



Iðnaðarráðuneytið
Erla Sigríður Gestsdóttir
Arnarhváli
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12 | Sími/tel. +354 569 4100
105 Reykjavík | Fax +354 562 3619
Ísland/Iceland | www.caa.is

Tilv. yðar	Dags.
IDN12020066/2.2.2	23. mars 2012
Tilv. vor	Dags.
FMS12040155	5. september 2012
Bréfalykill:	
020	

Efni: Ábendingar Flugmálastjórnar Íslands vegna mótunar stefnu um lagningu raflína í jörð

FMS hefur borist erindi frá iðnaðarráðuneytinu þar sem óskað er eftir athugasemdum og ábendingum vegna mótunar stefnu um lagningu raflína í jörð. FMS kom á fund nefndarinnar þann 14. maí s.l. ásamt fulltrúum Isavia og RNF þar sem þetta mál var rætt.

Meðfylgjandi eru ábendingar FMS sem fram komu á fundinum:

Að mati FMS er tvennt sem þarf að taka til greina er varðar árhif raflína. Annarsvegar hindranir í nágrenni við flugvelli og landingarstaði, svo og leiðarhindranir í farflugi. Hinsvegar möguleg áhrif/truflanir af völdum raflína á leiðsögubúnað á flugvöllum svo og utan þeirra.

Raflínur sem hindranir:

Hvað varðar flugvelli þá er skilgreint í stöðlum öryggiskröfur sem innleiddar eru í ísl. erlglugerð sem eiga að tryggja að í kringum hann séu flugferlar hindranafrír. Það er skýrt kveði á um það í rg. 464/2007 um flugvelli og þar skilgreindir þeir hindranaflétir sem eiga að vera hindranafrír. Það er því alveg ljóst að t.d. raflínu möstur mega ekki skaga upp úr þeim flötum nema viðeigandi ráðstafanir séu gerðar.

Jafnframt er í lögum um loftferðir kveðið á um það að ráðherra sé heimilt að setja skipulagsreglur fyrir flugvelli. Þar getur hann sett fyrirmæli um skipulag innan fugvallarsvæðis en jafnframt fyrirmæli um það svæði utan flugvalla sem rétt er að setja takmarkanir á stafsemi eða framkvæmdir enda sé það í þágu almenns öryggis. Verið er að vinna að þessum reglum við helstu flugvelli hérlendis.

Reglugerð um flugvelli tekur einnig til leiðarhindrana, þ.e. þeirra hindrana sem ekki eru í nágrenni flugvalla. Samkvæmt reglugerðinni ætti að skrá slíkar hindranir, meta þær og gera viðeigandi ráðstafanir teljist þær ógn við flugöryggi. Hér er helst um að ræða möstur og aðrar háar hindranir en einnig raflínur sem þvera ár, dali eða vegi.

Við lagningu raflína þá þarf að taka tillit til þessara þátta í nágrenni við flugvelli.

Truflanir af völdum raflína á leiðsögubúnað:

Búnaður sem notaður er til leiðsögu og er staðsettur innan flugvallarsvæðis er að mörgu leit verndaður vegna helgunarsvæðis flugvallarins. Hinsvegar þarf að skoða hvort að helgunarsvæði flugvallar sé nægjanlegt, t.d. ef búnaður er staðsettur í útjaðri helgunarsvæðis, til þess að vernda þann búnað. Hvað varðar leiðsögubúnað utan flugvalla þá er ekki eins skýrt kveðið á um hindranir eða vernd þeirra sem standa utan flugvallarsvæða. Þar hafa rekstraraðila slíkra leiðsöguvirkja áhyggjur af áhrifum raflína og truflana af þeirra völdum. Undir venjulegum kringumstæðum virðast áhrif af völdum raflína vera nokkuð þekkt en minna þegar truflanir verða á slíkum línunum og áhrif þess á leiðsögutæki.

Í viðauka 10 við Chicago-samninginn sem fjallar um fjarskipti (Aeronautical telecommunication) er ekki tekið sérstaklega á vernd leiðsöguvirkja og er því hér á landi vísað í lög og reglur Póst- og fjarskiptastofnunar hvað þetta varðar. Rekstraraðila þessa búnaðar telja að það sem þar komi fram sé ekki nægjanlegt til að tryggja vernd þess búnaðar og því þurfi að gera sérstakar ráðstafanir.

Í nágrannalöndum okkar hafa verið gerðar kannanir á þessum áhrifum og gefnar út skýrslur um þetta efni. Þar virðist vera niðurstaðan að stjórnvöld setja reglur sem kveði á um í hvaða fjarlægð frá slíkum búnaði óhætt er að reisa möstur með raflinum og settur verði ákveðinn radíus í kringum mannvirkin sem helgunarsvæði til að tryggja rekstraröryggi hans.

Niðurstaða:

FMS telur mikilvægt að sett verði inn ákvæði, að við mat á lagningu lína skuli ávallt leita álits Flugmálastjórnar sem og rekstraraðila flugvalla og veitanda flugleiðsögubjónustu í nágrenni væntanlegrar lagningar raflína. Það verði svo á hendi þess er leggur línurnar að leggja fram áhættumat sem meti áhrif línanna á flugöryggi, bæði er varðar hindranir og truflanir. Viðkomandi aðili skuli bera kostnað af slíku mati og haft skuli samráð við hagamunaaðila í flugi við gerð matsins.

Í framhaldi af þessu er rétt að benda á að nauðsynlegt er til framtíðar að gerðar verði reglur hér á landi til samræmis við reglur í nágrannalöndunum sem tryggja öryggi starfsemi leiðsögubúnaðar vegna veitingu flugvalla- og flugleiðsögubjónustu og þurfi þá að taka mið af þeim reglum við hönnun og lagningu raflína.

Með kveðju



Reynir Sigurðsson

framkvæmdastjóri flugleiðsögu- og flugvallasviðs