

Ísland	12020066	Abn.	ESG
Stær.	2.2.1	Aðrir	IMP
Löst.	23.05.2012	Fiskl.	
Athn.		Trögn.	



Reykjavík, 16..05.2012

lónaðarráðuneytið,
 Arnarhvoli,
 150 Reykjavík.

B.t. Erlu Sigríðar Gestsdóttur.

Efni: Ábendingar vegna raflína í jörðu

Félag Íslenskra Einkaflugmanna (FÍE), fagnar þeirri vinnu sem er að fara í gang með að leggja raflínur í jörðu. Því miður hafa raflínur í lofti kostað nokkur mannlíf þar sem flugvélar hafa flogið á þær með hræðilegum afleiðingum.

Háspennulínur hafa neikvæð áhrif á flugöryggi á tvennan hátt. Í fyrsta lagi sem hindrun og í öðru lagi eru þauraffræðileg.

Í all nokkum tíma hafa verið ljós óæskileg áhrif af völdum rafrúflana á flugleiðsögubúnað. Einkum er þetta af völdum háspennulína með háa flutningsgetu. Erlendis hefur verið brugðist við þessu með því að setja reglur og leiðbeiningar sem taka á málinu. Þar er hættan af mannvirkinu metin, og horft á afleiðingar.

Meðal þeirra sem sett hafa nánari reglur þar um eru; Svíþjóð, Noregur, Kanada, Bandaríkin og ICAO, Alþjóðaflugmástofnunin.

Í reglum þessum eru hættunarnar greindar á mismunandi hátt. Þær eiga þó það sammerkt að vara við áhrifum, og leggja áherslu á mat í hverju einstöku tilfalli, þar sem aðstæður eru mismunandi. Einnig eru skilgreind helgunarsvæði þar sem háspennulínur eru bannaðar, svo sem sjá má á meðfylgjandi myndum, byggðum á reglum frá Kanada og Svíþjóð.

Við Akureyrarflugvöll eru aðstæður um margt sérstakar, aðflugið liggur um þröngan dal með háum fjöllum á báðar hliðar. Þar er lítið svigrúm fyrir frávik og truflanir í aðflugi. Mikil vinna hefur verið lögð í það gegnum árin að hanna aðflug, sem hentar við þessar erfiðu aðstæður, og staðist getur jafnframt alþjóðlegar kröfur.

Í öryggismálum við flugvelli, á alþjóðavísu, hefur þróun beinst að forvörnum. Þá er beitt áhættugreiningu, og þar horft á s.k. „worst case scenario“. Leitað er lausna sem eru byggðar á varúðarreglu og s.k. „zero tolerance“ hugtaki, gagnvart slysum og tjóni. Gerð er krafa um að framkvæmdaaðili sýni fram á að mannvirkið hafi ekki neikvæð áhrif á

Félag íslenskra Einkaflugmanna,
 Fluggörðum,
 Pósthólf 1627,
 121 Reykjavík
 aopa@aopa.is
 www.aopa.is

flugöryggi. Dæmi þar sem horft hefur verið til ofangreindra þátta, er krafa um byggingu öryggissvæða við flugvelli fyrir nokkrum árum. Einnig má nefna það sem áhrifaþátt við fyrirhugaðar 132kV og 220kV jarðstrengslagnir frá Fitjum að Helgúvík.

Ljóst er að út frá hagsmunum við Akureyrarflugvöll, sem byggjast á öryggiskröfum og tæknilegum möguleikum 21. Aldar, þá þarf að velja jarðstrengi við þverun Eyjafjarðar. Slík lausn leysir öll þau vandamál sem háspennulínur skapa og rýra mundu flugöryggi í Eyjafirði.

Varhugaverð lína liggur einnig á lokastefnu við braut 05 á Hellu, er línan á sérstaklega slæmum stað þar sem flugmenn komast ekki hjá því að fljúga rétt yfir hana þegar lent er á braut 05.

Hér á eftir eru dæmi um þrjú flugslys þar sem flugvélum var flogið á raflinur og alls fórust fjórir menn í þessum þremur slysum.

2. júlí 2009 flaug TF-GUN Cessna 180F á rafmagnslínu í Selárdal í Vopnafirði (línan lá þvert yfir Selá rétt austan við Hvammsgærði), slasaðist flugmaðurinn alvarlega en farþeginn lést. Um var að ræða álvír með stálkjarna og var slitþol hans 2.215kg. Hafleingdin milli staura línunnar voru 378 mtr.

16. júlí 1990 fórst TF-BIO eftir að hafa flogið á raflínu í Ásbyrgi í Kelduhverfi og með henni einn maður.

8. nóvember 1979 fórst TF-FIA eftir að hafa flogið á raflínu við Þverárhlið í Borgarfirði og með henni tveir menn.

Upplýsingar varðandi fylgiskjöl.

Svívar eru með í reglum og staðli, 4 km bannsvæði fyrir háspennulínur í námunda við flugvelli og leiðsögubúnað, eins og kemur fram á myndinni (sjá viðhengi SE01). Kanadamenn eru svo með svolítið öðruvísi nálgun en sömu grunnhugsun. Öryggissvæði þeirra eru táknuð með ferningum (sjá viðhengi KA01). Í viðhengi (Strengleið) er að finna tillögu að leið línu frá Kífsá að Blöndulínu 3.

f.h. Félags Íslenskra Einkaflugmanna.

Kt: 551183-0769



Valur Stefánsson

Formaður.