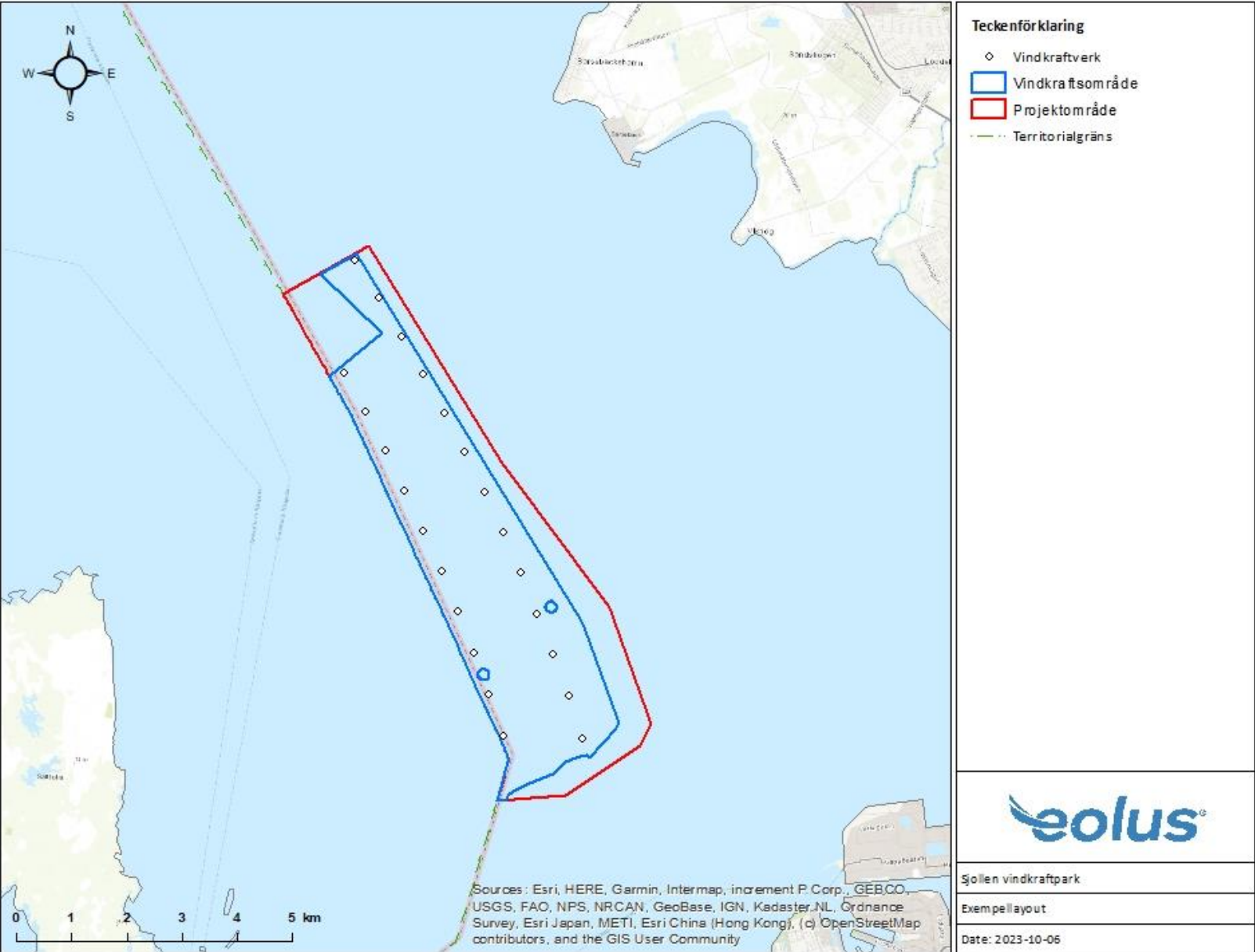


Trafik

Sjollen exempellayout



Sjöfart

Genomförda utredningar

En nautisk riskanalys innehållande en sjötrafiksanalys och en riskbedömning har genomförts. Den nautiska riskanalysen innefattar

- **HAZID-workshop**, ett riskidentifieringsmöte för att identifiera potentiella faror för, och påverkan på, sjötrafiken i samband med såväl anläggningsfas som driftsfas av vindparken.
- **Pianc steg 1**, en riskbedömning av säkerhetsavstånd mellan vindkraftpark och fartygsstråk baserat på internationella riktlinjer från PIANC; MarCom WG Report n° 161 – 2018, Interaction between offshore wind farms and maritime navigation (PIANC, 2018)

Framtida utredningar

- **Pianc steg 2**, detaljerad analys av säkerhetsavstånd baserat på bland annat:
 - Trafikflöde
 - Typ av fartyg
 - Met Ocean
 - Vindkraftsparkens utformning

Flygtrafik

Genomförda utredningar

Påverkansbedömning av luftfarten baserad på modellering. Rapporten inkluderar

- Identifiering av relevant flyginfrastruktur för
 - o Copenhagen Kastrup Airport
 - o Radarutrustning Copenhagen Kastrup Airport
- Konsekvensbeskrivning radarutrustning
- Förslag på skyddsåtgärder för radarutrustning
- Påverkan på flygprocedurer och rutiner
- Påverkan på flygområdet
- Tekniska kommentarer på procedur för nödsituationer

Konsekvensbedömning

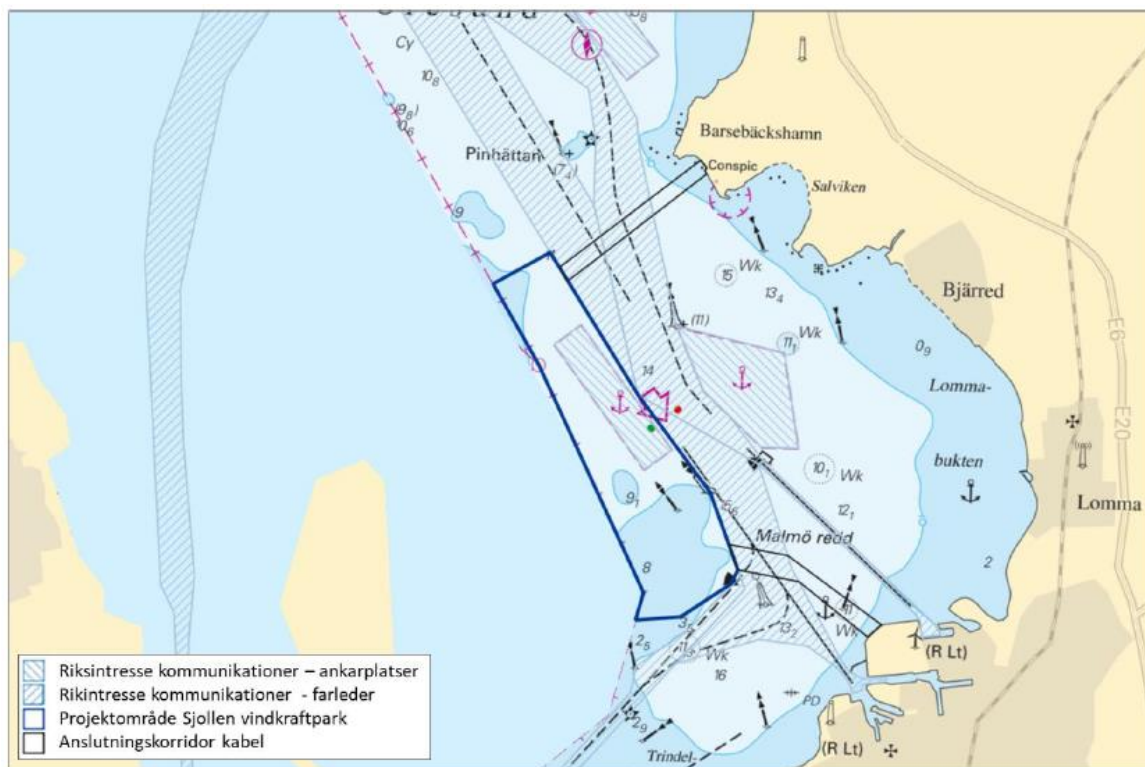
The area surrounding Copenhagen Kastrup Airport comprises large areas of water in the Oresund, which are largely free of obstacles. Though it is accepted that the Sjollen Vindkraftpark would reduce the available obstacle-free area in which emergency procedures can be carried out, large areas of unobstructed water will remain to the north and west of the proposed wind development.

The wind turbines are not on the extended runway approach and departure path from runways. This inherently limits the impact of the proposed turbines on aircraft following this bearing.

It can be seen from the IFP analysis that even if an aircraft were to fly directly towards the nearest turbine from the end of the turn initiation area for runway 04R, there would be a vertical clearance of 655ft, which is 266ft more than the required clearance for this departure procedure. This direct route towards the proposed turbines is not a feature of any of the published departure procedures, and is therefore a conservative calculation; in reality, the vertical clearance on departure procedures would likely be significantly greater than this.

This level of obstruction is not unusual for international airports and there are many airports which do not have the benefit of large unobstructed areas surrounding the airport, as Copenhagen Kastrup Airport does. Examples of airports which have far more congested airspace, with obstacles of a similar or greater height, include London City Airport in the United Kingdom and Innsbruck Airport in Austria.

Ursprungligt projektområde



Modifierat vindkraftsområde

