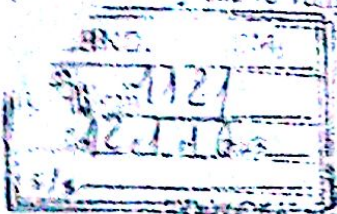


Số: 1997/TM-Tgl

Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2009

Về thông báo và quản lý các bề mặt giới hạn
chướng ngại vật hàng không và trần địa quản
lý bảo vệ vùng trời khu vực Tp. Hồ Chí Minh.



Kính gửi: Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh

Căn cứ Nghị định 104/2008/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2008 của Chính phủ về quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Quốc phòng;

Căn cứ Nghị định số 20/2009/NĐ-CP ngày 23/02/2009 của Chính phủ về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và trần địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam;

Nhằm thực hiện chương trình cải cách hành chính của Chính phủ, đáp ứng yêu cầu về quản lý xây dựng, phát triển đô thị hiện đại của thành phố Hồ Chí Minh; căn cứ điều kiện thực tế của địa hình, không gian, các quy hoạch phát triển của Thành phố, các yêu cầu bảo đảm an toàn cho hoạt động hàng không tại sân bay Tân Sơn Nhất và trần địa quản lý bảo vệ vùng trời trên địa bàn Thành phố; Bộ Tổng Tham mưu thông báo và đề nghị quản lý các bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật hàng không trong khu vực thành phố Hồ Chí Minh như sau:

1. Đối với sân bay Tân Sơn Nhất (có phụ lục bản đồ, sơ đồ kèm theo*):

a) Dải bay được ký hiệu là A: tại sân bay Tân Sơn Nhất có 2 đường cất, hạ cánh (CHC), đường phía Bắc 07L-25R và đường phía Nam 07R-25L. Vì vậy, thống nhất một dải bay chung trên cơ sở kết hợp hai dải bay của hai đường CHC. Dải bay của mỗi đường CHC được xác định như sau: rộng 300 mét (150 mét về mỗi bên so với trục tim đường CHC), đầu dải bay cách đầu mỗi đường CHC là 300 mét. Trong phạm vi dải bay chỉ được phép lắp đặt các công trình phục vụ cho nhiệm vụ bảo đảm hoạt động bay.

b) Bề mặt tiếp cận hạ cánh, cất cánh lấy độ cao (được quy ước là tình không đầu) được ký hiệu B1 và B2 ở phía Tây, B3 và B4 ở phía Đông: do 2 đường CHC so le nhau, nên bề mặt tiếp cận hạ cánh, cất cánh lấy độ cao được xác định đối với từng đường CHC và chọn tiêu chuẩn an toàn hơn, cụ thể như sau:

- Đoạn 1 (L1): xuất phát từ đầu dải bay theo từng đường CHC đến cự ly 2812 mét: độ dốc 1,6%; giới hạn độ cao tại cự ly 2812 mét là 45 mét.

- Đoạn 2 (L2): xuất phát từ cự ly 2812 mét đến 7812 mét: độ dốc 2,0%; giới hạn độ cao tại cự ly 7812 mét là 145 mét.

- Đoạn 3 (L3): xuất phát từ cự ly 7812 mét đến 15000 mét: độ dốc 0%; giới hạn độ cao là 145 mét.

(*)

1. Phụ lục 1: Bản đồ các bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật hàng không sân bay Tân Sơn Nhất
2. Phụ lục 2: Sơ đồ các Bề mặt tiếp cận sân bay Tân Sơn Nhất (Tình không đầu)
3. Phụ lục 3: Sơ đồ các Bề mặt tình không sườn sân bay Tân Sơn Nhất.

- Góc mở ngang về hai phía của bề mặt tiếp cận hạ cánh, cất cánh lấy độ cao 15° (tương đương 26,7%).

c) Bề mặt chuyển tiếp: ở phía Bắc sân bay được ký hiệu là C1; ở phía Nam sân bay được ký hiệu là C2; xuất phát từ mép sườn của dải bay đến cự ly 314 mét; độ dốc 14,3%; giới hạn độ cao tại cự ly 314 mét là 45 mét.

d) Bề mặt ngang trong:

- Ở phía Bắc sân bay được ký hiệu là D1: xuất phát từ giới hạn ngoài của bề mặt chuyển tiếp đến giới hạn bán kính 4 km, tâm là 2 điểm đầu dải bay (O₁ và O₂) của đường CHC 07L-25R và đường thẳng tiếp tuyến chung của 2 đường tròn đó; độ dốc 0%, độ cao tối đa là 45 mét.

- Ở phía Nam sân bay: do trung tâm Thành phố nằm ở phía Nam sân bay, khu vực tập trung đông dân cư và là trung tâm hành chính, chính trị. Vì vậy, để khai thác hiệu quả không gian, ưu tiên đầu tư xây dựng các cao trình hiện đại của Thành phố, bề mặt ngang trong được quy định thành các phần như sau:

* Phần 1 được ký hiệu là D2: xuất phát từ giới hạn ngoài của bề mặt chuyển tiếp của đường CHC 07R-25L đến đường thẳng song song cách tâm đường CHC 07R-25L với cự ly 1000 mét; độ dốc 0%, độ cao tối đa là 45 mét.

* Phần 2 được ký hiệu là D3: xuất phát từ ranh giới ngoài của Phần 1 (D2) đến đường thẳng song song cách tâm đường CHC 07R-25L với khoảng cách 2000 mét, trong phạm vi các vòng tròn bán kính 4 km, tâm là 2 điểm O₃ và O₄ (đầu dải bay của đường CHC 07R-25L); độ dốc 2,5%, độ cao tại ranh giới ngoài là 70 mét.

* Phần 3 được ký hiệu là D4: xuất phát từ cự ly 2000 mét so với trục tâm đường CHC 07R-25L đến giới hạn bán kính 4 km, tâm là các điểm O₃, O₄ nêu trên và đường thẳng tiếp tuyến chung của 2 đường tròn đó; độ dốc 0%, độ cao là 70 mét.

e) Bề mặt hình nón:

- Ở phía Bắc sân bay được ký hiệu là E1: xuất phát từ giới hạn ngoài của bề mặt ngang trong đến giới hạn bán kính 6 km, tâm là 2 điểm O₁ và O₂ (đầu dải bay của đường CHC 07L-25R) và đường thẳng tiếp tuyến chung của 2 đường tròn đó; độ dốc 3,75%, độ cao tại ranh giới ngoài là 120 mét.

- Ở phía Nam sân bay được ký hiệu là E2: xuất phát từ ranh giới ngoài của bề mặt ngang trong đến giới hạn bán kính 6 km, tâm là các điểm O₃, O₄ (đầu dải bay của đường CHC 07R-25L) và đường thẳng tiếp tuyến chung của 2 đường tròn đó; độ dốc 2,5%, độ cao tại ranh giới ngoài là 120 mét.

* Các bề mặt giới hạn độ cao chương ngại vật nêu trên được tính so với mức cao 10 mét của sân bay Tân Sơn Nhất; riêng đối với các bề mặt tiếp cận hạ cánh, cất cánh lấy độ cao phía đầu Tây sân bay, được tính so với mức cao trung bình 7,0 mét.

2. Đề nghị UBND thành phố Hồ Chí Minh:

2.1. Chỉ đạo các Sở, ngành chức năng và UBND các quận, huyện nghiên cứu các nội dung trên, phối hợp chặt chẽ với cơ quan chức năng của Bộ Chỉ huy quân sự Thành phố và Sư đoàn Không quân 370 (đóng quân tại sân bay Tân Sơn Nhất) để

quản lý các bề mặt giới hạn độ cao của sân bay Tân Sơn Nhất, bảo đảm an toàn hàng không. Căn cứ vào thông báo ranh giới các bề mặt quy định tại điểm 1 của công văn này, giải quyết cấp phép độ cao tính không xây dựng cao trình, cụ thể như sau:

2.1.1. Trong phạm vi các bề mặt B1, B2, B3, B4:

- Xuất phát từ đầu dải bay đến cự ly 2812 mét: độ cao từ 0 đến 45 mét (độ dốc 1,6%).
- Xuất phát từ cự ly 2812 mét đến 4062 mét: độ cao từ 45 đến 70 mét (độ dốc 2,0%).
- Xuất phát từ cự ly 4062 mét đến 15000 mét: độ cao 70 mét (độ dốc 0%).

Trong phạm vi từ đầu dải bay đến 4 km thuộc các bề mặt B1, B2, B3 và B4, nghiên cứu không tăng hệ số, mật độ xây dựng; không bố trí hệ thống đường điện cao thế, hệ thống đèn chiếu sáng làm ảnh hưởng đến hệ thống thông tin dẫn đường và hệ thống đèn tín hiệu nhận biết sân bay; không nên bố trí, quy hoạch các kho xăng dầu, các công trình dễ gây cháy nổ hoặc khu tập trung đông người để ngăn ngừa hậu quả khi xảy ra mất an toàn hàng không.

2.1.2. Trong phạm vi các bề mặt C1 và C2, tính từ mép dải bay trở ra (trong phạm vi quản lý đất đai của Thành phố): độ cao từ 0 đến 45 mét theo độ dốc 14,3%.

2.1.3. Trong phạm vi các bề mặt D1 và D2: độ cao dưới 45 mét.

2.1.4. Trong phạm vi bề mặt D3: độ cao từ 45 đến 70 mét theo độ dốc 2,5%.

2.1.5. Trong phạm vi các bề mặt D4 và E2: độ cao dưới 70 mét.

2.1.6. Trong phạm vi bề mặt E1, từ ranh giới tiếp giáp với bề mặt D1 trở ra: độ cao từ 45 đến 70 mét theo độ dốc 3,75%.

2.1.7. Trong phạm vi địa bàn các quận 1, quận 4 và quận 5: độ cao dưới 100 mét.

Trong trường hợp còn vướng mắc, chưa rõ về các tham số, tiêu chuẩn để tính toán độ cao bề mặt chướng ngại vật hàng không, đề nghị liên hệ với Sư đoàn Không quân 370 để được tư vấn giúp đỡ.

Khi cấp phép xây dựng cho các công trình có độ cao từ 45 trở lên trong phạm vi quy định nêu trên, đề nghị cơ quan cấp phép xây dựng của địa phương gửi văn bản cấp phép về Cục Tác chiến, Cục Hàng không Việt Nam và Sư đoàn Không quân 370 để quản lý, theo dõi thông tin cao trình. Việc cảnh báo hàng không thực hiện theo quy định tại Phụ lục IV Nghị định 20.

2.2. Đối với các công trình xây dựng nằm trong phạm vi ảnh hưởng của trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời, đề nghị địa phương phối hợp với Sư đoàn Phòng không 367/QC PK-KQ, Lữ Phòng không 77 và BCHQS Thành phố/QK7 để thống nhất độ cao theo quy định tại Phụ lục 3 Nghị định 20, được minh họa cụ thể tại các Phụ lục 4, 5, 6 đính kèm*).

(*)

4. Phụ lục 4: Sơ đồ bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật bảo đảm sẵn sàng chiến đấu của trận địa Tên lửa.

5. Phụ lục 5: Sơ đồ bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật bảo đảm sẵn sàng chiến đấu của trận địa Phòng không và tên lửa tầm thấp.

6. Phụ lục 6: Sơ đồ bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật bảo đảm sẵn sàng chiến đấu của trận địa Ra đa.

2.3. Trường hợp công trình xây dựng có độ cao cao hơn độ cao thống nhất tại khoản 2.1 và 2.2 nêu trên, hoặc chưa có sự thống nhất giữa địa phương và đơn vị liên quan, đề nghị các Sở, ngành chức năng của địa phương hướng dẫn chủ đầu tư gửi văn bản về Cục Tác chiến để xem xét, giải quyết theo quy định tại Điều 15, 16 của Nghị định 20.

2.4. Để thực hiện quy định tại khoản 3 Điều 12 của Nghị định 20, đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo Sở, ngành chức năng và UBND các quận, huyện xây dựng và cung cấp quy hoạch phát triển không gian ở các khu vực ngoài phạm vi nêu trên về Bộ Tổng Tham mưu (qua Cục Tác chiến) để thống nhất với địa phương và quản lý quy hoạch.

3. Bộ Tổng Tham mưu giao cho Quân chủng Phòng không – Không quân và Quân khu 7 chỉ đạo Sư đoàn Không quân 370, Sư đoàn Phòng không 367, Lữ đoàn Phòng không 77 và Bộ Chỉ huy quân sự Thành phố Hồ Chí Minh có trách nhiệm thường xuyên quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay và các trận địa; phối hợp, giúp đỡ địa phương, cơ quan liên quan trong việc xây dựng quy hoạch không gian đô thị theo thẩm quyền quy định. Trường hợp các vấn đề giải quyết vượt quá thẩm quyền cho phép, có văn bản gửi về Cục Tác chiến để tổng hợp báo cáo Bộ Tổng Tham mưu xem xét, giải quyết.

4. Bộ Tổng Tham mưu giao cho Cục Tác chiến chủ trì thực hiện các quy định của Chính phủ tại Nghị định 20 và văn bản này; căn cứ vào các quy định của Pháp luật, giải quyết các vấn đề quy định tại điểm 2.3 Khoản 2 nêu trên tạo điều kiện cho địa phương quy hoạch và phát triển đô thị; phối hợp chặt chẽ với địa phương, các cơ quan, đơn vị hữu quan để quản lý chướng ngại vật hàng không và trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời; tổng hợp, báo cáo tình hình và đề xuất biện pháp giải quyết.

5. Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam phối hợp quản lý và cập nhật thường xuyên các cao trình được cấp phép, bảo đảm an toàn bay.

6. Các bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật nêu trên đã được vận dụng, kết hợp các tiêu chuẩn về quản lý tĩnh không, ưu tiên cho xây dựng cao trình, phát triển Thành phố Hồ Chí Minh văn minh, hiện đại theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo và phê duyệt. Nếu phát hiện những vấn đề chưa phù hợp, đề nghị UBND thành phố Hồ Chí Minh và các cơ quan đơn vị liên quan nghiên cứu, kịp thời đóng góp ý kiến gửi về Cục Tác chiến để tổng hợp báo cáo Bộ Tổng Tham mưu điều chỉnh, hoàn thiện. *KT*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng BQP (để báo cáo);
- TTMT (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ, Bộ GTVT, Bộ Xây dựng;
- QC PK-KQ, QK7;
- Cục Tác chiến;
- Cục HKVN;
- BCHQSTp.HCM;
- IKQ370, IPK367; Lữ đoàn PK77/QK7;
- Lm: VT, L16b.

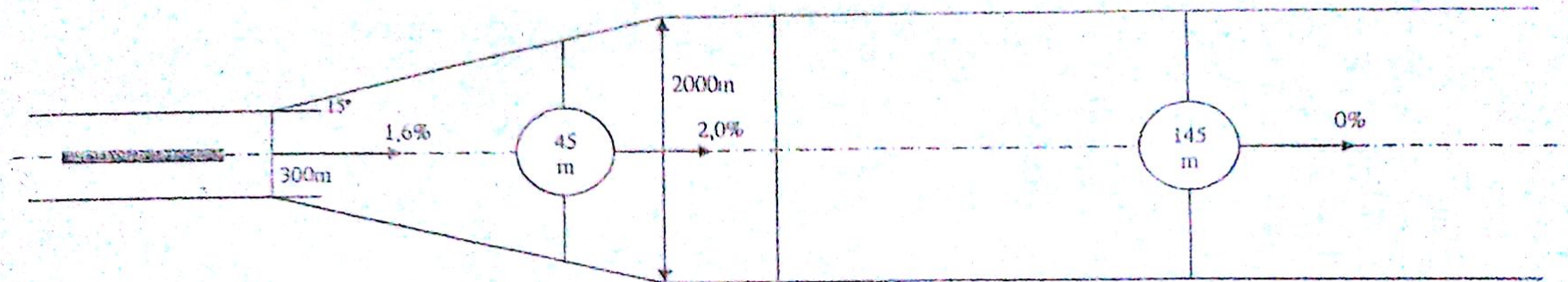
**KT.TỔNG THAM MUU TRƯỞNG
PHÓ TỔNG THAM MUU TRƯỞNG**



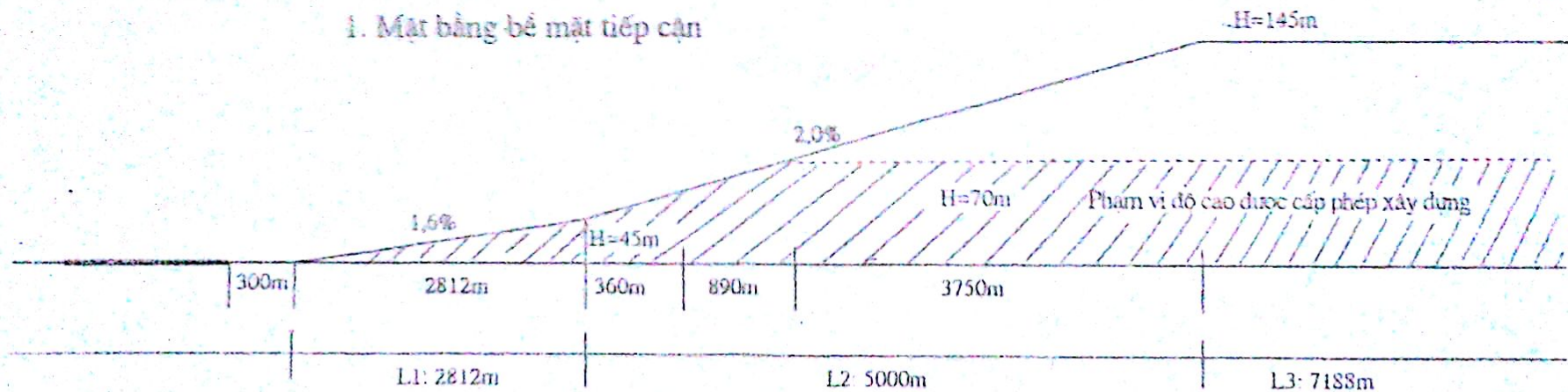
Trung tướng Trần Quang Khuê

PHỤ LỤC 2: SƠ ĐỒ BỀ MẶT TIẾP CẬN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT (TỈNH KHÔNG ĐẦU)

(Kèm theo công văn số 4997-TM-TT/ ngày 22 tháng 12 năm 2009 của Bộ Tổng Tham mưu)

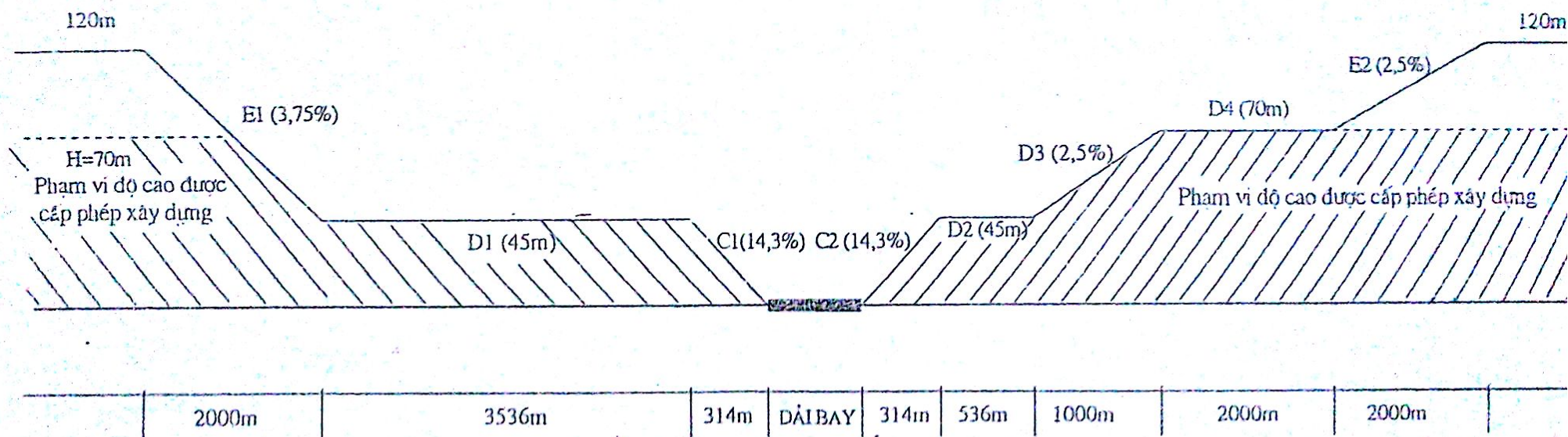


1. Mặt bằng bề mặt tiếp cận



2. Mặt cắt dọc bề mặt tiếp cận

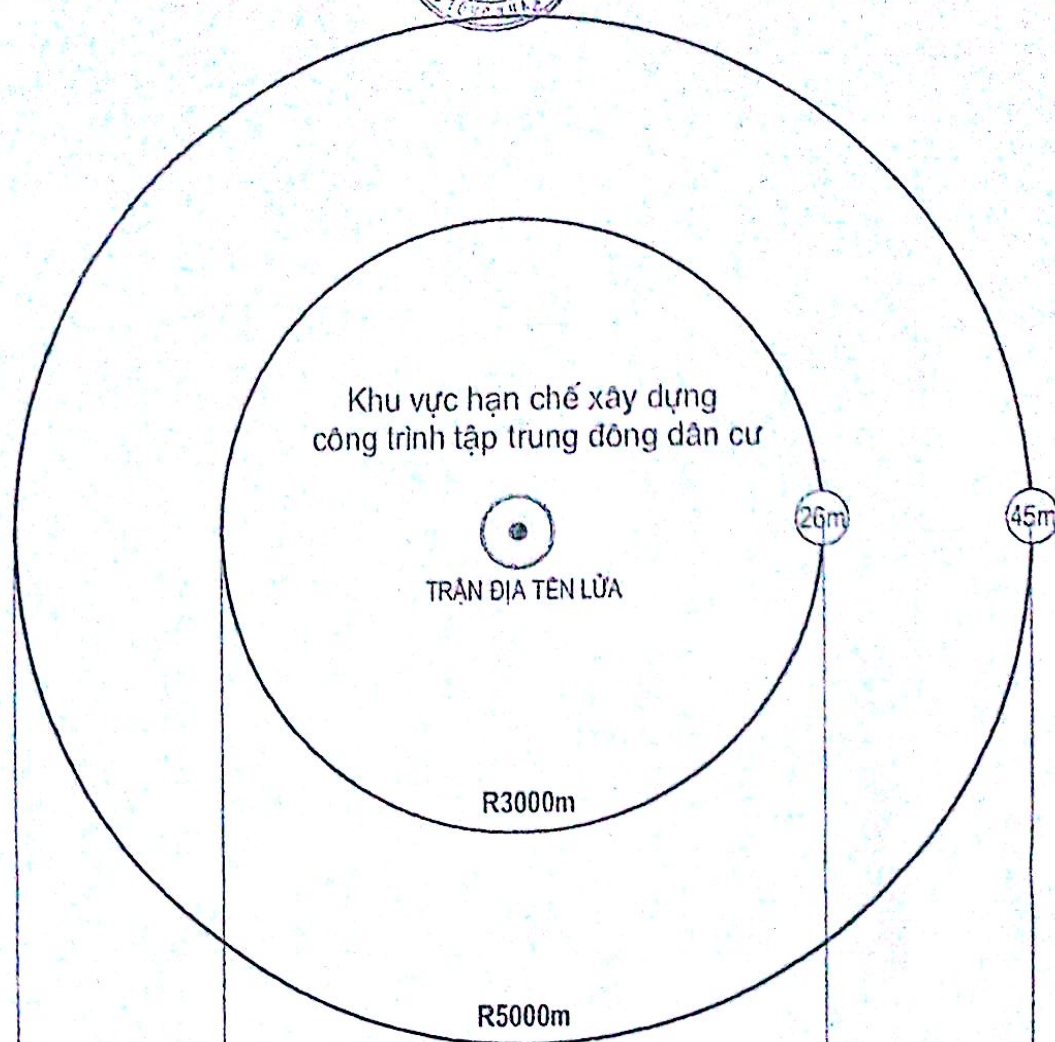
PHỤ LỤC 3: SƠ ĐỒ CÁC BỀ MẶT TỈNH KHÔNG SUỒN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT
(Kèm theo công văn số 1997/TG1 ngày 31 tháng 12 năm 2009 của Bộ Tổng Tham mưu)



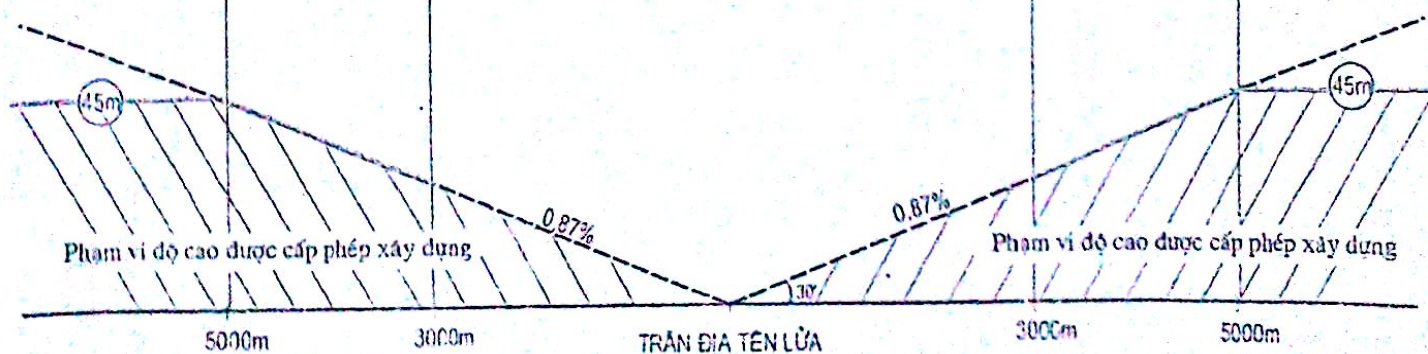
Mặt cắt ngang sân bay Tân Sơn Nhất

SƠ ĐỒ BỀ MẶT GIỚI HẠN ĐỘ CAO CHƯỜNG NGẠI VẬT BẢO ĐẢM SSCĐ CỦA TRẬN ĐỊA TÊN LỬA

(Kèm theo công văn số 1997 TM-Tg 1 ngày 31 tháng 12 năm 2009 của Bộ Tổng Tham mưu)

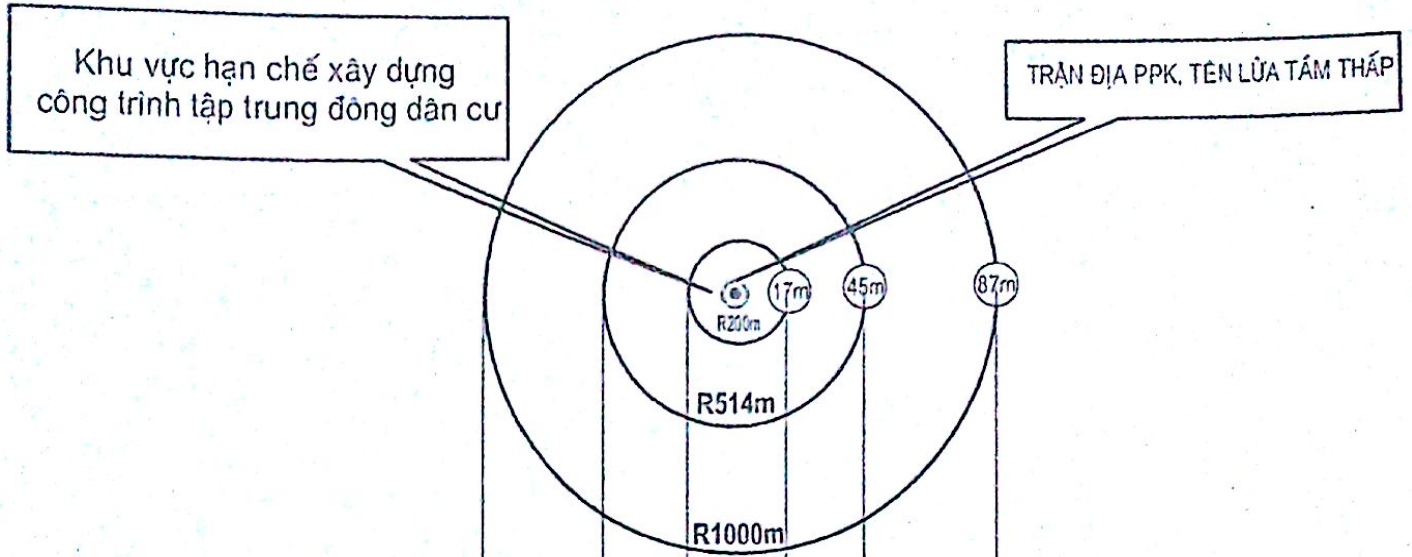


A- SƠ ĐỒ BỀ MẶT BỐ TRÍ TRẬN ĐỊA TÊN LỬA

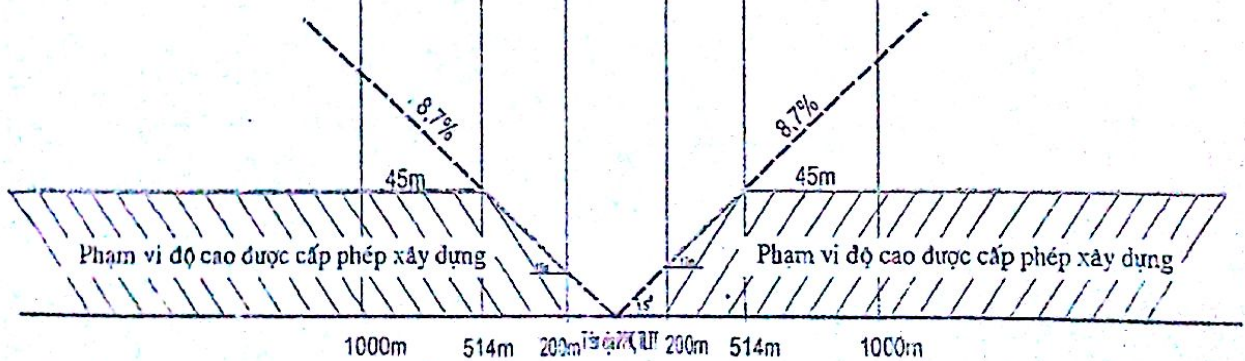


B- SƠ ĐỒ BỀ MẶT GIỚI HẠN ĐỘ CAO CHƯỜNG NGẠI VẬT BẢO ĐẢM SSCĐ CHO TRẬN ĐỊA TÊN LỬA

SƠ ĐỒ ĐỂ MẶT GIỚI HẠN ĐỘ CAO CHƯỚNG NGẠI VẬT BẢO DẠM SSCD CỦA TRẬN ĐỊA PHÁO PHÒNG KHÔNG VÀ TÊN LỬA TẦM THẤP
(Kèm theo công văn số 1997 TM-Tg1 ngày 31 tháng 12 năm 2009 của Bộ Tổng Tham mưu)



A- SƠ ĐỒ MẶT BẰNG ĐÓ TRÍ TRẬN ĐỊA PHÁO PHÒNG KHÔNG VÀ TÊN LỬA TẦM THẤP



B- SƠ ĐỒ ĐỂ MẶT GIỚI HẠN ĐỘ CAO CHƯỚNG NGẠI VẬT BẢO DẠM SSCD CỦA TRẬN ĐỊA PHÁO PHÒNG KHÔNG VÀ TÊN LỬA TẦM THẤP