

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål om opførelse af testmøller ved Stauning Lufthavn

Samrådsspørgsmål TRU alm. del, stillet til transportministeren den 17. februar 2015:

Samrådsspørgsmål AG:

- *Transportministeren bedes gøre rede for, hvilke konsekvenser det kan få for indflyvningen til Stauning Lufthavn, hvis der opsættes fire store testmøller i indflyvningszonen til lufthavnen.*

Samrådsspørgsmål AH:

- *Transportministeren bedes gøre rede for, om der kan iværksættes tekniske foranstaltninger, eksempelvis ILS, som kan sikre indflyvningen til Stauning Lufthavn, samtidig med at der opsættes fire store testmøller i indflyvningszonen.*



Samrådsspørgsmål AI:

- *Transportministeren bedes gøre rede for, om der kan iværksættes tekniske foranstaltninger, eksempelvis ILS, som kan sikre indflyvningen til Stauning Lufthavn, samtidig med at møller nord for Stauning Lufthavn udskiftes til større møller.*

Spørgsmålene er blevet stillet af Kristian Pihl Lorentzen (V) og Esben Lunde Larsen (V).

Svar:

Indledning

Samrådsspørgsmålene vedrører en sag om opstilling af vindmøller i nærheden af Stauning Lufthavn.

Det er Trafikstyrelsen der har beføjelsen og kompetencen til at behandle og godkende denne type sager.

Der foreligger imidlertid ikke en konkret ansøgning ledsaget af den fornødne dokumentation om opførelse af de



pågældende vindmøller ved Stauning Lufthavn.

Der har derfor heller ikke været basis for, at Trafikstyrelsen kunne træffe afgørelse i sagen.

Jeg må i denne forbindelse bemærke, at to af de tre stillede samrådsspørgsmål er yderst tekniske og derfor mindre egnet til en mundtlig drøftelse i samråd. Det kan derfor være vanskeligt her i dag at give en fuldt dækkende besvarelse for så vidt angår de specifikke tekniske foranstaltninger. Men jeg svarer naturligvis gerne på eventuelle opfølgende skriftlige spørgsmål herom.

Konkret om sagen om Stauning Lufthavn Lad mig starte med at ridse problemstillingen op.



Sagen handler om, at Ringkøbing-Skjern Kommune i en længere årrække har haft et ønske om, at der kan opstilles vindmøller tæt ved Stauning Lufthavn.

Trafikstyrelsen har oplyst mig om, at der gennem flere år har været en dialog mellem Trafikstyrelsen og kommunen om, hvorvidt vindmøllerne kan stå tæt ved lufthavnen uden at være til fare for flyvesikkerheden, særligt indflyvningerne til flyvepladsen.

Jeg kan forstå, at vindmøllerne ikke er tænkt opført ud for enden af start- og landingsbanen, som ligger i retning øst-vest.

Planen er, at vindmøllerne skal stå lidt nord for banen.



Det siger sig selv, at der kan være risici forbundet med at opsætte vindmøller så tæt ved en lufthavn, også selv om de ikke står direkte i indflyvningsruten.

Piloter, der letter og lander fra flyvepladser, bliver jævnligt udfordret af forhold, der gør, at de må foretage sikkerhedsmæssige manøvrer.

Faktisk er det således, at i gennemsnit ét ud af 100 forsøg på landing må piloten afbryde landingen og ”gå op” igen.

Piloten skal herefter ”gå rundt” og forsøge landingen igen.

For denne manøvre er der en såkaldt procedure, som piloten skal følge. En procedure er en slags virtuel landevej, som piloten skal følge, som fører tilbage



til det sted, hvor et nyt landingsforsøg kan ske fra.

Hvis der som planlagt opføres vindmøller nord for lufthavnen, skal proceduren - den vej piloten skal gå rundt - ligge syd for lufthavnen. Altså længst væk fra det område, hvor vindmøllerne er tænkt placeret.

Dette for at sikre, at ”vejen” er fri for hindringer.

En afbrydelse af en landing er imidlertid en presset situation for en pilot. Og det er ikke usædvanligt, at en pilot kan tage fejl af højre og venstre, når han må gå rundt.

Opføres der høje møller nord for flyvepladsen, kan en sådan fejl blive fatal.

Piloten vil således i stedet for at flyve ad den sikre, hindringsfri vej, som



proceduren står for, flyve direkte mod det område, hvor vindmøllerne er placeret.

Og det siger sig selv hvad der sker, hvis han flyver ind i en af de over 200 meter høje møller med vinger på mere end 90 meter.

Den Internationale Luftfartsorganisation ICAO har fastsat internationale sikkerhedsregler, som Danmark følger.

ICAO lægger op til, at det kan være nødvendigt at acceptere hindringer, der udfordrer sikkerheden ved indflyvning og landing, hvis der er tale om *naturskabte* hindringer. Accept kan dog kun ske, hvis der indføres kompenserende foranstaltninger som sandsynliggør, at flyvningen kan ske sikkert.



Dette er udgangspunktet for, at der er givet tilladelse til flyvepladser som eksempelvis Narsarsuaq i Grønland og Vagar på Færøerne.

Begge flyvepladser er udfordret af landskabet omkring dem, og den forhøjede risiko herved modsvares af krav til vejrliget ved landing.

Kort sagt skal vejret her ikke være ret dårligt, før landing er forbudt, hvilket har betydning for de pågældende lufthavnes kapacitet.

Trafikstyrelsen vurderer, at samme tilgang kan anvendes i forhold til menneskeskabte hindringer, så som vindmøller.

Det vil dog altså være fuldstændig afgørende, at der indføres en række



kompenserende tiltag, så sikkerheden ikke reduceres.

Jeg forstår på Trafikstyrelsen, at anvendelse af ILS, som nævnes i spørgsmålene, desværre ikke er en tilstrækkelig løsning. ILS er et landbaseret instrumentelt landingssystem, som kan lede et fly ned til banen ved hjælp af antenner, der opsættes ved banen.

Trafikstyrelsen har oplyst, at ILS dermed kan være en hjælp for piloten til at lande præcist i dårligt vejr. Systemet har bare ingen effekt, hvis en landing afbrydes, og piloten må "gå rundt" om landingsbanen. Og det er netop i denne situation, at der er risiko for kollision med de pågældende vindmøller.



Det er Ringkøbing-Skjern Kommunes opgave – som er ejer af lufthaven – at udarbejde en fuld udfoldet risikovurdering, som sandsynliggør over for Trafikstyrelsen, at der iværksættes kompenserende tiltag, så sikkerheden opretholdes.

Det er Trafikstyrelsens foreløbige vurdering, at Ringkøbing-Skjern Kommune må vælge mellem enten fuld kapacitet på lufthavnen og ingen vindmøller i nærområdet – eller en lufthavn med vindmøller i nærområdet, men med reduceret kapacitet. For eksempel i form af begrænsninger på flyvningen i dårligt vejr. Pointen er, at øgede risici medfører krav om kompenserende tiltag, så flyvesikkerheden bevares.



Jeg vil i denne forbindelse gerne benytte lejligheden til at pointere følgende: Vi må overlade til de fagligt kompetente myndigheder – det vil sige Trafikstyrelsen – at vurdere, hvilke sikkerhedstiltag, der er relevante og nødvendige.

Hvis vi skal sende et politisk signal ved denne lejlighed, så må det være, at vi ikke skal gå på kompromis med flyvesikkerheden.

Lad mig afslutte med at opsummere:

Opførelse af vindmøller tæt på en flyveplads kræver Trafikstyrelsens dispensation fra de sikkerhedsregler om ind- og udflyvningsforhold, der følger af internationale bestemmelser.



Dispensation gives kun, hvis ansøger fremlægger en risikovurdering, som sandsynliggør, at den flyvning, der skal foregå på flyvepladsen, kan ske sikkert.

Ansvaret for at dokumentere sikkerheden er entydig placeret hos ejeren af lufthavnen. Det er Trafikstyrelsen ansvar at tilse, at ejeren løfter dette ansvar.

Lad mig runde af med at understrege, at det er en lokal beslutning, hvordan ønsket om opførelse af vindmøller og hensynet til flyvepladsens kapacitet afvejes og prioriteres. Det vil i den aktuelle sag næppe være muligt at tilgodese begge hensyn fuldt ud.

Tak for ordet.