

2016-02-22

Stockholms stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 8314
104 20 Stockholm

LFV:s yttrande gällande plansamråd för centrala Bromma.

Härmed överlämnas LFV/ANS yttrande över i rubriken nämnda remiss.

Med vänlig hälsning



för Johan Arvik
Operativa System

Dokumentnummer
D-2016-061927

Ärendenummer
Å-2016-003761

Ert datum
2016-02-22

Er beteckning
2010-20840

Handläggare
Carlsson, Gert
011-192213T
011-19 25 75F
gert.carlsson@lfv.se

2016-02-22

Remissvar:

LFV vill som sakägare av CNS-utrustning avge följande yttrande:

Hela planområdet ligger inom skyddsområdet för LFVs radarstation i Bällsta. Inom detta område råder begränsningar i byggnadshöjd enligt ICAO DOC 015. Observera att högsta tillåtna höjd på byggnader enligt ICAO DOC 015 kan vara lägre än de höjder som Bromma flygplats tillåter. Varje byggnadsobjekt överstigande 20 m i höjd skall remitteras till LFV innan det uppförs.

Bällsta radar betjänar riksintressen för civil och militär luftfart mm

Radarn är av största betydelse för att separera och kontrollera flygtrafiken i området Södermanland och Uppland-Västmanland. I området finns tre flygplatser av riksintresse. Störst är Arlanda med 23 miljoner årspassagerare, vidare ligger Bromma i omedelbar närhet och i området ligger även Uppsala/Ärna flygplats av riksintresse samt Västerås flygplats. Radarn betjänar även all militär flygtrafik i området. Slutligen finns en stor mängd överflygande trafik, s.k. en route trafik. Flygtrafiken i området omfattar totalt cirka 1500 rörelser per dygn.

Radarn är ett mycket viktigt redskap för flygtrafiktjänsten att alltid på ett säkert sätt kunna separera flygplanen från varandra. Om man uppför byggnader över de gränser som finns i ICAO:s regelverk finns det stor risk för att radarsignalen uteblir, d.v.s. man ser inte flygplan som närmar sig varandra, eller att signalen störs t.ex. genom reflektion från byggnader som ger skenbilder av flygplan med intrycket att flygplanen finns på en annan plats än den verkliga. I båda fallen föreligger risk för att kollisioner kan inträffa. Det innebär en oacceptabel risk vilket kan leda till restriktioner i flygtrafiken.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats

avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

FLYGHINDERANALYS

Ska du uppföra mast, vindkraftverk, mobilkran, eller byggnadsverk högre än 20 meter alt. skicka in planhandlingar?
– Läs då detta!



Enligt Trafikverkets hemsida bör en lokaliseringsbedömning göras, på LFV kallar vi den flyghinderanalys. Om du av någon anledning inte vill ha en flyghinderanalys utförd, men ändå efterhöra om LFV har något att erinra, kan du skicka in en remissförfrågan. Kom ihåg att flygplatserna kräver en utförd flyghinderanalys för att de skall tillstyrka etablering av hinder högre än 20 meter. En flyghinderanalys är alltid avgiftsbelagd.

För att underlätta hanteringen och därmed förkorta handläggningstiden av dessa flyghinderanalyser och CNS-analyser vill vi göra er uppmärksamma på två för oss mycket viktiga punkter:

RÄTT benämning av vad ni vill ha utfört...

Använd endast formuleringen "Beställning av flyghinderanalys" om du önskar en komplett (avgiftsbelagd) analys av om byggnadsverket kommer få någon påverkan på flygplatser, inflygningsvägar, luft- rum, kommunikationsutrustning, navigationsutrustning och radarutrustning. I denna analys inkluderas CNS-analys av LFVs egna utrustning.

Mer info på www.lfv.se/flyghinderanalys där hittar du även prislistor.

Använd endast formuleringen "Remiss CNS-analys" om du enbart vill efterhöra om LFV har något att erinra mot etableringen med hänsyn tagen till LFVs egna utrustning. I denna analys finns ingen information om hur etableringen påverkar flygtrafiken.

För betydligt mer utförlig information till dig som skickar in material avseende flyghinder, besök oss på:
www.lfv.se/infolyghinder

RÄTT inskickat elektroniskt format...

Skicka i elektroniskt format med epost till: lfvcentralregistratur@lfv.se.

I yttersta undantagsfall per post till:

LFV 60179 NORRKÖPING

Skicka koordinatlistor i Excel- eller Wordformat.

Resterande information i öppet format (ej scannade filer).

Ange objektets position/koordinater i:

RT 90 X Y, 2,5 gon V eller SWEREF 99 TM N, E eller SWEREF 99 (WGS 84). Undvik lokala koordinatsystem, som SWEREF 99 18 00.

Ange använt koordinatsystem.

Viktigt! Ange terränghöjd meter över havet (Z) för hindrets placering.

Möjlighet finns att beställa analys av ett område, såsom vindkraftpark. Som komplettering till koordinatlistor tar vi tacksamt emot Shape-filer (.shp) för stora områden, vindkraftparker, kraftledningar etc. Vid beställning av flyghinderanalys, använd LFVs egen blankett (finns på www.lfv.se/flyghinderanalys). Om du inte gör det var noga med att all information på LFV blankett finns med.

KONTAKT:

Kontakt flyghinderanalyser: 011-19 20 51 (tfn tid kl. 15-16)

Kontakt CNS-analyser: 011-19 22 13