

Beslutningsnotat

RESUME

Roskilde Kommune har fremsendt varsel af påbud af vilkår i miljøgodkendelse af Københavns Lufthavne A/S – Roskilde Lufthavn.

Det varslede vilkår indeholder betingelser om at bane 03 skal anvendes til landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning i situationer med 'vindstille' eller 'næsten vindstille' (svarende til 1,5 m/s).

Desuden fremgår det af vilkåret, at betingelserne kan fraviges i situationer, hvor det udgør en risiko for flyvesikkerheden eller forhindrer de øvelser der skal trænes. Det pålægges 'flyvelederen', at afgøre om hvorvidt præferencebanen skal benyttes.

Varsel af påbud er fremsendt til partshøring hos Københavns Lufthavne A/S – Roskilde Lufthavn og Greve Kommune.

Aeronautisk Infrastructure (ANI) indstiller til, at der ikke indføres præferencebane i Roskilde Lufthavn. Nærmere overvejelser fremgår af nærværende notat og kan indgå i høringsbesvarelsen til Roskilde Kommune.

ANALYSE

Kommunen har vurderet i forbindelse med revurdering af Roskilde Lufthavns miljøgodkendelse, at der skal indføres vilkår om præferencebane. Dette begrundes af kommunen med et ønske om at opnå bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de oplevede støjgener.

"Vilkår 7a. I situationer med enten vindstille eller næsten vindstille, svarende til 1,5 m/s, skal bane 03 anvendes som præferencebane til landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning. Vilkåret kan fraviges i situationer, hvor det udgør en risiko for flyvesikkerheden eller forhindrer de øvelser der skal trænes."

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har som certificeret flyvepladsoperatør ansvaret for, at beflyvningen af flyvepladsen kan udføres under optimale flyvesikkerhedsmæssige forhold samtidig med at der tages mest muligt hensyn til omgivelserne. Dog er flyvesikkerhed til enhver tid prioriteret højere end kommercielle, operationelle, miljømæssige eller andre hensyn.

Indførelse af et præferencebanesystem på en lufthavn er en kompliceret opgave der kræver vurdering af en lang række flyvesikkerhedsmæssige forhold. Desuden er det velkendt, at det ofte kræver detaljerede modelberegninger for at få det fulde billede af de flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser. Ofte afstedkommer indførelse af præferencebanesystem utilsigtede ændringer inden for det flyveoperationelle, herunder trafikmønstre omkring lufthavnen.

Følgende flyvesikkerhedsmæssige forhold indgår ved valg af bane i brug på en flyveplads:

- mest operationelt egnet bane (banelængde mv.);
- vindretninger og -hastighed samt øvrige vejrforhold;
- bane konfiguration;

- bane tilstand;
- rullevejskørsel herunder banekrydsninger;
- beflyvningsaktivitet;
- luftrumsbegrænsninger;
- arbejdsaktiviteter; og øvrige
- andre relevante faktorer/restriktioner.

Løbende fastlægges der sikkerhedsmål for luftfarten på verdensplan og nationalt niveau for at sikre og forbedre flyvesikkerheden inden for alle faser af flyvningen. Det kan nævnes, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen (TBST) fremhæver nationale sikkerhedsmål gennem 'Plan for Aviation Safety – Danmark 2020-2024'. Det fremgår af området for lufthavne, at der er en stigende antal indberetninger, luftfartshændelser og flyulykker der kategoriseres som utilsigtet indtrængen på en bane (runway incursions) og hvor et fly kører af banen under landing eller start (runway excursions).

I det følgende fremhæves en række operationelle forhold og flyvesikkerhedsmæssige risici som påvirkes ved en eventuel indførelse af bane 03 som præferencebane på Roskilde Lufthavn.

Roskilde Lufthavn har to baner der krydser hinanden og som kan beflyves i begge retninger (se banesystem og tilhørende rulleveje på bilag A). Grundlæggende er den etablerede banekonfiguration fastlagt for at opnå optimale vindforhold til landende og startende fly med henvisning til den flyvesikkerhedsmæssige grundregel om at 'lande og starte mod vinden'.

Udover vindretning og -styrke er øvrige vejrforhold betydende faktorer i forbindelse med landinger og starter på en lufthavn. Banens overflade kan være våd fra nedbør eller 'foruren' med f.eks. sne, is og rimfrost under vinterforhold.

Ved valg af bane 03 som præferencebane tages der således ikke hensyn til at bane 03-21 har en længde på kun 1500 meter mens bane 11-29 er 1800 meter.

Det er velkendt, at kombinationen af følgende operationelle forhold øger risikoen for runway excursions signifikant:

- banetilstand med våd eller foruren (rimfrost, is, sne) overflade;
- vindforhold der giver medvind under landing; samt
- brug af lufthavnens korteste landingsdistance.

Det anføres i begrundelserne til vilkåret, at vind er uden betydning når det er 'vindstille' eller 'næsten vindstille' ved brug af banen. Isoleret set kan landinger udføres i medvind, men i kombination med andre faktorer som ovenfor nævnte eksempel kan det have væsentlig betydning for flyvesikkerheden.

Hertil skal påpeges, at betragtninger alene ud fra middelvindhastighed ikke er fyldestgørende. Vindstød (gust) benyttes som udgangspunkt til performance under starter og landinger. Forventningerne til øget brug af bane 03 er dermed opskruet, da betragtninger ud fra middelvind ikke medtager vindstød der har stærkere vindstyrke og dermed begrænser anvendelsen af bane 03 i højere grad end kommunens forventninger anført i begrundelserne.

Af vindrosefremvisningen over statistisk vindretning og styrke i Roskilde Lufthavn, bilag B fremgår ligeledes at under 6% af vindretningerne er således at bane 03 kan benyttes hertil.

Derudover vil vejrparametre som lav sigtbarhed og lav skybase samt udsigt til andre signifikante vejrforhold (f.eks. tordenvejr) være forhold som ikke bør være tilstede ved brug af præferencebaner.

Vilkåret angiver at det alene omfatter landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning. Dermed kan anden trafik beflyve øvrige baner.

Fastsættelse af særlige vilkår for specifikke typer flyvninger (kommunens vilkår om 'landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning') vil være med til at øge risikoen for at der vil være krydsende trafik, både af flyveje i luftrummet og på baner/rulleveje på landjorden.

Da banekonfigurationen på Roskilde Lufthavn i forhold til banelængde og anflyvningsudstyr og procedurer er konfigureret til bane 11-29 vil antallet af cirklinger til bane 03 alt andet lige øges med flere mulige overflyvninger af nærliggende byer. Cirkling er manøvre med visuel reference for at føre et luftfartøj i position til landing på en anden bane end den, til hvilken instrumentindflyvningen er blevet foretaget. En cirklingsmanøvre er, at betragte som en del af en instrumentindflyvning og kategoriseres i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne (IFR).

Landingsudstyr (ILS, NDB, RNAV, Approachlys) til bane 03 anses som den mindst brugbare bane med 1500 meter banelængde, 450 meter approachlys og kun RNAV anflyvningsprocedure, jf. bilag A.

Det er anført i vilkåret, at der kan fraviges i situationer, hvor det udgør en risiko for flyvesikkerheden. I nærværende analyse er alle fremhævede forhold, fra medvind under landing til ændret trafikmønstre, potentielle omstændigheder der kan påvirke risikoen for flyvesikkerheden.

Det varslede vilkår anses for at give marginale ændringer i forhold til brug af banerne mens der er mere betydelige påvirkninger af flyvesikkerheden på flere områder herunder udfordringer ved afvikling af flytrafikken.

INDSTILLING TIL BESLUTNING

De centrale flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser kan opsummeres til følgende:

- Udpegning af bane 03 som præferencebane påvirker flyvesikkerheden i væsentlig grad.
- Indførelse af præferencebanesystem på en lufthavn kræver en detaljeret konsekvensanalyse for at undgå utilsigtede påvirkninger af flyvesikkerheden.
- Vilkår om bane 03 som præferencebane anses for at give marginale ændringer i forhold til brug af banerne mens der er betydelige påvirkninger af flyvesikkerheden.

Aeronautisk Infrastructure (ANI) indstiller til, at der ikke indføres præferencebane i Roskilde Lufthavn.

REFERENCER

Roskilde Kommune, Varsel af påbud af vilkår om terminalstøj, overfladevand samt præferencebane i miljøgodkendelse af Københavns Lufthavne A/S – Roskilde Lufthavn/20. maj 2020.

ICAO PANS-OPS Doc 8168/611

FAA Order 7110.65L

FAA Order 8400.9

European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, Eurocontrol

European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions, Eurocontrol

Plan for Aviation Safety – Danmark 2020-2024, TBST

Bilag A



