



Kalaallit Airports A/S
Aqqusinersuaq 48B
Box 2000
3900 Nuuk

Att.: Steffen Ulrich-Lynge

Brevdato: 19-10-2018

Sagsnr.: 2017 - 2538

Akt-id: 8024597

Postboks 1614

3900 Nuuk

Tlf. (+299) 34 50 00

Fax (+299) 34 54 10

E-mail: pan@nanoq.gl

www.naalakkersuisut.gl

VVM-godkendelse af Ilulissat Lufthavn





Indhold

1	VVM-godkendelse af Ilulissat Lufthavn	4
1.1	Indledning	4
1.2	Formål med og baggrund for projektet	4
1.3	Lovgrundlag	4
1.4	Øvrige tilladelser og godkendelser	5
1.5	Plangrundlag	6
1.6	Afgrænsning af godkendelsen	7
2	Beskrivelse af projekt og alternativer	8
2.1	Projektbeskrivelse	8
2.2	Driftforhold	10
2.2.1	Flyoperationer og passagertal	10
2.3	Forudsætninger der ligger til grund for miljøvurdering af anlægsarbejder	13
2.4	Forudsætninger der ligger til grund for miljøvurdering af driftsaktiviteter	14
2.5	Alternativer	15
3	Godkendelse med vilkår	16
3.1	Generelle vilkår	16
3.2	Vilkår for anlægsfasen	16
3.3	Vilkår for driftsfasen	19
3.4	Vilkår for nedlukning	24
4	Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår	25
5	Administrative bestemmelser	29
5.1	Bortfald af godkendelsen	29
5.2	Revision af godkendelsen	29
5.3	Påbud	29
5.4	Miljøtilsyn	29
6	Offentliggørelse og klagevejledning	31



1 VVM-godkendelse af Ilulissat Lufthavn

1.1 Indledning

Hermed meddeles Kalaallit Airports A/S godkendelse til udvidelse af den nuværende lufthavn i Ilulissat som ansøgt 30.08.2016. Projektet omfatter etablering af en ny landingsbane med en længde på 2.200 meter og en bredde på 45 meter, samt etablering af en række nye bygninger, anlæg og infrastruktur. Vilkår for drift og nedlukning gælder for det samlede lufthavnsanlæg (dvs. både det eksisterende og det nye anlæg).

VVM-godkendelsen er meddelt i henhold til §19 i *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen).

1.2 Formål med og baggrund for projektet

Inatsisartut besluttede i 2015, at der skulle projekteres og anlægges en atlantlufthavn i Ilulissat.

Foruden mindre fly på interne ruter i Grønland ventes atlantlufthavnen i Ilulissat befløjet af mellem- og langdistancefly. Dermed giver en atlantlufthavn i Ilulissat mulighed for direkte flyvninger til Vesteuropa, herunder København, samt til det centrale og østlige Nordamerika. Herved spares passagerer for den nuværende mellemlanding i Kangerlussuaq, og rejsetiden kan reduceres.

Den 1. juli 2016 stiftede Selvstyret aktieselskabet Kalaallit Airports A/S, som er anlægsprojektets bygherre. Selskabets formål er at anlægge, eje og drive lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq, samt andre virksomheder tilknyttet disse lufthavne. Kalaallit Airports A/S har på baggrund af et ideoplæg udarbejdet af Selvstyret (Inuplan, ideoplæg, 2016), og Naalakkersuisut beslutninger udarbejdet et anlægsprogram (Kalaallit Airports A/S, anlægsprogram, 2017), som beskriver og viser lufthavnsanlægget. Projektet er nærmere beskrevet i denne godkendelses kapitel 2.

1.3 Lovgrundlag

Udvidelsen af Ilulissat Lufthavn er omfattet af *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen). De anlæg, der altid er VVM-pligtige, fremgår af VVM-bekendtgørelsens bilag 1. Lufthavne med start- og landingsbaner på mindst 2100 meter er medtaget på bilag 1, hvorfor etablering af en ny lufthavn med landingsbane på 2200 meter i Ilulissat er VVM-pligtig.



Bygherren har derfor udarbejdet en VVM-redegørelse, som indeholder en systematisk gennemgang af projektets miljømæssige konsekvenser. VVM-redegørelsen er udarbejdet på baggrund af den godkendte projektbeskrivelse (Terms of Reference). Formålet med VVM-redegørelsen er, at Naalakkersuisut på et fuldt oplyst grundlag, skal kunne træffe afgørelse om, hvorvidt der skal gives godkendelse til projektet og under hvilke vilkår godkendelsen skal gives.

VVM-redegørelsen har været sendt i offentlig høring i perioden fra den 8. februar 2018 til den 5. april 2018, og der har i forbindelse med høringen været afholdt borgermøde i Ilulissat. I forbindelse med den offentlige høring, er der indkommet ét høringssvar (fra Avannaata Kommunia). Høringssvaret indeholder en række kommentarer til anlægsprojektets VVM-redegørelse. VVM-redegørelsen er efterfølgende revideret således, at den i relevant omfang forholder sig til høringssvaret. Departementet for Natur, Miljø og Forskning har i den forbindelse vurderet, at høringssvaret ikke medfører væsentlige ændringer af VVM-redegørelsen, hvorfor der ikke har været behov for en fornyet otte ugers offentlig høring.

1.4 Øvrige tilladelser og godkendelser

Nærværende VVM-godkendelse fungerer som én samlet godkendelse, hvori tilladelser og godkendelser i henhold til flere miljø- og naturlovgivninger er indbygget. Nærværende VVM-godkendelse inklusiv vilkår, vil derfor udgøre det for én samlet tilladelse til etablering af anlægget inden for de nedenfor beskrevne lovgivninger:

1.4.1 *Naturkonsekvensvurdering*

Da udvidelsen af lufthavnen i Ilulissat er et større bygge- og anlægsarbejde, skal der i henhold til kapitel 14 i *Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse* (Naturbeskyttelsesloven) udarbejdes en naturkonsekvensvurdering for projektet. Naturkonsekvensvurderingen er indarbejdet i VVM-redegørelsen, og opfylder kravene til omfang og detaljeringsgrad af naturkonsekvensvurderinger.

1.4.2 *Miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder*

Miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder reguleres af *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 11 af 20. august 2004 om miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v.* (Bekendtgørelse om miljøgodkendelse). Det fremgår af bilag 1, punkt I til bekendtgørelsen om miljøgodkendelse, at der skal ansøges om miljøgodkendelse af bl.a. lufthavne. I henhold til § 35 stk. 5 i VVM-bekendtgørelsen skal en miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder efter kapitel 5 i *Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet med senere ændring* (*Miljøbeskyttelsesloven*) indgå som en del af den samlede VVM-godkendelse.



1.4.3 Tilladelse til udledning af spildevand

Bortskaffelse af latrin og spildevand reguleres af *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 12. juni 2015 om bortskaffelse af latrin og spildevand (Spildevandsbekendtgørelsen)*. Af Spildevandsbekendtgørelsens § 14 stk. fremgår det, at udledning af spildevand til recipienten kræver en udledningstilladelse. Af Spildevandsbekendtgørelsens § 14 stk. 10 fremgår det ligeledes, at spildevandstilladelsen for anlæg omfattet af kravet om VVM-godkendelse skal indarbejdes i anlæggets VVM-godkendelse.

I henhold til § 26 i VVM-bekendtgørelsen skal tilladelse til nærværende projekt, til udledning af spildevand direkte til vandløb, søer eller havet efter kapitel 4 i *Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet med senere ændring (Miljøbeskyttelsesloven)* indgå som en del af den samlede godkendelse.

1.4.4 Yderligere tilladelser og godkendelser

Nærværende VVM-godkendelse frasiger, i henhold til VVM-bekendtgørelsens § 27, ikke bygherre fra at skulle indhente andre relevante tilladelser og godkendelser.

1.4.5 Retningslinjer for håndtering og bortskaffelse af affald, herunder byggematerialer

Håndtering og bortskaffelse af affald og forurenede jord i nærværende anlægsprojekts anlægs- og driftsfase reguleres af *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 28 af 17. september 1993 om bortskaffelse af affald (Affaldsbekendtgørelsen)* og *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 29 af 17. september 1993 om olie- og kemikalieaffald (Olie- og Kemikaliebekendtgørelsen)*. Al håndtering og bortskaffelse af affald (herunder bortskaffelse af byggeaffald) og forurenede jord i anlægs- og driftsfasen skal derfor ske i henhold til de til enhver tid gældende erhvervsaffaldsregulativer i Avannaata Kommunia jf. §§ 4 og 6 i henholdsvis Affaldsbekendtgørelsen og Olie- og Kemikaliebekendtgørelsen. Vilkår vedr. håndtering og bortskaffelse af affald og forurenede jord efter nærværende VVM-godkendelse tager derfor udgangspunkt i kravene som fremgår af ovennævnte lovgivninger.

1.5 Plangrundlag

I Kommuneplan 2014-26 (Qaasuitsup Kommunia, 2014) er der udarbejdet bestemmelser for udvidelsen af lufthavnen og for lufthavnens omkringliggende delområder. Kommuneplanen redegør for delområdernes anvendelse, bebyggelse, trafik og tekniske forsyning. Der er udarbejdet generelle bestemmelser for de enkelte områdetyper samt generelle bestemmelser for forhold, der gælder for alle områdetyper.

Der skal, inden der kan meddeles arealtildeling, udarbejdes et kommuneplantillæg med detaljerede bestemmelser for lufthavnen (Avannaata Kommunia oplyser at kommuneplan-tillæg nr. 58 har været i offentlig høring



frem til 31. december 2017 men at det ikke er politisk vedtaget. Vedtagelsen afventer eventuel opdatering af VVM-redegørelsen).

VVM-redegørelsen har påvist, at anlæggelsen af lufthavnen har støjkonsekvenser for hytter i området. Kalaallit Airports A/S og Avannaata Kommunia skal håndtere dette i henhold til gældende lovgivning. Dette forhold reguleres ikke af nærværende godkendelse.

1.6 Afgrænsning af godkendelsen

Godkendelsen gives på baggrund af de informationer, opgørelser, mængder og vurderinger som fremgår af og redegøres for, i den offentliggjorte VVM-redegørelse og de dertil indkomne høringssvar. Såfremt der sker væsentlige udvidelser eller ændring af projektet, som ikke fremgår af og ikke er vurderet i VVM-redegørelsen, skal bygherre ansøge Departement for Natur og Miljø om godkendelse til sådanne udvidelser eller ændringer af det oprindelige projekt. Anlægsaktiviteter tilknyttet sådanne yderligere tiltag eller ændringer i det oprindelige projekt må i henhold til § 19 i VVM-bekendtgørelsen ikke påbegyndes, førend Naalakkersuisut skriftligt har meddelt godkendelse hertil.



2 Beskrivelse af projekt og alternativer

Nedenstående projektbeskrivelse er baseret på projektbeskrivelsen i VVM-redegørelsen.

2.1 Projektbeskrivelse

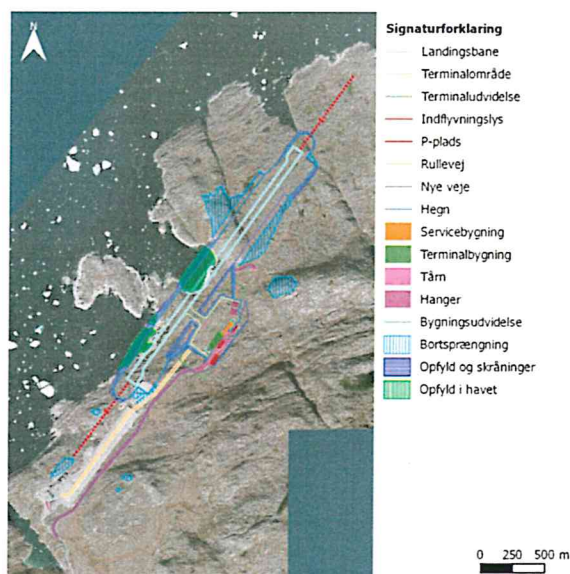
Den nuværende lufthavn består af landingsbane, terminalbygning samt tilhørende servicebygninger og faciliteter (parkeringspladser m.m.) og ligger ca. to kilometer nord for Ilulissat. Lufthavnen er anlagt i 1982-1984 med en 845 meter lang og 30 meter bred landingsbane. Den nuværende landingsbane har to baner med landing fra henholdsvis syd og fra nord.

Projektområdet ligger tæt på kysten (vest for anlægsområdet), for foden af et højere liggende fjeldområde (umiddelbart øst for anlægsområdet).

Projektområdet er beliggende i et område med permafrost. UNESCOs Verdensarvsområdet, samt naturbeskyttelsesområdet Ilulissat Isfjord er beliggende ca. 4,5 kilometer syd og sydøst for lufthavnen.

Udvidelsen af den nuværende lufthavn i Ilulissat betyder, at der etableres en ny 2.200 meter lang og 45 meter bred landingsbane. Lufthavnen vil kunne klassificeres som en offentlig IMC-flyveplads og vil dermed kunne benyttes af mellem- og langdistancefly på oversøiske flyruter.

Den nye landingsbane etableres 150 meter mod nordvest i forhold til den eksisterende landingsbane. Den nye landingsbane vil derfor ligge nærmere kysten, dog med samme baneretning som den nuværende lufthavn. Ved at flytte landingsbanen 150 meter længere mod vest, flyttes banen længere væk fra et kritisk fjeldfremspring øst for banen. Dette skaber plads til indretning af et nyt terminalområde øst for den nye landingsbane.



Figur 2-1

Figuren viser udvidelsen af Ilulissat Lufthavn med landingsbane og tilhørende indflyvningslys og terminalområde. Derudover vises veje, og område til P-plads, samt områder for bortspræng af fjeld og opfyld (på land og i bugter). Den viste rullevej ligger på den eksisterende landingsbane, og det eksisterende terminalområde kan ses i den sydlige del af området.



Udbygningen indebærer omfattende omlægninger af veje og forsyningsledninger i, og omkring selve lufthavnen.

I anlægsfasen vil der være behov for at foretage omfattende sprængninger af fjeld, ligesom der derfor skal etableres et sprængstofdepot uden for lufthavnsområdet. Der er beregnet en nødvendig bortsprængning af fjeld på 5,5 mio. m³, heraf vil 4,9 mio. m³ stamme fra bortsprængning i forbindelse med nødvendig terrænregulering. De resterende 600.000 m³ fjeld til den nødvendige opfyldning forventes indvundet inden for eller tæt på projektområdet. Der er behov for at udgrave 6-700.000 m³ jord i forbindelse med anlægsarbejderne. Heraf er ca. halvdelen permafrossen jord. Den del af den udgravede jord, der er anvendelig som fyldmaterialer, vil blive anvendt hertil.

Vegetationslag og løsjord som fjernes, lægges i depot og udlægges senere i områder, der kan have gavn af muldholdig jord. Overskudsjord afleveres til kommunen.

Opfyld i marine områder nord for den nye landingsbane vil ske med sprængsten og andet lokal tilgængeligt materiale. Opfyld og kystbeskyttelse foran opfyldning etableres som stenkastning. Det forventes ikke, at der skal foretages spunsning.

Der etableres indflyvningslys ved landingsbanens nordlige og sydlige ender, som skal understøttes af gitterdragere og gittermaster monteret på betonfundamenter. Gittermasterne anbringes med en indbyrdes afstand på maksimalt 30 meter. De højeste master vil være 25 meter høje.

Det nuværende terminalområde suppleres med et større område mod nordøst og øst for den ny landingsbane. Det nuværende terminalområde og forplads forudsættes ikke ændret, og vil kunne benyttes af mindre fly. Der opføres en ny terminalbygning og nyt tårn. Terminalbygningen vil have en højde på maksimalt 18 meter. Den nye tårnbygning placeres nord for det nye terminalområde. Tårnbygningen indrettes med tre etager og vil have en maksimal kiphøjde på 50 meter. Derudover etableres en ny servicebygning på nordøstsiden af den nye terminalbygning. Servicebygningen vil have en højde på maksimalt 14 meter. Der etableres endvidere to hangarer med maksimale højder på henholdsvis 16 og 20 meter.

Der etableres en forplads med flystandpladser mellem landingsbanen og bygningerne i terminalområdet. Der anlægges en rullevej mellem den nye og den eksisterende forplads. Rullevejen anlægges i forlængelse af den eksisterende landingsbane. Mindre fly skal fortsat kunne bruge eksisterende forplads og hangarer. Den nuværende forplads forudsættes ikke ændret.

Adgang for kørende materiel vil ske via en port på østsiden af terminalområdet. Der etableres offentlige parkeringspladser syd for terminalbygningen og parkeringspladser for personale øst for servicebygningen.

I forbindelse med anlægsarbejderne etableres en midlertidig adgangsvej til projektområdet. Det forventes, at større entreprenørmateriel skal landsættes og fjernes igen direkte ved projektområdet, ved en midlertidig anløbsplads.



Der etableres endvidere et midlertidigt sprængstofdepot til opbevaring af eksplosivstoffer og kvælstofholdige produkter i anlægsperioden. Depotet etableres sydøst for det nuværende terminalområde.

2.2 Driftforhold

2.2.1 Flyoperationer og passagertal

Inuplan A/S har for Kalaallit Airports A/S lavet en prognose for lufthavnsdriften i 2031. Prognosen forholder sig til det forventede passagertal, antal og type af destinationer og flytyper efter ibrugtagning af den nye lufthavn i Ilulissat. Det estimeres, at ca. 40 % af den årlige trafik (passagerer og flytrafik) vil foregå i løbet af juni, juli og august, som er årets tre mest travle måneder.

Ilulissat	Årligt antal flyafgange			3 travleste måneder
	Passagerflyvninger	Tillæg ¹	Flyafgange i alt	Flyafgange i alt
A330-200	56	3	59	24
A319-115	130	13	143	57
B737-700	167	17	184	73
Q400	278	70	348	139
DHC8-200	668	167	835	334
Bell 212	278	139	417	167
AS 350	278	139	417	167
I alt	1855	548	2403	961

Den forventede udvikling i antallet af passagerer er estimeret af Inuplan A/S og er vist i tabellen nedenfor, hvor tallene for 2016 og 2021 er baseret på de eksisterende lufthavne.

År	2016	2021	2022	2026	2031	2036	2041	2046	2051
Antal i tusinde	42	45	66	72	81	89	99	106	115

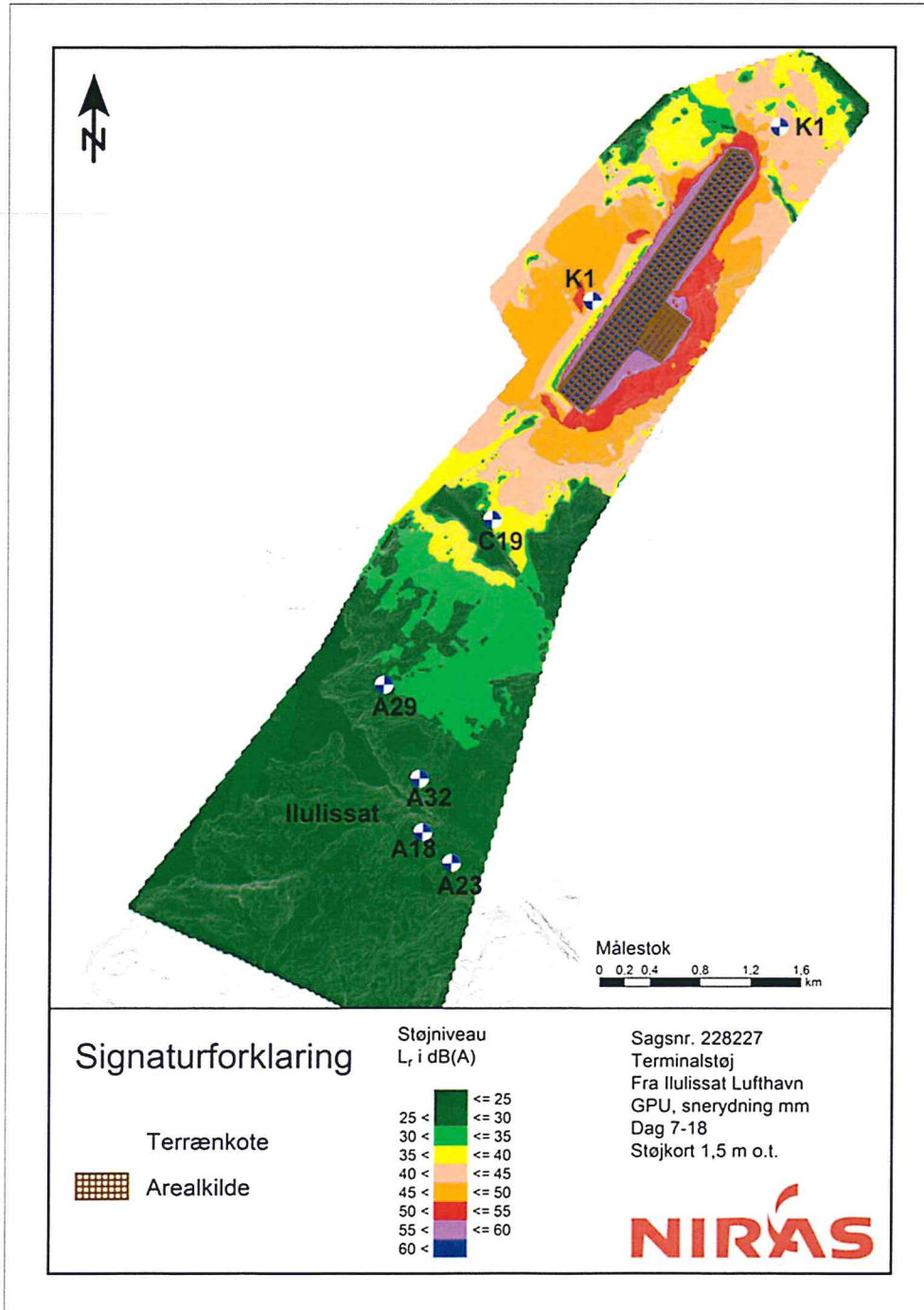
2.2.2 Terminalstøj

Lufthavnens drift vil give anledning til støj fra terminalaktiviteter og fly (starter, landinger og taxikørsel). Terminalstøj er støj fra andre aktiviteter end starter og landinger, f.eks. værkstedsaktiviteter, motorafprøvninger, snerydning og andre aktiviteter i terminalområdet. I VVM-redegørelsen er det vurderet, at de mest støjende aktiviteter vil være støj fra køretøjer, der anvendes til servicering af fly samt renholdelse af landingsbanen. Det oplyses endvidere, at der undtagelsesvist



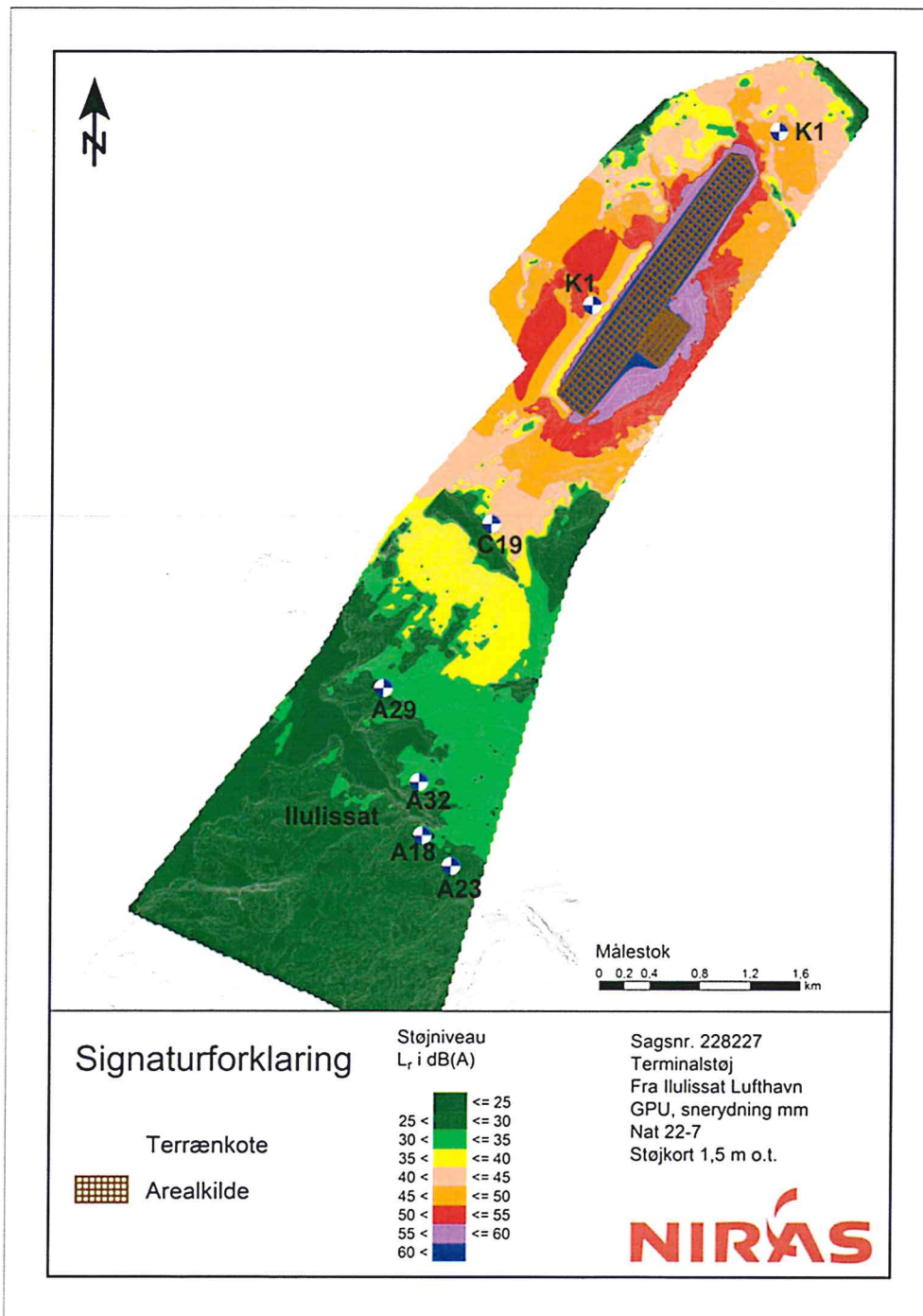
vil forekomme støj fra motorafprøvninger. Der forventes således ikke at forekomme rutinemæssigt vedligehold og reparationer af fly og helikoptere på lufthavnsområdet. Kun i helt specielle tilfælde vil der kunne forekomme reparationer af fly, som vil kræve efterfølgende motorafprøvning. Dette vil maksimalt forekomme 5-10 gange om året.

Der er vedlagt støjberegninger for den forventede terminalstøj i VVM-redegørelsen. Resultaterne af disse støjberegninger kan ses i Figur 2 og Figur 3.



Figur 2

Støj fra terminalaktiviteter, dagperioden 7-18



Figur 3 Støj fra terminalaktiviteter, natperioden 22-7

Som det fremgår af Figur 2 og 3, vil støjbidraget fra terminalstøj både i dags- og natteperioderne være på, eller under grænseværdien 40 dB(A) alle steder i Ilulissat. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at støjbidraget i forbindelse med motorafprøvninger vil være noget større end for de øvrige terminalaktiviteter. Det vurderes dog, at dette ikke vil give en væsentlig støjpåvirkning, da motorafprøvninger kun vil finde sted maksimalt 5-10 gange årligt. Ved hytteområdet vest for lufthavnen vil støjbidraget i de perioder, hvor der foretages snerydning om natten kunne nå op på 50 dB(A). Uden snerydning, vil støjbidraget ved hytteområdet om natten være ca. 40 dB(A).



Hytteområdet vest for lufthavnen består af 9 hytter og et skur og én af disse hytter er placeret i opfyldningsområdet til den nye landingsbane. Bygherre har derfor købt og nedlagt denne hytte. Bygherre har været i dialog med ejerne af de resterende hytter og informeret hytteejerne om projektets omfang og påvirkning. Bygherre er i dialog med Avannaata Kommunia om hytterne og adgangsforholdene hertil. Bygherre har garanteret Kommunen, at der stadig vil være adgang til hytterne fra landsiden, hvilket også vil fremgå af en opdateret kommuneplan.

I forbindelse med etableringen af den nye landingsbane, skal slædespor og vandresti omlægges. Bygherre er ansvarlig herfor og er i dialog med Avannaata Kommunia om den præcise placering af både slædespor og vandresti.

2.3 Forudsætninger der ligger til grund for miljøvurdering af anlægsarbejder

Emne	Forudsætning	Reference miljøredegørelse
Projekt-beskrivelse	Anlægsarbejder skal udføres samtidigt med at lufthavnens drift holdes i gang således, at flypassagerer, personale og andre med ærinde i lufthavnen i anlægsperioden kan komme uhindret til og fra lufthavnen.	3.3
Projekt-beskrivelse	Af hensyn til byens havneforhold og vejnettet inkl. bro m.m., må det påregnes at større entreprenørmateriel skal landsættes og fjernes igen direkte ved projektområdet.	3.3
Projekt-beskrivelse	80 % af al tung trafik, vil ske inden for projektområdet. Asfalt-, sten- og grusmaterialer vil blive produceret indenfor projektområdet.	3.3
Projekt-beskrivelse	Bortsprængningsstørrelserne vil variere mellem 1.000 m ³ og 200.000 m ³ fjeld.	3.3.1
Projekt-beskrivelse	Det forventes ikke, at der skal foretages spunsning i forbindelse med opfyldning i havet. Såfremt detailprojekteringen skulle vise, at dette vil være nødvendigt, vil myndighederne blive kontaktet med henblik på vurdering af påvirkninger på miljøet fra spunsning. Vurderinger af påvirkninger fra spunsning, er altså ikke indeholdt i den udarbejdede VVM-redegørelse og indgår derfor ikke i nærværende VVM-godkendelse.	3.3.1
Trafik	100 bilture dagligt for mandskab, som arbejder på lufthavnsudvidelsen. En lastbil påregnes at kunne lastes med 18 ton materiale. Asfaltlastbilen antages at kunne dække 80 m ² pr. tur. Der påregnes med 20 arbejdsdage pr. måned.	5.2.1
Støj	Som udgangspunkt udføres støjende aktiviteter inden for almindelig arbejdstid, eksempelvis mandag-fredag kl. 07-18 og lørdag kl. 07-14. Det er forudsat at anlægsmaskiner maksimalt er i drift 1/3 af dagsperioden.	5.3.3 & 5.3.3.1



	Ved arbejde i aften- og natperioden anvendes typisk en støjgrænse på 40 dB(A), som et acceptabelt støjbidrag. Anlægsarbejder i aften- og natperioden vil forekomme sjældent og vil være med et mindre aktivitetsomfang end anlægsarbejder, der foretages i dagperioden.	
Støj - sprængning	Der forudsættes op til 10 sprængninger pr. dag. Dette kan variere mellem 10 små sprængninger pr. dag til 1 stor bortsprængning pr. 3. uge.	5.3.3.1
Støj - sprængning	Der vil ikke forekomme sprængninger i natperioden (kl. 22-07).	5.3.3.2
Støj - kildestyrke	Den samlede tidskorrigerede kildestyrke for anlægsarbejderne vil ligge på max. 120 dB(A) fordelt over dagperioden, fra kl. 07-18.	5.3.3.1
Emissioner & forurening af jord - ANFO	Det er forudsat at det optimale indhold af den diesel der bruges i forbindelse med blandingen af ANFO, er 6 %.	5.4.3.2 & 5.7.3.2
Forurening af jord & overfladevand og spildevand	Det er forudsat, at der til sprængningsarbejderne benyttes 2.945 ton ANFO og 49 ton dynamit. Det forudsættes, at mængden af ikke eksploderet ANFO er 3 % svarende til 88 ton. Kvælstofmængden svarer til 29 ton nitrat (N) og dieselmængden til 5.7 ton diesel. Der regnes med en udledning over 28 måneder.	5.1.3.1 & 5.8.3.2

2.4 Forudsætninger der ligger til grund for miljøvurdering af driftsaktiviteter

Emne	Forudsætning	Reference miljøredegørelse
Projekt-beskrivelse	Terminalbygningen dimensioneres til en spidsbelastningssituation, hvor der i bygningen samtidigt opholder sig 400 afgående og 400 ankomende passagerer. Dette svarer til passagerantallet for to større fly samtidigt eller ét stort fly og et antal "commuterfly".	3.2.2.1
Projekt-beskrivelse	Følgende mængder afisningsprodukter forventes brugt: Urea: 9,4 ton pr. år. Cryotech Polar Plus 80/Cryotech Polar Guard II: 7.000 liter ublandet (10.000 liter blandet) pr. år.	3.4.2 & 5.8.4.2
Projekt-beskrivelse	Fly tankes direkte fra to tankbiler som er parkeret fast på lufthavnsområdet. Tankbilernes tankstørrelser forventes at være under 35 m ³ . Lager af brændstof svarende til 48 timers forbrug muliggøres.	3.4.4
Trafik	Det forventes at der i 2031 årligt vil være 80.584 passagerer der benytter lufthavnen, hvoraf 40 % af passagererne forventes	5.2.1



	<p>at benytte lufthavnen i højsæsonen (juni, juli og august måned).</p> <p>80 % af de nye passagerer forventes at skulle transporteres til/fra Ilulissat med taxa.</p>	
Trafik	<p>Det trafikale knudepunkt i Ilulissat er T-krydset; Fredericia Aqq./ Kussangajaannguaq/ Mittarfimmur Aqq., som ligger i centrum af Ilulissat.</p> <p>Krydset forventes at blive det mest belastede trafikpunkt i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen. T-krydsets krydsende veje er tosporede. Der er ubetinget vigepligt fra Mittarfimmur Aqq.</p> <p>Vigepligten er ikke intuitiv i forhold til vejenes forløb i T-krydset, da der er vigepligt fra Mittarfimmur Aqq., som umiddelbart vurderes til at være gennemgående, sammen med Fredericia Aqq. Vigepligten giver umiddelbart mening i forhold til de forventede trafikstrømme, som primært antages at køre mellem Fredericia Aqq. og Kussangajaannguaq. Derfor er vigepligten favorabel i forhold til trafikafvikling, men kan være risikabel med hensyn til trafikikkerhed.</p>	5.2.2
Støj – motorafprøvninger	<p>Der vil undtagelsesvis kunne forekomme støj fra motorafprøvninger. Der vil ikke forekomme rutinemæssig vedligehold og reparationer af fly og helikoptere i lufthavnen. Kun i helt specielle tilfælde vil der kunne forekomme reparationer af fly (5- 10 gange årligt), der vil kræve efterfølgende motorafprøvning.</p>	5.3.2.3
Støj – flytrafik	<p>Det forventes at 2 % af alle flyvninger vil forekomme i natperioden (kl. 22-07).</p>	5.3.4.1
Spildevand	<p>Den årlige sanitære udledning ved en fuldt ud udnyttet lufthavn (89.000 afgangende passagerer) opgøres til 1 ton nitrat (N) og 240 kilogram fosfor (P).</p>	5.8.4.4

2.5 Alternativer

Alternativer til anlægsprojektet omhandler blandt andet en forlængelse af den nuværende landingsbane. Grundet de landskabelige forhold (tilstødende fjelde), vil en forlængelse af den eksisterende landingsbane med den ønskede længde på landingsbanen (2.200 meter) nødvendiggøre bortsprængning af væsentligt større mængder af fjeld for at skabe den nødvendige hindringsfrie indflyvningszone. På baggrund af dette, er en forlængelse af den eksisterende landingsbane fravalgt.

Der er ikke undersøgt andre muligheder for en kortere bane, da den optimale beflyvning med de ønskede flytyper vil kræve en landingsbane på 2.200 meter.

Grundet de geologiske og landskabelige forhold, er der ikke undersøgt andre beliggende områder af terminalområdet, end det undersøgte som er beliggende øst for den nye landingsbane.



3 Godkendelse med vilkår

Kapitlet indeholder VVM-godkendelsens vilkår. Kapitlet inddeles i generelle vilkår og i vilkår for henholdsvis anlægs- og driftsfase. I Kapitel 5 begrundes disse vilkår.

3.1 Generelle vilkår

- 1 Denne godkendelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet senest 4 år efter datoen for meddelelse af VVM-godkendelsen.
- 2 Hvis der skal foretages ændringer i forhold til de godkendte aktiviteter, skal Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning (som varetager ressortområdet Natur og Miljø) forinden ansøges herom. Revideret projektbeskrivelse og andet materiale af relevans for ændringerne skal sendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning, hvorefter det vil blive vurderet, om ændringerne er godkendelsespligtige. Ændringerne må ikke igangsættes uden myndighedens skriftlige accept.
- 3 Et eksemplar af denne VVM-godkendelse på henholdsvis grønlandsk og dansk skal være tilgængelige på lufthavnen. Alle, der er ansvarlige for lufthavnens aktiviteter i både anlægs- og driftsfasen, skal være orienteret om VVM-godkendelsens indhold.

3.2 Vilkår for anlægsfasen

Følgende vilkår opstilles for anlægsfasen. Kapitlet er inddelt i relevante emneområder. Miljøplanen (vilkår 5) gælder kun for anlægsfasen.

Generelle vilkår for anlægsfasen

- 4 Kalaallit Airports A/S skal sikre, at den/de valgte entreprenører har ansvaret for, at vilkårene i VVM-godkendelsen bliver overholdt.

5 Miljøplan for anlægsfasen

Før anlægsarbejderne igangsættes, skal Kalaallit Airports A/S udarbejde en miljøplan for projektets anlægsfase. Miljøplanen skal indeholde:

- 5.1 Forholdsregler for udslip af olieprodukter og kemikalier, herunder opbevaringsforhold og forholdsregler, der iværksættes for at afværge og begrænse forurening i forbindelse med uheld og spild. Planen skal beskrive de materialer (typer, mængder og placering) og det materiel, der indgår i beredskabet.
- 5.2 En beskrivelse af vagtplaner og forventede responstider i tilfælde af uheld.



- 5.3 Håndtering af kemikalier, affald og spildevand i anlægsfasen. Planen skal sikre, at håndteringen sker i overensstemmelse med vilkår 12 - 17.
- 5.4 Opbevaring, håndtering og spild af sprængstof (ANFO) og olieprodukter anvendt til sprængning. Planen skal indeholde forholdsregler i forbindelse med spild.
- 5.5 Plan og procedurer for håndtering af sprængstof før, under og efter sprængning af fjeld.
- 5.6 Overordnet tidsplan for gennemførelse af sprængningsarbejder i anlægsperioden. Tidsplanen skal redegøre for planlagte sprængningsaktiviteter og blandt andet inkludere tidspunkter for bjergboringer og for sprængninger. Planen skal gælde tre måneder frem i tiden og skal opdateres hver tredje måned, så længe sprængningsarbejderne foregår.
- 5.7 Plan for støvdæmpning i anlægsfasen.
- 5.8 Plan for håndtering af bjergarter med miljøfarlige stoffer (radioaktive stoffer, tungmetaller mm.) der beskriver, hvilke tiltag, der vil blive iværksat, hvis sprængning af fjeld berører miljøfarlige stoffer.
- 5.9 Miljøplanen skal indsendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning til godkendelse. Anlægsarbejdet må ikke igangsættes, før Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning har godkendt miljøplanen.

Kalaallit Airports A/S skal sikre, at miljøplanen er koordineret med beredskabet i Avannaata Kommunia.

Spunsning i marine områder

- 6 Såfremt der skal etableres spuns i forbindelse med opfyldning af marine områder, skal Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning ansøges herom, og der skal foreligge en skriftlig godkendelse, før spunsningen kan igangsættes.

Sprængstofdepot

- 7 Det midlertidige sprængstofdepot skal fjernes og området reetableres til oprindelig naturtilstand senest 1 år efter anlægsarbejdernes afslutning.

Støj

- 8 Støj fra knuseværk til nedknusning af bortsprængt fjeld må ikke påvirke beboelse og hotelvirksomhed over de vejledende grænseværdier for støj.
- 9 Der må ikke foretages sprængninger i tidsperioden kl. 22.00 – 07.00.



10 Kalaallit Airports A/S skal hver tredje måned indrapportere de gennemførte sprængningsaktiviteter udført i det forudgående kvartal til Departementet for Natur, Miljø og Forskning. Der skal rapporteres om:

- Forbrug og type af sprængstof.
- Antal og størrelse af sprængninger.
- Dato og tidspunkt for de enkelte sprængninger.
- Eventuelle klager over støj, hvor disse er stilet til Kalaallit Airports A/S.
- Eventuelle uheld og den efterfølgende opfølgning på uheldet.

Rapporten sendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning sammen med planen, jf. vilkår 5 - 1.6, for det efterfølgende kvartal. Det præcise format og indhold af rapporten aftales med Departementet for Natur, Miljø og Forskning.

Emissioner

11 Støvende aktiviteter skal foretages således, at diffust støv minimeres. Det vil blandt andet sige, at der skal ske nødvendig vanding og renholdelse af belægninger og overdækning af støvende oplag og materiel, især i tørre og blæsende perioder.

Ressourceforbrug

12 Kalaallit Airports A/S har ansvaret for, bortskaffelse og eventuelt genbrug af asfalt sker efter aftale med Avannaata Kommunia.

13 Udlægning af vegetationslag og løsjord, skal ske efter aftale med Avannaata Kommunia.

14 Bortskaffelse af eventuel overskudsjord og/ eller overskud af sprængsten, skal ske efter aftale med Avannaata Kommunia.

Affald og affaldshåndtering

15 Omfanget af miljøfarlige stoffer i byggematerialer skal være undersøgt inden eventuel nedrivning af eksisterende bygninger og anlæg igangsættes. Affald fra nedrivningsarbejder skal kildesorteres og kunne henføres til en konkret affaldskategori i henhold til det til enhver tid gældende affaldsregulativ i Avannaata Kommunia. Øvrigt byggeaffald fra anlægsfasen skal ligeledes håndteres og løbende bortskaffes i henhold til det til enhver tid gældende affaldsregulativ i Avannaata Kommunia.

Forurennet jord

16 Forurennet jord skal indsamles og håndteres som farligt affald i henhold til det til enhver tid gældende affaldsregulativ i Avannaata Kommunia.



Overfladevand

- 17 Sort og gråt spildevand fra anlægsarbejderne skal opsamles i tanke og bortskaffes efter anvisning fra Avannaata Kommunia.
- 18 Borehuller til sprængning skal, såfremt der benyttes ANFO, sikres mod nedbør og vand inden sprængning. ANFO sprængstoftyper må ikke udsættes for vand.

Rekreative forhold

- 19 Kalaallit Airports A/S skal, i samarbejde med Avannaata Kommunia, udarbejde en plan for omlægning af slædespor og rekreative stier i anlægsfasen. Departementet for Natur, Miljø og Forskning skal orienteres om den endelige plan.

Kulturhistoriske interesser

- 20 Såfremt der findes et eller flere jordfaste fortidsminder i forbindelse med anlægsarbejderne, skal Kalaallit Airports A/S straks anmelde fundet til Grønlands Nationalmuseum og Arkiv, og arbejdet skal standses i det omfang, det berører fortidsmindet. Grønlands Nationalmuseum og Arkiv afgør, om en arkæologisk undersøgelse skal foretages, eller om en fredningssag skal rejses.

3.3 Vilkår for driftsfasen

Følgende vilkår opstilles for driftsfasen. Kapitlet er inddelt i relevante emneområder.

Generelt

- 21 Lufthavnen skal drives af et driftspersonale, som er bekendt med VVM-godkendelsens indhold og har modtaget uddannelse, der gør, at personalet kan drive lufthavnen på en måde, så driften sker i overensstemmelse med denne godkendelses vilkår.
- 22 Kalaallit Airports A/S skal orientere Departementet for Natur, Miljø og Forskning, når driftsorganisationen for lufthavnen er fastlagt. Orienteringen skal indeholde oplysninger om driftsherre og kontaktperson vedrørende miljøforhold.
- 23 Departementet for Natur, Miljø og Forskning skal orienteres hvis lufthavnen:
 - Helt eller delvist overdrages, udlejes eller bortforpagtes.
 - Indstiller driften i en længere periode eller permanent.



- Genoptager driften efter at denne har været indstillet i en længere periode.

Beredskabsplan for driftsfasen

24 Før driften af lufthavnen igangsættes, skal Kalaallit Airports A/S udarbejde en beredskabsplan, der beskriver forholdsregler for udslip af olieprodukter, afsningsprodukter og øvrige kemikalier. Herunder også opbevaringsforhold og forholdsregler, der iværksættes for at afværge og begrænse forurening i forbindelse med uheld. Planen skal bl.a. indeholde beskrivelse af:

- Vagtplaner og responstider
- Materiel og mandskab til rådighed

Beredskabsplanen skal indsendes til Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning til godkendelse senest tre måneder inden driften af lufthavnen påbegyndes.

25 Avannaata Kommunia skal underrettes i tilfælde af uheld og driftsforstyrrelser, der har medført eller vil kunne medføre forurening eller miljømæssige gener for omgivelserne. I forbindelse med en sådan hændelse skal lufthavnen straks og på eget initiativ foretage de nødvendige afhjælpende foranstaltninger. En skriftlig redegørelse skal være Departementet for Natur, Miljø og Forskning og Avannaata Kommunia i hænde senest en uge efter hændelsen. Redegørelsen skal som minimum beskrive:

- Årsag til uheld/ driftsforstyrrelse.
- Gennemførte foranstaltninger for at begrænse forurening og gener.
- Lufthavnens vurdering af omfang af forurening og gener som følge af hændelsen.
- Planlagte tiltag for at forhindre lignende tilfælde fremover.

Støj

26 Terminalstøjen fra lufthavnen må ikke overstige værdierne angivet i tabellen nedenfor. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lydniveauer i dB(A).

Ugedag	Kl.	Reference tidsrum (Timer)	Områdetyper
			Områder for blandet bolig og Boligområder for åben lav



			erhverv samt spredt bebyggelse i det åbne land dB(A)	Etagebolig- områder dB(A)	bolig- bebyggelse dB(A)
Mandag- fredag	07-18	8	55	50	45
Lørdag	07-14	7	55	50	45
Lørdag	14-18	4	45	45	40
Søn- & helligdage	07-18	8	45	45	40
Alle dage	18-22	1	45	45	40
Alle dage	22-07	0,5	40	40	35
Spidsværdi	22-07	-	55	55	50

Luftforurening

- 27 Der må ikke uden forudgående godkendelse etableres fyringsanlæg med en effekt på mere end 1 MW.
- 28 Som brændsel for lufthavnens fyringsanlæg må alene anvendes gasolie. Fyringsanlæg med en nominel termisk indfyret effekt på mere end eller lig med 120 kW skal overholde nedenstående emissionsgrænseværdier angivet i mg/normal m³ ved 10 % ilt:

Parameter	Grænseværdi
NO _x regnet som NO ₂	110
CO	100

- 29 Afkast fra fyringsanlæg og nødgeneratoranlæg skal etableres, så der sikres fri fortynding af røggasserne.
- 30 Afkast fra værksteder skal føres mindst en meter over tag og være opadrettet.



Affald

- 31 Affald skal sorteres og bortskaffes i henhold til det til enhver tid gældende affaldsregulativ i Avannaata Kommunia.
- 32 Farligt affald skal opbevares i egnede tætte beholdere. Beholderne skal være mærket med indhold.
- 33 Beholderne skal placeres under tag og stå beskyttet mod vejrlig på en oplagsplads med tæt belægning uden afløb. Oplagspladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område og uden mulighed for afledning til jord, overfladevand og afløbssystem. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares på det afgrænsede område.
- 34 Bortskaffelsen af affald skal ske efter behov, dog skal farligt affald bortskaffes mindst én gang om året. Bortskaffelsen af affald skal ske i overensstemmelse med det til enhver tid gældende affaldsregulativ i Avannaata Kommunia.

Forurening af jord

- 35 Tætte belægninger skal være i god vedligeholdelsestilstand. Utætheder skal udbedres senest to uger efter, de er konstateret. Med tæt belægning, menes en fast belægning, der er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet.
- 36 Arealer, hvor der foretages afisning af fly, glatførebekæmpelse og brændstofpåfyldning, skal være forsynet med tæt belægning.
- 37 Kemikalier, herunder afisningsprodukter og olieprodukter, der ikke opbevares i tankanlæg, skal opbevares i egnede, tætte og lukkede beholdere, der er mærket med indhold. Beholderne skal opbevares under tag og være beskyttet mod vejrlig. Oplagspladsen skal være sikret mod påkørsel og være forsynet med en tæt belægning. Oplagspladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område uden mulighed for afløb til jord, overfladevand eller afløbssystem. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares på pladsen.
- 38 Olietanke til fyringsolie og AV-gas skal være dobbeltvæggede og forsynet med overfyldningssikring og lækagekontrol samt være beskyttet mod påkørsel.
- 39 Tankbiler med flybrændstof skal være parkeret indendørs eller på overdækket areal med tæt belægning. Parkeringsarealet skal indrettes, så det har et opsamlingsvolumen, der kan rumme en tankbils indhold af flybrændstof. Alternativt skal arealet indrettes med afløb tilsluttet olieudskiller med automatisk lukke og alarm.



- 40 Tankning af fly skal ske på tæt belægning. Tankningen skal ske overvåget.
- 41 Ved spild af store mængder ureagranulat skal dette umiddelbart efter opsamles ved, manuelt eller ved med maskine, at skovle granulatet op.
- 42 Ved spild af væskeformige afisningsprodukter og ureaholdigt vand skal dette opsamles med slamsuger, og efterfølgende afledes til recipienten (havet) efter aftale med Avannaata Kommunia.

Overfladevand

- 43 Sne, der indeholder rester af afisningsprodukter, der ryddes fra landingsbane, terminalområde og standpladser skal lægges til afsmeltning på skrån timer, der afvander ud mod Diskobugten.
- 44 Det skal sikres, at afisningsprodukter fra afisning af fly opsamles og genbruges eller bortskaffes på forsvarlig vis og må ikke udledes diffust fra lufthavnsområdet. Bortskafning af afisningsprodukter til afisning af fly skal ske i henhold til de kommunale spildevands- og affaldsregulativer i Avannaata Kommunia.
- 45 Sanitært spildevand fra tårn service, terminal- og servicebygninger skal opsamles, således at det kan bortkøres via den kommunale tømning sordning. Kalaallit Airports A/S skal sikre, at der foreligger en aftale med Avannaata Kommunia om tømning inden driftsstart.

Rekreative forhold

- 46 Bygherre skal etablere omlægning af slædespor og vandreruter. Avannaata Kommunia skal inddrages i fastlæggelse og design af ny vandrerute og nyt slædespor. Departementet for Natur, Miljø og Forskning skal orienteres om det endelige design af den nye vandrerute og slædespor.

Egenkontrol og indberetning

- 47 Der skal føres driftsjournal med registrering af følgende:
 - Antal flyoperationer.
 - Forbrug af flybrændstof.
 - Forbrug af produkter til afisning af fly.
 - Forbrug af glatførebekæmpelse til forplads, terminalområde og landingsbane.
 - Energi- og vandforbrug.
 - Affaldsmængder, fordelt på typer.
 - Dato for inspektion af befæstede arealer jf. vilkår 35 samt resultat af inspektioner.
 - Dato for tømning af olie- og benzinudskillere.



Oplysningerne skal opgøres på årsbasis. Driftsjournalen skal desuden indeholde oplysninger om driftsforstyrrelser og uheld med registrering af følgende:

- Dato for uheld/driftsforstyrrelse.
- Beskrivelse af uheld/driftsforstyrrelse.
- Beskrivelse af afværgeforanstaltninger.
- Beskrivelse af miljømæssige konsekvenser af uheld/driftsforstyrrelse.

Driftsjournalen skal indsendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning én gang årligt.

3.4 Vilkår for nedlukning

- 48 Hvis anlæggets drift ophører, skal Kalaallit Airports A/S senest et år inden anlæggets ophør udarbejde en plan for nedlukning af anlægget.

Nedlukningsplanen skal beskrive, hvordan berørte områder efterlades, og hvordan natur og miljø sikres i forbindelse med nedlukningen og efter nedlukningen. Nedlukningsplanen skal godkendes af Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning inden nedlukningsarbejderne igangsættes.



4 Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår

Tabellen nedenfor indeholder en begrundelse for de stillede vilkår til nærværende anlægsprojekts VVM-godkendelse.

Vilkår nr.	Begrundelse
1	Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-bekendtgørelsens § 24.
2	Vilkåret stilles, da godkendelsen alene vedkommer det anlæg og de aktiviteter, der er beskrevet i VVM-redegørelsen.
3-4	Vilkåret skal sikre, at de ansvarlige for lufthavnens anlæg og drift er bekendt med godkendelsens indhold og kan handle i overensstemmelse med godkendelsens indhold.
5	VVM-redegørelsen indeholder en række afværgeforanstaltninger, hvor forudsætningerne ikke er endelig fastlagte. Med vilkåret om udarbejdelse af en miljøplan sikres det, at der før anlægsarbejderne igangsættes er taget stilling til de forholdsregler, der skal træffes ved spild og uheld m.v. og ved håndtering af kemikalier, affald og spildevand. Miljøplanen skal også sikre, at materialeoplæg er fastlagt som forudsat i VVM-redegørelsen. Miljøplanen skal endvidere sikre at håndtering af sprængstoffer og gennemførelse af de meget betydelige sprængningsarbejder sker som beskrevet i VVM-redegørelsen, og således at der er mulighed for at regulere brugen af sprængstoffer såfremt der viser sig uacceptable påvirkninger af miljø eller befolkningen.
6	I VVM-redegørelsen er det oplyst, at der ikke forventes at være behov for spunsning. Vilkåret skal sikre, at eventuelle miljøpåvirkninger belyses, hvis der mod forventning skal spunses, og at der ved et eventuelt spunsningsarbejde vil blive tilknyttet relevante vilkår hertil.
7	Vilkåret er stillet for at sikre at områdets natur- og vandmiljø kan bringes tilbage til dets oprindelige tilstand, når sprængstofsdepotet skal fjernes. Vilkåret er i overensstemmelse med bestemmelserne i VVM-bekendtgørelsen.
8-9	Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen, og stilles for at sikre mindst mulig støjpåvirkning af befolkningen i anlægsfasen.
10	Vilkåret er stillet for sikre at sprængningsarbejderne finder sted i overensstemmelse med beskrivelserne i VVM-redegørelsen.
11	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og skal sikre, at der ikke vil være væsentlige gener som følge af støv.
12-14	Vilkår 12 til 14 er stillet som følge af Avannaata Kommuniass hørings svar. Heri fremgår det, at der i kommunen ikke findes et asfaltværk som forudsat i VVM-redegørelsen, samt at kommunen forventer en dialog med Kalaallit Airports A/S om bortskaffelse af asfalt og overskudsressourcer. Samtidigt ønsker Departementet for Natur, Miljø og Forskning at fastslå, at det er Kalaallit Airports A/S ansvar at bortskaffe materialerne på forsvarlig vis.
15	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og skal sikre omgivelserne mod forurening fra affald.
16	Vilkåret er stillet for at sikre, at forurenede jord bortskaffes på forsvarlig vis.



17	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og skal sikre den nødvendige koordination med Avannaata Kommunia.
18	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen, som anfører, at ANFO sprængstof ikke bør anvendes under fugtige forhold, da det øger risikoen for ufuldstændig sprængning og dermed forårsager merudledning af bl.a. kvælstof.
19	VVM-redegørelsen beskriver, at det kan være nødvendigt at spærre eller omlægge stier i anlægsfasen. Avannaata Kommunia problematiserer, i sit høringssvar, at denne påvirkning sker igennem en mere end 3 år lang periode. Vilkåret stilles for at sikre, at de rekreative muligheder i området påvirkes mindst muligt.
20	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og §§ 12 og 13 i Inatsisartutlov nr. 11 af 19. maj 2010 om fredning og anden kulturarvsbeskyttelse af kulturminde.
21	Vilkåret skal sikre, at de ansvarlige for lufthavnens drift er bekendt med godkendelsens indhold og kan handle i overensstemmelse med godkendelsens indhold.
22 og 23	Vilkårene skal sikre, at Departementet for Natur, Miljø og Forskning til enhver tid har opdaterede oplysninger om den driftsorganisation, der er ansvarlig for miljøforhold og driftssituation.
24	Der er fastsat en tidsfrist for indsendelse af beredskabsplanen til Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning for at sikre, at der foreligger en godkendt beredskabsplan, før driften af lufthavnen igangsættes.
25	Vilkåret er fastsat for at sikre, at lufthavnen ud over at informere Departementet for Natur, Miljø og Forskning også gennemfører de nødvendige foranstaltninger for at begrænse skader og gener i forbindelse med uheld og driftsforstyrrelser. Den efterfølgende redegørelse som skal sendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning, skal dels danne grundlag for myndighedens vurdering af, om der er behov for yderligere foranstaltninger og tiltag, herunder overvågning af konsekvenserne af hændelsen eller fastsættelse af supplerende krav til lufthavnens indretning, drift og beredskab.
26	Vilkåret fastsætter grænseværdier for støj fra terminalaktiviteter, der er andre aktiviteter end starter og landinger. For disse aktiviteter anvendes grænseværdierne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder. Den mest væsentlige støjkilde under terminalaktiviteter er motorafprøvninger. Støjpåvirkningen herfra vil kun forekomme 5-10 gange årligt. Grænseværdierne i vilkår 26 svarer til de grænseværdier, som ifølge vejledningen skal fastsættes for boligområder. Området umiddelbart vest for lufthavnen er i kommuneplanen udlagt til erhvervsmæssige formål (delområde 1200-B10). Området har i dag et antal fritidshytter, der vil påvirkes af støj fra lufthavnen over de fastsatte grænseværdier, i de perioder hvor snerydning og motorafprøvninger pågår. Ved udnyttelse af området, som forudsat i kommuneplanen, nedlægges nogle af fritidshytterne.
27 - 30	Der eksisterer ikke grønlandske regler for regulering af luftforurening fra fyringsanlæg, og der er derfor i vilkår 27-30 taget udgangspunkt i de danske regler for fyringsanlæg, som er fastlagt i Miljøstyrelsens 6. supplement til Luftvejledningen (vejledning nr. 2 2001) – Kapitel 6, om energianlæg.
31 - 3	Vilkårene er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og skal sikre omgivelserne mod forurening fra affald.



34	Vilkåret om bortskaffelse af farligt affald mindst en gang årligt, er fastsat for at sikre, at der ikke sker ophobning af farligt affald på lufthavnsområdet.
35 - 36	Vilkårene er fastsat for at sikre, at der i tilfælde af spild med afsnings- og olieprodukter ikke sker nedsvivning af de forurenende stoffer. I forbindelse med detailprojekteringen, skal det sikres, at der vælges en asfalttype, der opfylder kravene som fremsat af vilkår 36.
37	Vilkåret er stillet for at sikre korrekt og sikker opbevaring af kemikalier og olieprodukter og for at minimere risikoen for forurening af jord og overfladevand.
38	Vilkåret stilles for at sikre, at der ikke er risiko for større spild med olieprodukter ved lækage eller menneskelig fejl i forbindelse med tankanlæg.
39	Vilkåret om parkering af tankbiler med flybrændstof stilles på befæstet areal for at forhindre, at der ledes brændstof til kloaksystemet. Det er endvidere krævet, at den befæstede parkeringsplads skal indrettes med opsamlingsvolumen eller have afledning via olieudskillere med automatisk lukke og alarm.
40	Vilkåret om, at tankning af fly skal ske overvåget er fastsat for at sikre, at der ved spild af brændstof øjeblikkeligt kan iværksættes afværgeforanstaltninger for at forhindre, at spild spredes uden for det befæstede areal.
41 - 42	Vilkårene er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen, og skal sikre at såvel store som små spild af afsningsprodukter ikke forårsager forurening af jord og overfladevand, som efterfølgende udledes til havet.
43-44	Vilkårene er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og skal sikre minimal påvirkning fra afsningsprodukter, samt at udledning af disse sker under kontrollerede forhold.
45	Vilkåret er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Avannaata Kommunias hørings svar.
46	Bygherre er ansvarlig for at Avannaata Kommunias rekreative muligheder fastholdes og udvikles. Kommunen har på den baggrund, i sit hørings svar, udtrykt ønske om en nærmere redegørelse for, hvordan en ny vandrerute og et nyt slædespor kommer til at fremstå. Bygherre har efterfølgende informeret Departementet om, at der er indgået dialog med Avannaata Kommunia herom.
47	I VVM-redegørelsen har det været nødvendigt at basere beskrivelser af aktivitetsomfang m.v. ud fra estimer fra lignende anlæg i Grønland og prognoser for den forventede trafik. I vilkår 47 er der fastsat krav om driftsjournal, der fremadrettet kan registrere, om forudsætningerne for beskrivelserne og dermed VVM-godkendelsen ændres væsentligt. Endvidere indeholder vilkåret krav om registrering af dato for inspektion af befæstede arealer og tømning af olieudskillere. Formålet med denne registrering er, at sikre, at befæstede arealer til stadighed vedligeholdes, så de er tætte, og at udskillere tømmes efter behov. Formålet med registrering af uheld og driftsforstyrrelser jf. <i>vilkår 47</i> er at følge op på, i hvilket omfang der sker hændelser, som medfører forurening. Hændelser som ligger ud over det, der er forudsat i VVM-godkendelsen og vil ligeledes sikre at lufthavnens indretning,



	drift og beredskabsplan er tilstrækkelig til at minimere risikoen for uheld og driftsforstyrrelser, og optimere muligheden for at afværge væsentlige forureninger.
48	VVM-redegørelsen behandler ikke spørgsmålet om nedlukning af lufthavnen. Der er ikke planer om nedlukning af lufthavnen inden for en kendt fremtid. Det skal sikres, at der ikke efterlades anlæg, der kan udgøre en fare for miljø, sundhed og sikkerhed. Det er endvidere et krav i henhold til VVM-bekendtgørelsen § 19, stk. 4, 10. Det er derfor krævet, at der ved nedlukning skal udarbejdes en nedlukningsplan for anlægget.



5 Administrative bestemmelser

I kapitlet beskrives i henhold til §§ 29-32 i *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen) forhold vedrørende bortfald og revision af VVM-godkendelsen, samt af §§ 29-32 om forhold vedrørende påbud og forbud.

5.1 Bortfald af godkendelsen

Jf. § 24 i VVM-bekendtgørelsen bortfalder VVM-godkendelsen, hvis den ikke er udnyttet inden 4 år efter VVM-godkendelsen er meddelt. En godkendelse er udnyttet, når etableringen eller ændringen af anlægget er påbegyndt.

Evt. fornyelse af VVM-godkendelsen kan baseres på denne godkendelse i det omfang, VVM-redegørelsen fortsat er dækkende.

5.2 Revision af godkendelsen

Jf. § 25 i VVM-bekendtgørelsen kan Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning, når der er forløbet mere end 8 år efter godkendelsen, ændre vilkårene herfor med en ny VVM-godkendelse, så længe det er miljømæssigt begrundet, eller hvis der er udviklet bedre rensningsformer eller mindre forurenende produktionsmetoder.

5.3 Påbud

Jf. § 29 i VVM-bekendtgørelsen kan Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning påbyde iværksættelse af afhjælpende foranstaltninger, såfremt vilkårene for godkendelse overtrædes. Hvis et meddelt påbud ikke efterkommes inden for den fastsatte frist, kan den myndighed, der har givet påbuddet, lade foranstaltningen udføre på Kalaallit Airports A/S' regning.

Jf. § 32 i VVM-bekendtgørelsen kan der kun meddeles påbud efter § 29, såfremt:

- Vilkårene for godkendelsen overtrædes.
- Der er fremkommet nye, væsentlige oplysninger om forureningens skadelige virkning.
- Forureningen medfører væsentlige miljømæssige skadevirkninger, der ikke kunne forudses ved godkendelsens meddelelse, eller
- Forureningen går væsentligt ud over det, som blev lagt til grund ved godkendelsen.

5.4 Miljøtilsyn

Jf. § 28 i VVM-bekendtgørelsen afholder Kalaallit Airports A/S alle rimelige udgifter forbundet med tilsynets ophold på inspektionsstedet og eventuel transport i det omgivende område, anlægget kan påvirke.



Som et led i et tilsyn, vurderer Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning omfanget af tilsynet, herunder antal deltagere og varigheden og orienterer Kalaallit Airports A/S herom.



6 Offentliggørelse og klagevejledning

Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning foretager offentliggørelse af denne godkendelse på Grønlands Selvstyres hjemmeside www.naalakkersuisut.gl samt i landsdækkende og lokale medier.

Afgørelsen om VVM-godkendelse kan påklages til Klageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens¹ kapitel 14.

Klageberettigede er:

- Den, til hvem afgørelsen er rettet.
- Landslægeembedet.
- Alle, der må antages at have en individuel eller væsentlig interesse i sagens udfald.
- Foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative, miljø- og naturmæssige interesser.

Klagen sendes til:

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

Departementet for Natur, Miljø og Forskning vil ved modtagelse af klager over VVM-godkendelsen herefter sende klagen til Miljøklageudvalget, ledsaget af det materiale, der er indgået i sagens bedømmelse. Samtidig oplyses sagens parter om, at der er indkommet en klage i sagen.

Offentlighedens frist for at klage over en meddelt VVM-godkendelse er fastsat til 6 uger fra den dag, hvor godkendelsen annonceres for offentligheden. Eventuelle klager over en meddelt VVM-godkendelse skal indsendes til den angivne adresse, så klagerne er Grønlands Selvstyre i hænde før klagefristens udløb.

Klageudvalgets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Jf. miljølovens § 63 vil klager ikke have opsættende virkning for VVM-godkendelsen i den periode, hvor Miljøklageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse behandler de eventuelle klager, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet.

¹ Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet



Jf. miljølovens § 64 må bygge- og anlægsarbejder ikke påbegyndes, før udløbet af klagefristen.

Med venlig hilsen


Mette Skarregaard Pedersen