

Dato 8. oktober 2025

Høring over udkast til BL 3-10, 3. udgave og BL 3-1 A Trafikstyrelsens sagsreference: 2024-208316

Akutlægehelikoptererne flyver primært frem til syge og tilskadekomne borgere i henhold til SPA. HEMS120, der beskriver operating minima for HEMS-flyvning. Disse regler giver akutlægehelikopteren lov til at flyve i marginale vejrforhold med en horisontal sigt ned til 800 m dag og 3000 m nat. Flyvningerne gennemføres til tider i lav flyvehøjde, og der landes i terræn ved behov for hjælp til borgere med akut opstået sygdom eller tilskadekomst.

På grund af operationsmønsteret udgør umarkerede hindringer en stor risiko. Det er derfor Akutlægehelikopterordningens vurdering, at alle hindringer over 60 meter bør defineres til at være luftfartshindringer, og at disse skal markeres med lys om natten. Denne vurdering er sammenligneligt med de Norske regler på området, og selve skæringspunktet på de 60 meter ligger desuden i tråd med eks. Proposed Amendment NPA 2023-08, der er et udkast til ændrede krav om indmeldelse af luftfartshindringer.

De norske regler kan findes her:

[Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder](#)

Generelt er der mange gode ændringer i udkastet til BL 3-10, 3. udgave. Der er dog enkelte forhold, som er adresseret herunder.

Manglende hjemmel

Akutlægehelikopterordningen oplever problemer med af frivillighedens vej at få markeret luftfartshindringer, der ligger udenfor hospitalernes hindringsgrænseplan, men alligevel udgør en risiko. Dette er eks. master lige under 100 meter, der er i akutlægehelikopterens primære indflyvningsveje til hospitaler. Akutlægehelikopterordningen ønsker, at reglerne i højere grad giver adgang til, at akutlægehelikopterordningen kan stille krav til opsætning af hindringslys, af hensyn til gennemførelse af væsentlige samfundsmæssige opgaver.

Konkret vil det være, hvis en hindring vurderes at udgøre en stor risiko ved landing på en af de regionale landingspladser – uagtet at hindringen står udenfor de godkendte ind- og udflyvningskorridorer eller er under/udenfor horisontalfladen.

Brug af infrarødt lys

Akutlægehelikopterordningen bifalder tilføjes punkt 6.5.1, hvor der stilles krav til anvendelse af en infrarød lyskilde. Evt. bør tilføjes dog suppleres med et krav til styrken af det udsendte infrarøde lys, så det sikres, at det infrarøde lys kan ses i natbriller på en passende afstand i dårligt vejr.

Det bør derudover tilføjes i kap. 13, at alle lyskilder, der udsender lys i det infrarøde felt skal tilsluttes spændingsovervågning, da det ikke er muligt at verificere funktionen visuelt. Ligeledes kan en visuel inspektion med termograferingsudstyr indgå i planlagt service af hindringens udstyr.

Farvemarkering af vindmøller

I dagtid har det været fast praksis i Danmark, at hvide vindmøller opfylder kravet til synlighed. Akutlægehelikopterordningens vurdering er dog, at den gråhvide farve kan være svær at se i dårligt vejr, og reglerne bør derfor revurderes således, at der fremadrettet anvendes rød kontrastfarver på møller. Dette er i udkastet et krav til vindmøller over 315 meter (pkt. 7.8), men kravet bør af sikkerhedshensyn gælde alle møller over 60 meter.

Placering af flere hindringslys på master mv.

Hvis en mast, skorsten eller tilsvarende hindring skal etableres med flere lyskilder, så vurderer akutlægehelikopterordningen, at nr. to lyskilde bør placeres 1/3 under toplyset (i stedet for på midten). Dette giver en bedre synlighed af hindringen og bidrager med visuel viden om, at hindringen er et lodretstående objekt.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen

Johannes Traberg Christiansen

Chefkonsulent, Den landsdækkende akutlægehelikopterordning

REGIONERNES
AKUTLÆGEHELIKOPTER

Dok. ansvarlig: LBW
Sekretær:
Sagsnr.: s2023-428
Doknr: d2025-38651-2.0
09-10-2025

Høringssvar vedr. BL 3-10 Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer

Green Power Denmark vil gerne takke Trafikstyrelsen for muligheden for at afgive høringssvar på høring over udkast til BL-10 *Bestemmer om afmærkning af luftfartshindringer mv.*

Overordnet set er det meget positivt, at der skabes mulighed for behovsstyring af vindmøllelys om natten. Den nye regulering er med til at understøtte den grønne omstilling, fordi det reducerer potentielle gener for naboer til vindmøller, så selvom systemerne kan være en større udgift for et vindmølleprojekt, støtter Green Power Denmark ændringerne i BL'en, da det kan minimere potentielle gener og medvirke til, at der gives flere godkendelser til vindmøller på land.

Som reglerne står nu, kan det dog medføre en uhørt stor omkostning og en unødvendigt stor teknisk kompleksitet. Faren ved dette er, at eksempelvis kommuner kun giver tilladelse til et projekt, hvis der bruges behovsstyring, men hvor regelsættet er så omkostningstungt og komplekst, at projektudvikleren må opgive på forhånd. Det er derfor Green Power Danmarks forhåbning, at Trafikstyrelsen vil revurdere de tekniske krav og skele til de lande, hvor lignende allerede er gennemført med succes, således at regelsættet bliver en understøttelse af den grønne omstilling og ikke en hæmsko.

Hertil ville det være ønskværdigt, hvis det også var muligt at slukke for lysene om dagen, når der ikke er fly i nærheden. Green Power Denmark henviser f.eks. til de tyske regler, som netop giver mulighed for at lysene også slukkes om dagen.

Tekstnære bemærkninger

Vindmøller på 315 meter og over 7.10.

Green Power Denmark vil gerne opfordre til, at kravet om højintensive lys revurderes for vindmøller over 315 meter, og om et lavere intensitetsniveau kan opretholde den nødvendige flysikkerhed. De højintensive lys kan kun placeres uden på tårnet, frem for lavere niveauer som kan installeres fra indersiden af tårnet. Foruden at det øger omkostningerne betragteligt, betyder det blandt andet også, at de kun kan serviceres og vedligeholdes via reb på ydersiden af f.eks. en havvindmølle, hvilket statistisk set vil øge nedetiden, da det er sværere at få adgang til dem. Et alternativt kan være, at man skelner mellem land- og havvindmølle, hvor

det må formodes, at der er færre fly i lave flyvehøjder over vand, hvor man derfor vil kunne nøjes med et mindre intensivt lys.

7.11.

Det fremgår, at der kan fastsættes yderligere krav, som ikke fremgår af BL-10. Det skal her bemærkes, at det skaber en vis usikkerhed, og det kan have store omkostninger for et projekt, hvis der sættes restriktioner på vindmøllerne, særligt hvis det sker sent i processen.

Trafikstyrelsen opfordres derfor til som minimum at eksemplificere, hvilke situationer, hvori dette kan gøre sig gældende, og hvis muligt hvilke typer af restriktioner, der kan forekomme.

Behovsstyring af hindringslys

12.3.

Trafikstyrelsen bedes bekræfte, at bestemmelsen også omfatter en "ringeliste", dvs. ikke en digital løsning, som drøftes på møder i Trafikstyrelsen.

Green Power Denmark vil desuden på kraftigste opfordre til at en senere permanent løsning ejes af Trafikstyrelsen eller anden myndighed, da det ikke vurderes hensigtsmæssigt, at dette placeres hos anlægsejerne, som består af en stor og meget forskellig gruppe af aktører, som på sigt også kan omfatte anlæg, som ikke er vindmøller.

12.4.1.

Som nævnt i indledningen opfordrer Green Power Denmark til at afsøge alle muligheder for, at systemet også kan slukkes om dagen. Det er åbenlyst, at lyset påvirker lokalområdet mest om natten, men for så vidt angår både Testcenter Østerild og de kystnære havvindmølleparker Vesterhav Nord og Syd, har naboerne givet udtryk for, at lysene også er en gene om dagen, og det ville derfor være en gevinst, såfremt lysene også kunne slukkes om dagen.

Herudover fremgår det, at behovsstyring af hindringslys i henhold til 12.4.1 kun må ske når:

- a) baggrundsluminansen er under 50 cd/m²,
- b) solen er gået ned i henhold til almanakken ift. AIP Denmark, Part 1, afsnit GEN 2.7.

Det bør præciseres, om der her menes 'og' eller 'eller' ift. a) og b). Luminansen måles typisk af hindringslysene selv, og henset til at disse er distribueret ud over vindmølleparkens areal og sammenholdt med den generelle varians af luminansmålerne, vil behovsstyringen ikke nødvendigvis være ensartet set over hele vindmølleparken, hvilket erfaringsmæssigt er til gene for omgivelserne.

12.4.2.

Det er Green Power Denmarks forståelse, at 12.4.2. er indført af hensyn til Forsvaret som "last line of defence".

Tanken om altid at have lavintensive røde lys tændt står i direkte kontrast til reguleringens egentlige formål, nemlig at reducere nattelysemissionerne fra vindmølleparker til det absolut nødvendige minimum og dermed minimere påvirkningen på beboere, natur og landskab uden at gå på kompromis med flysikkerheden.

For eksisterende parker medfører den obligatoriske installation af yderligere, permanent synlige lavintensitetslys en betydelig stigning i de samlede lysemissioner, og underminerer den centrale fordel ved at kunne slukke lyset, når der ikke er fly i nærheden.

Det begrænser ikke blot fordelene for beboere og miljøet betydeligt, men svækker også systemernes økonomiske effektivitet, da der påløber yderligere investerings- og driftsomkostninger uden nogen påviselig gevinst i sikkerhed.

For eksisterende vindmøller betyder det endvidere også, at der skal installeres yderligere lys på vindmøller, hvilket medfører, at der skal findes den rette plads på nacellen (hvor der nu skal være 2 + 2 lys), der skal designes nye beslag, styreboksen skal re-designes og måske helt udskiftes, og dertil kommer installationsomkostninger, hvilket er en væsentlig omkostning, som formentlig vil bremse for installation på eksisterende parker.

International erfaring, især fra Tyskland, USA og Nederlandene, viser, at ADLS-systemer sikrer en høj sikkerhedsstandard selv uden ekstra lys. Kravet om permanente lavintensitetslys øger derfor hverken sikkerheden eller accepten, men modarbejder snarere lovens egentlige hensigt: at reducere unødigt lysforurening. For at fremme accepten af vindenergi projekter samtidig med, at et højt niveau af luftfartssikkerhed sikres, bør reglerne om obligatorisk installation af yderligere lys gennemgås og tilpasses internationale bedste praksis-løsninger uden ekstra installation af lavintensitetslys.

Af 12.3. fremgår det, at behovsstyringssystemet skal være indrettet således, at Forsvaret til enhver tid kan de-aktivere systemet omgående, så det middel- og højintensive hindringslys tændes, hvilket umiddelbart fjerner behovet for de lavintensive lys, som vil være til *konstant synligt* for naboer og omgivelser, når de jævnfør 12.3. har mulighed for at tænde de middel- eller højintensive hindringslys efter behov.

Grundlæggende bør punkt 12.4.2. helt fjernes, så ADLS opnår ægte "slukket lys" om natten, samt at der fjernes en teknisk og økonomisk stopklods for at behovsstyring kan blive vidt udbredt, således som det er ønsket fra politisk hold.

12.4.3.

I den generelle del af systembeskrivelsen til behovsstyring af hindringslys fremføres en minimumshøjde og en maximumshøjde ift. advarselszone/ detektionszone på hhv. 300ft over terræn og 2000ft over luftfartshindringens toppunkt.

Disse forhold gælder ligeledes transponderbaserede systemer i forhold til detektion af luftfartøjer, hvilket ikke fremgår helt tydeligt af udkastet til BL 3-10.

12.4.6.

I de generelle krav til behovsstyring af hindringslys anføres det, at behovsstyringssystemet skal opnå en effektivitet på mindst 80 pct. af tiden om natten. Dette må være fraregnet genuin lufttrafik i nattetimerne.

Hertil kommer, at det er umuligt på forhånd at vide, hvilken procentdel hindringslysene kan være slukkede. De data opnås over tid, når systemet er installeret. Derfor kan der kun være tale om en forhåndsformodning baseret på tidligere observationer.

Det andet punkt er, hvorledes de 80 pct. vurderes og med hvilken tidshorisont. Det står åbent i punktet.

Det, der bør undgås, er en formulering, som teknisk stadfæster et krav, som ikke på forhånd kan garanteres.

Et forslag til en reformulering kan være: *Behovsstyring må ikke anvendes, hvis aktiviteten i advarselszonen er så hyppig, at systemet forventes ikke at slukke de middel- og højintensive hindringslys i mindst 80% af tiden om natten, målt som løbende årlige gennemsnit.*

12.4.7.

I de generelle krav til behovsstyring af hindringslys anføres det, at systemfunktioner til selvdiagnose og system-integritet skal være til stede. I forbindelse med transpondersystemer er dette krav ikke fuldt ud opfyldt, da behovsstyringssystemet ikke kan overvåge flyets transponderfunktion.

12.4.8.

I de generelle krav til behovsstyring af hindringslys anføres det, at hindringslysene skal være tændt mindst 1 minut efter et luftfartøj har forladt advarselszonen. I forhold til at flyet på dette tidspunkt er på vej væk fra vindmølleparken (+5km fra perimeteren) er det ikke helt klart, hvad formålet med dette krav er.

Drift af behovsstyringssystemet

12.7.3.1.

En inspektion kan fint foretages via SCADA-systemet, men vil derimod være en voldsom omkostning, hvis f.eks. hver enkelt vindmølle i en havvindmøllepark skal besigtiges fysisk hver sjette måned. Det bedes bekræftes, at denne halvårige inspektion kan foretages digitalt via SCADA-systemet og ikke kræver en fysisk besigtigelse.

12.7.4 + 12.7.4.1. + 12.7.4.2.

Jævnfør paragraf 12.7.2. skal behovsstyringssystemet *automatisk* slå fra, hvis der opstår en hvilken som helst fejl. Hvis det er strømforsyningen, hvor der er en fejl, så tændes de normale hindringslys automatisk, og det er *disse* som har et sikkerhedsmæssigt behov for nødstrømforsyning, jf. paragraf 13.1.2.

I stedet for strømforsyningen kunne det eksempelvis være den eksterne internetforbindelse, der en sjælden gang midlertidigt forsvinder. Resultatet er det samme i begge situationer: Behovsstyringssystemet slår automatisk fra, og de normale hindringslys tændes.

Paragraf 12.7.4. beskæftiger sig med *en enkelt* af mulige fejlsituationer, som *alle* er afdækket af paragraf 12.7.2.

Paragraf 12.7.4. bør derfor helt fjernes, da den ikke bidrager sikkerhedsmæssigt, men derimod udelukkende er en ekstra økonomisk udgift.

Sekundær Radar (SSR) og transponder

12.5.1 og 12.5.2

I de specifikke krav til transponderbaserede systemer anføres det, at man ikke tillader aktiv interrogation i forbindelse med SSR Mode A/C og Mode S/ELS.

Man skal således udelukkende forlade sig på eksterne systemers interrogation og med en minimumskrav til luftrumsbrugere om 'SSR og transponder med signalstyrke' giver dette en unøjagtig bestemmelse af luftfartøjets position i tilfælde af, at der ikke sættes krav om ADS-B ombord luftfartøjer i forbindelse med nat-VFR.

Til det forhold skal lægges, at ifald systemet kun kan detektere en omtrentlig afstandsinformation af luftfartøjer (uden vinkel) forværres nøjagtigheden af hindringslys-aktiveringen ved asymmetriske vindmølleparker.

International, praktisk erfaring har vist, at systemeffektiviteten betyder meget for de oplevede borger-gener af hindringslyset.

Driftsbestemmelser

13.2

Der henvises i punktet til, at fejl senest skal rettes på den førstkommande hverdag. Vindmøller er meget høje konstruktioner, der særligt for havvindmøller opstilles i barske vejrforhold. Det vil derfor formentlig ofte være umuligt at udbedre en fejl på "den førstkommande hverdag" pga. vejret, idet det ikke vil muligt at skabe en sikker adgang til vindmøllen.

Det foreslås derfor, at den eksisterende formulering bibeholdes, hvor der blot henvises til, at fejlen skal udbedres hurtigst muligt.

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

18.6.

Det fremgår af punktet, at alle hindringslys skal udskiftes samtidig i forbindelse med vedligehold. Det er uklart, hvad der præcist menes her, og det bør præciseres, hvad både formål og metode er.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, er I meget velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen



Lea Bigom Wichmand
Afdelingschef, Industri, innovation og eksport
lbw@greenpowerdenmark.dk

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Thomas Damgaard <ThoDam@erst.dk>
Sendt: 9. oktober 2025 14:34
Til: Nicoline Christine Fredensborg; Karen Eichert Sehested
Cc: Rasmus Pedersen; Johan Juul-Haslund; Antonie Sonne-Ragans; Emilie Andersen; Katharina Lindharth Møbjerg Madsen; Thomas Damgaard
Emne: OBR høringssvar - BL 3-10, bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, bestemmelser om ændring af BL 3-1, bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser

Kære Nicoline Christine Fredensborg og Karen Eichert Sehested

Hermed OBR's høringssvar vedr. nedenstående høring. I er meget velkomne til at kontakte OBR, hvis I har spørgsmål.

Med venlig hilsen
Thomas Damgaard

Høringssvar vedrørende BL 3-10, bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

OBR's vurdering af udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet fremgår individuelt for hvert bekendtgørelsesudkast nedenfor.

Administrative konsekvenser

BL 3-10, bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave

OBR vurderer, at lovforslaget samlet vil medføre administrative omkostninger for erhvervslivet på over 4 mio. kr. De administrative konsekvenser består i krav om afmærkning af vindmøller med behovsstyret hindringslys og markører på barduner samt færdigmeldinger af hindringer til Trafikstyrelsen. Der skal derfor foretages en AMVAB-måling for at kvantificere omkostningerne nærmere.

Resultaterne skal forelægges Regeringens Økonomiudvalg inden udkastet kan udstedes. OBR er i kontakt med Trafikstyrelsen om den videre proces.

BL 3-1 A, bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Thomas Damgaard
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35 29 12 55
E-post Thodam@erst.dk

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Thomas Damgaard <ThoDam@erst.dk>
Sendt: 17. oktober 2025 10:07
Til: Nicoline Christine Fredensborg
Cc: Rasmus Pedersen; Johan Juul-Haslund; Antonie Sonne-Ragans; Emilie Andersen; Katharina Lindharth Møbjerg Madsen; Thomas Damgaard; Emilie Oline Buch Larsen; Karen Eichert Sehested
Emne: (REVIDERET) OBR præhøringssvar - BL 3-10, bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave

Kære Nicoline Christine Fredensborg

Hermed OBR's præhøringssvar vedr. nedenstående høring. I er meget velkomne til at kontakte OBR, hvis I har spørgsmål.

Med venlig hilsen
Thomas Damgaard

Præhøringssvar vedrørende BL 3-10, bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bestemmelsesudkastet i præhøring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet. Ændres udkastet, kan nedenstående vurdering ikke bruges i forbindelse med den offentlige høring.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at udkastet vil medføre administrative omkostninger for erhvervslivet. De administrative konsekvenser består i krav om færdigmelding til Trafikstyrelsen af luftfartshindringer med afmærkning, når afmærkningen er etableret og i drift. Det vurderes, at de administrative konsekvenser ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Med venlig hilsen

Thomas Damgaard
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35 29 12 55
E-post Thodam@erst.dk

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: charlotte.boesen@vattenfall.com
Sendt: 9. oktober 2025 10:07
Til: ts Info
Emne: Sagsnummer 2024-208316 - bemærkninger til høring over udkast BL 3-10, 3. udgave

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen,

Vattenfall Vindkraft A/S sætter pris på muligheden for at give bemærkninger til udkast til BL 3-10, 3. udgave, om afmærkning af luftfartshindringer mv.

Vedlagt er vores bemærkninger, og vi står naturligvis til rådighed hvis I skulle have spørgsmål eller har brug for yderligere information.

Vi har også delt vores bemærkninger med Green Power Denmark.

Med venlig hilsen

Charlotte Boesen
Senior Consent Manager

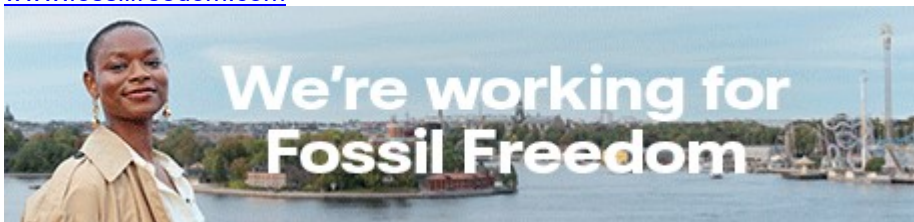
M +45 2787 5137

charlotte.boesen@vattenfall.com

VATTENFALL 

Vattenfall Vindkraft A/S
Ørestads Boulevard 108,
2300 København S, Denmark

www.fossilfreedom.com



Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk

Vattenfall Vindkraft A/S
Ørestads Boulevard 108
2300 København S
Danmark

Date:
09/10/2025

Contact: Charlotte Boesen
E-mail: Charlotte.boesen@vattenfall.com

Phone: +45 27 87 51 37

Vattenfalls bemærkninger til 'Høring over udkast til BL 3-10, 3. udgave, om afmærkning af luftfartshindringer mv.'. Sagsnummer 2024-208316

Vattenfall takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til BL 3-10, 3. udgave, om afmærkning af luftfartshindringer mv. Vattenfall bifalder, at reglerne for afmærkning af luftfartshindringer samles i et regelsæt, og at der indføres regler, der gør behovsstyring af hindringslys en mulighed, men har bemærkninger til følgende punkter: 12.3., 12.4.1., 13.2. og 18.6.

Punkt 12.3. *"Behovsstyringssystemets skal være indrettet således, at Forsvaret til enhver tid kan deaktivere systemet omgående, så det middel- og højintensive hindringslys tændes."*

Vattenfall vil gerne bemærke, at et konkret system i første omgang vil omfatte telefonlister, som Forsvaret kan gøre brug af hele døgnet, dvs. ikke et computerstyret system eller lignende. Vattenfall opfordrer til, at kravet formuleres således, at denne metode kan være omfattet af punktet.

Punkt 12.4.1. *"Behovsstyringssystemet må kun være aktivt om natten."*

Vattenfall vil gerne opfordre til, at det overvejes at udvide anvendelse af behovsstyringssystemet til hele døgnet. Vattenfall får ofte henvendelser vedrørende hindringslysene på havvindmølleparkerne Vesterhav Syd og Nord fra naboer, der ønsker at lysene på havvindmøllerne også følger behovsstyringssystemet om dagen. Vattenfall anerkender, at lysene er til mere gene om natten end om dagen, men det ville være konsekvent og forståeligt for naboer m.fl., at der ikke er forskel på lyssætningen dag og nat.

Punkt 13.2 *"Hvis der opstår en fejl på en af hindringslysene, skal udbedring heraf påbegyndes omgående og senest en førstkommande arbejdsdag for vanskelig tilgængelige hindringslys."*

Et hindringslys med fejl vil i alle tilfælde blive udbedret hurtigst muligt, men når det gælder havvindmøller, vil vejrlig og tekniske forhold altid være bestemmende for, hvor hurtigt der er adgang til møllen og dermed en udbedring. Der kan potentielt gå flere dage før at Vattenfall kan få sikker adgang til havvindmøller på grund af vejrlig. Derfor er Vattenfall bekymret for, at det ofte ikke vil være teknisk muligt at overholde kravet, sådan som det er formuleret i

udkastets punkt 13.2, særligt når det gælder havvindmøller, der ligger i Nordsøen og/eller langt fra en kyst. Vattenfall vil opfordre til, at punktet i stedet indeholder en formulering om, at fejl skal udbedres hurtigst muligt.

Det skal også bemærkes, at en havvindmølle har to hindringslys, hvilket giver redundans i de tilfælde hvor et hindringslys er fejlmeldt, og en udbedring ikke er mulig omgående på grund af begrænset adgang til havvindmøllen.

Punkt 18.6 *"Ved udskiftning af hindringslys i forbindelse med vedligeholdelse, skal alle hindringslys udskiftes samtidig. De nye hindringslys skal opfylde specifikationerne i Bilag 1 og kravene i pkt. 6.5-6.9."*

Vattenfall efterlyser, at det specificeres ved hvilke omstændigheder dette punkt træder i kraft. Eftersom punktet står under overskriften *"Ikrafttræden og overgangsbestemmelser"*, er det uklart om dette omfatter f.eks. en udbedring af en fejl på et hindringslys med efterfølgende udskiftning eller en anden situation. Vattenfall opfordrer til, at hensigten med dette punkt tydeliggøres.

Med venlig hilsen

Charlotte Boesen

Charlotte Boesen

Senior Consent Manager

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Leon Delmant Raydon <lemra@vestas.com>
Sendt: 9. oktober 2025 12:29
Til: ts Info
Cc: Doris Tranberg Jørgensen; Eva Larsen; Per Jensen; Jens Jørgen Birch
Emne: 2024-208316

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvar vedrørende sagsnr. 2024-208316

Vi tilslutter os høringssvar fra Per Jensen fra ADSB Support ApS.

Derudover ønsker at gøre opmærksom på, at kravet om dæmpning af lys til 20–30 candela, frem for fuld slukning, som det praktiseres i andre EU-lande, fremstår uhensigtsmæssigt. Vi vil gerne opfordre til, at Danmark tilstræber en harmonisering med de øvrige EU-landes praksis samt med de radarbaserede løsninger, der eksempelvis anvendes ved Vesterhav Nord og Syd havvindmølleparkerne, hvor lyset slukkes helt.

Samtidig er vi bekendte med, at Forsvaret er afsender af kravet om dæmpning frem for slukning. Det forekommer imidlertid uhensigtsmæssigt, at der ikke gælder ensartede krav for radar- og transponderstyrede lysreduktionssystemer. Vi deltager gerne i en dialog med Trafikstyrelsen og Forsvaret om det forhold, da kravet ikke umiddelbart synes at være baseret på sagligt begrundede eller teknisk rationelle forhold. Hertil kommer, at kravet vil medføre øgede omkostninger for Vestas uden tilsvarende dokumenteret sikkerhedsmæssig gevinst.

Best regards, / Med venlig hilsen / 敬具,

Leon Raydon
Program Director - Demo Sites

Vestas Wind Systems A/S
M: +45 28125694
LEMRA@vestas.com
www.vestas.com

Vestas[®]

Most sustainable
energy company
in the world 2023

Corporate Knights Global 100



Vestas Wind Systems A/S
Hedeager 42, 8200 Aarhus N, Denmark
Tel: +45 9730 0000, Fax: +45 9730 0001
vestas@vestas.com, vestas.com

Company reg. name: Vestas Wind Systems A/S
This email is subject to our email disclaimer statement.
Please refer to www.vestas.com/legal/notice
If you have received this email in error, please contact the sender.

Vestas will as part of your communication, interaction and business relationship with us collect and process personal data about you.
You can read more about Vestas' collection and processing of your personal data and your rights as a data subject in our [Privacy Policy](#).

Classification: Restricted

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Dan Banja <es@es-daa.dk>
Sendt: 8. oktober 2025 21:41
Til: ts Info
Cc: Dan Banja
Emne: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10 og BL 3-1 A sagnnr. 2024-208316: ES 276-25.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

ES 276-25

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave.

ES har noteret, at formålet med den reviderede BL 3-10, 3. udgave er at samle og opdatere reglerne for afmærkning af luftfartshindringer i ét samlet regelsæt og samtidig øge brugervenligheden.

Derudover at indføre nye regler, hvorefter behovsstyring af hindringslys bliver en mulighed. Hensigten hermed er at mindske de lysgener, som naboer til bl.a. vindmøller måtte opleve, uden at gå på kompromis med luftfartssikkerheden.

ES kan tilslutte sig, at reglerne i gældende BL 3-10 om luftfartshindringer og BL 3-11 om luftfartsafmærkning af vindmøller samt tilhørende vejledning, nu bliver samlet i én opdateret BL.

ES bemærker, at de centrale ændringer omfatter: Afmærkning af vindmøller, Afmærkning af barduner og Behovsstyret hindringslys, og at øvrige ændringer bl.a. omfatter præcisering af teksten flere steder og krav om færdigmelding af alle hindringer til Trafikstyrelsen.

Der er ved høring hos ES medlemmer ikke kommet bemærkninger til de to udkast.

ES har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of EASA GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: FKO-F-KAA104 Pedersen, Flemming Stenz <FKO-F-KAA104@mil.dk>
Sendt: 9. oktober 2025 08:12
Til: ts Info
Cc: Nicoline Christine Fredensborg; kais@trafikstyrelsen.dk; FKO-F-CHKA Madsen, Anders; FKO-F-CHKAA Wangel, Michael Arnefast; FKO-U-KOR504 Møller, Lars Ploug Buntzen; FKO-U-KOR505 Vilhelmsen, Thomas
Emne: SV: Trafikstyrelsen VS: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A..., [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Trafikstyrelsen

Høringssvar

Flyverkommandoen har ingen kommentarer til bestemmelserne.

Begrundelse/vurdering

Flyverkommandoen mener ikke teksterne giver anledning til kommentarer.
Flyverkommandoen anbefaler dog, at Trafikstyrelsen får foranlediget, at bardunerne på de større master markeres iht. bestemmelserne, når disse træder i kraft.

Med venlig hilsen

Flemming Stenz Pedersen

Sagsbehandler

FLYVERKOMMANDOEN

Air C2-sektionen

Herningvej 30, 7470 Karup J

Telefon direkte: +45 728 15839

FIIN mail: fko-f-kaa104@fiin.dk

Internet mail: fko-f-kaa104@mil.dk

www.forsvaret.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message.

Fremsendt pr. mail:

info@trafikstyrelsen.dk

Nicr@trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Cibicom A/S
Industriparken 35
2750 Ballerup

Tel.: 7011 8011

www.cibicom.dk

Att.: fuldmægtig Nicoline Christine Fredensborg

Ballerup, 8. oktober 2025

Vedr.: Sagsnr. 2024-208316 - høring over udkast til BL 3-10 3. udgave, om afmærkning af luftfartshindringer m.v. – Cibicom A/S.

Med tak for underretning skal Cibicom A/S (herefter "Cibicom") komme med sine bemærkninger til det foreliggende udkast til BL 3-10 3. udgave.

Cibicom finder indledningsvis anledning til at understrege, at Cibicom ejer de højeste danske master med en højde på op til 300 meter, som anvendes til at broadcaste TV (DTT) og Radio (FM og DAB). Det kan endvidere oplyses, at Cibicom ejer 24 bardunerede master med en højde på 150 meter eller derover og at de er placeret i hele Danmark, inklusive Bornholm for optimal dækning.

På den baggrund vil Cibicoms høringssvar koncentrere sig om forslaget om afmærkning af barduner.

Det fremgår af høringsmaterialet, at markørerne skal opfylde krav angivet i punkt 9, men det helt afgørende er, at der **for hver af de 24 master** forud for design, indkøb, opsætning og montering vil skulle udarbejdes en konkret vind- og belastnings-beregning m.v., og den ekspertise og/eller erfaring findes kun i begrænset omfang i Danmark p.t.

Da udarbejdelse af sådanne vind- og belastningsberegninger, samt design, indkøb, opsætning og montering af disse markører (og efterfølgende vedligehold) udgør en så betydelig omkostning, som samlet for 24 master vel vil kunne risikere at være i størrelsesordenen DKK 10 Mio., og da afmærkning vedrører generel samfunds-mæssig flysikkerhed, som er Trafikstyrelsens domæne, skal Cibicom - relativt kraftigt - foreslå, at Trafikstyrelsen eller Staten afholder den samlede omkostning for alle master, hvilket også er i overensstemmelse med principper i luftfartsloven § 67, stk. 2, jf. nedenfor:

§ 67. Hindringer, som ligger uden for de for flyvepladser godkendte planers område, men som ved deres højde skønnes at frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, kan af transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren forlanges fjernet eller afmærket af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Udgiften - herunder eventuel erstatning til ejeren eller brugeren - afholdes af statskassen

De 14 master/hindringer, som ikke direkte er omfattet af punkt 18.3, er ejet og drevet af Cibicom på kommercielle vilkår og Cibicom skal således foreslå generelt, at alle omkostninger også vedrørende disse master til vind- og belastningsberegninger/design, anskaffelse af og montering af kugleformede markører, samt efterfølgende vedligehold afholdes af Trafikstyrelsen.

Cibicom foreslår:

Cibicom skal på den baggrund foreslå Trafikstyrelsen, at Cibicom, som konsulent, bistår Trafikstyrelsen med at skabe den fornødne klarhed over opgavens omfang, opgavens designløsning, opgavens omkostninger og opgavens eksekvering, montering og idriftsættelse m.v.

Cibicom står således til rådighed for Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen
Christoffer Søborg Hansen
General Counsel
Cibicom A/S
Mobil: +45 23349987
Mail: chsh@cibicom.dk

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Susanne Fossgreen <sf@susannefossgreen.com>
Sendt: 8. oktober 2025 14:30
Til: Nicoline Christine Fredensborg
Emne: Re: VS: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Nicoline,

Hermed som aftalt fremsender jeg vores høringsvar - ligger på en vedhæftet fil.

Sig endelig til hvis der er problemer med modtagelsen.

De bedste hilsner
Susanne

Susanne Fossgreen, arkitekt cand. arch.
Brovejen 18, DK- 8600 Silkeborg

Mail: sf@susannefossgreen.com
Mobil: +45 51989845

Den onsdag den 8. oktober 2025 kl. 10.51.07 +02.00, skrev Nicoline Christine Fredensborg <nicfr@trafikstyrelsen.dk>:

Kære Susanne

Som aftalt over telefonen for kort tid siden, sender jeg hermed mail til dig med høringsmaterialet for BL 3-10.

Du er velkommen til at sende dine bemærkninger til mig direkte på denne mail.

Bemærk, at fristen er **i morgen kl. 16:00.**

Ved afgivelse af høringssvar samtykker du til, at høringssvaret, inklusive navn, eventuelt angivet adresse og e-mailadresse, offentliggøres på Høringsportalen.

Du ønskes en god dag,

Venlig hilsen

Nicoline Christine Fredensborg

Fuldmægtig

Afdelingen for luftfart



Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på e-boks.dk.

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig [her](#).

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Dir.: +45 2114 4375

E-mail: nicfr@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Fra: Nicoline Christine Fredensborg

Sendt: 11. september 2025 14:37

Cc: Karen Eichert Sehested <KAEIS@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af

luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Til høringsparterne

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til en ny udgave af:

- BL 3-10, *Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv.*, 3. udgave

Trafikstyrelsen har som konsekvens heraf også udarbejdet udkast til BL-tillæg:

- BL 3-1 A, *Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser*, 1. udgave af 10. marts 1993

Udkastene sendes hermed i offentlig høring. Høringsfristen er den 9. oktober 2025 kl. 16:00.

Høringsmaterialet er vedhæftet denne mail, men kan også tilgås på [Høringsportalen](#).

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Nicoline Christine Fredensborg, nicfr@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 21144375 og Karen Eichert Sehested, kaeis@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 23354721.

Venlig hilsen

Nicoline Christine Fredensborg

Fuldmægtig

Afdelingen for luftfart

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på e-boks.dk.

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig [her](#).

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800

E-mail: nicfr@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Vedr.: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Afmærkning og behovsstyring af luftfartshindringer ved Testcenter Østerild, Thy

Lysforurening – en væsentlig faktor

Testcenter Østerild og DTU har over en 10-årig periode løbende indkaldt til naboorientering/møde vedrørende testcentrets lysafmærkning på de høje master samt hvilke gener det måtte medføre og om vores ønsker og opfattelse - i denne forbindelse indsender vi følgende væsentlige appel til Trafikstyrelsen:

”Vi naboer til, samt befolkningen om, Testcenter Østerild har i mange år fremsat et stærkt ønske om at få gennemført en behovsstyring af lysafmærkningen på testcentret om dagen. Væsentligt for os borgere er, at de hvide blinkende lys om dagen slukkes og erstattes med stationære røde lys, således at lysafmærkningen om dagen fremover kommer til at fungere på samme måde som om natten dvs. med en rød stationær lysafmærkning samt med behovsstyring.”

Igennem god dialog med DTU, TERMA og testcentret ved vi, at det er muligt gennemførligt og at Testcenter Østerild gerne vil arbejde med en sådan løsning, da dette vil være en optimal løsning både med hensyn til mindst mulig lysforurening/gener og stadig med fuld hensyntagen til bevaring af luft/flysikkerheden.

Da testcentret netop arbejder med nytænkning og innovative løsninger vil et udelukkende behovsstyret lysafmærkningssystem være oplagt.

I denne forbindelse skal nævnes, at flere steder i udlandet er der allerede implementeret en ren behovsstyret lysafmærkning – bl.a. har USA flere store vindmølleparker, hvor lysafmærkningen med stor succes udelukkende er behovsstyret både dag og nat.

Høringssvar indsendt af:

Susanne Fossgreen, arkitekt cand.arch.

Strandkærvej 11, Lild Strand
7741 Frøstrup

Brovejen 18
8600 Silkeborg

Mail: sf@susannefossgreen.com

Mobil: 51989845

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>
Sendt: 6. oktober 2025 10:20
Til: ts Info
Cc: Hoeringer
Emne: SV: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Kære Trafikstyrrelsen

Naviair har ingen bemærkninger til udkastet.

Venlig hilsen
Anne Lise

NAVIAIR

Med venlig hilsen

Anne Lise Krarup-Christensen

Compliance koordinator

D +45 3247 8914 • akc@naviair.dk



Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark
T +45 3247 8000 • www.naviair.dk

Fra: Naviair Naviair <NaviairMO@naviair.dk>

Sendt: 11. september 2025 14:39

Til: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>

Emne: VS: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Fra: Nicoline Christine Fredensborg <nicfr@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 11. september 2025 14:37

Cc: Karen Eichert Sehested <KAEIS@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Til høringsparterne

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til en ny udgave af:

- BL 3-10, *Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv.*, 3. udgave

Trafikstyrelsen har som konsekvens heraf også udarbejdet udkast til BL-tillæg:

- BL 3-1 A, *Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser*, 1. udgave af 10. marts 1993

Udkastene sendes hermed i offentlig høring. Høringsfristen er den 9. oktober 2025 kl. 16:00.

Høringsmaterialet er vedhæftet denne mail, men kan også tilgås på [Høringsportalen](#).

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Nicoline Christine Fredensborg, nicfr@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 21144375 og Karen Eichert Sehested, kaeis@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 23354721.

Venlig hilsen

Nicoline Christine Fredensborg

Fuldmægtig

Afdelingen for luftfart



Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [e-boks.dk](#).

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig [her](#).

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800

E-mail: nicfr@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Kirstine Tambour Kristensen
Sendt: 30. september 2025 14:04
Til: ts Info
Cc: Nicoline Christine Fredensborg
Emne: SV: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Vedr. sagsnr. 2024-208316

Kære Nicoline

Tak for muligheden for at afgive høringssvar.

Energistyrelsen har ikke bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen / Best regards

Kirstine Tambour Kristensen

Specialkonsulent

Landvind & Sol - Lokal accept og Regulering

Mobil / Cell +45 33 92 74 36

E-mail kten@ens.dk

Fra: Nicoline Christine Fredensborg <nicfr@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 11. september 2025 14:37

Cc: Karen Eichert Sehested <KAEIS@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Til høringsparterne

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til en ny udgave af:

- BL 3-10, *Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv.*, 3. udgave

Trafikstyrelsen har som konsekvens heraf også udarbejdet udkast til BL-tillæg:

- BL 3-1 A, *Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser*, 1. udgave af 10. marts 1993

Udkastene sendes hermed i offentlig høring. Høringsfristen er den 9. oktober 2025 kl. 16:00.

Høringsmaterialet er vedhæftet denne mail, men kan også tilgås på [Høringsportalen](#).

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Nicoline Christine Fredensborg, nicfr@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 21144375 og Karen Eichert Sehested, kaeis@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 23354721.

Venlig hilsen

Nicoline Christine Fredensborg

Fuldmægtig

Afdelingen for luftfart



Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [e-boks.dk](mailto:nicfr@trafikstyrelsen.dk).

Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig [her](#).

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800

E-mail: nicfr@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Fra: Per Jensen <pj@airsupport.dk>
Sendt: 17. september 2025 14:27
Til: ts Info
Emne: Hørringssvar over udkast til BL3-10 sag 2024-208316

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej,

Jeg har sidder i arbejdsgruppe mht behovsstyring at lys på vindmøller og der er en enkelt ting som ikke hænger sammen teknisk, som det står i udkastet

12.5. Sekundær radar (SSR) og transponder

12.5.1. Et transpondersystem må benyttes til behovsstyring af hindringslys, hvis følgende signaler som minimum kan detekteres:

- a) Mode A/C
- b) Mode S/ELS
- c) ADS-B
- d) ADS-L

Det skal gerne rettes til **Mode S og ADS-B out** eller **mode S/EHS og ADS-B out**

Ellers er der ingen mulighed for at kende positionen på flyet

Som det fremgår i rapporten er der så mange udfordringer med de andre løsninger at det ikke kan gennemføres inden for fornuftige økonomiske rammer.

Uden at gå for meget i teknik, så er mode A/C en helt gammel standart, som ikke længere installeres og er i mange luftrum ikke tilstrækkelig overfor ATC myndighederne.

Mode S er i sig selv ikke nok de der ikke er koblet en position med på transponderes svar

Og ADS-L er ikke certificeret og rækkevidden er alt for kort – ADS-L bliver primært til Air to Air informationer

Vi gerne uddybe mine svar

Mvh Per

Best regards

Per Jensen
Business Development

E: pj@airsupport.dk
T: +45 7533 8889
M: +45 2269 2271



This email and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom they are addressed. If you have received this email in error, please notify the system manager. Please note that any views or opinions presented in this email are solely those of the author and do not necessarily represent those of the organization. Finally, the recipient should check this email and any attachments for the presence of viruses. The organization accepts no liability for any damage caused by any virus transmitted by this email.

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Tobias Bröning <tobias@senture.de>
Sendt: 1. oktober 2025 13:28
Til: ts Info
Emne: Høringssvar – Udkast til BL 3-10 (3. udgave), §12 Behovsstyring af hindringslys (ADLS) – Sagsnr. 2024-208316 – Senture GmbH

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Trafikstyrelsen,

Vedhæftet finder I Senture GmbH's høringssvar til udkast til BL 3-10 (3. udgave) vedrørende §12 (behovsstyring af hindringslys/ADLS). Vi takker for muligheden for at bidrage og står gerne til rådighed for tekniske afklaringer. Senture GmbH er en internationalt aktiv leverandør af Aircraft Detection Lighting Systems (ADLS) med projekter og testkampagner i flere europæiske lande, herunder Norge.

Vi beder venligst om en bekræftelse på modtagelsen af denne e-mail og det vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen

Tobias Bröning

Tobias Bröning
Geschäftsführer / General Manager
Senture GmbH

Phone: +49 151 25698405
Mail: tobias@senture.de

Senture GmbH · Krendelstr. 32 · D-30916 Isernhagen · Tel.: +49 511 474048-30
E-Mail: info@senture.de · Homepage: www.adls.org
HRB Hannover 227618 · Geschäftsführung: Tobias Bröning

Trafikstyrelsen
Att.: Høringsenheden
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Danmark

Senture GmbH
Krendelstraße 32
30916 Isernhagen
Germany

tobias@senture.de
www.adls.org

Høringssvar – Udkast til BL 3-10 (3. udgave)

Focus: §12 Behovsstyring af hindringslys (ADLS)

Sagsnr.: 2024-208316

Hamburg, 01.10.2025

We thank the Danish Transport Authority (Trafikstyrelsen) for the opportunity to comment on the draft BL 3-10 (3rd edition), Section 12 on Aircraft Detection Lighting Systems (ADLS).

Over the summer, we conducted an extensive ADLS test campaign together with the Norwegian Civil Aviation Authority (Luftfartstilsynet) in Norway. In that work, we compared detection based on primary radar (PSR), secondary surveillance radar (SSR), and the passive reception of cooperative transponder signals (including Mode A/C, Mode S elementary surveillance, and ADS-B). The campaign focused on practical, operationally relevant conditions and the interplay between conservative fail-safe behaviour and light-reduction potential.

Our aim in this submission is to support a regulation that fully meets aviation safety requirements while also minimising visible light emissions from wind farms, thereby protecting nearby communities and the natural environment. We believe this is achievable with a clear, proportionate set of rules that (i) preserve fail-safe defaults, (ii) recognise equivalent detection performance across permitted technologies, and (iii) enable true “lights-off” during verified clear-air periods.

We would be pleased to assist the Authority with any technical clarifications, to share non-confidential elements of our Norwegian test methodology and results, and—if helpful—to provide site-specific analyses for Danish projects.

Our intention is to contribute constructively so that the final BL 3-10 framework delivers both robust safety and meaningful reductions in night-time light impact.

Yours faithfully,



Tobias Bröning
Administrerende direktør and General Manager
Senture GmbH

§12.1 — Tie ADLS eligibility to the turbine lighting obligation (rather than a fixed 100 m limit)

Current draft regulation:

12. Behovsstyring af hindringslys

12.1. Behovsstyring til at slukke for middel- og højintensivt hindringslys må kun anvendes på luftfartshindringer på 100 meter eller mere over terræn.

Related marking obligations:

“Luftfartshindringer med en højde på 100 meter eller mere over terræn skal afmærkes.”

“Vindmøller på 100 meter op til 150 meter ... [afmærkes bl.a. med middelintensive blinkende lys på nacellen; inden for perimeteren lavintensive faste, røde lys om natten].” (Kapitel 7, uddrag)

English summary

Section 12.1 currently allows ADLS only for obstacles that are at least 100 metres above ground level. Because the wind-turbine lighting regime in Chapter 7 also begins at 100 metres, ADLS is, in practice, available for all turbines that must be lit today.

Against this background we seek clarification on the following:

- Please confirm that the intent is: all wind turbines that are required to be obstacle-lit under Chapter 7 may use ADLS, subject to approval under §12.2.

Reasoning

Linking ADLS to “turbines that must be lit” ensures proportionality and equal treatment between the marking regime and demand control. If the Authority later adjusts turbine lighting thresholds or categories, ADLS eligibility will automatically track those changes without reopening §12.

Proposed amendment

Replace §12.1 with:

“Demand control may be used on wind turbines that are required to be obstacle-lit under Chapter 7 of this BL.”

§12.3 — Military override should have selective scope, not imply a nationwide “kill switch”

Current draft regulation:

12.3. Behovsstyringssystemet skal være indrettet således, at Forsvaret til enhver tid kan deaktivere systemet omgående, så det middel- og højintensive hindringslys tændes.

English summary

Section 12.3 empowers the Danish Defence to deactivate ADLS at any time, which forces the medium- and high-intensity lights to turn on immediately.

Against this background we seek clarification on the following:

- Please confirm that the override is selective (per installation, site, or system) rather than a nationwide switch.
- Please indicate the operational process and audit trail for activations to ensure traceability and proportionality.

Reasoning

A selective override preserves military prerogatives while avoiding unnecessary light emissions from unrelated sites and limiting operational and cybersecurity risk.

Proposed amendment

Clarify in §12.3 that the override may be applied per installation or system, with agreed procedures and a documented audit trail.

§12.4.2 — Remove the visible low-intensity requirement so ADLS achieves true “lights off”

Current draft regulation:

12.4.2. Luftfartshindringer med behovsstyring skal være afmærket med fast, lavintensivt rødt lys. Det faste, lavintensive røde lys skal være aktivt, når det middel- og/eller højintensive hindringslys er slukket.

English summary

Section 12.4.2 requires a fixed, low-intensity red light whenever the medium- and/or high-intensity lights are switched off. In effect, a visible light remains on even when the warning zone is clear of aircraft and the system is functioning properly. This prevents an Aircraft Detection Lighting System from delivering its core purpose: true “lights-off” during verified clear-air periods.

Against this background we seek clarification on the following:

- Which concrete risk scenario does a permanent visible low-intensity light address beyond the safeguards already in Section 12?
- Given that Section 12.4.6 confines ADLS to low-traffic areas, what additional safety value does a permanent visible low-intensity light provide there?
- Would the Authority accept alternative secondary safety layers that address the same residual risk without continuous visible emission?

Reasoning

The purpose of an Aircraft Detection Lighting System is to switch obstacle lights off during verified clear-air periods. A permanent visible low-intensity light during those periods changes the system into reduced brightness rather than true light-off, removing most of the benefit for residents and limiting the reduction of light pollution. The residual risk that Section 12.4.2 appears to target—an aircraft that approaches without triggering the outer activation logic—can alternatively be mitigated by independent, proportionate secondary safety layers that command lights-on in case the primary logic is not triggered. These layers should not rely on active interrogation and should not intervene in air traffic management systems, so that they remain compatible with Section 12.5.2.

Optional alternative secondary safety layers for CAA-designated critical sites

1. **Automatic activation upon reception of aviation distress indicators**
Configure the system to switch the lights on immediately when aviation distress indicators are received, such as Mode A code **7700** or a **Mode S/ADS-B emergency or priority status**, regardless of distance to the obstacle. This directly addresses rare but critical events even if geometry-based triggers have not yet fired.
2. **Remote safety activation by the Authority or the air navigation service provider**
In addition to the military override in Section 12.3, provide a remote activation capability

for the **Danish Transport Authority (Trafikstyrelsen)** or the air navigation service provider (**Naviair**) to command lights-on in defined operational situations such as a declared distress, search-and-rescue activity, or a temporary hazard near the site. This creates a centrally controlled option for exceptional situations without continuous lighting at all other times.

3. **Infrared-only conspicuity during clear-air periods**

During verified clear-air periods, provide infrared conspicuity so that aviation users have a cue without any visible emission. The general infrared specification for red lighting in the draft (for red wavelengths below 665 nm an additional infrared source up to 905 nm with power monitoring) can be referenced, while recognising infrared-only as the default off-phase safety measure.

4. **Read-only trigger from external surveillance (flight tracks)**

Integrate read-only feeds from independent air-traffic surveillance—such as national primary radar, multilateration, or ADS-B. If an external track is observed inside a defined inner radius and the outer ADLS logic has not yet triggered, the system switches the lights on. This uses already existing surveillance information without any active interrogation and without control over air traffic management systems.

5. **Primary-radar catch-all ring with a small, site-specific radius (last resort)**

Install a primary-radar catch-all ring around the obstacle or wind-farm perimeter with a small, site-specific radius (for example, about 1 500 metres). Any detection within this inner ring immediately activates the lights.

Proposed amendment

Delete the requirement for a permanent visible low-intensity red light during clear-air periods and introduce an alternative-means-of-compliance clause for sites the Authority designates as critical. For example:

“§12.4.2. For locations designated by the Authority as critical, the obstacle owner shall implement one or more secondary safety layers that activates the lights when needed, such as

- (a) automatic activation upon reception of aviation distress indicators (for example, Mode A 7700 or a Mode S/ADS-B emergency or priority status);
- (b) a remote safety activation capability available to the Danish Transport Authority or the air navigation service provider;
- (c) infrared-only conspicuity during clear-air periods;
- (d) a read-only trigger from independent air-traffic surveillance inside a defined inner radius;
- (e) a primary-radar catch-all ring with a small, site-specific radius that commands immediate activation upon any detection.”

§12.4.3 — Clarify technology parity: allow passive cooperative detection as a full alternative to primary radar

Current draft regulation:

12.4.3. Behovsstyringssystemet skal omfatte:

- a) En radardækningszone.*
- b) En detektionszone, hvor luftfartøjer kan detekteres i en afstand på mindst 7 kilometer fra luftfartshindringen, i et vertikalt område fra 300 fod over terræn og op til og med 2000 fod over luftfartshindringens toppunkt.*
- c) En advarselszone, hvor det middel- og/eller højintensive hindringslys skal aktiveres.*

Advarselszonen skal være i en afstand på mindst 5 kilometer fra luftfartshindringen i en vertikal højde fra 300 fod over terræn til og med 2000 fod over luftfartshindringens toppunkt.

English summary

Section 12.4.3 defines the coverage volumes for ADLS: a radar coverage zone; a detection zone (at least 7 kilometres, 300 feet above ground to 2,000 feet above the obstacle top); and a warning zone (at least 5 kilometres within the same vertical bounds) where lights must activate.

Against this background we seek clarification on the following:

- Please confirm that passive cooperative detection under §12.5 (Mode A/C, Mode S elementary surveillance, ADS-B, ADS-L; no active interrogation) is accepted as a stand-alone alternative to primary radar for meeting the §12.4.3 volume requirements, provided that equivalent performance is demonstrated.

Reasoning

Explicit parity avoids over-prescription and enables proportionate, site-appropriate architectures while maintaining safety through the fail-safe mechanisms elsewhere in §12.

Proposed amendment

Add to §12.4.3 that detection requirements may be met by either primary radar or passive cooperative surveillance in accordance with §12.5, subject to equivalent performance.

§12.4.5 — When an aerodrome lies inside the warning zone, enable operational handling

Current draft regulation:

12.4.5. Behovsstyringssystemets advarselszone må ikke være inden for en hindringsplan for en offentligt godkendt flyveplads, der også er godkendt til natbeflyvning.

English summary

Section 12.4.5 states that the ADLS warning zone must not lie within an obstacle plane of a publicly approved aerodrome that is also approved for night operations.

Against this background we seek clarification on the following:

- Where an aerodrome lies inside the warning zone, may the lower detection bound be adjusted to include on-ground movements (runway/apron), or may light activation be linked to aerodrome operations?
- Would the Authority accept a site-specific solution instead of a blanket restriction?

Reasoning

Operational handling avoids blind spots for ground and low-hover movements without over-restricting otherwise acceptable ADLS geometries. It provides a practical, risk-based pathway where an aerodrome is close to a wind farm.

Proposed amendment

Rephrase §12.4.5 to allow site-specific handling (adjusted lower bound or operations-linked activation) where an aerodrome is located within the warning zone.

§12.4.6 — Define timeframe and method for the “80 percent lights-off” criterion and address lifetime changes

Current draft regulation:

12.4.6. Behovsstyring må ikke anvendes, hvis aktiviteten i advarselszonen er så hyppig, at systemet ikke slukker de middel- og højintensive hindringslys i mindst 80% af tiden om natten.

English summary

Section 12.4.6 prohibits ADLS where activity in the warning zone is so frequent that the system does not switch the medium/high-intensity lights off for at least 80 percent of the night.

Against this background we seek clarification on the following:

- Over which time window must the 80 percent be demonstrated (for example, as a rolling annual average)?
- Is ex-ante modelling acceptable for approval, with ex-post monitoring under §12.7.6?
- Alternatively, would the Authority consider a traffic-based criterion (such as average nightly movements) or a discretionary clause (“The Authority may prohibit ADLS in high-traffic areas”)?

Reasoning

A precise and operable metric avoids inconsistent enforcement and focuses on actual risk rather than a rigid nightly percentage. It also accommodates traffic growth over the project lifetime.

Proposed amendment

Provide guidance that 80 percent is assessed as a rolling annual average based on operational data collected under §12.7.6, or replace it with a practical traffic-based or discretionary criterion.

§12.4.7 — Express the fail-safe logic clearly instead of “integrity is guaranteed”

Current draft regulation:

*12.4.7. De middel- og højintensive hindringslys må kun slukkes, når behovsstyringssystemet:
a) aktivt kan bekræfte, at der ikke flyver luftfartøjer i advarselszonen, og
b) behovsstyringssystemets integritet er garanteret.*

English summary

Section 12.4.7 allows lights to be off only when the system can actively confirm that there are no aircraft in the warning zone and when the system’s integrity is “guaranteed.”

Against this background we seek clarification on the following:

- Please confirm that “integrity is guaranteed” means the system is fully functional.
- Please confirm that if the system is not fully functional, the default is that the lights are on.

Reasoning

The word “guaranteed” suggests an absolute assurance that cannot be demonstrated or audited in operation; it is not a term of art in equipment assurance. What can be demonstrated is that the system is fully functional according to defined health status, monitored diagnostics, and availability targets. That wording is objective and auditable and aligns with the established ADLS safety principle: lights may only be off when the warning zone is confirmed clear and the system is healthy; in any other state the lights are on.

Proposed amendment

Reword §12.4.7(b) to: "... and the demand-control system is fully functional. If the system is not fully functional, the default is that the lights are on."

§12.4.9 — Increase the lost-track hold time to 15 minutes**Current draft regulation:**

12.4.9. Hvis behovsstyringssystemet mister signalet af et luftfartøj i advarselszonen, grundet anden årsag end at luftfartøjet har forladt advarselszonen, skal lyset være tændt i mindst 5 minutter.

English summary

Section 12.4.9 keeps the lights on for at least five minutes if the system loses the signal of an aircraft in the warning zone for any reason other than the aircraft leaving that zone.

Against this background we seek clarification on the following:

- Would the Authority consider 15 minutes as a more robust hold time to cover helicopter operations, including landings within the warning zone and departures that are not detected again until the helicopter climbs above 300 feet?

Reasoning

Helicopters can land within the warning zone and remain below the lower detection bound. On departure they may only be detected once they climb above 300 feet. A longer hold time provides a practical safety buffer without materially reducing ADLS benefits.

Proposed amendment

Replace "5 minutes" with "15 minutes."

§12.5 — Confirm that passive cooperative detection can be used as a stand-alone alternative to primary radar**Current draft regulation:**

12.5. Sekundær radar (SSR) og transponder

12.5.1. Et transpondersystem må benyttes til behovsstyring af hindringslys, hvis følgende signaler som minimum kan detekteres: a) Mode A/C b) Mode S/ELS c) ADS-B d) ADS-L

12.5.2. Aktiv interrogation af transponder og intervention i lufttrafikstyringssystemer på vegne af behovsstyringssystemet er ikke tilladt.

English summary

Section 12.5 permits passive cooperative detection (Mode A/C, Mode S elementary surveillance, ADS-B, ADS-L) and forbids active interrogation.

Against this background we seek clarification on the following:

- Please confirm that passive cooperative detection under §12.5 may be used as a stand-alone detection basis for §12.4.3, provided that equivalent performance is demonstrated.

Reasoning

This avoids over-prescription, enables proportionate and site-appropriate solutions, and retains safety through the fail-safe mechanisms elsewhere in §12.

Proposed amendment

Add a sentence to §12.5 or §12.4.3 confirming that passive cooperative detection may be used without primary radar where performance is shown to be equivalent.

§12.6 — Allow practical proof methods for the primary-radar performance targets

Current draft regulation:*12.6. Primær radar*

12.6.1. Hvis et radarbaseret behovsstyringssystem benyttes, skal systemet kunne detektere et luftfartøj med Radar Cross Section på mindst 1 m² og med en fart på mindst 500 knob i detektions- og advarselszonen.

English summary

Section 12.6.1 sets performance targets for primary radar: detection of an aircraft with a radar cross-section of at least 1 square metre and a speed of at least 500 knots within the detection and warning zones.

Against this background we seek clarification on the following:

- What evidence will the Authority accept to demonstrate compliance, rather than exhaustive flight testing throughout the entire detection volume?

Reasoning

A full flight-test campaign, especially near 300 feet and at very high speeds across all azimuths, is not practicable.

Proposed amendment

Add guidance to §12.6 on acceptable evidence of compliance.

§12.7.4 — Focus emergency power on the lights; avoid mandating a dedicated UPS for ADLS

Current draft regulation:*12.7.4. Strømforsyningen til behovsstyringssystemet skal monitoreres.**12.7.4.1. Behovsstyringssystemet skal være tilkoblet en nødstrømsforsyning.**12.7.4.2. Den periodiske inspektion og vedligeholdelsen skal dokumenteres.***English summary**

Section 12.7.4 requires monitoring of the ADLS power supply, mandates connection of the ADLS to emergency power, and requires documentation of inspections and maintenance. Section 12.7.2 states that if the ADLS detects a defect or malfunction, the medium- and/or high-intensity lights must be activated; Section 13.1.2 requires the obstacle lights themselves to be connected to an emergency power supply for at least six hours.

Against this background we seek clarification on the following:

- Given that a fault condition leads to lights on by default (§12.7.2) and obstacle lights are independently backed up (§13.1.2), is a dedicated emergency power supply for the ADLS necessary in all cases?

Reasoning

Safety is ensured if the obstacle lights have emergency power and the control logic defaults to lights on whenever the ADLS is not fully functional. Requiring a separate UPS for the ADLS adds cost and complexity without commensurate safety benefit.

Proposed amendment

Amend §12.7.4.1 to focus emergency power on the obstruction lights (as already required in Chapter 13) and remove the blanket requirement for a dedicated ADLS emergency power supply, unless a site-specific assessment identifies a need.

§12.7.6 — Replace in-service “effectiveness/false detections” with auditable state and availability metrics

Current draft regulation:

12.7.6. Hindringsejer skal indsamle data om: a) effektivitet, herunder fejldetekteringer, og b) defekter, fejl og funktionsfejl.

12.7.6.1. Data efter pkt. 12.7.6 skal opbevares i minimum 5 år.

English summary

Section 12.7.6 requires the owner to collect and store data on effectiveness (including false detections) and on defects, errors, and malfunctions, for at least five years.

Against this background we seek clarification on the following:

- In normal operation there is no ground truth available to label detections as true or false. Would the Authority accept a framework where detection performance is validated before commissioning (acceptance flights), and in-service monitoring focuses on auditable state and availability metrics (system health, faults, alarms, lights-on/off durations)?

Reasoning

Measuring “effectiveness” or “false detections” in live operation is not technically meaningful without ground truth. Focusing on state, availability, and event logging provides solid, auditable evidence of safe operation, while performance is demonstrated at acceptance.

Proposed amendment

Amend §12.7.6 to require state/health/availability metrics and lights-on/off statistics during operation, and reserve detection performance verification for the pre-commissioning acceptance phase.

Nicoline Christine Fredensborg

Fra: Morten Thrane Leth <mtl@airports.gl>
Sendt: 12. september 2025 12:25
Til: Nicoline Christine Fredensborg; Karen Eichert Sehested
Emne: VS: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen,

Greenland Airports har ingen kommentarer til nedenstående høring.

Morten Thrane Leth
Projektleder

☎ +299 25 66 89

☎ +299 34 21 47

✉ mtl@airports.gl



Greenland Airports

Mittarfeqarfiit

Greenland Airports
Qeqertanut 1, 3. sal
Box 2000, 3900 Nuuk, Greenland
www.airports.gl

Fra: Nicoline Christine Fredensborg <nicfr@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 11. september 2025 11:37
Cc: Karen Eichert Sehested <KAEIS@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over Trafikstyrelsens udkast til BL 3-10, Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv., 3. udgave og BL 3-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave

Til høringsparterne

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til en ny udgave af:

- BL 3-10, *Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer mv.*, 3. udgave

Trafikstyrelsen har som konsekvens heraf også udarbejdet udkast til BL-tillæg:

- BL 3-1 A, *Bestemmelser om ændring af BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser*, 1. udgave af 10. marts 1993

Udkastene sendes hermed i offentlig høring. Høringsfristen er den 9. oktober 2025 kl. 16:00.

Høringsmaterialet er vedhæftet denne mail, men kan også tilgås på [Høringsportalen](#).

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Nicoline Christine Fredensborg, nicfr@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 21144375 og Karen Eichert Sehested, kaeis@trafikstyrelsen.dk, tlf.: +45 23354721.

Venlig hilsen

Nicoline Christine Fredensborg

Fuldmægtig

Afdelingen for luftfart



Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes du underrette os og derefter slette mailen.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [e-boks.dk](#). Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig [her](#).

Trafikstyrelsen**Danish Civil Aviation and Railway Authority**

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800

E-mail: nicfr@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk