

## Arbete på flygplats

|       |                                                             |    |
|-------|-------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | Allmänt.....                                                | 2  |
| 1.1.  | Planering och beredning.....                                | 2  |
| 1.1.1 | Allmänt.....                                                | 2  |
| 1.1.2 | Godkännande av förändring (temporär/permanent).....         | 3  |
| 1.1.3 | Samordning och godkännande innan arbetets genomförande..... | 3  |
| 1.1.4 | Flygsäkerhetsplan (säkerhetsbevisning).....                 | 4  |
| 1.1.5 | Trafikanordningsplan (TA-plan).....                         | 4  |
| 1.1.6 | Informationsspridning innan start av arbete.....            | 5  |
| 1.1.7 | Ansvarslista.....                                           | 5  |
| 1.2.  | Initiering av arbete.....                                   | 6  |
| 1.2.1 | Initiering av arbete på färdområdet.....                    | 6  |
| 1.2.2 | Initiering av arbete utanför färdområdet.....               | 7  |
| 1.3.  | Genomförande av arbete.....                                 | 7  |
| 1.4.  | Avveckling av arbete och drifttagande.....                  | 7  |
| 1.5.  | Larmvägar vid incidenter.....                               | 8  |
| 2.    | Trafikalt.....                                              | 8  |
| 3.    | Safety.....                                                 | 9  |
| 3.1.  | Fordonskörning och transporter.....                         | 9  |
| 3.2.  | Arbetsbelysning.....                                        | 9  |
| 3.3.  | Grävning, borrar i mark och rivning.....                    | 9  |
| 3.4.  | Sprängning.....                                             | 10 |
| 3.5.  | Etablering av lyftkranar och höga objekt.....               | 10 |
| 3.6.  | Heta arbeten.....                                           | 11 |
| 3.7.  | Radiosändare och elektrisk utrustning.....                  | 11 |
| 3.8.  | Ogynnsamma väderförhållanden.....                           | 12 |
| 3.8.1 | Nedsatt sikt.....                                           | 12 |
| 3.8.2 | Stark vind.....                                             | 12 |
| 3.8.3 | Kraftig nederbörd samt vinterförhållanden.....              | 12 |
| 3.9.  | Organiskt avfall.....                                       | 12 |

G-13-2017  
2023-07-01  
2 (16)

|       |                                                    |    |
|-------|----------------------------------------------------|----|
| 4.    | Security .....                                     | 13 |
| 5.    | Miljö.....                                         | 13 |
| 5.1.  | Spill/läckage.....                                 | 13 |
| 5.2.  | Byggavfall.....                                    | 13 |
| 6.    | Arbetsmiljö.....                                   | 13 |
| 6.1.  | Ansvar .....                                       | 13 |
| 6.2.  | Arbetsmiljö vid ogynnsamma väderförhållanden ..... | 13 |
| 6.2.1 | Kraftig vind .....                                 | 13 |
| 6.2.2 | Åskväder .....                                     | 13 |
| 6.2.3 | Vinterförhållanden .....                           | 14 |
| 7.    | Uppföljning och efterlevnad .....                  | 14 |
| 7.1.  | Allmänt.....                                       | 14 |
| 7.2.  | Uppföljning av arbete.....                         | 15 |
| 7.3.  | Korrigerande åtgärd .....                          | 15 |
| 7.4.  | Avbryta arbete .....                               | 15 |
| 8.    | Referenser .....                                   | 15 |
| 8.1.  | För ytterligare information, kontakta .....        | 15 |
| 8.2.  | Referensdokumentation.....                         | 16 |

## **1. Allmänt**

### **1.1. Planering och beredning**

#### **1.1.1 Allmänt**

Arbeten som ska utföras på flygplatsen och som inte ingår i flygplatsens ordinarie verksamhet ska planeras, beredas och godkännas via Change Approval Meeting (CAM-processen) innan genomförande. För CAM-processen se [Change Approval Meeting](#).

Begreppet ”arbeten” omfattar i detta fall bland annat:

- Ingrepp på flygplatsens infrastruktur, innefattande rivning, om- och tillbyggnad av byggnader och markanläggningar
- Arbeten som begränsar eller kan begränsa framkomlighet på körvägar och/eller färdområde
- Arbeten som kan innebära begränsningar i luftrum (t ex sprängning eller arbete med lyftkran)
- Arbeten som kan påverka flygoperativa system, elförsörjning, hydrant (flygbränsle), vatten- och avlopp, telekom etc.
- Arbeten som påverkar flöden i terminal eller flygplatsens funktioner i övrigt.

G-13-2017  
2023-07-01  
3 (16)

Uppdragsgivaren har det yttersta ansvaret för att anlita personal, inkluderande bl a entreprenörer och underentreprenörer, har rätt kompetens samt delges, förstår och efterlever såväl bestämmelser i Airport Regulations som för projektet särskilt utfärdade ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

### **1.1.2 Godkännande av förändring (temporär/permanent)**

Skriftligt godkännande av anläggningsägaren krävs alltid innan temporära eller permanenta fysiska förändringar av mark, byggnader eller annan infrastruktur (t ex bryggor, dockningshjälpmedel, banljus, m fl.) som ägs eller upplåts av Swedavia.

Acceptans ska också erhållas skriftligt från berörda intressenter från Swedavias olika operativa funktioner som berörs av en förändring.

För att säkerställa att flygplatsdata som är publicerad i Aeronautical Information Publication (AIP) uppdateras vid behov skall information om förändringar gällande fysisk utformning (inkluderar tillkomna eller borttagna hinder) eller operativa funktioner delges berörd dataägare inom Swedavia. Information om vem som är dataägare kan vid behov fås via [aim@swedavia.se](mailto:aim@swedavia.se).

### **1.1.3 Samordning och godkännande innan arbetets genomförande**

Inför arbeten som planeras att utföras på Stockholm Arlanda flygplats ska kontakt i god tid tas med CAM Samordning och Support för att erhålla förutsättningar och avgränsningar i tid och rum för det arbete som planeras. Detta är en förutsättning för att CAM Samordning och Support ska kunna koordinera det planerade arbetet med övrig verksamhet.

Efter den inledande kontakten ansvarar uppdragsgivaren för att ta fram en Arbetsanmälan. Efter presentation i CAM-forum ska identifierad dokumentation tas fram och godkännas, efter behov för det aktuella arbetet:

- Säkerhetsbevisning/Flygsäkerhetsplan (för flygsäkerhetsrisker), se vidare avsnitt 1.1.4
- Riskanalys (för alla typer av verksamhetsrisker)
- Arbetsmiljöplan
- Arbetsmiljöbesked
- Trafikanordningsplan (TA-plan)
- Checklista ”Hantering för arbeten som riskerar att påverka kablage för CNS/MET-system”.
- Ansökan om tillstånd för lyftkran/hög utrustning
- Ansökan om tillstånd för heta arbeten

Formulär/blanketter finns i förekommande fall på [Change Approval Meeting](#)

G-13-2017  
2023-07-01  
4 (16)

När nödvändig dokumentation är framtagen och godkänd i tillämplig omfattning ska ärendet tas upp i CAM-forum för ett formellt godkännande. Godkännandet skall protokollföras.

Innan godkännandet kan ett samordningsmöte arrangeras av antingen Arbetsanmälararen eller CAM Samordning och Support, om behov av samordningsmöte har beslutats. Deltagare avgörs av CAM-forum beroende på arbetets karaktär.

För avgränsat gräv-, spräng- eller kranarbete gäller följande

- Grävarbeten som ska utföras på mark ägd av Swedavia (se Bilaga G-13-2017 Markkarta). Det ska kunna styrkas att riskreducerande åtgärder enligt avsnitt 3.3 vidtas i tillräcklig omfattning.
- Sprängarbeten som ska utföras på mark ägd av Swedavia (se Bilaga G-13-2017 Markkarta) eller vars riskområde ligger inom flygplatsens hinderytor (se Bilaga G-13-2017 Hinderbegränsande ytor). Det ska kunna styrkas att riskreducerande åtgärder enligt avsnitt 3.4 vidtas i tillräcklig omfattning och sprängning ska godkännas och, enligt beslut av CAM Samordning och Support i varje enskilt fall, koordineras innan genomförande.
- Etablering av lyftkran eller annan hög utrustning inom flygplatsens hinderytor (se Bilaga G-13-2017 Hinderbegränsande ytor). Se vidare avsnitt 3.5.

#### **1.1.4 Flygsäkerhetsplan (säkerhetsbevisning)**

Flygsäkerhetsplanen ska innehålla en detaljerad beskrivning av det planerade arbetet, samt en redogörelse av operativ påverkan på flygplatsen.

I flygsäkerhetsplanen ska det framgå att utförandet av arbetet och att utformningen av den fysiska förändringen möter tillämpliga flygsäkerhetskrav enligt de regelverk som är tillämpliga för flygplatsen, däribland, se vidare flygplatsens Aerodrome Manual, kap 2, Safety Management System (SMS).

I flygsäkerhetsplanen ska det också framgå vilka flygsäkerhetsrisker som finns i utförandet av arbetet och utformningen av förändringen, samt vilka riskreducerande åtgärder som måste vidtas och vem som är ansvarig för att dessa genomförs.

Flygsäkerhetsplanen ska vara godkänd i enlighet med uppdragsgivarens säkerhetsledningssystem och ska fördelas till berörda intressenter.

Flygsäkerhetsplanen ska versionshanteras, dvs när uppgifter i flygsäkerhetsplanen inte längre stämmer pga. ändrade förutsättningar eller av andra skäl, ska en ny utgåva av dokumentet tas fram och godkännas.

#### **1.1.5 Trafikanordningsplan (TA-plan)**

Vid tillfälliga trafikomläggningar ska en trafikanordningsplan (TA-plan) i god tid upprättas och vara godkänd innan arbete får påbörjas. På airside godkänns TA-plan av samordningsansvarig (eller dess

G-13-2017  
2023-07-01  
5 (16)

ombud) tillsammans med arbetsmiljöbeskedet. För trafikomläggningar på landside godkänns TA-plan av Sigtuna kommun.

TA-planen är en del av arbetsmiljöplanen och ska innehålla en ritning i ett verklighetsskildrande utförande som beskriver vilka trafik- och skyddsanordningar som ska placeras ut för att tydligt varna, vägleda och skydda trafikanter, personal, oskyddade trafikanter och utrustning.

Ett godkännande av TA-planen framtar inte den sökande ansvar över arbetsmiljön eller ansvaret att följa Arbetsmiljöverkets regler. Det kan krävas ytterligare säkerhetshöjande åtgärder, utöver vad som anges i TA-planen, för att arbetsmiljön ska bli acceptabel.

#### **1.1.6 Informationsspridning innan start av arbete**

Arbeten som har eller kan ha operativ påverkan för olika aktörer ska i god tid informeras om via Airport Information (AI) med följande:

- Vad som ska göras
- Var och när arbetet ska göras
- Vilka konsekvenser arbetet får
- Vilka som berörs av arbetet
- Vem som kan kontaktas för mer information.

Inför utgivande av Airport Information bör samråd ske med CAM Samordning och Support avseende text- och bildinnehåll.

| ATOS och/eller **Process Coordinator** ansvarar för att publicera NOTAM vid behov.

Involverade aktörer och direkt berörda intressenter ska fördelas och ta del av flygsäkerhetsplan och Process Planning & Coordination ansvarslista.

#### **1.1.7 Ansvarslista**

Process Planning & Coordination ansvarar för att ta fram och fördela en versionshanterad ansvarslista till berörda parter för planerade anmälda arbeten som sker på airside. Ansvarslistan ska minst innehålla detaljer om:

- Vilket arbete som ska utföras
- Ansvarig på arbetsområdet/arbetsplatsen inklusive kontaktuppgifter
- Ärende-/dokumentnummer på giltig flygsäkerhetsplan
- Datum och tid för arbete
- Publicering av Airport Information
- Publicering av Operativ Föreskrift
- Publicering av NOTAM
- Karta över arbetsområdet inklusive markering där avspärningar ska placeras samt var in- och utfart till arbetsområdet får ske

G-13-2017  
2023-07-01  
6 (16)

- Att flygplatsljus som leder in till arbetsområdet släcks samt återställs efter avslutat arbete inklusive visuell kontroll av detta
- Att flygplatsskyltar vid behov täcks, samt återställs efter avslutat arbete
- Övriga riskreducerande åtgärder där behov föreligger.

APOC ansvarar för att ansvarslistan signeras i samband med att ingående åtgärder utförts.

## **1.2. Initiering av arbete**

### **1.2.1 Initiering av arbete på färdområdet**

Vid arbeten som ska bedrivas **på färdområdet** (d.v.s. på manöverområdet eller plattor) initieras arbetet med upprättandet av ett **arbetsområde**. Ett arbetsområde är en yta på färdområdet som är tydligt avgränsad med avspärrningskoner. I de fall arbetsområdet etableras inom manöverområdesgränserna krävs färdtillstånd från ATS endast för att ta sig till och från arbetsområdet. När arbetsområdet är etablerat är det inte att betrakta som en del av färdområdet och man kan vistas inom arbetsområdet utan att ATS har uppföljning.

För arbetsområdet gäller följande krav i samband med upprättandet av detsamma:

- Arbetsområde ska upprättas i sida och höjd med hänsyn till hinderfrihet (flygplatsens hinderbegränsande ytor samt minsta separationsavstånd till flygplan i aktuellt område)
- Arbetsområde ska upprättas i sida med hänsyn till säkerhetsområden för navigations-, markradar- och meteorologiutrustning (se AR A-11-2013)
- Avspärrningskonerna ska vara rödvita, minst 0,5 m höga, samt vid mörker eller dålig sikt hinderbelysta med fast rött sken
- Avspärrningen ska vara anpassad till rådande väder och taximönster och vid passering av taxilinj ska avståndet mellan konerna inte överstiga 3 m
- Vid arbetsområdets anvisade in-/utfart ska kabelbrygga placeras över eventuellt kablage till hinderbelysning
- Taxiljus som leder in till ett arbetsområde ska släckas och en visuell kontroll ska göras för att säkerställa att det inte finns missvisande ljus
- Skyltar ska vid behov täckas och en visuell kontroll ska göras för att säkerställa att rätt skyltar är synliga för aktuellt taximönster.
- Om framkomlighet till/på utryckningsvägar kan komma att påverkas ska samråd med flygplatsräddningstjänsten ske innan arbetsplatsen upprättas och arbete initieras.

Undantag från krav på hur arbetsområden avgränsas på plattor och uppställningsplatser kan beslutas av **Process Coordinator** och/eller ATOS.

G-13-2017  
2023-07-01  
7 (16)

### 1.2.2 Initiering av arbete utanför färdområdet

För arbeten som ska bedrivas **utanför färdområdet** upprättas en **arbetsplats**. En arbetsplats kan vara avspärrad med exempelvis byggstängsel eller koner, eller inte avspärrad alls, beroende på arbetets art. För arbetsplatsen gäller följande krav i samband med upprättandet av densamma:

- Arbetsplats ska upprättas med hänsyn till hinderfrihet och säkerhetsområden för navigations-, markradar- och meteorologiutrustning
- Området inom 3 meter utanför och innanför ett staket som gränsar mot airside ska vara fritt från föremål som kan underlätta forcering
- Byggstängsel som används för att avgränsa arbetsplatser på airside ska, om inte annat godkänts av **Process Coordinator** och/eller ATOS, vara försedda med ett väl förankrat skyddsnät som sluter tätt mot marken och täcker från markytan upp till minst 1,5 meters höjd, för att förhindra spridning av FOD (Foreign Object Debris) ut på färdområdet
- Om framkomlighet till/på utryckningsvägar kan komma att påverkas ska samråd med flygplatsräddningstjänsten ske innan arbetsplatsen upprättas och arbete initieras.

### 1.3. Genomförande av arbete

Vid genomförandet av arbetet ska följande krav relaterade till arbetsområdet beaktas:

- Inom arbetsområdet ska utrustning, maskiner och arbetsmaterial efter varje avslutat arbetspass parkeras på område anvisat av ATOS/ADO eller i enlighet med anvisningar i giltig flygsäkerhetsplan eller enligt beslut i CAM-forum.
- Arbetsmaterial som lagras på arbetsområdet ska inte överstiga det som krävs för användning i närtid (d.v.s. närmaste dagen/dagarna).
- Arbetsmaterial ska förvaras på ett sådant sätt att det inte föreligger risk för FOD eller brandrisk (se även AR G-04-2013)
- Avfall ska hanteras på ett sådant sätt att det inte föreligger risk för FOD eller brand (se även AR G-09-2013). Container och kärl ska vara nätade eller stängda med lock.
- Aktuellt arbetsområde, omkringliggande ytor samt eventuellt mellanupplag ska dagligen, eller oftare vid behov, kontrolleras av arbetsledare för att säkerställa efterlevnad av Airport Regulations och de ordnings- och säkerhetsföreskrifter som är framtagna för det specifika arbetet. Kontrollen ska loggföras.

### 1.4. Avveckling av arbete och drifttagande

När ett arbete är slutfört ska arbetsområdet/arbetsplatsen avvecklas och återlämnas till operativ drift. Detta ska samordnas av ATOS/ADO. Följande steg ska genomföras:

G-13-2017  
2023-07-01  
8 (16)

- Anläggningsägare och uppdragsgivare eller av dem utsedda personer ska inspektera arbetsområdet för att säkerställa att utformningen är kravuppfyllande och i enlighet med specifikation.
- Befintlig infrastruktur som utsatts för åverkan (exempelvis byggnader, vägräcken) ska återställas
- Arbetsområdet ska tömmas på personal, fordon, utrustning och eventuellt avfall
- Avspärrningar ska tas bort
- En brukbarhetsbedömning av området ska genomföras av ATOS och vid behov av ADO i terminal och på landside.
- Berörda aktörer ska informeras om att arbetet är slutfört och att området är tillbakalämnat till operativ drift.

### **1.5. Larmvägar vid incidenter**

Vid brand, misstanke om brand eller annan akut fara: Ring 112!

APOC Supervisor ska kontaktas vid arbetsplatsolyckor och arbetsmiljörelaterade händelser t.ex. akut risk för att en aktörs verksamhet orsakar ohälsa eller olycka av allvarlig karaktär för någon annan.

Airport Technical and Operative Supervisor (ATOS) ska kontaktas vid akuta händelser som kan påverka flygsäkerheten eller generera trafikala störningar på airside.

Airport Duty Officer (ADO) ska kontaktas vid akuta händelser som kan generera störningar på landside eller i terminal.

|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| APOC Supervisor | Tel. 010-109 13 00 |
| ATOS            | Tel. 010-109 15 10 |
| ADO             | Tel. 010-109 13 01 |

För ytterligare information se AR G-11-2013.

## **2. Trafikalt**

Arbeten ska planeras så att dessa i så stor utsträckning som möjligt förläggs till perioder med ingen eller liten trafikalt påverkan.

Vid risk till försening i arbetet som kan påverka förbestämda tidsramar negativt skall ATOS/ADO alltid kontaktas. ATOS/ADO ansvarar för att CAM Samordning och Support får kännedom om förseningen och operativa åtgärder som vidtagits som en effekt av förseningen, eller i försök att lindra den.

### 3. Safety

#### 3.1. Fordonskörning och transporter

Fordon som framförs på färdområdet ska vara utrustade och framföras i enlighet med krav i AR A-08-2013. Utöver detta ska följande krav beaktas vid transporter på airside:

- Transport av personal, material/utrustning till och från arbetsområde/arbetsplats ska endast ske via anvisade vägar
- Transport in i och ut ur arbetsområde ska endast ske vid anvisade in- och utfarter
- Transporter av schakt-/grävmassor (och liknande) på färdområdet ska alltid föregås av noggrann inspektion av lastsäkring samt hjul/däck för att undvika FOD (exempelvis stenar från däck) på färdområdet.

#### 3.2. Arbetsbelysning

För att minimera risk för bländning av flygoperativ personal ska följande åtgärder vidtas:

- Arbetsbelysning ska placeras, vinklas och avskärmats så att den inte är riktad mot flygledartorn och/eller flygplan i rörelse
- Vid rapporterat bländningsproblem från piloter eller ATS ska korrigerande åtgärder vidtas omedelbart.

#### 3.3. Grävning, borrar i mark och rivning

För att minimera risker relaterade till **ledningsbrott** och åverkan på kritiska ledningar ska följande åtgärder vidtas:

- Ledningsinventering (omfattande exempelvis el, fiber, telekom, VA) ska utföras genom kontroll av ritningar och kontakt med ägare till ledningar i området. Ledningsinventeringen ska godkännas av ledningsägare innan grävningen påbörjas
- Swedavias checklista "Hantering för arbeten som riskerar att påverka kablage för CNS/MET-system" ska fyllas i och godkännas
- Utsättning av ledningar ska ske innan arbetet påbörjas
- Vid (misstänkt) förekomst av kritiska ledningar ska resurser för omedelbar reparation finnas tillgängliga när arbetet genomförs
- Vid (misstänkt) förekomst av kritiska ledningar ska principen om försiktig grävning tillämpas
- Påträffas ytterligare ledningar under pågående arbete ska arbetet avbrytas, ledningarna mätas in samt beställaren och/eller ledningsägaren omedelbart underrättas
- Skada på ledning ska utan dröjsmål anmälas till ATOS (010-109 15 10) och Teknisk koordinatör på Airport Operations Center (010-109 66 00).

För att minimera risken för att öppna schakter, jordtytor och stora vattenansamlingar drar till sig **fågel och vilt**, samt för att minska risk för **FOD**, ska åtminstone följande åtgärder vidtas i nödvändig omfattning:

- Täckta kärl ska finnas på arbetsområdet för uppsamling av avfall

G-13-2017  
2023-07-01  
10 (16)

- Upplag och transporter av schakt-/grävmassor ska täckas (förankrat)
- Stora vattenansamlingar ska om möjligt torrläggas
- Om betydande ansamling av fåglar ändå sker ska ATOS/Skyddsjägare kontaktas för riskbedömning och åtgärder.

För att minimera risker kopplade till **hinder och håligheter** ska följande åtgärder vidtas:

- Jordvallar och gropar/håligheter ska hållas så låga/grunda som det är möjligt
- Gropar/håligheter ska fyllas igen och komprimeras så snart som möjligt.

För att minimera risker kopplade till **dambildning** (främst risk för flygmotorstörningar och nedsatt sikt) ska följande åtgärder vidtas:

- Arbetet ska planeras så att risk för dammbildning minimeras
- Om dammbildning uppstår ska bevattning och sopning ske för att eliminera dammbildningen.

### **3.4. Sprängning**

ATOS ska godkänna samtliga sprängningar som sker på Swedavias mark (se Bilaga G-13-2017 Markkarta) eller sprängningar vars riskområde ligger inom flygplatsens hinderytor (se Bilaga G-13-2017 Hinderbegränsande ytor). Sprängningar på airside ska alltid koordineras, medan sprängningar på landside koordineras om så beslutats av ATOS.

Om det kan finnas flygoperativa eller andra kritiska system eller kritisk infrastruktur (exempelvis försörjningstunnlar eller ledningar under marken, eller anläggningar på marken) inom riskområdet krävs utöver en sprängplan att:

- En riskanalys som i nödvändig omfattning redogör för geotekniska förutsättningar, inventering av kritisk utrustning, nödvändiga skyddsåtgärder samt tillåtna vibrationsnivåer, tas fram av uppdragsgivaren och godkänns av flygplatsen
- Swedavias checklista "Hantering för arbeten som riskerar att påverka kablage för CNS/MET-system" fylls i och godkänns.

### **3.5. Etablering av lyftkranar och höga objekt**

För etablering av lyftkranar och annan hög utrustning på och i närheten av flygplatsen krävs ett särskilt utfärdat tillstånd.

Innan beslut om tillstånd kan tas krävs följande:

- 1) Flygplatsens flygsäkerhetsavdelning ([safetyIA@swedavia.se](mailto:safetyIA@swedavia.se)) ska kontaktas i mycket god tid innan tilltänkt etablering för att bedöma behov av flyghinderanalys<sup>1)</sup>.
  - Vid behov av flyghinderanalys beställs denna av LFV (normal tid för leverans är ca en månad)

G-13-2017  
2023-07-01  
11 (16)

- Färdig flyghinderanalys från LFV ska tillställas [safetyIA@swedavia.se](mailto:safetyIA@swedavia.se) för bedömning av behov av kompletteringsanalys (då LFV inte har all data för flygplatsens inflygningsprocedurer)
- 2) Senast fjorton (14) dagar innan tilltänkt etablering ska ifylld *Ansökan om tillstånd för lyftkran eller hög utrustning* skickas till ATOS ([atos@swedavia.se](mailto:atos@swedavia.se)).
  - Ansökningsformuläret finns på [Swedavias extranät](#)
  - Flyghinderanalys och resultat från eventuell kompletteringsanalys från Swedavia enligt ovan ska bifogas ansökan för att ATOS ska kunna handlägga ärendet.

En kopia av utfärdat tillstånd, som också kan innehålla specifika förhållningsregler för den aktuella etableringen, ska förvaras väl synlig i den lyftkran (eller motsvarande) som tillståndet gäller.

Rundstrålande hinderljus ska alltid användas, undantaget lastbilsmonterad låglyftande kran.

1) Flyghinderanalysen klargör huruvida lyftkranen/det höga objektet genomtränger flygplatsens hinderbegränsande ytor, påverkar flygplatsens inflygningsprocedurer eller riskerar att påverka Swedavias och/eller LFV:s utrustning för radiokommunikation, navigering och övervakning.

### **3.6. Heta arbeten**

För heta arbeten gäller krav i enlighet med AR G-04-2013. Innan heta arbeten utförs på flygplatsen måste tillstånd ha erhållits från flygplatsräddningstjänstens insatsledare (ARO).

### **3.7. Radiosändare och elektrisk utrustning**

För att förhindra elektromagnetisk interferens och risk för störning av navigerings-, övervaknings- och radiokommunikationssystem ska följande åtgärder vidtas innan arbete startar:

- All elektronisk utrustning som ska användas/installeras ska vara CE-godkänd.
- All elektronisk utrustning som ska användas/installeras ska uppfylla de gränsvärden för EMC som Swedavia fastställt i AR G-08-2013.
- Vid etablering av arbetsplatsbelysning med LED-ljus ska verifiering av EMC-kravuppfyllnad ske genom egenkontroll. Vid behov av utbildning för att bedriva egenkontroll ska Radiorådet kontaktas ([fmradior@swedavia.se](mailto:fmradior@swedavia.se)).

Vid behov av talkommunikation via radio under tillfälliga etableringar hänvisas aktörer till befintligt Airport Radio-system, Airport Telecom: 0770-11 15 38, ([airporttelecom@swedavia.se](mailto:airporttelecom@swedavia.se)).

Utrustning som inte uppfyller ovanstående krav får endast användas om tillstånd har erhållits från Radiorådet ([fmradior@swedavia.se](mailto:fmradior@swedavia.se)). Se även AR G-08-2013.

G-13-2017  
2023-07-01  
12 (16)

### **3.8. O gynnsamma väderförhållanden**

#### **3.8.1 Nedsatt sikt**

Då Low Visibility Procedures (LVP) råder på flygplatsen måste samtlig personal inom följande arbetsområden avbryta arbetet och lämna arbetsområdet hinderfritt:

- Arbetsområde som är isolerat på manöverområdet
- Arbetsområde som angränsar till bana.

Huruvida ett arbetsområde faller inom någon av dessa kategorier förmedlas av ATOS till ansvarig innan upprättandet av arbetsområdet.

#### **3.8.2 Stark vind**

När starka vindar (vindhastigheter överstigande 20 knop (10 m/s) och/eller vindbyar överstigande 28 knop (14 m/s)) förväntas på eller i närheten av flygplatsen ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas för att byggmaterial och utrustning inte ska spridas eller välta. Försiktighetsåtgärder kan behöva vidtas vid lägre vindhastigheter än ovan angivet beroende på typ av byggmaterial och utrustning samt hur denna är placerad.

Nödvändiga försiktighetsåtgärder innebär:

- Att byggmaterial och utrustning ska säkras i tillräcklig omfattning med t.ex. spännband, nät, förankras med vikter, sänkas ner eller flyttas.
- Presenningar och plastsjok ska hanteras med uppmärksamhet.
- Utrustning som används ska säkras och bromsas, särskilt innan användande av höglyftande utrustning. Utrustning som saknar bromsar ska klossas eller på annat sätt förankras så att den inte okontrollerat kan röra sig och orsaka skada.

Personal ska finnas tillgänglig med kort varsel för att vidta ytterligare åtgärder om initiala försiktighetsåtgärder inte räcker till.

#### **3.8.3 Kraftig nederbörd samt vinterförhållanden**

Kraftig nederbörd kan innebära nedsatt sikt som negativt påverkar synbarhet av dagermarkeringar och skyltar. Fordonens hastighet ska anpassas efter rådande förhållande och till underlagets beskaffenhet för att förhindra felkörningar och annan fara.

Fordon och utrustning ska hållas fri från snö och is under färd på Airside. För att säkerställa fri sikt ska samtliga rutor hållas fria från snö, is och imma.

### **3.9. Organiskt avfall**

Organiskt avfall (exempelvis mat och matrester) ska omedelbart förslutas i lämplig förpackning som läggs i stängda/täckta kärl för att hindra attraktion av vilt och fågel på och runt flygplatsområdet.

G-13-2017  
2023-07-01  
13 (16)

## **4. Security**

Verktyg som tas med in på airside ska hållas under ständig uppsikt och förvaras oåtkomliga för obehöriga. Se vidare AR-A-03-2013.

## **5. Miljö**

### **5.1. Spill/läckage**

Vid spill av olja, bensin, diesel eller annan förorening på flygplatsområdet ska flygplatsräddningstjänsten omgående larmas via Ledningscentralen (010-109 66 66). Den som orsakat spillet ska omgående påbörja saneringen, och i det fall läckaget inte kan stoppas, så långt möjligt begränsa utflödet. Se vidare G-05-2013 Kemikaliehantering och sanering av spill.

### **5.2. Byggavfall**

Byggavfall ska hanteras i enlighet med regler i AR G-09-2013.

## **6. Arbetsmiljö**

### **6.1. Ansvar**

Swedavias samordningsansvariga för arbetsmiljö och deras ombud ska verka för att minimera risken för att en arbetsgivares verksamhet utgör risk för ohälsa och olycksfall för en annan arbetsgivares personal samt flygplatsens resenärer. Samordningsansvaret gäller enbart samordningen av arbetsmiljöfrågor mellan de olika aktörerna. Alla aktörer på flygplatsen ansvarar således fullt ut för sin egen personals arbetsmiljö.

För ytterligare information se AR G-12-2013.

### **6.2. Arbetsmiljö vid ogynnsamma väderförhållanden**

#### **6.2.1 Kraftig vind**

Vid kraftig vind ska personal säkerställa att de har nödvändig skyddsutrustning på sig så som t.ex. skyddsglasögon och vara medvetna om att arbeta kan behöva genomföras i ett lägre tempo eller helt behöva avbrytas.

#### **6.2.2 Åskväder**

När åskväder förekommer på eller i närheten av flygplatsen ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas för att skydda personal och utrustning.

G-13-2017  
2023-07-01  
14 (16)

Höga punkter och föremål i terrängen löper större risk att träffas av blixten och således bör t.ex. grävarbeten och arbete med kranar, arbete i master eller på stegar avbrytas till dess att åskväder har passerat. Ingen personal ska heller vistas på byggnadsställningar eller tak när åskväder förekommer.

Elektriska ledningar och metallstängsel kan leda blixtrömmen långa sträckor. Dessa platser och föremål och deras närmaste omgivning har ett utsatt läge som ska undvikas.

Arbete med elektriska handverktyg och brandfarliga varor ska avbrytas.

Personal ska söka skydd i bil, byggnad med åskledare eller av armerad betong, alternativt uppsöka plats som inte har ett utsatt läge.

### **6.2.3 Vinterförhållanden**

Byggarbete under vintermånaderna kan orsaka problem som försvårar eller ibland förhindrar arbete och därför ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas.

Användande av och framförande av ett byggfordon ska alltid anpassas efter rådande väglag. Snö- och is ansamlingar ska avlägsnas från fordon och utrustning för att minimera risker då de används.

Ansvarig för arbetsmiljön på arbetsplatsen ska ha en fortlöpande tillsyn och ska utan oskäligt dröjsmål avlägsna snö och is i tillräcklig omfattning för att bibehålla en säker arbetsplats samt säkerställa att snö och is inte kan rasa ner och skada personer eller egendom. Innan snöröjning är klar kan arbete behöva genomföras i ett lägre tempo eller helt behöva avbrytas.

## **7. Uppföljning och efterlevnad**

### **7.1. Allmänt**

Uppdragsgivare och utförare av arbeten på flygplatsen har ett ansvar att inte bara planera, bereda och få arbetet godkänt innan utförandet startar, utan också genom egenkontroll kontinuerligt följa upp arbetets utförande gentemot den godkända planen och gällande kravbild. Vid avvikelser mot plan och gällande kravbild ska ATOS/ADO informeras samt åtgärder vidtas för att säkerställa ett säkert och kravuppfyllande utförande, om inte annat angetts utav Process Planning & Coordination. Det innebär också att arbetet kan behöva avbrytas för analys av nödvändiga åtgärder och uppdatering av tillämplig dokumentation, innan arbetet kan fortsätta.

Arbeten som innebär en större förändring kan innebära att en omfattningsförändring behöver genomföras i enlighet med CAM, vilket innebär att Anmälaren behöver ta kontakt med CAM Samordnare.

G-13-2017  
2023-07-01  
15 (16)

## **7.2. Uppföljning av arbete**

Flygplatsen har rätt att beträda ett arbetsområde/arbetsplats eller materielupplag för att inspektera och säkerställa att arbete sker i enlighet med bestämmelser i Airport Regulations samt för projektet särskilt utfärdade ordnings- och säkerhetsföreskrifter. Uppföljning och inspektion i detta syfte sker löpande av ATOS/ADO.

## **7.3. Korrigering av åtgärd**

Uppdragsgivare och utförare av arbeten på flygplatsen som kontaktas av Swedavia personal gällande oacceptabla flygsäkerhetsproblem ska omedelbart vidta åtgärder för att eliminera det identifierade problemet.

## **7.4. Avbryta arbete**

Flygplatsen kan avbryta arbete om:

- brister identifieras i efterlevnad av bestämmelser i Airport Regulations eller för projektet särskilt utfärdade ordnings- och säkerhetsföreskrifter
- om personer, miljö eller egendom kan skadas
- vid risk för eller faktisk negativ påverkan på den operativa driften.

Flygplatsen svarar inte för kostnader eller skada som ett avbrytandebeslut på ovan angiven grund eventuellt kan medföra.

Följande personer/funktioner har befogenhet att avbryta arbeten:

- Flygplatschef
- APOC Supervisor
- ATOS (Airport Technical and Operative Supervisor)
- ADO (Airport Duty Officer)
- Safety Manager

# **8. Referenser**

## **8.1. För ytterligare information, kontakta**

Chef Process Planning & Coordination

Process Planning & Coordination Landside: [arnsamordninglandside@swedavia.se](mailto:arnsamordninglandside@swedavia.se)

Process Planning & Coordination Airside: [arn.samordning.airside@swedavia.se](mailto:arn.samordning.airside@swedavia.se)

Process Planning & Coordination Terminal: [arnsamordningterminal@swedavia.se](mailto:arnsamordningterminal@swedavia.se)

G-13-2017  
2023-07-01  
16 (16)

## **8.2. Referensdokumentation**

Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, samt Godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndigheter, organisationer och drift av flygplatser.

Aerodrome Manual IA, del E, kapitel 13.

EASA ADR.OPS.B.070 Aerodrome works safety

[Change Approval Meeting](#)