

Til: Departementet for Natur, Miljø og Forskning
Postboks 1614
3900 Nuuk

Cc: Lokaludvalget i Nuuk

Vedr.: Kommuneqarfik Sermersooq's høringssvar til:
Fornyet offentlig høring af VVM-redegørelsen (Vurdering af Virkninger på
Miljøet) for udvidelse af Nuuk Lufthavn

Kommuneqarfik Sermersooq takker for VVM redegørelsen for anlægsprojektet "Udvidelse af Nuuk Lufthavn", som er i fornyet høring indtil d. 14. december 2018.

Kommuneqarfik Sermersooq fastholder tidligere afsendt høringssvar Sags nr. 16.03.01.01-P16-25-17. I det høringssvar blev: 1) miljøforhold, 2) det visuelle og 3) spørgsmålet om tilsyn adresseret. Kommunen fastholder de høringssvar, og supplerer punkterne nedenfor.

1. Miljø:

Trafikale forhold:

Rapporten beskriver ikke arbejdspladsindretningen i anlægsperioden. På den baggrund er det svært at forholde sig til hvilken indflydelse anlægsarbejderne vil have på Nuuks generelle trafikstruktur. Dels er det uklart hvordan, hvornår og hvor mange som løbende arbejder på anlægsprojektet og hvor disse personer bor. Ligeledes er det heller ikke beskrevet hvor mellemdeponier for stenmaterialer i anlægsfasen placeres. Det er klart at, såfremt hele aktiviteten kan holdes indenfor byggefeltet, er de trafikale gener minimale. Anderledes vil indflydelsen på den daglige trafik blive markant såfremt stenmaterialer skal opbevares uden for byggefeltet (erfaringer fra bro projektet i Nuuk viser problemstillingen). Trafikmønsteret i Nuuk er i forvejen meget tidsbestemt, hvilket betyder at øget tung og langsomt kørende trafik i myldertiden, selv på korte vejstrækninger, kan have stor betydning for den enkelte borgers daglige transportmønster.

Støj og Vibrationer:

Rapporten forsøger at give et ærligt billede af støj og vibrations problematikken, og konkluderer at påvirkningen vil være "moderat til væsentlig" for beboerne i hhv. Nuussuaq og delvist i Qinngorput. Rapporten redegør ikke for støjkindens sammensætning (hvor mange maskiner forventes i drift på samme tid), hvilket gør det meget svært at forholde sig til det samlede billede i anlægsperioden. Dog konstateres det at impulslyd fra hydrauliske hammere ikke indgår i billedet. Netop impulslyd fra disse er ofte et stor og vedvarende lydkilde.

Erfaringer fra andre og mindre anlægsopgaver af samme karakter viser os, at kontinuerlig støj alle ugens dage fra tidlig morgen til sen aften medfører et massivt antal klager og meget stor utilfredshed blandt den berørte befolkningen. Der bør indarbejdes afværge foranstaltninger, såfremt det konstateres at støjgrænser overskrides kontinuerligt.

Vibrationer fra sprængninger er også nævnt i rapporten, men vurderes som ubetydelige i forhold til nærmeste boliger, som befinder sig i ca. 700 meters afstand. Fra kommunen konstaterer vi at der er rigtig mange bygninger som er tættere på end 700 meter og at der er fortilfælde ved mindre men tilsvarende anlægsarbejder hvor der er konstateret vibrationsskader på bygningerne.

Luftforurening og Emissioner:

Rapporten forholder sig ikke til spredning af støv i anlægsfasen. Ved det store antal sprængninger i forbindelse med anlægsarbejdet samt ved nedknusning af sten, må der forventes en betydelig støvudvikling, som vil kunne påvirke omgivelserne negativt. Der bør som minimum foretages en række modelleringer af støvspredning og støvaflejring ved de fremherskende vindretninger. Fra kommunen konstaterer vi igen at der er rigtig mange bygninger som er tættere på end 700 meter som er angivet i rapporten og at klager over støv fra tilsvarende men mindre anlægsprojekter er hyppigt forekommende.

Rapporten giver heller ikke et bud på den samlede CO² belastning i anlægsperioden idet den vurderes som ubetydelig. Forvaltningen er ikke enig i den konklusion, idet forvaltningen vurderer at netop anlægsarbejdet i anlægsperioden kan være den største bidragsyder til den samlede CO²-belastning i Nuuk i anlægsperioden.

Forurening af jord:

I oplyser at der efterlades 11 tons dieselolie tilbage efter sprængninger. 11 tons er en mængde der er svær at forholde sig til. Afsnittet mangler en skalaforståelse, som f.eks. kan forklare, at dette er en konsekvens af et så stort anlægsprojekt? Der angives ingen kilder eller henvisninger til undersøgelser af effekterne af spredning af ANFO i miljøet. Det er derfor ikke klart på hvilket grundlag påvirkningen bliver vurderet at være "ubetydelig".

Overfladevand og spildevand:

Der mangler fortsat diagrammer der viser hvordan hele landingsbanen afvandes, og en beskrivelse af hvordan det sikres, at større spild og forurenende stoffer fra den daglige drift ikke ender i det omgivende miljø. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der kun etableres olieudskillere i forbindelse med værksteder, og at alt øvrigt spildevand og overfladevand ledes urensset via grøfter/kloak direkte til havmiljøet. Rapporten forholder sig alt for overfladisk til anvendelse og bortledning af deicingkemikalier på flyene, som i forbindelse med almindelig drift af lufthavnen vil blive anvendt store mængder i vinterhalvåret. Det er kommunens klare holdning, at der skal være faciliteter som sikrer at alle miljøskadelige stoffer opsamles på forsvarlig vis – også ved utilsigtede hændelser, således at forurening ikke afledes i naturen. Som udgangspunkt kan kommunen ikke acceptere, at der dannes oliefilm eller sker algeopblomstring hverken i Mølenebugten eller i andre havområder – hverken i anlægs- eller driftsfasen, og der bør opstilles scenarier for hvordan dette undgås (f.eks. ved opsamling af proces/spildevandet).

Afværgeforanstaltninger:

Afsnittet om afværgeforanstaltninger er ikke fyldestgørende. Rapporten opstiller en række antagelser og forudsætninger. Kommunen vurderer at antagelserne ofte ikke er fuldt dækkende og derved giver et ikke korrekte scenarie. Kommunen efterlyser at "afværgeforanstaltningerne" også beskriver hvad der skal ske såfremt at antagelserne ikke er korrekte, eksempelvis hvis støjniveauet mod forventning bliver højere hos borgerne end antaget eller hvis de trafikale forhold faktisk ændrer sig markant til gene for befolkningen i anlægsperioden osv.

2. Det visuelle:

Hele tilgangen til etableringen af anlægget er pragmatisk. Kommunen er uforstående overfor den manglende ambition overfor så markant et anlæg i byen, der ovenikøbet bliver hovedporten for langt de fleste besøgende til landet.

Det er vigtigt at anlægget kommer til at give noget tilbage til vores lands hovedstad og smukke by. Det er uambitiøst at man ikke tager stilling til materialiteten i det fysiske aftryk. Det gælder for det store opfyld, de 60-80m. høje master og det stykke fjeldparti, som bortsprænges på Lille Malene.

Lufthavnen er et ingeniør projekt der kun løser nogle funktionelle funktioner. Projektet tager ikke stilling til at lufthavnen faktisk er placeret midt i en hovedstad. Lufthaven bliver Nuuks nye urbane rum, og det skal man være klar over og tage stilling dertil.

Anlægget / Opfyldet:

For kommunen er det vigtigt, at det kommende anlæg bliver et bygværk. Med den nye lufthavn er vi i gang med at lave en signatur, som i kraft af sin størrelse, kommer til at sætte et stort fysisk og visuelt præg på Nuuk, vores lands hovedstad. Lufthavnen(opfyldet) bliver et nyt vartegn for Nuuk, og potentielt på sin vis for landet.

En bearbejdning af det store opfyld kan være mange ting. Kommunen har tidligere forslået en lyssætning, som en signatur, eller en æstetisk bearbejdning af det store opfyld, med terrasser, bevoksning eller med en form for kant langs toppen. Projektets visualiseringer viser tydeligt, at dette anlæg kan blive et negativt vartegn for Nuuk.

Det æstetiske skal prioriteres og tages yderst seriøst.

Fjeldparti på lille Malene:

Der skal sprænges et stort parti på Quassussuaq som ikke er blevet illustreret særligt godt. Det er svært at forestille sig hvordan fjeldet efterlades. Igen ønsker kommunen, at det ar der efterlades bearbejdet, så det ikke fremstår som en skamstøtte over hvordan naturen altid er taberen i fremskridtets eller udviklingens tegn.

Master:

Lysmasterne på nord-og sydsiden af lufthavnen bliver mellem 60 – 80 m. høje og bliver de højeste bynære konstruktioner i Grønland. Designet af dem er lagt i hænderne på den vindendes entreprenør, hvilket Kommunen er uforstående overfor. Der bør indtænkes en proces hvor vigtige design godkendes evt. af en dommer komité.

Lufthavnen og masterne bliver en synlig snitlinje mellem Nuussuaq og Qínngorput. Borgerne kommer til at omgå disse store konstruktioner dagligt. De kan tydeligt ses fra Nuuk, Nuussuaq og alle beboerne i Qínngorput, kommer dagligt til at bevæge sig igennem deres konstruktion. Det er i øvrigt en mangel i VVM redegørelsen at denne bevægelse ikke er grundigt illustreret.

Afslutningsvis håber Kommuneqarfik Sermersooq at KAIR og Naalakkersuisut, skruer op for ambitionerne i forhold til miljøet, den menneskelige skala og den arkitektoniske bearbejdning af både anlægget og masterne. Det nuværende projekt er i den grad mangelfuldt, og der er en konkret risiko for, at dette infrastrukturanlæg bliver et negativt vartegn for Nuuk

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

På vegne af Udvalg for Økonomi og Erhverv

Asii Chemnitz Narup

Formand for Udvalg for Økonomi og Erhverv

Borgmester

COMMUN