

17 AUG 2009

BKK NETT AS

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ

LUFTFARTSTILSYNET	
ARKIVKODE 600	DOK.NR. 69
17 AUG 2009	
SAKSNR 200604875	
AVD PAN	SAKSBEH.

Deres ref.: 200604875
Vår ref.: 10872955

Dato: 14.08.2009

Høring – forskrift om merking av luftfartshinder

Det vises til Luftfartstilsynets brev av 26. mars 2009 vedrørende høring av ny forskrift om merking av luftfartshinder med høringsfrist 1. juli 2009. På bakgrunn av at opprinnelig høringsliste ikke ble ansett som tilfredsstillende er høringsfristen forlenget til 15. august 2009. Under følger BKK Netts høringsuttalelse.

BKK Netts vurdering av forslaget til ny forskrift

Luftfartstilsynet viser til Samferdselsdepartementets nullvisjon for antall ulykker i samferdselssektoren. Innen luftfarten har det vært flere nestenulykker, samt ulykker med tap av menneskeliv som følge av kollisjon mellom luftfartøy og ulike konstruksjoner over bakkenivå. For å redusere denne type ulykker og nestenulykker ønsker derfor Luftfartstilsynet nå å skjerpe kravene til merking av luftfartshinder.

Innledningsvis vil vi understreke at BKK Nett er positive til samferdselsmyndighetenes ambisjoner om å redusere antall ulykker. Vi ønsker også å bidra til at våre installasjoner knyttet til kraftforsyningen skal utgjøre en minst mulig risiko for ulykker. BKK Nett synes likevel at Luftfartstilsynet i det forskriftsforslaget som nå foreligger går for langt i å pålegge oss krav som både er svært kostbare, og som øker risikoen for ulykker i vår bransje. Selv om intensjonen bak de skjerpede kravene er god, mener vi at det ikke er samsvar mellom de kostnader og den risiko som nettselskapene pålegges og den samfunnsmessige gevinsten. I Luftfartstilsynets vurdering av den samfunnsmessige gevinsten av tiltaket er det kun lagt vekt på økt sikkerhet for luftfarten, uten å ta hensyn til den økte HMS-risiko en utsetter ansatte i nettselskapene for. Vi mener derfor at Luftfartstilsynet bør foreta en nærmere vurdering av andre og mindre kostbare løsninger for å øke sikkerheten for luftfarten.

Forslaget til ny forskrift medfører at som hovedregel skal luftkabler merkes med hinderlys og farge på endemaster, eller alternativt markører direkte på spennet. Kabelspenn over 1500 meter skal merkes med hinderlys og lydvarsling, samt minst tre lysmarkører. Det stilles ulike krav til hinderlysenes farge og intensitet avhengig av type spenn.

Formålet med forskriften er å gjøre luftfartshinder, herunder luftspenn, mer synlige og derigjennom forhindre kollisjon med luftfartøy. Luftfartstilsynets krav står imidlertid i sterk motsetning til strategien i Ot.prp. nr. 62 (2008-2009) Om lov om endringer i energiloven der det av hensyn til miljø, estetikk og lokalsamfunn legges vekt på kamuflerende tiltak for kraftledninger i naturen. For nettselskapene som skal bygge ut nye kraftledninger virker det paradoksalt at vi først skal pålegges å bruke ressurser på avbøtende tiltak for å redusere

BKK NETT AS
Kokstadvegen 37
Postboks 7050
5020 Bergen

Telefon: 55 12 70 00
Faks: 55 12 70 01
E-post: firmapost@bkk.no
www.bkk.no

Org.nr. NO 976 944 801
BKK AS: NO 880 309 102 MVA
Bankkonto: 5205 05 16474



inngrep i naturen, for deretter å pålegges kostbare tiltak for å merke luftspenn og endemaster med blinkende lys og sterke farger for nettopp å gjøre ledningene mer synlige.

Vi mener at de relevante myndighetene i større grad bør koordinere sine pålegg, slik at den samlede belastningen for nettselskapene blir minst mulig.

Økonomiske konsekvenser

Luftfartstilsynet har anslått investeringskostnadene ved merking av luftspenn over og under 1500 meter til henholdsvis 45 mill. kroner og 330 mill. kroner. I disse anslagene er ikke kostnadene ved å montere varslingsutstyret inkludert. Årlige vedlikeholdskostnader for kabelspenn over 1500 er anslått til i underkant av 20 mill. kroner, mens det er antatt at det ikke vil bli en vesentlig økning i vedlikeholdskostnadene for tilleggsmerkingen på spenn under 1500 meter.

Luftfartstilsynets anslag innebærer således investeringskostnader på 375 mill. kroner over en 5 års periode. Etter BKK Netts vurdering er dette anslaget imidlertid alt for lavt. Eksempelvis har Luftfartstilsynet lagt til grunn at lys på alle mastepunkter vil koste ca 20 000 kroner per mastepunkt. Etter våre beregninger vil dette kost minst 400 000 kroner per mastepunkt, inkl. montering og strømforsyning. Dette vil gi en samlet investeringskostnad på nærmere 900 mill. kroner, og ikke 45 mill. kroner slik Luftfartstilsynet har anslått.

Luftfartstilsynet har heller ikke tatt hensyn til kostnadene ved å legge til rette for strømforsyning til varslingsanleggene. EBL har foretatt beregninger der en kommer til at totalkostnaden for å gjennomføre forskriften, inkl. kostnadene for å få strømforsyning til varslingsanleggene vil være i størrelsesorden 10-11 mrd. kroner over en 20-årsperiode, dvs. årlige kostnader på ca 500 mill. kroner.

Kostnadene som nettselskapene påføres vil måtte dekkes gjennom økning i kundenes nettariffer. Ved merking av sentralnettslinjer vil kostnadene bli fordelt mellom alle forbrukskunder gjennom sentralnettstariffen, mens kostnadene ved merking av regionalnettslinjer i større grad vil måtte dekkes av kundene til det nettselskap som eier regionalnettslinjen. BKK Nett stiller i denne sammenheng spørsmål til om det er riktig at det er nettkundene som skal betale for sikkerheten i luftfarten. Videre mener vi også at det er urimelig at kunder i enkelte deler av landet må betale en større andel av kostnadene enn andre. Fordelingsmessig er dette som om en skulle kreve inn bompenger på vei for å finansiere utbygging av overføringsnett som skal sikre forsyningssikkerheten for strøm, og der bompengene varierte mellom ulike deler av landet.

Dersom luftspenn og endemaster skal merkes med lyd og lys kreves lavspent strømtilførsel. I mange tilfeller vil det være nødvendig å framføre lavspenningslinjer over lange strekk for å få strømtilførsel til spennene som ofte ligger avsides til. I tillegg til de store kostnadene dette medfører, vil dette også kunne bli en ekstra miljømessig utfordring, samt en omdømmemessig belastning for nettselskapene. Alternativt til fremføring av lavspenning som strømtilførsel, kan det etableres spenningstransformator og tilknytning på hver endemast. Dette alternativet kan i noen tilfeller, avhengig av bl.a. lengden på den lavspente fremføringen, være noe rimeligere. Ulempen med dette er at når spennet ikke er strømførende vil heller ikke merkeutstyret fungere, med mindre man også har etablert reservekraft som vil medføre ytterligere kostnader.

Kommentarer til enkelte bestemmelser

Under gis BKK Netts kommentarer til enkelte av de foreslåtte bestemmelsene.

I § 5-1 åpnes det for at flymarkører kan velges bort dersom en har fargede endemaster. BKK Nett er positive til dette.

§ 5-3 stiller krav om at kabelspenn over 1500 meter skal merkes med hinderlys og lydvarsling, og at det i tillegg skal merkes med minst 3 lysmarkører hvorav den ene skal festes på kabelspennets laveste punkt. BKK Nett mener at kravet om lysmarkører midt på spennet må utgå. Plassering av lys midt på spennet er i praksis ikke gjennomførbart, og vil være tilnærmet umulig å vedlikeholde, jf. våre merknader til § 10. Videre er fasene midt i et spenn lite i ro, og et lys midt i et spenn vil derfor bli et lys i stadig bevegelse som heller ikke vil kunne tilfredsstillende krav til åpningsvinkel m.m.

§ 5-5 stiller krav om at dersom høydeforskjellen mellom lysene på endemastene er mer enn 100 meter, skal også terrenget eller kabelen nedenfor den høyeste masten merkes med hinderlys eller markør. Etter BKK Netts vurdering er dette et tiltak som ikke vil være praktisk gjennomførbart. Områdene som her kreves merket er normalt helt utilgjengelige, og merking her vil medføre en stor HMS-risiko for vårt personell. Foruten HMS-risikoen er det også store praktiske utfordringer knyttet til dette kravet. Eksempelvis vil en ved merking av skogkledde fjellsider enten måtte fjerne all skog i fjellsiden, eller alternativt plassere merking høye master over skogen. Utbygging av slike lys vil derfor medføre svært høye kostnader, samt være tilnærmet håpløst og svært kostbart å drifte. I store deler av året vil sannsynligvis feilretting være umulig i slike områder.

§ 10 stiller opp krav til plassering og utforming av markørene som skal benyttes. Det heter blant annet at markørene skal være godt synlige. BKK Nett savner imidlertid et krav til hvor store markørene skal være.

I § 10-3 stilles det krav om at lysmarkørene blant annet skal ha fast rødt markeringslys med lysstyrke minst 32 cd. Etter det BKK Nett kjenner til finnes det ikke markører som tilfredsstillende disse kravene, og som det er driftserfaring med. Uten driftserfaring vet en ikke hvordan markørene vil oppføre seg blant annet med hensyn på vibrasjoner og skader på linjene. Videre vil slike markører kreve utkobling for vedlikehold, og således være svært vanskelig å vedlikeholde. BKK Nett mener derfor at § 10-3 bør utgå.

§ 19 gjelder overgangsbestemmelse for innføring av forskriftens krav. Det heter her at eksisterende luftfartshinder som allerede er merket, skal merkes etter de nye kravene i dette forskriftsforslaget innen 5 år etter ikrafttredelse. For øvrige anlegg gjelder forskriften fra ikrafttredelse. Etter BKK Netts vurdering er 5 år en helt urealistisk frist for så omfattende krav til merking som her stilles.

Dersom forskriften gjennomføres mener vi at den ikke kan gis tilbakevirkende kraft. De omfattende kravene til merking vil kunne gjennomføres på en mer kostnadseffektiv måte dersom vi kan ta disse kravene og kostnadene med allerede i prosjekteringsfasen.

Andre forhold

De tekniske kravene til utstyret for merking av luftspenn m.v. som forskriften stiller, er utformet slik at det i praksis bare er en leverandør som tilbyr relevant utstyr som er godkjent av Luftfartstilsynet. BKK Nett er skeptisk til at det skal vedtas en forskrift som gir en enkelt leverandør en så enerådende stilling i markedet, og ser det som betenkelig at offentlige myndighetene bidrar til å etablere en slik markedsituasjon.

BKK Nett mener videre at forslaget til ny forskrift om merking av luftfartshinder er mangelfullt utredet, jf. utredningsinstruksen som stiller krav om at blant annet økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser skal utredes. Etter BKK Netts vurdering er særlig de økonomiske konsekvensene så mangelfullt utredet at vi stiller spørsmål til om kravene i utredningsinstruksen kan sies å være tilfredsstillt. Forslaget innebærer også store miljømessig påvirkning, som vi heller ikke kan se er tilstrekkelig utredet.

BKK Nett stiller også spørsmål til om disse omfattende kravene er i samsvar med internasjonale krav og reguleringer. Innføring av krav som går lenger enn hva som om er internasjonal standard kan medføre at det er få leverandører av det nødvendige merkeutstyret, jf. over at det per i dag bare finnes en godkjent leverandør. BKK Nett mener norske myndigheter bør legge seg på en standard som er i samsvar med internasjonale krav. Dette vil kunne gjøre tilgjengeligheten av merkeutstyr bedre, og også bidra til å senke kostnadene.

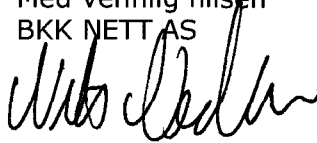
Oppsummering

BKK Nett er i positive til formålet med forskriften, og ønsker å bidra til god sikkerhet i luftfarten. Vi mener imidlertid at det forslaget som Luftfartstilsynet her har lagt fram er for omfattende, og kostbart. Dette underbygges av at den økonomiske konsekvensvurderingen som er lagt til grunn er svært mangelfull. Vi mener derfor at det bør vurderes om det finnes andre tekniske løsninger som både er mindre kostbare, medfører en mindre HMS-risiko for nettselskapene og som medfører mindre visuelle inngrep i naturen.

Ut fra en samlet vurdering av konsekvensene av forslaget som nå foreligger, mener BKK Nett derfor at Luftfartstilsynet bør vurdere nærmere om ikke andre tekniske løsninger kan velges før en innfører denne forskriften.

BKK Nett viser for øvrig også til EBLs høringsuttalelse og stiller oss også bak denne.

Med vennlig hilsen
BKK NETT AS



for Øivind Torkildsen
adm. direktør



Jens Skår
divisjonssjef