

Reykjavík, 21. maí 2024

Þingmál nr. 900

Umsögn um frumvarp til laga um verndar- og orkunýtingaráætlun (virkjunarkostir í vindorku)

Flugfélagið Geirfugl ehf. sendi Skipulagsstofnun í október 2020 umsögn um framlagða tillögu Mannvits dagsetta í september 2020 að matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum allt að 200 MW vindorkugarðs á Mosfellsheiði. Í umsögninni voru settar fram ábendingar vegna takmarkaðrar umfjöllunar um þörf á mati á áhrifum á flugtengda starfsemi. Því miður virðast þær ábendingar að mestu eiga við um frumvarpið sem nú er lagt fram og virðist að mestu sneiða hjá þeim atriðum sem lúta að flugöryggi.

Í þeim skilyrðum sem sett eru í frumvarpinu varðandi sérstaka málsmeðferð tiltekinna virkjunarkosta í vindorku kemur ekkert fram um atriði sem varðað geta flugöryggi eða áhrif á flugstarfsemi. Í greinargerð með frumvarpinu er hins vegar á einum stað minnst á flug:

Í fjórða lagi eru meginumhverfisáhrif virkjunarkosta í vindorku nokkuð frábrugðin hinum hefðbundnu virkjunarkostum. Þessi áhrif felast að verulegu leyti í sjónrænum og hljóðrænum áhrifum mannvirkjana vegna mikillar hæðar og tilheyrandi snúnings vindmyllublaða. Jafnframt fylgir þessum mannvirkjum ljósmengun vegna nauðsynlegra viðvörunarljósa vegna flugumferðar. Vindmyllur geta auk þess haft mjög skaðleg áhrif á fugla í grennd við þær. Mannvirkin geta skapað áflugshættu og truflun á farleiðum fugla, auk missis búsvæða.

Þar eru sem sagt settar fram áhyggjur af ljósmengun vegna viðvörunarljósa sem tengjast flugumferð en ekki þeim skaðlegu áhrifum sem vindmyllur geta haft á flugöryggi. Því er rétt að rifja upp fyrri athugasemdir okkar varðandi fyrirhugaðan vindmyllugarð á Mosfellsheiði en sömu athugasemdir eiga að einhverju eða öllu leyti við fleiri staðsetningar sem raskað geta flugöryggi verulega.

Umfjöllun Mannvits um flugöryggi

Í tillögu Mannvits er aðeins fjallað lítillega um flugöryggi. Þar er vísað til þess að greina þurfi áhrif á flugleiðir um þetta svæði. Að öðru leyti virðist helsta áhyggjuefni skýrsluhöfundar varðandi flugöryggi snúa að því hvort þörf verði á að koma fyrir viðvörunarljósum á mannvirkjunum.

Vindorkugarður innan skipulagðs æfingasvæðis fyrir flug

Svo virðist sem höfundar matstillögunnar hafi verið algjörlega ómeðvitaðir um að loftrýmið fyrir ofan fyrirhugaðan vindorkugarð, sem og svæðið þar í kring, er skilgreint æfingasvæði fyrir kennslu- og einkaflug. Svæðið er kallað Austursvæði og auðkennt á kortum sem aðgengileg eru m.a. í flugmálahandbók útgefinni af Samgöngustofu.

Hér er um að ræða helsta æfingasvæði flugskóla á suðvesturhorninu, sem illmögulegt er að flytja til. Við æfingar í svæðinu þurfa flugvélar að halda sig undir efri mörkum svæðisins til að forðast að fljúga inn í stjórnað loftrými en jafnframt að geta gert ýmsar æfingar sem krefjast svigrúms til töluverðrar lækkunar í hæð á sama tíma og fyllsta öryggis er gætt varðandi hindranir. Innan æfingasvæðisins er jafnframt loftrými í kringum flugvöllinn á Sandskeiði en þar fara fram lendingaræfingar, auk þess sem Svifflugfélag Íslands rekur sína starfsemi á Sandskeiði. Almennt fara því aðrar æfingar en

lendingaræfingar fram yfir og í næsta nágrenni við það svæði sem afmarkað hefur verið í hugmyndum um vindorkugarð á Mosfellsheiði.

Æfingasvæðið er skilgreint frá jörðu upp í 3.000 feta hæð yfir meðalsjávarmáli (um 914 m) en þar fyrir ofan tekur við stjórnad aðflugssvæði fyrir Reykjavíkflugvöll. Til samanburðar segir í matstillögu Mannvits, kafla 3.2.1, að gera megi ráð fyrir að vindmyllur verði 150 – 200 m á hæð miðað við spaða í efstu stöðu en svæðið sjálft er skv. upplýsingum í kafla 5.1.1 í um 300 m yfir sjávarmáli. Því má reikna með að vindmyllur teygi anga sína í um 500 m hæð yfir sjávarmáli sem samsvarar um 1.640 feta hæð. Það er því augljóst að tilkoma vindorkugarðs á þessu svæði mun í reynd eyðileggja eitt helsta æfingasvæði kennslu- og einkaflugs á suðvesturhorni landsins.

Flugleiðir og önnur flugumferð yfir svæðinu

Þrátt fyrir að á svæðinu séu ekki skipulagðar flugleiðir undir 3.000 feta hæð yfir meðalsjávarmáli er það ekki sérstök vísbending um að þar sé ekki umtalsverð eða mikil flugumferð. Á Íslandi er almennt ekki um skipulagðar, afmarkaðar sjónflugsleiðir að ræða heldur velja flugmenn sér flugferil í samræmi við þarfir og aðstæður hverju sinni. Vegna landfræðilegra aðstæðna er algengt að flogið sé í gegnum Austursvæði á leið á Þingvelli eða á Suðurland. Algeng viðmið til að tryggja aðskilnað í sjónflugi eru meðal annars Nesjavallavegurinn og rafínur í nágrenni hans. Þá eru í næsta nágrenni við matssvæðið bæði skráðir og óskráðir landingarstaðir sem geta reynst mikilvægir fyrir flugöryggi ef eitthvað bregður útaf. – og tilkoma vindorkugarðsins gæti haft neikvæð áhrif á.

Skipulagðar sjónflugsleiðir inn- og út úr flugstjórnarsviði Reykjavíkflugvallar liggja m.a. um flugvöllinn í Mosfellsbæ, um Langavatn á Hólmsheiði og Vífilstaði en eftir að þessum leiðum sleppir fljúga flugvélar í sjónflugi gjarnan í gegnum Austursvæði eða um Mosfellsheiði, sem og á leið sinni inn til Reykjavíkur.

Vegna fjalla í nágrenni höfuðborgarsvæðisins eru aðstæður og skýjafar afar breytilegar og því mikilvægt fyrir flugöryggi að ekki verði reistar frekari hindranir á svæðinu. Þegar of lágskýjað er yfir Hellisheiði er oft bjartara yfir Þingvöllum og Mosfellsheiði og því fært í sjónflugi þá leiðina. Hætt er við að vindorkugarður hafi verulega skerðingu í för með sér á flugöryggi hvað þetta varðar. Uppsetning viðvörunarljósá á slík mannvirki er mikilvæg en breytir litlu til að koma til móts við fyrirsjáanlega skerðingu á flugleiðum sem uppsetning þeirra myndi óhjákvæmilega valda.

Ókyrrð í lofti af völdum vindorkugarðs er ógn við flugöryggi

Ekki verður séð að tillaga Mannvits geri ráð fyrir rannsóknum á umfangi ókyrrðar sem myndast mun frá vindorkugarði. Ókyrrð í lofti getur haft veruleg neikvæð áhrif á flugöryggi, auk þess sem hún getur haft verulega neikvæð áhrif á líðan flugmanna og farþega. Ókyrrð af völdum vindorkugarðsins er líkleg til að vera lítt fyrirsjáanleg og getur að líkindum haft áhrif í margra kílómetra geira út frá vindorkugarðinum. Mjög líklegt er að sú ókyrrð sem myndast geri svæðið með öllu ónothæft fyrir þá flugstarfsemi sem verið í loftrýminu yfir og í kringum svæðið um áratugaskeið. Í norðanstæðri vindátt gæti flugvöllurinn á Sandskeiði mögulega orðið ónothæfur vegna lofthvirfla sem berast inn á Sandskeið með tilheyrandi ókyrrð. Það gæti stöðvað starfsemi tengda svifflugi á svæðinu og hindrað æfingar á flugvélum á völlum, sem er helsti æfingaflugvöllur fyrir kennslu- og einkaflug í nágrenni höfuðborgarinnar.

Virðingarfyllt,
Flugfélagið Geirfugl ehf.
Agúst Hrafnkelsson,
stjórnarformaður