



Referat

Nabomøde om lysafmærkning, Testcenter Østerild, 30-9-2025

Mødedeltagere

Allan Vesth, DTU Wind
Peter B. Hjuler, DTU Wind
Christian H. Frederiksen, DTU Wind
Theis Hansen, Terma
Rasmus Riber, Terma
Vibeke Iversen
Bjarne Højstrup Nielsen
Lars Jensen
Susanne Fossgreen
Karsten Høeg-Mikkelsen
Klaus Kjeldtoft
Birgitte Rønneby
Ulrich Iversen

08-10-2025

KAAL

Dagsorden

1. Velkommen og præsentationsrunde (Christian)
2. Siden sidst (DTU og naboer)
3. Gennemgang af lysafmærkningssystem (Theis)
4. Nedsættelse af strafid (Christian)
5. Driftsstatus fra 2024-2025 (Theis)
6. Spørgsmål og diskussion vedr. lysafmærkning
7. Evt.

Punkt 1. Velkommen og præsentationsrunde

Christian bød velkommen til mødet. Alle deltagere på mødet godkendte at mødet blev optaget, så der kunne blive skrevet et referat efterfølgende. Dette var efterfuldt af en kort præsentationsrunde.

Punkt 2. Siden sidst

Dette nabomøde blev rykket fra foråret til efteråret 2025, da DTU afventede svar fra Trafikstyrelsen ang. nedsættelse af straftid.

DTU har ikke modtaget klager ang. lyset på Testcenter Østerild siden sidste møde.

Der er forsat lys om dagen, da det blandt andet er et krav fra Forsvaret. DTU har på møder forsøgt at få ændret dette uden succes. Bestemmelser om afmærkning af luftfartshindringer – BL 3-10 – er p.t. i høring via høringsportalen, og naboerne har mulighed for at sende høringssvar – også til dagslyset. Allan forklarer nærmere under punkt 6.

Punkt 3. Gennemgang af lysafmærkningssystem

Terma gennemgik kort radarsystemet og lysstyring. Systemet bruges til at tænde lys, når der er aktivitet i den røde zone (slide 7). Radaren giver signal til lys, når der er et objekt i zonen og slukker igen, når objektet er ude igen. Tidligere var lyset tændt i 30 minutter, hvis et mål blev mistet i zonen. Dette kunne f.eks. skyldes en helikopter, der lander, eller andre lignende scenarier, men er med nedsættelse af straftiden nu reduceret til 5 minutter, hvis der ikke registreres yderligere aktiviteter i zonen.

Punkt 4. Nedsættelse af straftid

Christian oplyste, at DTU udsendte en pressemeddelelse for cirka 1 måned siden ang. nedsættelse af straftid. Når radaren ser et objekt i zonen over testcenteret, tændes lyset. Hvis objektet forsvinder uventet, har det tidligere aktiveret lys på masterne i 30 minutter, men med den nye tilladelse er denne tid nedsat til 5 minutter. Christian pointerede, at denne løsning også er sikkerhedsmæssig forsvarlig ift. fly.

DTU og Terma har arbejdet sammen og argumenteret for en straftid på 5 minutter og har været i dialog med Trafikstyrelsen. Godkendelsen er kommet over sommeren. DTU's repræsentanter på mødet understregede, at input fra borgerne har været vigtig for at få beslutningen igennem hos Trafikstyrelsen. Deltagerne på mødet udtrykte stor tilfredshed med nedsættelse af straftiden, selv om de dog var lidt utilfredse med, at det har taget så lang tid at få det gennemført.

Punkt 5. Driftsstatus fra 2024-2025

Terma fortalte, at implementeringen af reduceret straftid blev effektueret den 21. august, og det allerede nu er tydeligt, at det vil få en stor betydning fra antallet af timer, som lyset er tændt.

I juli var lyset tændt i cirka 10 timer (4,22 % af nattetimerne), i august var lyset tændt i cirka 20 timer (6,70 % af nattetimerne). I september – fra 1. til 24. september – var lyset tændt i cirka 3 timer (1,09 % af nattetimerne). Det viser en tydelig effekt, og Terma forventer, at tallet forventes at forblive så lavt.

En nabo spurgte til, hvorvidt Terma kunne sige, hvor stor del af perioderne med lys rent faktisk skyldtes fly i zonen. Terma svarede, at i august var det 27 minutter (defineret som 'activity in zone') ud af samlet 20 timer, som er den reelle mængde af trafik. Terma forklarede, at særligt gæs, der flyver hurtigt og i formation, kan af radaren blive opfattet som et fly, hvormed lyset tændes. Ligeledes kan storm medføre, at radarens referencepunkter svinger, og systemet vil derfor tænde lyset som sikkerhedsforanstaltning.

Flere deltagere udtrykte frustration over lys om dagen. Trafikstyrelsen henviser til Forsvaret, som kræver lys også i dagslys. Der er ønske om behovsstyring også i dagtimerne, som det f.eks. praktiseres i USA.

Punkt 6. Spørgsmål og diskussion vedr. lysafmærkning

Allan fortalte, at bestemmelserne om afmærkning af luftfartshindringer – BL 3-10 – p.t. er i høring via høringsportalen, og naboerne har mulighed for at lave hørings-svar. Her har naboerne og andre mulighed for at indsende deres bemærkninger, dette gælder også ønsker ift. at få behovsstyring af dagslyset. Dette er punkt 12.4.1. Radaren kører 24/7 på Testcenter Østerild og behovsstyring er teknisk muligt.

Punkt 12.3 i BL 3-10 siger, at Forsvaret til enhver tid kan deaktivere systemet omgående, så hindringslyset tændes. Allan antager, at Forsvaret f.eks. vil bruge muligheden for at tænde lyset manuelt ved øvelser og redningsaktioner. DTU har ikke indsigelsesret til dette. Naboerne kan også sende hørings-svar til dette.

Høringsportal: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/70395>. Høringsfristen er den 9. oktober 2025 kl. 16:00. Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til styrelsens hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk, med

angivelse af sagsnr. 2024-208316. Eventuelle spørgsmål til udkastene kan rettes til mailadresse nicfr@trafikstyrelsen.dk eller kaeis@trafikstyrelsen.dk.

Der blev spurgt til, hvorvidt den måske kommende udvidelse af testcenteret vil medføre højere master og flere lys. DTU orienterede om, at der arbejdes på en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med en mulig udvidelse af testcenteret. Miljøkonsekvensvurderingen forventes afleveret 1. april 2026, hvorefter der vil blive afholdt offentlige borgermøder og en ny høringsrunde. Udvidelsen kan medføre flere og højere master. Hvis masterne bliver højere, skal lysene placeres tilsvarende højere oppe, jf. BL 3.10. Trafikstyrelsen kræver, at piloter skal kunne opfatte området som en sammenhængende "mur" af lys, hvilket begrænser muligheden for at øge afstanden mellem masterne. Naboerne udtrykte bekymring for, at flere master og lys vil forringe områdets nattemørke.

DTU opfordrede deltagerne til at følge processen tæt og deltage aktivt i kommende høringer. Det blev samtidigt understreget, at miljøkonsekvensvurderingen ikke er en godkendelse, men en del af en længere proces, hvor borgernes indsigelser har betydning. DTU og Terma deltager i møderne og bidrager med teknisk indsigt, men det er myndighederne, der træffer den endelige beslutning. Borgerne har mulighed for at påvirke udformningen af projektet, især hvis der kommer mange og velargumenterede høringssvar.

DTU pointerede, at DTU og borgere på samme side i denne sag. DTU ønsker ikke unødvendigt lys, men der skal være fokus på flysikkerhed også.

DTU forventer at nedsat straftid bibeholdes trods højere møller og master.

En deltager spurgte til et blinkende rødt lys, som har blinket mere det sidste års tid. En anden deltager ved mødet kunne svare, at det er en mast længere væk som ikke tilhører DTU.

Punkt 7. Evt.

DTU foreslog at holde næste møde efter udsendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Peter understregede, at DTU kan tilbyde at give teknisk indsigt og forklaringer, men kan ikke tage imod indsigelser. PLST står for miljøkonsekvensvurderingen.

En nabo spurgte til, hvorfor kommer ændringer til bekendtgørelsen kommer nu. DTU svarede, at der har været ønske om ændringer i lang tid, hvor Testcenter Østerild har haft en dispensation. Lyset på andre kommercielle sites har generet



Vælg klassifikation i sidehovedet

lokalområderne, og nu er der kommet finansiering via puljen 'Grøn Energi'. Udarbejdelsen af ændringerne har været i proces de sidste 1,5 år.

Opfølgning på spørgsmål stillet af Susanne på vej ud af mødet. Terma blev spurgt, om de kunne undersøge, hvad de regulatoriske timere er i udlandet (straf tiden). Følgende tider gælder for sammenlignelige lande:

Tyskland: 3min

Holland: 10min

USA: 30min

Canada: 30min