

Departementet for Natur- og Miljø
Postboks 1614
3900 Nuuk

pan@nanoq.gl

INDSIGELSE Take Care ("kair") of Nuuk and Greenland

I forbindelse med VVM-redegørelse foranlediget af Forlængelse af Nuuk Lufthavn

Grundlæggende betragter jeg VVM-redegørelsen som et forsøg på skønmaleri.

Og der er på ingen måde tale om et bæredygtigt projekt med et stor og voldsom lufthavnsprojekt midt i en by, som i forvejen mangler byudviklingsområder. Senest har man i et stort rekreativt område placeret et byggeri af et fængsel. Trods mange protester.

Lufthavnsområdet bør helt afgjort udlægges til boligbyggeri og arealrettigheder til byggeri her indgå i finansieringen af en stor lufthavn på Angisunnguaq, øen der er større end de andre. Det kan man finde ud af andre steder. I København betales Metroen jo af salg af byggearealer. Og i Bodø betaler arealer der frigives ved flytning af lufthavn en del af den nye lufthavn. Det samme er naturligvis tilfældet andre steder.

Voldsom skamfering af Lille Malene

Nogle vil kalde det hærværk og det er netop hvad det er. Og der bliver gjort meget lidt ud af at vise det i VVM-rapporten. Ved Borgermødet måtte jeg bede konsulenten fra NIRAS Greenland om at pege på området, hvad han så naturligvis så gjorde.

Jeg vil ikke sige velvilligt.

Men de ca. 6 mio m³ udsprængt fjeld skal jo komme et sted fra. Om de kom andre steder fra blev ikke oplyst. Men da jeg ville til at spørge, var mødet forbi. Så hvorfra sprængsten tilvejebringes og det exakte antal m³ ønskes oplyst?

Det skal bemærkes at de ca. 6 mio m³ udsprængt fast fjeld, som skulle give ca. 8 mio. tilfyld for en 2200 meter bane ved at forlænge den eksisterende bane, med dårlig regularitet og som ikke kan forlænges, anvendt på Angisunnguaq vil give opfyld til en 3000 meter bane, som er fremtidssikret, kan opfylde alle ICAO's krav til sidegrænseflader, anbefalede RESA, indflyvningslys 900 meter i begge ender. Og med en regularitet på 98% . Hertil kommer sprængsten fra den undersøiske tunnel.

Den største skamfering af Lille Malene sker jo i området, hvor man kører at til Anstalten. En vej, der blev anlagt for vel 4-5 år siden og dårligt nok færdig. Her bortsprænges et stort område af Lille Malene over en strækning af ca. 700 meter. Fra lige efter nuværende terminalbygning og mod nord. Helt præcist bortsprænges der et profil der har en hældning på 1:7, som starter 150 meter fra banemidte og op til 45 meter over banen. Da banen det pågældende sted ligger i kote 84, bliver det op til kote 120. Men da man her ikke er ude af fjeldet sprænges der yderligere af. Helt op til kote 170. Som tilsyneladende tænkes passeret af et snescooter-spor og en langrendsløjpe.

Hele den massakre på Lille Malene burde være meget bedre illustreret i både VVM-rapporten og de projekttegninger KAIR lægger ud på nettet. Et tværsnit var det mindste man kunne forvente. Det kunne man da finde ud af ved Nuuk Atlantlufthavn 1799 meter tilbage i 1997 i forbindelse med projektforslag dateret 1-6 1997.

Men det er ikke noget KAIR tager care om. I stedet for får vi computerillustrationer med fint sne drysset ud over det hele, som skjuler vederstyggelighederne. Det er skønmaleri, for ikke at sige manipulation.

Ud over området med de 700 meter nord for lufthavnsbygningen, bliver der også bortsprængt arealer af Lille Malene ved den kommende sydende.

Fra ca. kote 70 på vejbane og op til kote 120.

Og ved vej øst om de skitserede lufthavnsbygninger og parkering er vejen her forsynet med skrænter som vil generere snelag som vil besværliggøre trafik og parkering.

Fra Colourful Nuuk til Awful Nuuk!

De høje skrænter

De høje skrænter et jo både et stort faremoment ved brug af landingsbanen. Og jo et stort æstetisk problem. Det er med rette at de er blevet omtalt som en "øjebæ". Og de 2 forhold kan kun løses på én måde: Flyt lufthavnen til Angisunnguaq!

ICAO's krav er 60 +90 meter, altså 150 meter sikkerhedsområder efter selve banen. Men man anbefaler 60 + 240 meter, altså 300 meter. Og de 300 meter er indført som lovkrav i EU og EØS-lande. Altså også i Norge og Island. Og USA og Canada. Men ikke i Grønland, som anlægger forældede lufthavne efter forældet lovgivning!

Når der er indført krav om 300 meter sikkerhedsområder andre steder er det fordi der er sket mange ulykker med fly der er skredet ud over baneender på grund af for korte sikkerhedsområder. Og omkring anbefalinger så er det jo med dem, at de bliver morgendagens krav. Og altså allerede er blevet det i de lande, der omgiver os! Og der er jo ofte glatte baner ved lufthavne i Grønland. Måske i særlig grad! Og en 70 meter skrænt er en meget høj skrænt at ryge ud over.

Allerede da man blev opmærksom på de høje skrænter burde man have stoppet projektet. Det er ufatteligt at man er gået i gang med projektering på baggrund af en 1. behandling og vel allerede har brugt 60 mio. kr. Med et projekt der burde være stoppet for længst.

Omkring de 10 før og efter illustrationer er det tankevækkende at de alle er illustreret i gråvejr. Det gør det jo sværere at se de høje skrænter, men til konsulentens ros syntes han at de også var høje, men trøstede os med at den lå så højt at landingsbanen nok ikke ville blive udsat for en tsunamibølge.

Men at samtlige ombordværende i et fly, det kørte ud over skrænten, ville blive dræbt, blev ikke nævnt. Selv om det nu nok var mere relevant.

Det forholder sig sådan at de transatlantiske fly, der i dag kan lande på en 2200 meter bliver færre og færre efterhånden som de bliver erstattet af energibesparende versioner. Det er fordi de er optimeret til at være energieffektive i cruisefasen, og derfor har relativt set mindre kraft ved start og landinger, og har derfor brug for længere baner til start og landing. Og så har mange også kun 2 motorer og ikke 4 som det var mere almindeligt tidligere. Det er også en extra risikofaktor.

Støv

Igennem flere år har langrendsløjpen været generet af støv og sand der lægger sig i langrendsskiløjpen over for Betoncentralens mangeårige udsprængningsområde.

På den side der vender ud mod fjorden.

Om sommeren kan man i tillæg se sand og grus i vegetationen i områder her.

Der er derfor al mulig grund til at tro at der vil blæse støv og andre partikler fra de høje skrænter og bortsprængningerne af Lille Malene frem til Skiliftområdet.

Det mente konsulenten fra Niras Greenland nu ikke. Men gå ud og kig!

På samme måde vil partikler fra forbrænding af fuel og andet partikelaffald med stor sandsynlighed blive blæst af nordenvinden over i Cirkussøen med byens drikkevand. Det når man ved at kulpartikler ad luften transporteres fra både USA og Kina ind på Grønlands Indlandsis og bidrager til afsmeltningen. Så kan partikler nok også blæse op over Lille Malene.

Vej nord om Landingsbanen

Umiddelbart ser det ud til at den planlagte vej nord om landingsbanen forløber i det område, hvor der er deponi af PCB-malede betonelementer fra Blok T. Det i form af altandæk, konsoller og brøstningslementer.

Begynder man at rode i det vil det formentlig også blæse op over Lille Malene til Cirkussøen.

Støj og Cirkling Scanavia rapport fra 1999.

Scanavia rapport fra 1999 omtaler problemer med circling ved en sammenligning imellem en lufthavn på Akia og en Nuuk Forlænet.

Og det med henvisning til den dårlige regularitet ved Nuuk Forlænget, hvorfor circling ofte vil være påkrævet, idet man leder efter et hul i skydækket. Er omtalt i Scanavia rapport fra 1999 side 31 Afsnit 6.5. Eller side 50. Her står: "Ved minimumsværdier for skydække og sigtbarhed vil støjen være maksimal, idet byen vil blive overfløjet i ca. 950 fods højde8 over havet). Såfremt "circling approach" ikke tillades, vil det indebære mindre flexibilitet set fra operatørens synspunkt og vil generelt set virke fordyrende (forøget brændstofforbrug mv.)."

For at reducere omfanget anbefales det at der etableres instrumentlanding ved bane 6. Indflyvning fra syd. Formentlig kun CAT I.

Ved vejr der ser ud til ikke lige at åbne op for landingsmuligheder, vil flyet nok blive sendt lidt væk fra Nuuk i afventning af bedre vejr. Inden det formentlig returnerer til udgangspositionen. Men det giver både støj over Nuuk i perioder og unødigt CO2 forbrug.

Allerede i dag kan man høre generende støj fra lufthavnen i visse bydele.

Og ikke mindst om natten, når fly efterses og tjekkes.

Hertil kommer at der jo vil være betydelig støj i Anlægsperioden med arbejde i døgndrift.

Og støj breder sig ikke kun lineært.

Det reflekteres også af temperaturlag i luften.

Og placeret på en hylde sendes støjen ud over et større område, end, hvis det var fladt.

Regularitetet

I Transportkommisionens rapport arbejdede man med en regularitet på 94.5 %, men anbefalede at der blev lavet vindtunnelforsøg. Ikke kun computersimulering. Det forsøg blev udført i 2012 og fremgår af af Force rapport fra 2012. Her er regulariteten nedjusteret til 93.5%. Selv om KAIR tror den bliver højere. Men take care.

Norsk lufthavns ekspert anfører i interview i AG den 17. maj 2017 at I Norge bygger man kun nye landingsbaner på steder, hvor der forventes en vejrbetinget åbningstid på over 98 %. Det skal man naturligvis heller ikke gøre i Grønland, hvis det overhovedet kan undgås. Slet ikke ved det der er porten til Grønland.

Man skal ikke planlægge sig til en bedre regularitet i forsøg på at pynte på en dårlig regularitet.

Force-rapporten har ikke medregnet genstande under 100 m. Og de mange nye lufthavnsbygninger vil give terrænskabt turbulens. Det gælder de nye og større lufthavnsbygninger og Anstaltbyggeriet. Og erhvervsarealet imellem Anstalten og landingsbanen. Hertil kommer at netop de høje skrænter også vil bidrage med turbulens.

Og omkring forventninger til høj regularitet vil jeg nævne evakueringer at patienter fra kysten til Nuuk. Og fra Nuuk til Rigshospitalet.

Her kan en dårlig regularitet let koste liv. En lufthavn med 20-25 lukkedage er der ingen fremtid i. Slet ikke når man ved at Nuuk savner nye byudviklingsområder.

Og her vil jeg derfor fortsat peget på Angisunnguaq, som vor herre allerede har lagt der til samme formål, med en forventet regularitet på 98%.

Jeg vil afslutte med at citere Finnmark Dagblad fra 12. februar 2006, hvor et Dash 8 -100 totalhavarede på Hammerfest lufthavn på grund af turbulens.

Her siger én af Norges førende vindeksperter, Karl Johan Eidsvik fra Sintef at: "Man kan trygt slå fast at flyplasser som ligger tett inntil fjellsider, ikke har en klok beliggenhet".

På baggrund af ovennævnte vil jeg opfordre til generel timeout omkring nye lufthavne i Grønland.



Peter Barfoed

3. april 2018