKD svarede, at der udarbejdes en såkaldt hvidbog som er Departementet for Natur, Miljø og Forsknings dokumentet, hvori der foretages en teknisk, økonomisk og politisk afvejning.

Navn: Johannes Kyed

17. Er der en plan B til projektet?

HKD svarede, nej det er der ikke,

Navn: Knud Seblon

18. Spørgsmål til støjtegning på væggen der viste støjen fra et fly omkring lufthavnen. Hvorfor fortsætter man ikke med støjbåndene udefter på støjkortet?

HKD forklarede, at støjen ved de nærmeste boliger fra fly vil være på 75 dB i natperioden, hvilket er det samme som i dag.

Navn: Peter Barfoed.

Stillede herefter 7 spørgsmål.

19. Er støjen beregnet i medvind?

HKD svarede, at støjberegningerne er udført for medvind dvs. worst case.

20. Hvor stor er udsprængningsmængden i Nuuk, er det 5,4 mio. m³ eller 6,4 mio. m³?

HKD svarede, at det er 5,4 mio. m³.

21. Er der vurderet på sikkerhedsforholdene omkring lufthavnen?

HKD svarede, at dette spørgsmål ikke vedrører VVM-redegørelsen, men i stedet er en sag der hører under Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

22. Hvornår er der licitation?

HKD svarede, at dette endnu ikke vides præcist, men vil blive offentliggjort når der er foreliggende en endelig tidsplan.

23. Hvor meget kan banen bære?

HKD svarede, at dette spørgsmål ikke vedrører VVM-redegørelsen, men i stedet er et spørgsmål der kan besvares af den projekterende ingeniørvirksomhed.

24. Der må ikke sprænges kl. 22-07. Men hvad med lørdag og søndag morgen?

HKD svarede, at der når sprængningsplanerne kendes mere detaljeret vil blive opstartet en informationskampagne til borgerne om hvad der skal ske hvornår.

25. Hvad hvis entreprenøren bliver forsinket og skal indhente tid i forhold til tidsplanen. Vil det medføre større sprængninger og risiko for ulykker?

HKD svarede, at det er worst-case. Der vil være 2 timers sprængningsvinduer hvor lufthavnen er lukket af hensyn til flyvesikkerheden.

Navn: Jørgen Schultz (journalist på Sermitsiaq)

Stillede herefter 2 spørgsmål.

26. Henviste til en kopi af en mail fra departementschef Mette S. Pedersen hvori der var anført at der skulle udsprænges $3,8 + 2,6 = 6,4$ mio. m³ fjeld i Nuuk. Hvad er det rigtige tal?

HKD svarede, at det er 5,4 mio. m³.

27. Hvad med jerndumpen, hvad sker der med den?

Frank Rasmussen rejste sig op i salen og svarede, at jerndumpen er under afvikling, og vil blive lukket. Han oplyste endvidere, at der ikke længere udledes urensede spildevand til Malenebugten.

Navn: Ole Gertsen

28. Med hensyn til støj, bliver der nogle valideringer (kontrolmålinger) af støjberegningerne?

HKD svarede, at det kommer an på om der kommer nogle vilkår om dette.

Navn: Niels Christian S.

Stillede herefter 2 spørgsmål.

29. Ville også gerne spørge ind til Peter Barfods observation omkring manglende sikkerhedszoner i lufthavnen?

HKD svarede, at dette spørgsmål ikke vedrører VVM-redegørelsen, men i stedet er en sag der hører under Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

30. Støj fra jettfly. 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?

HKD henledte opmærksomheden på støjkortet der hang på væggen i mødelokalet, og svarede, at jettfly vil komme længere væk fra byen da de flyver i mere lige linjer end propelfly.

Navn: Sara Olsvig

Stillede herefter 4 spørgsmål.

31. Hvordan med hensyn til skiløbere, både ved skiliften og ved langrend. Vil støvet medføre irriterende gener for disse?

HKD svarede, at det ikke kan udelukkes, at der i perioder vil komme støv i anlægsfasen.

32. Hvad med støj om natten?

HKD svarede, at det ingen støj vil være fra sprængninger om natten. Det vil ligeledes være sjældent at der kommer fly om natten.

33. Hvad hvis lufthavnen ikke sikkerhedsgodkendt?

HKD svarede, at projektet er grundigt bearbejdet af teknikere i forhold sikkerhedsgodkendelser, men at dette arbejde foregår i et andet regi.

34. Hvordan med forskønnelse af skrænter?

HKD svarede, at 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 plante dem.

Navn: Peter Barfoed.

Stillede herefter 9 spørgsmål.

35. PCN værdien (styrken af banen) har betydning for mængden af sprængstof?

HKD svarede, at han måtte henvise besvarelsen til den projekterende ingeniørvirksomhed.

36. Det blev bemærket, at indflyvningslysmasterne ikke blev vist på visualiseringen der blev vist på HKD's præsentation via computer?

HKD svarede, at masterne kunne ses på de plancher der var ophængt rundt om i mødelokalet.

37. Hvor meget sne der skal der evt. køres væk fra banen i døgnet, som svarer til 150 lastbiler per døgn?

HKD svarede, at tallet står i den detaljerede hovedrapport, men at tallet ikke fremgår af det "Ikke tekniske resume".

38. Hvor skal campen ligge og hvor mange skal arbejde der?

HKD svarede, at campen skal ligge ved Malenesøen. Antallet af estimerede arbejdere fremgår af VVM-redegørelsen.

39. Hvad med støv og flymotorer?

HKD svarede, at banen skal inspiceres og evt. rengøres efter hver sprængning.

40. Vil støj reflektere ned over bebyggelser. Er det indbygget i støjmodellen?

HKD svarede ja

41. Hvad med sikkerhed (sundhed) hvis flyet ryger ud over en skrænt?

HKD svarede, at det hidrører under anden lovgivning.

42. Hvad med vejen til Qinngorput. Vil den blive lukket i anlægsfasen?

HKD svarede, at vi sikrer adgang til lufthavnen og skiområdet gennem hele anlægsperioden – enten fra syd eller fra nord. Vejen til Qinngorput påvirkes ikke.

Navn: Knud Seblon

43. Hvad med jordrystelser ved store sprængninger?

HKD svarede, at 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.

AKK tog ordet og sagde at vi skal til at runde mødet af, og om der var nogen sidste spørgsmål?

Navn: Jens Heilman

44. Anlægsfasen vil være på ca. 3,5 år. Vil arbejdskraften komme udefra eller vil det være lokale entreprenører?

HKD svarede, at det vil blive en kombination. Nogle arbejdsoperationer kræver specialviden.

Navn: Peter Barfoed.

45. 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.

HKD svarede, at det blev taget til efterretning.

AKK tog ordet og sagde tak for i aften og meddelte, at alle spørgsmål og svar snarest vil blive videregivet til Departementet for Natur, Miljø og Forskning.

AKK gjorde endnu engang opmærksom på, at der vil blive afholdt et offentligt oplysningsmøde om lufthavnsprojektet i det nye år.