



Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Sendt pr. e-mail: nst@nst.dk

Den 12. december 2014

Naturstyrelsen
Journal nr. NST-131-00122

Motorflyvningens Fællessekretariat
Journal nr. MF-2014-00500

Forslag til kommuneplantillæg for opførelse af fire forsøgsvindmøller ved Velling Mærsk i Ringkøbing-Skjern Kommune

AOPA og Dansk Motorflyver Union (DMU) gør indsigelse mod opførelse af 200 meter høje vindmøller med tilhørende mast ved Velling Mærsk. Opførelse af vindmøllerne, som angivet i høringsmaterialet, vil kraftigt reducere anvendeligheden af Stauning Lufthavn og dermed forringe erhvervslivets udviklingspotentiale i området. Samtidigt er der alvorlige flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser, der ikke er taget højde for i risikoanalysen.

Stauning Lufthavn - en amputeret lufthavn, uden udviklingspotentiale

Af høringsmaterialet fremgår det at:

"Fra Ringkøbing-Skjern Kommune og fra lufthavnens ledelse er det en forudsætning for opførelse af møllerne, at lufthavnens anvendelighed ikke forringes."

Samtidigt fremgår det af risikovurderingen og af svaret fra Trafikstyrelsen, at lufthavnen fremover ikke vil kunne anvendes af luftfartøjer med over 10 ombordværende. Allerede af denne årsag må den grundlæggende forudsætning for planen siges IKKE at være opfyldt.

En begrænsning på 10 ombordværende personer gør lufthavnen fuldstændig uanvendelig for enhver form for rute- og chartertrafik, samt en stor del af den firma- og forretningsmæssige flyvning. Med andre ord forhindres lufthavnen i at udvikle netop den type trafik, der har størst betydning for borgerne og erhvervslivet i området. Tabet af vigtig infrastruktur må vægte særligt tungt i et område, der i forvejen hører til udkants-Danmark med en begrænset øvrig landbaseret infrastruktur. Tilbage bliver en amputeret lufthavn, der kun kan betjene sports- og hobbyflyvning, selv sportsflyvningen vil være begrænset, eftersom faldskærmsflyvning med over 10 ombordværende som udgangspunkt vil være udelukket.

Risikovurderingen fra Rambøll anfører, at der kan søges om dispensation hos Trafikstyrelsen for operationer med flere ombordværende, men kriterierne for udstedelse af en dispensation er ikke nærmere defineret, og byrden med at fremlægge en acceptabel risikovurdering er dermed flyttet over på den enkelte operatør, som altså forventes at skulle løfte en opgave som Rambøll ikke har kunnet se sig ud af. Det er en helt urealistisk antagelse at en operatør vil give sig i kast med et sådan projekt.

Udover begrænsningen i antallet af ombordværende, forringes også mulighederne for at udføre en succesfuld instrumentanflyvning. Beslutningspunktet, hvor en anflyvning skal opgives flyttes næsten 2 km længere væk fra lufthavnen, hvilket klart forringer sandsynligheden for at piloten får øje på banen, inden han er nødsaget til at afbryde anflyvningen. Det forringer i stor grad anvendeligheden af lufthavnen i dårligt vejr.

En tredje operationel begrænsning er muligheden for visuel nat-flyvning, hvor de nye fælles-europæiske regler (Part-SERA) kræver, at der holdes en afstand på 8 km eller en højde på 1000 fod over alle forhindringer, uanset om disse er udstyret med lys. Møllerne ligger så tæt på lufthavnen, at det i praksis kan vise sig umuligt at bruge pladsen til visuel flyvning efter mørkets frembrud.

Der er således tale om en klar forringelse af lufthavnens anvendelighed med stor risiko for at lufthavnen med det tilbageværende trafikgrundlag og mangel på udviklingspotentiale vil være alvorligt lukningstruet. Rydning af et nyt område for en eventuelt fremtidig nyetablering af en lufthavn i området må anses for helt urealistisk, hvorfor infrastrukturen i praksis vil være mistet for altid - også den dag vindmøllerne ikke længere måtte være i drift. Dette tab af vigtig infrastruktur forekommer helt paradoksalt og unødvendigt, da en flytning af vindmøllerne blot få kilometer mod nord, vil eliminere problemerne for lufthavnen.

Alvorlige flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser

Der er alvorlige fejl i risikovurderingen og når Trafikstyrelsen kan konkludere, at en gennembrydning på omtrent 150 meter af de internationalt definerede beskyttelsesflader for en lufthavn (ICAO Annex 14 fladerne) ikke har negative konsekvenser for flyvesikkerheden, så må der stilles alvorligt spørgsmålstegn ved Trafikstyrelsens varetagelse af samme.

Man ser med mellemrum, at der efter en konkret risikovurdering tillades forhindringer, der gennembryder beskyttelsesfladerne med 5-10 meter, men en gennembrydning på omtrent 150 meter er helt uden sidestykke og tilsidesætter i uhørt grad alle de omfattende tiltag, der normalt sikrer flytrafikken imod kollision med forhindringer omkring en offentlig godkendt flyveplads.

Matriklerne i området er servitutpålagte med anmeldelsespligt for enhver hindring over 25 meter. Ligeledes er der udbetalt erstatning for ekspropriation af retten til at opføre hindringer. Hele denne indsats for at følge internationale retningslinjer forekommer omsonst, når den kan tilsidesættes på baggrund af en tvivlsom risikovurdering, der ser bort fra, eller undervurderer vigtige risikofaktorer, og man på den baggrund accepterer forhindringer, der er næsten 10 gange højere end hvad der normalt anses for acceptabelt.

Med denne nye tilgang fra Trafikstyrelsens side er ikke blot flyvesikkerheden i fare - også en stor del af Danmarks provinsflyvepladser må anses for at være i overhængende fare for at blive reduceret til hobby-flyvepladser uden udviklingspotentiale for ruteflyvning eller firma- og forretningsmæssig flyvning.

Der er flere kritiske problemer i risikovurderingen. Risikovurderingen nævner, at der er etableret flyveveje for VFR trafikken, så der holdes god afstand til vindmøllerne. Der tages ikke højde for at disse flyveveje kun

er af vejledende karakter og langt fra følges af al VFR trafik, der er nødsaget til at navigere efter vejrforholdene og holde sig fri af skyer, kraftige byger mv. En VFR pilot, der i marginalt vejr navigerer rundt om kraftige tordenbyger på vej ind mod lufthavnen og som på grund af vejret er tvunget til at fravige sin planlagte flyvevej vil i forvejen være under et stort arbejdspress, hvor der både skal navigeres, holdes udkig og flyves udenom dårligt vejr. Selv med en reminder fra AFIS vil tilstedeværelsen af adskillige 200 meter høje forhindringer i lufthavnens umiddelbare nærhed betyde en markant forøget risiko for kollision med en forhindring. Da AFIS tjenesten ikke er udstyret med radar vil jordtjensten ikke kunne give specifikke advarsler om en forestående kollision, men blot kunne give generelle retningslinjer om møllernes placering. Risikovurderingen angiver sandsynligheden for en sådan kollision til "MEGET USANDSYNLIG", svarende til at det forventes at ske én gang per 100.000 år. Taget i betragtning af at seneste kollision mellem et VFR fly og en mast i Danmark kun ligger tre år tilbage (Holbæk, 2011) og sådanne kollisioner forekommer med jævne mellemrum, virker denne vurdering af sandsynligheden ikke realistisk, specielt ikke taget i betragtning af at man her placerer adskillige meget høje forhindringer i helt usædvanlig nærhed af en lufthavn.

Det skal i denne sammenhæng understreges af tilstedeværelsen af flere nærtliggende forhindringer betyder en markant yderligere stigning i risikoen, da en undvigemanøvre i et forsøg på at undgå én forhindring, i dårlig sigt, nemt fører flyet på kollisionskurs med en anden forhindring.

1. Det er AOPA og DMU's klare opfattelse at kollisionsrisikoen er stærkt undervurderet, og snarere bør ansættes til kategorien "sjældent" eller "af og til", med en tilhørende forventning om at en sådan hændelse vil optræde én gang per 100 år. Sammenholdt med en konsekvensklasse S3 (1-10 dødsfald), giver det ifølge risikovurderingens egen metode en risikoklasse "B", svarende til "høj risiko", med krav om "forbedring nødvendig indenfor kort tid". Med andre ord kan et projekt ikke forventes godkendt på denne baggrund.
2. Risikovurderingen angiver at alle certificerede fly skal kunne klare en stigning på 3,3 % i forbindelse med en afbrudt anflyvning. Det er ikke korrekt. Ifølge EASAs certificerings specifikationer (ref. CS-23, pkt. CS 23.77 Balked Landing) er dette kun gældende for stempelmotorfly med en maksimalvægt på under 2722kg. For tungere stempelmotorfly og for alle turbinefly er designkravet kun at flyet kan stige med 2.5 %. Desuden er det kun nyere fly der er certificeret efter disse standarder
3. Risikovurderingen tager ikke højde for at fly i dårligt vejr med is-opbygning på vinger og skrog ikke har samme stigeevne som ved deres certificering, eller at et flermotoret fly ved bortfald af en motor har en kraftigt forringet stigeevne. Disse faktorer er slet ikke overvejet i risikovurderingen, selvom sikkerheden i disse situationer klart må være påvirket negativt.

Placering af vindmøllerne ved Velling Mærsk vil få alvorlige konsekvenser, som beskrevet i ovenstående. Der synes at være brugt mange ressourcer på at risikovurdere placeringen i forhold til Stauning Lufthavn. Vi henstiller til at der bruges tilsvarende ressourcer på at finde en anden placering af vindmøllerne med hensyntagen til Stauning Lufthavns fremtid og opretholdelse af flyvesikkerheden.

Med venlig hilsen
Motorflyvningens Fællessekretariat

Jacob Pedersen
Formand, AOPA

Knud Nielsen
Formand, DMU