

Statens Luffartsvæsen  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV

Elev, mandag den 13. august 2007

### **Høringssvar til BL 7-16, udgave 3 – Bestemmelser om særligt følsomme naturområder.**

Dansk Motorflyver Union (DMU) har følgende kommentarer til ovennævnte høring:

**Pkt. 1.1** Afsnittet indledes: "Med den voksende lufftrafik er forstyrrelse af vildtet øget i de senere år".  
SLV's egne statistikker viser et betydeligt fald i produktion af timer og landinger for privatflyvning i perioden 1987 til 2006, jævnfør bilag 1.

Ligeledes viser SLV's statistik for den kommercielle luffart, at antal operationer i perioden 1997-2006 er faldende, jævnfør SLV's Årsberetning 2006, "Operationer fra større lufthavne", side 8.

Globalt set er det korrekt, at der er en betydelig stigning i den tunge lufftrafik, som typisk opererer over FL 195, og dermed ikke har nogen direkte påvirkning på de områder SLV ønsker at beskytte med den nye BL.

Dog er der meget ringe sandsynlighed for, at BL udkastet i det hele taget vil få indflydelse på den kommercielle lufftrafik, idet der normalt her opereres over 1000 fod.

SLV's henvisning til, at den stigende lufftrafik er årsag til øget forstyrrelse af vildtet, er direkte modstridende med SLV's egne statistikker. Der tydeligt viser faldende aktivitet indenfor privatflyvningen, som typisk er den form for flyvning, der til tider foregår under 1000 fod.

Endvidere er det værd at bemærke, at de fleste unioner, som repræsenterer luftsport og fritidsflyvning og som typisk er den gruppe, som har behov for luftrum under 1000 fod, er organiseret under Kongelig Dansk Aeroklub (KDA). Her har antallet af medlemmer været faldende siden 1997, jævnfør oversigt fra KDA's årsberetning 2006, bilag 2.

SLV anfører den voksende lufftrafik gennem de senere år som den eneste begrundelse for indførelse af en ny BL 7-16. DMU udbeder sig dokumentation for, at den, ifølge SLV, øgede forstyrrelse af vildtet, er forårsaget af stigning i den lufftrafik, som flyver i de højder, hvor det kan forstyrre vildtet.

Ligeledes udbeder DMU sig dokumentation for, at vildtet virkelig bliver påvirket af flystøj, så vidt vides foreligger der en undersøgelse, som påviser, at vildtet ikke påvirkes af motorsave i skovene.

I øvrigt oplever mange af DMU's medlemmer, at antallet af fugle, harer og andet små vildt, som holder til på arealerne omkring flyvepladserne og på banerne er i stigning, her nævnes bl.a. Sindal, Sæby/Ottestrup og Skive. Det tyder på, at vildtet ikke føler sig generet af flyve aktiviteterne.

**Pkt. 1.2** Det skal pointeres, at DMU naturligvis fortsat ønsker at medvirke til beskyttelse af vildtet i Danmark. Dog virker det stærkt urimeligt og ugenemtænkt, at fratage retten til brug af luftrum under 1000 fod i så vidt et omfang, som den nye BL lægger op til. Indskrænkning af luftrummet vil også betyde en forringelse af flyvesikkerheden, idet samme mængde trafik nu skal afvikles i et mindre luftrum.

DMU er blandt andet helt uforstående overfor etablering af område nr. 44 Sprogø og Halsskov Rev, her er der Storebæltsbro og motorvej med intens trafikstøj i højden 0 til ca. 200 fod. I juli 2007 var den gennemsnitlige trafik på 34.360 køretøjer dagligt. Dertil kommer den tunge skibstrafik, som også dagligt passerer under Storebæltsbroen.

Etablering af område nr. 25 som ligger i militærets skydeområder (EK R 33,34,35 og 38) virker paradoksalt, når der her må udøves militære øvelser, som bestemt ikke er uden støjgener for vildtet. Bliver disse skydeområder også ændret i forbindelse med den nye BL 7-16?

Som eksempel er hele kyststrækningen i område 25 og 33 et udpræget turistområde med masser af aktiviteter på stranden og i kystområdet - der i høj grad også kan være til gene for vildtet (f.eks. motorbåde, vandski, vandscootere). Når adgangen til luftrummet i de to områder begrænses, bør der også ske begrænsninger i adgangen til selv samme områder til vands og til lands.

**Pkt 1.4** Så vidt DMU er bekendt med, findes der flere private flyvepladser, der ikke er anmeldt i henhold til BL 3-7, som i visse tilfælde ikke er et krav. Pladser, som ligger i de af SLV udpegede naturområder, vil ved indførelse af den nye BL 7-16 ikke længere kunne benyttes. Det er typisk flyvning til og fra øerne, der kan blive begrænset heraf. For mange øboer er flyvning en vigtig transportmulighed, når færgerne ikke sejler. Er det muligt at anmelde en flyveplads i henhold til BL 3-7, hvis pladsen er beliggende i et af de på kortet (bilag 1) anlagte naturområder? Som eksempel kan nævnes Gunnar Gyllings flyveplads ved Søndergaard på Endelave. Denne flyveplads benyttes flittigt, bl.a. af besøgende i sommerhusområdet.

**Pkt 1.5** Det virker formålsløst at etablere et naturområde, hvor SLV undtagelsesvis tillader helikopterflyvning lavere end 1000 fod. Helikoptere er, alle bekendt, et meget støjende luftfartøj. DMU oplever det som et forsøg på at begrænse sports- og fritidsflyvningen til fordel for den kommercielle flyvning.

**Pkt. 3** DMU finder bestemmelsen om fængsel indtil 2 år ved overtrædelse alt for stram i sammenligning med færdselslovens bestemmelser. Der bør højst være bestemmelse om et bødeforlæg.

Det er DMU's helt klare opfattelse, at den gældende BL 7-16, udgave 2 er tilstrækkelig til beskyttelse af vildtet.

Beskyttelse af vildtet bør ikke kun berøre en bestemt gruppe borgere. Den nye BL udviser en iøjnefaldende forskelsbehandling af interessegrupper, idet sejlads, færdsel med motorkøretøj samt færdsel til fods i de udpegede områder, DMU bekendt, ikke berøres. Der er ingen sammenhæng i beskyttelse af vildtet, hvis ikke samtlige brugere af de udpegede naturområder inddrages.

DMU opfordrer på det kraftigste SLV til at tage udkastet i sin nuværende form af bordet og indgå en konstruktiv dialog med brugerne af naturområderne, her i blandt unionerne under KDA.

Med venlig hilsen

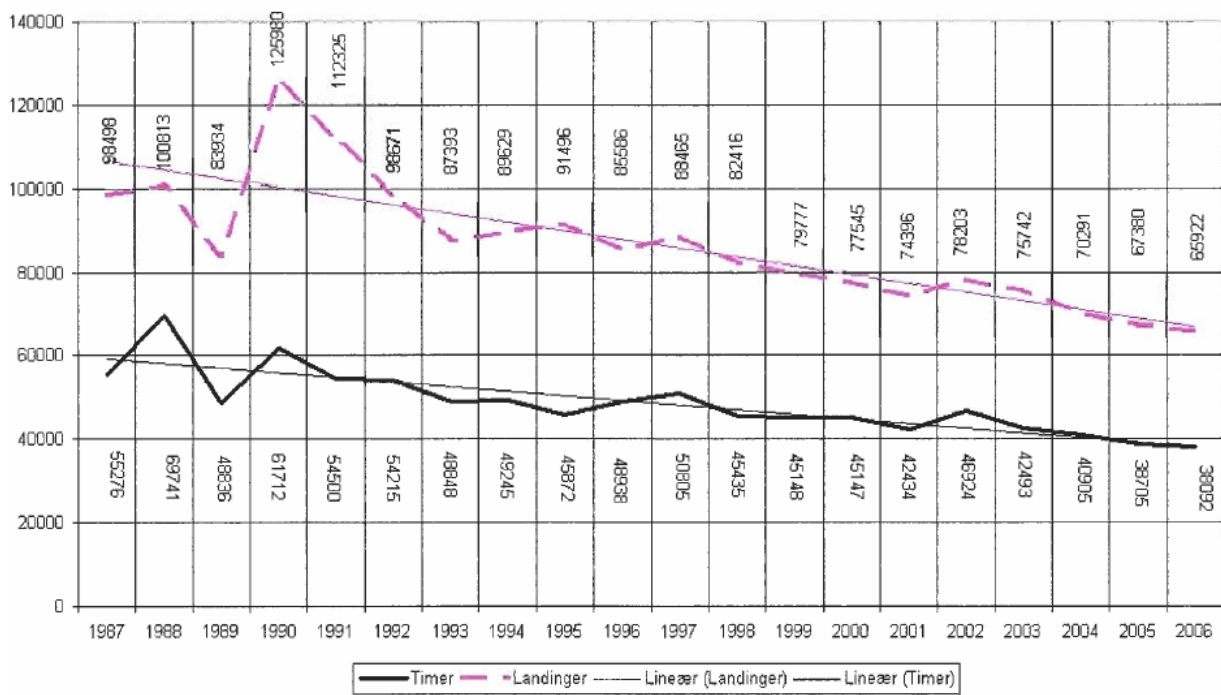
**Dansk Motorflyver Union**



Knud Nielsen  
Formand  
Elev Tværevej 3  
8520 Lystrup  
Telefon 4010 7707

**Bilag 1**

Produktion - Privatflyvning



**Perioden 1987-2006**

Antal landinger er faldet med 33,1%.

Antal timer er faldet med 3,1%.

**Bilag 2**

## Bilag 1 til KDA's årsberetning 2006 - Medlemmer

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Direkte medlemmer	572	549	547	481	428	389	375	329	323	298
Dansk Ballonunion	83	83	83	91	87	83	85	86	88	80
Dansk Hang- og Paragliding Union	1.203	968	970	1.086	1.086	902	865	902	902	674
Dansk Faldskærms Union	2.837	2.434	2.434	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403
Dansk Kunstflyver Union	27	28	27	23	26	40	24	20	25	32
Dansk Motorflyver Union	1.136	1.140	1.103	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931
Dansk Svæveflyver Union	1.970	1.912	1.964	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861
Dansk Ultralet Flyve Union	461								0	0
Fritflyvningsunionen	60	60	60	60	59	54	56	63	65	65
Linestyrringsunionen	70	60	60	60	45	52	51	53	54	54
RC-Unionen	49	57	61	48	120	150	150	150	150	150
Dansk Nul G Klub								9	10	10
I ALT	8.468	7.291	7.309	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558