

Sammandrag av ändringar

Airport Regulations - Utgåva 5.0

Stockholm Arlanda Airport
Bromma Stockholm Airport
Göteborg Landvetter Airport
Malmö Airport

Del 0. Introduktion och ändringar

Kapitel 2 Hantering av ändringar

Mindre ändringar kommuniceras genom publicering **att publicera sammandrag av ändringar** på extranätet och i Airport Information (AI) under rubriken Kommande, två veckor innan de träder i kraft.

Del 1. Allmänt på flygplats

Kapitel 1 Inledning

1.4 Krav på aktörer

1.4.1 Safety

Aktör som bedriver en verksamhet som kan påverka flygsäkerhet, ska i sin drifthandbok säkerställa att det systematiska arbetet följer Swedavias **Aerodrome Manual för aktörer**

Se AR Del 5 **kapitel 2.1**, Safety Management System (SMS)

1.4.3 Miljö

Alla verksamheter oavsett storlek omfattas av egenkontrollsförordningen. Denna innebär att aktören ska ha ett fungerande system för egenkontroll av miljöområdet inom sin verksamhet. I detta ingår även att systematiskt identifiera, bedöma, dokumentera och hantera riskerna med verksamheten utifrån miljö- och hälsosynpunkt.

Kapitel 3 Varselbeklädnad

3.1 Inledning

3.1.1 Syfte

Platsspecifikt Stockholm Arlanda Airport:

För Stockholm Arlanda Airport är det obligatoriskt att bära varselbeklädnad vid all vistelse inom airsideområdet.

Kravet omfattar vistelse på färdområdet, övriga operativa ytor (alla utomhusytor) samt bagagesorteringshallarna.

Personal vars arbetsbeklädnad redan uppfyller gällande krav på varsel anses uppfylla detta krav och behöver inte bära ytterligare varselplagg.

Personal som saknar varsel i sin arbetsbeklädnad ska bära separat varselbeklädnad.

Kapitel 4 Brandskydd

4.2 Ansvar

Varje övnings- och informationstillfälle, samt vilka som deltagit, ska dokumenteras i den egna verksamheten. Under Swedavias revisioner eller vid kommunal tillsyn ska dokumentationen kunna uppvisas.

Praktisk övning kan ske med såväl handbrandsläckare och eld som med VR-lösning, förutsatt att VR-lösningen innehåller en handbrandsläckartrapp och att samtliga steg genomförs som måste genomföras för en vanlig handbrandsläckare innan användning

4.13 Referenser

4.13.1 Relaterad information

Uppdaterat länkat dokument: [Anvisning skadeförebyggande och skadebegränsande – Brand](#)

Del 2. Security

Inga ändringar i denna utgåva.

Del 3. Klimat och Miljö

Kapitel 1 Kemiska produkter

1.4 Förvaring och hantering

Det har förtydligats att det inte är tillåtet att samförvara olika typer av brandfarliga varor med varandra eller med andra varor om risken för skador på grund av samförvaringen ökar mer än i ringa omfattning. Detta innebär att aerosoler inte får förvaras tillsammans med brandfarliga gaser och brandfarliga vätskor.

Ovanstående förändring genererade en justering av strecksatsen nedan, men som inte innebär någon förändring gentemot tidigare kravställning. Produkter som kan reagera med varandra, så som syror och baser eller oxiderande ämnen, ska förvaras separat från varandra.

Kapitel 2 Sanering

2.2 Sanering av läckage och spill, 2.2.2 Åtgärder vid sanering

Observera förtydliganden om kontaktvägar direkt i texten för alarmering vid händelse av läckage/spill vid samtliga flygplatser. Detta ersätter den länk som tidigare återfanns med hänvisning till larmnummer på extranätet.

Kapitel 5 Fossilfri flygplats

5.2 Fossilfri flygplats 2025

Kompletterat med texten att all, yrkesmässig, stadigvarande och återkommande, verksamhet på flygplatsen ska drivas med fossilfri energi.

5.2.1 Redovisning till Swedavia

Förtydligande om att krav på redovisning gäller "Alla aktörer som har tecknat ett Markttjänstverksamhetsavtal eller Verksamhetsavtal med Swedavia".

Kapitel 7 Användning av APU (Auxiliary Power Unit)

7.2 APU-körning vid Arlanda

Den tidigare skrivning om APU- körning vid Arlanda är borttagen och ersätt med ny text enligt nedan:

Användning av APU på uppställningsplatser ska begränsas så långt det är möjligt.

APU får användas:

- 5 minuter efter on-block.
- 5 minuter före Target Off-Block Time (TOBT)

Undantag:

Vid en utomhustemperatur (enligt METAR tex via Flightradar24), på +25 grader C eller högre får APU startas 20 minuter före Target Off-Block Time (TOBT) *

Undantaget gäller ej för platserna 101–119 och 102–112.

*Dessa APU-krav återfinns också i AIP (Aeronautical Information Publication).

7.2 APU- körning vid Bromma

Den tidigare skrivning om APU- körning vid Bromma är borttagen och ersätt med ny text enligt nedan:

APU får inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då så krävs vid motorstart, uppstart av Flight Management System eller för reglering av kabintemperatur. Användningen av APU skall begränsas så långt som möjligt.

För linjefart gäller att APU får startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxning.*

För allmänflyg gäller att APU får startas tidigast 30 min före beräknad tid push-back eller taxning.*

*Dessa APU-krav återfinns också i AIP (Aeronautical Information Publication)

Del 4. Resenär

Kapitel 2 Ombordstigning och avstigning

2.2 Ledsagning av passagerare

Ledsagning av passagerare ska göras om passagerare beträder apron vid boarding/deboarding.

när en uppställning av luftfartyg görs så att brygga inte kan anslutas till luftfartyget, som till exempel vid

- kortparkering
- AFT/FWD boarding/deboarding vid gate
- vid remote parkering.

Flygbolag eller det marktjänstbolag som flygbolaget anlitat, ansvarar för att utifrån egna rutiner utse en ansvarig ledsagare och se till att passagerare på ett säkert sätt kan förflytta sig mellan luftfartyg och terminal/buss. Terminal betyder fram till huskroppen genom det sista dörrpartiet.

Ledsagningsansvaret gäller också i bryggor, brygghus och tillhörande anslutningsgångar.

För de flygningar som saknar marktjänstavtal ansvarar befälhavaren för att ledsagningen utförs enligt gällande bestämmelser.

Ledsagningen får inte utformas på ett sätt som begränsar uppställningen av luftfartyg på intilliggande plats.

2.3 Utförande

Ledsagning ska göras på ett sätt som ser till passagerare inte avviker från planerad väg. Rep, band och koner bör med fördel användas för att förtydliga passagerarens gångväg. Rep, band och koner kan dock inte ersätta kravet på visuell övervakning.

2.3.1 Visuell övervakning

Ledsagning ska göras genom visuell övervakning för att säkerställa att passagerarna:

- inte går under flygplansvingar, in i fuel safety zone eller i närheten av propellrar och intilliggande uppställningsplatser
- är skyddade mot fordonstrafik, utrustning och annan verksamhet
- endast förflyttas via förbestämda rutter till, från och över ramper
- är skyddade mot jetblast eller andra luftströmmar som skapas av luftfartyg

2.3.2 Fysisk närvaro

Ansvarig ledsagare ska vara fysiskt närvarande och placerad så att ledsagaren ser hela flödet av passagerarnas gångväg. Syftet är att snabbt kunna vidta åtgärder för att ingripa och stoppa passagerarflödet om något oförutsett skulle inträffa.

Ansvarig ledsagare ska vara utpekad person från marktjänstbolaget samt fysiskt närvarande under ledsagning.

Ansvarig ledsagare ska inneha behörighet för apron, adekvat utbildning för arbetsuppgiften samt kunna larma vid en händelse.

Ledsagning får endast kombineras med andra arbetsuppgifter om full kontroll kan upprätthållas. Den ansvariga ledsagaren ska på begäran kunna redogöra för hur denna kontroll säkerställs.

Den ansvariga ledsagaren kan vid behov få stöd av annan relevant personal som hanterar luftfartyget, för att säkerställa full kontroll över passagerarna. Denna personal ska alltid kunna larma ansvarig ledsagare vid händelse.

Avviker passagerare utan att ansvarig ledsagare har möjlighet att stoppa/ingripa ska skyddsvakt omedelbart tillkallas.

2.4 Remotehantering

Marktjänstbolaget ska säkerställa att det finns en buss på plats vid aktuell uppställningsplats och att kommunikationen med busschauffören är etablerad, **innan** passagerare får kliva av luftfartyget.

Detsamma gäller vid ombordstigning av ett luftfartyg - kommunikation mellan bussföraren och marktjänstbolaget ska vara etablerad **innan** passagerarna får kliva av bussen.

Flygbolaget eller det marktjänstbolag som flygbolaget anlitat ansvarar för att säkerställa att ledsagning över rampytan mellan luftfartyget och bussen görs i enlighet med beskrivningen ovan under **punkt 2.3.**

Kapitel 4 Tilldelning av resurser, incheckning och bagage

4.2.1 Platsspecifik information Arlanda

4.2.1.1 Tilldelning av incheckningsdiskar

Följande baskriterier gäller för tilldelning av incheckningsdiskar:

Tilldelning av diskar sker enligt följande turordning.

- 1) Flygbolagen önskemål (om antalet diskar finns tillgängliga)
- 2) Enligt tabellen nedan:

- Dedikerad Reguljär: 60 passagerare*/disk i 2 timmar öppnar 2 timmar innan STD
- Dedikerad Reguljär – flera flyg samma flygbolag: 90 passagerare*/disk i 2 timmar
- Dedikerad Reguljär (Wide Body): 60 passagerare*/disk, öppnar 3 timmar innan STD
- Common Reguljär: 90 passagerare*/disk, öppnar 2 timmar innan STD
- Dedikerad Charter: 120 passagerare*/disk, öppnar 2 till 3 timmar innan STD
- 'Dedikerad Charter - flera flyg samma flygbolag: 180 passagerare*/disk
- Common charter: 180 passagerare/disk
- Common Check-in: Minimum 8000 passagerare/trafikdygn ger 9 diskar inkl. SBD. En ökning med 1000 passagerare/trafikdygn ger ytterligare en disk.

* Utifrån flygplanets maxpax.

- 3) Enligt Swedavia framräknat behov. (Gäller flygbolag som finns med i Common check-in eller som har flera flighter samtidigt)
- 4) Enligt bokningssiffror (Då detta behövs kommer Swedavia begära in dem. Se mer under punkt 2.20.)

Önskas annan tilldelning av diskar sker detta efter överenskommelse med Swedavia.

Flygplatshållaren förbehåller sig rätten att besluta om ett minimi- respektive maximum diskar som allokeras. Detta för att säkerställa att de operativa flödena inte riskeras i terminalen.

Del 5. Aerodrome Manual för aktörer

Kapitel 15 Apron safety management

15.15.9 Avisning av luftfartyg inom Arlanda

- Deicing av slats och flaps efter ankomst får genomföras när is, frost eller snö förekommer på dessa ytor och det bedöms påverka säkerhet, funktion eller efterföljande markprocesser. Utförandet av denna typ av deicing ska genomföras på ett sådant sätt att det inte påverkar andra aktörer som har arbetsuppgifter runt berört luftfartyg. Uppsugning av glykol ska sedan ske i anslutning till luftfartygets avgång.

Kapitel 16

16.1.6.2 Kontrollbesiktning och trafiksäkerhetskontroll

Oregistrerade fordon och släpfordon samt avställda fordon med registrerings skylt som används inom Airside ska genomgå *trafiksäkerhetskontroll** med godkänt resultat enligt samma intervall som kontrollbesiktning, se Transportstyrelsens hemsida för besiktningsregler för undantagna fordonsslag. Trafiksäkerhetskontrollen ska vara genomförd av ackrediterat besiktningsföretag.

Vid ansökan om fordonstillstånd för oregistrerade och avställda fordon ska även protokollet från den senaste trafiksäkerhetskontrollen bifogas.

16.1.6.3 Underhållsprogram

Motor drivna fordon som används inom flygplatsens trafikområden omfattas av underhållsprogram. Samtliga aktörer verksamma på flygplatsen är ansvariga för att underhållsprogram för fordon och arbetsredskap följs enligt tillverkarens rekommendationer för att trafiksäkerhets-, miljö-, flygsäkerhets- och arbetsmiljömässiga aspekter upprätthålls. Det åligger respektive aktör verksamma på flygplatserna att dokumentera underhållsprotokoll i egen verksamhet. Dokumentationen ska vara specificerad för varje enskilt fordon och är giltigt i maximalt 3 år.

Fordon som används inom flygplatsens trafikområden omfattas av krav på genomförande av service. Samtliga aktörer med fast verksamhet alternativt uppdrag på flygplatsen är ansvariga för att underhållsprogram för fordon och arbetsredskap följs enligt tillverkarens rekommendationer för att trafiksäkerhets-, miljö-, flygsäkerhets- och arbetsmiljömässiga aspekter upprätthålls. Respektive aktör ansvarar för att dokumentation från genomförd service sparas minst fyra (4) år efter fordonet tagits ur bruk, eller tills Transportstyrelsen granskat dokumentationen.

För varje fordon med ett fordonstillstånd ska ett underhållsprogram upprättas.

Underhållsprogrammet ska som minst innehålla följande:

- Gällande regelkrav
- Tillverkarens underhållsrekommendationer
- Lokala klimatförhållanden (kyla, snö, slask etc)

- ~~Brukbarheten på installerad utrustning (extraljus, radio, transponder etc)~~
- ~~Testresultat av prestanda, där det är lämpligt~~

Specificerat underhåll inkluderar:

- ~~Frekvens av underhållsåtgärd~~
- ~~Aktiviteter som ska göras vid respektive underhållsåtgärd (visuell kontroll, mätning, påfyllning etc)~~
- ~~Miljömässiga aspekter, till exempel avfallshantering av gamla reservdelar eller annat material~~

16.1.8.5 Ansökan om fordonstillstånd

Aktörer som önskar införa fordon på Airside kan av företagets godkända handläggare ansöka om ett fordonstillstånd genom att fylla i blanketten för fordonstillstånd.

Tillsammans med ansökan om fordonstillstånd ska serviceintyg från fordon bifogas.

Vid ansökan om fordonstillstånd för oregistrerade och avställda fordon ska även protokollet från den senaste trafiksäkerhetskontrollen bifogas, se Transportstyrelsens hemsida för besiktningsregler för undantagna fordonsslag.

16.1.9.1 Allmänt

- Utbildning och kompetensbevis för respektive fordon, kringutrustning och tillbehör som ska användas.

16.2.17 Parkering

Kontroll gällande parkering genomförs av Swedavia. ~~ATOS & Swedavia anlitad entreprenör för parkeringsövervakning.~~

Arlanda platsspecifik information

16.1.6.2 Kontrollbesiktning och trafiksäkerhetskontroll

Fordon och släpfordon som finns registrerade i svenskt vägtrafikregister och som används på Airside ska genomgå kontrollbesiktning med godkänt resultat enligt nationellt fastställt intervall. Besiktning ska vara genomförd av ackrediterat besiktningsföretag, se Transportstyrelsens hemsida för besiktningsregler.

Arlanda*

Motorredskap klass 2
behöver inte genomgå
trafiksäkerhetskontroll

16.1.8.2 Fast fordonstillstånd

Aktörer verksamma på flygplatsen som har avtal med Swedavia och som behöver framföra fordon för att utföra sina åtaganden kan ansöka om fast fordonstillstånd.

Fordon med fordonstillstånd för permanent vistelse kan inhämta undantag från APOC eller ADO att få lämna Airside för kontrollbesiktning eller service.

Arlanda

Motorredskap, klass 2 behöver inte genomgå trafiksäkerhetskontroll.

16.1.8.5 Ansökan om fordonstillstånd

Aktörer som önskar införa fordon på Airside kan av företagets godkända handläggare ansöka om ett fordonstillstånd genom att fylla i [blanketten för fordonstillstånd](#).

Vid ansökan om fordonstillstånd för oregistrerade och avställda fordon ska även protokollet från den senaste trafiksäkerhetskontrollen bifogas.*

Arlanda

*Gäller ej motorredskap, klass 2 samt traktorer.

16.2.6 Generella regler gällande körning på övriga operativa ytor

Vid Brandstation Öst ~~och uppställningsplatta L~~ går gränsen mot flygsidan och apron ut mot körvägen i staketgränsen. Staketet har en öppning för att brandfordon ~~respektive luftfartyg~~ ska kunna passera, och är försedd med linjedetektor som larmar vid passage.

Vid apron L går gränsen mot flygsidan genom TWY LY. Staketet har en öppning för att luftfartyg samt nödvändiga fordon för flygplatsdriften ska kunna passera, passagen är försedd med linjedetektor som larmar vid passage. Fordon som ska åka in på apron L via TWY LY (manöverområde) äger rätt att passera larmgränsen efter anmälan till Ledningscentralen (LC). Ingen annan trafik är tillåten och besök till dessa områden ska ske via landsidan. Östra transportvägen är stängd för passage över TWY LY.

16.2.15.1 Lastsäkring av bagagevagnar

När bagagevagnar används för transport av bagage, frakt, post etc. ska dessa vagnar vara försedda med fyra sidor för att uppfylla kravet på lastsäkring. Om höjden på lasten överstiger sidornas höjd ska även tak användas för att förhindra att last kan falla av.

16.2.18 Fordonsrelaterade olyckor/tillbud

Vid fordonsrelaterad olycka inne på Airside stannar involverad(e) person/personer alltid kvar på olycksplatsen och genomför följande:

1. Kontaktar ATOS som omhändertar uppkommen situation.
2. Tillser att fordon inte flyttas förrän ATOS, ~~eller liknande funktion~~, godkänner detta.
3. Inväntar ATOS, ~~eller liknande funktion~~, för vidare hantering såsom dokumentation och/eller skadeanmälan etc.
4. Inblandade parter skriver händelserapport innan arbetsdagens slut.

OBS! Vid allvarigare incidenter med konstaterade eller befärade allvarliga personskador ska i första hand 112 larmas och därefter ska LC/OPC kontaktas via radio eller telefon. Meddela om ambulans redan har tillkallats för att LC/OPC, eller liknande funktion ska kunna förbereda eskortering till olycksplatsen.

Kontakta ATOS OPC, LC eller ansvarig enhet som Swedavia utsett via telefon och berätta om uppkommen situation. Denna enhet stänger, beroende på var händelsen uppstått, platsen och koordinerar med flygtrafikledning om händelsen påverkar ankommande/avgående luftfartyg.

Göteborg platsspecifik information

16.2.7 Generella regler gällande körning på platta

På uppställningsplats, med uppställt luftfartyg och pågående arbete gäller 85 km/h (gångfart).

16.2.14 Eskortering av fordon

Mellan DMA-grind till uppställningsplats 2 och 3 samt mellan FBO-grind FOD-grind och uppställningsplats 1, under förutsättning att den som eskorterar innehar lägst körtillstånd Rött samt kommunicerar förutsättningarna till föraren för körsträckan som avses.

16.2.18 Fordonsrelaterade olyckor/tillbud

1. Kontaktar APOC SV/OPC som omhändertar uppkommen situation.
2. Tillser att fordon inte flyttas förrän ATOS, eller liknande funktion, godkänner detta.
3. Inväntar ATOS, eller liknande funktion, för vidare hantering såsom dokumentation och/eller skadeanmälan etc.
4. Inblandade parter skriver händelserapport innan arbetsdagens slut.

Kontakta OPC, LC eller ansvarig enhet som Swedavia utsett via telefon och berätta om uppkommen situation. Denna enhet stänger, beroende på var händelsen uppstått, platsen och koordinerar med flygtrafikledning om händelsen påverkar ankommande/avgående luftfartyg.

Bromma platsspecifik information

16.2.18 Fordonsrelaterade olyckor/tillbud

Vid fordonsrelaterad olycka inne på Airside stannar involverad(e) person/personer alltid kvar på olycksplatsen och genomför följande:

1. Kontaktar APOC SV/OPC som omhändertar uppkommen situation.
2. Tillser att fordon inte flyttas förrän ATOS, eller liknande funktion, godkänner detta.
3. Inväntar ATOS, eller liknande funktion, för vidare hantering såsom

- dokumentation och/eller skadeanmälan etc.
4. Inblandade parter skriver händelserapport innan arbetsdagens slut.

NOTERA! Vid en kollision med luftfartyg ska även berörd flygbolagsrepresentant omgående kontaktas.

OBS! Vid allvarligare incidenter med konstaterade eller befarade allvarliga personskador ska i första hand 112 larmas och därefter ska LC/OPC kontaktas via radio eller telefon. Meddela om ambulans redan har tillkallats för att LC/OPC, eller liknande funktion ska kunna förbereda eskortering till olycksplatsen.

Vid fordonsrelaterat tillbud som ex. plötsligt motorstopp alternativt haveri ska förare genomföra följande:

Kontakta ATOS OPC, LC eller ansvarig enhet som Swedavia utsett via telefon och berätta om uppkommen situation. Denna enhet stänger, beroende på var händelsen uppstått, platsen och koordinerar med flygtrafikledning om händelsen påverkar ankommande/avgående luftfartyg.

Malmö platsspecifik information

16.2.18 Fordonsrelaterade olyckor/tillbud

Vid fordonsrelaterad olycka inne på Airside stannar involverad(e) person/personer alltid kvar på olycksplatsen och genomför följande:

1. Kontaktar APOC, eller liknande funktion, som omhändertar uppkommen situation.
2. Tillser att fordon inte flyttas förrän ATOS, eller liknande funktion, godkänner detta.
3. Inväntar ATOS, eller liknande funktion, för vidare hantering såsom dokumentation och/eller skadeanmälan etc.
4. Inblandade parter skriver händelserapport innan arbetsdagens slut.

OBS! Vid allvarligare incidenter med konstaterade eller befarade allvarliga personskador ska i första hand 112 larmas och därefter ska ÖC kontaktas via radio eller telefon. Meddela om ambulans redan har tillkallats för att ÖC, eller liknande funktion ska kunna förbereda eskortering till olycksplatsen.

Vid fordonsrelaterat tillbud som ex. plötsligt motorstopp alternativt haveri ska förare genomföra följande:

Kontakta APOC OPC, LC eller ansvarig enhet som Swedavia utsett via telefon och berätta om uppkommen situation. Denna enhet stänger, beroende på var händelsen uppstått, platsen och koordinerar med flygtrafikledning om händelsen påverkar ankommande/avgående luftfartyg.

Kapitel 18

18.4.3 Gränsvärden och tillstånd

Zon	Krav
Blåmarkerat område utomhus – inom skyddsområdet för EMC	EN 61000-6-3 alternativt EN 55022/32 Klass B
Rödmarkerat område utomhus	EN 61000-6-3 eller motsvarande Maximala tillåtna fältstyrkan vid 10 meters mätavstånd: får inte överskrida: 21 dB μ V/m inom frekvensområdet 108 MHz – 137 MHz 24 dB μ V/m inom frekvensområdet 380 MHz – 430 MHz.

Kapitel 20

Swedavias Brand- och Räddningstjänst Flygplatsräddningstjänsten har som huvudmål att rädda liv vid händelser med luftfartyg eller andra händelser på eller nära flygplatsen genom att skapa en överlevnadsbar miljö och underlätta evakuering.

Flygplatsräddningstjänsten är tillgänglig och utryckningsklar under flygtrafik och publicerade öppettider. Kategorin för flygplatsräddningstjänsten bestäms utifrån de mest frekventa flygplanens längd och kabinbredd på flygplatsen. Kategorin för flygplatsräddningstjänst fastställs utifrån de luftfartygstyper som trafikerar flygplatsen, baserat på rörelsefrekvens, kabinlängd och kabinbredd.

Insattiden får inte överstiga 120 sekunder till någon del av aktiv rullbana, och insattider till andra ytor testas regelbundet för att säkerställa effektiv räddningsinsats. Personal i räddningstjänsten är välutbildad och utrustad med skyddsutrustning och andningsskydd för att kunna arbeta säkert i farliga miljöer.

Flygplatsräddningstjänsten säkerställer att insattiden oberoende av geografiska utmaningar och integrerade arbetsuppgifter inte överstiger 180 sekunder, med ett operationellt mål att den inte ska överstiga 120 sekunder, från första anrop till flygplatsens räddningstjänst till någon del av aktiv rullbana.

Kommunikation sker via radio, och personal har tillgång till radioutrustning för att samordna insatser. Vid händelser med luftfartyg larmas räddningstjänsten av flygtrafikledningen, och direkt kommunikation med besättning kan upprättas vid behov.

Kapitel 23

Under LVP får bygg- eller underhållsarbeten i närheten av flygplatsens kraftförsörjning eller IT system inte utföras.

Kapitel 25

Flygplatserna har tillgång till LFVs Airport Weather Observation System (AWOS) där vädret kan ses i realtid för vind (riktning och styrka) men även den faktiska temperaturen på flygplatsen.

Kapitel 26

Swedavias flygplatser har möjlighet att vara öppna för trafik dygnet runt. Det innebär att det finns utrustning för att flygplan, fordon och andra brukare ska kunna nyttja dessa på ett säkert sätt även i mörker. Detta gäller all infrastruktur som till exempel flygplatsljus, strålkastare, skyltar och navigationsutrustning.

De visuella hjälpmedel som finns installerade förvaltas, inspekteras och underhålls enligt vad som föreskrivs i kapitel 10 och garanterar på så vis säkra förfaranden vid mörkeroperationer.

Luffartygs framförande

Luffartyg som rör sig på färdområdet ska uppvisa navigationsljus i avsikt att indikera flygplanets relativa bana för en iakttagare. Annan belysning ska ej vara på om de/dessa kan förväxlas med navigationsljus. De ska på färdområdet uppvisa belysning som tydliggör dess struktur, form och storlek så långt det är praktiskt möjligt, såvida luffartyg inte står helt still och är tillräckligt upplyst på annat sätt.

Luffartyg som taxar eller bogseras på färdområde ska uppvisa tillräcklig belysning för att tilldra sig uppmärksamhet för detta. Vid bogsering på färdområdet i mörker ska även positionsljus vara tänt.

Motorfordons framförande

Nedsatta siktförhållanden förorsakade av till exempel mörker kräver skärpt uppmärksamhet hos fordonsföraren och hastighet ska alltid anpassas efter rådande förhållanden. Halvljus eller annat ljus ska alltid vara tänt vid färd på airside. Med annat ljus menas ljus från varsellykta, dimljusstrålkastare eller spänningsreducerad halvljusstrålkastare.

Swedavias flygplatser har upprättat procedurer och en infrastruktur, som t.ex. visuella och icke-visuella hjälpmedel samt navigationsutrustning, som gör det möjligt att bedriva trafik dygnet runt.

De visuella hjälpmedel som finns installerade förvaltas, inspekteras och underhålls enligt vad som föreskrivs i kapitel 10 och garanterar på så vis säkra förfaranden vid mörkeroperationer. Exakt placering och beskaffenhet för belysning avsedd för luffartygens framförande finns i gällande AIP. Förändringar i detta avseende kommuniceras i enlighet med kapitel 7.

När dagsljus upphör hanterar flygtrafikledning ljusen på de rull- och taxibanor som skall användas, detta enligt samma principer som vid olika typer av LVP. Allmänbelysning aktiveras via skymningsreläer. Skyltar som är nödvändiga för start, landning, taxning och parkering av luftfartyg är belysta under mörker och är gjorda i material som verkar retroreflektivt. Särskilda begränsningar hanteras i platsspecifika dokument.

Skulle flygplatsernas primära strömförsörjning gå ner tar den sekundära strömförsörjningen vid. Övergången sker med inkopplingstider i enlighet med EASA ADR.DSN.

26.1 Luftfartygs framförande

Ett luftfartygs befälhavare tillåts reducera intensiteten i en eller flera blinkande lampor om den/de faktiskt, eller möjligen, har en stark negativ påverkan på befälhavarens möjligheter att på ett säkert och tillfredställande sätt utföra ett eller flera moment i sina arbetsuppgifter.

Platsspecifik information Malmö:

På Malmö Airport används ej bana 11/29 efter mörkrets inbrott eftersom den saknar belysning. Bana 11/29 och TWY E och F är utmärkta med retroreflekterande käppar.

Kapitel 27

27.1.1 Syfte

Av flygsäkerhetsskäl är det viktigt att säkerställa att Swedavias CNS-utrustning som nyttjas vid Swedavias flygplatser inte utsätts för extern påverkan. Processer och rutiner ska därför följas vid arbeten i influensområden för kommunikationsutrustning (C), navigationsutrustning (N), övervakningsutrustning (S) och meteorologikutrustning (MET) på Swedavias flygplatser.

27.2.1 Access till CNS-lokaler och anläggningar

Syftet med reglering av tillträde till lokaler och anläggningar med Swedavia CNS-utrustning som nyttjas vid Swedavias flygplatser är att säkerställa att berörd personal har adekvat utbildning samt erforderlig kunskap och förståelse om utrustningarnas flygsäkerhetspåverkan och de riskkällor med påföljande konsekvenser som är kopplat till detta.

- Då endast enstaka besök till Swedavias lokaler och anläggningar med CNS-utrustning är aktuella ska ~~avtalad CNS-drift- och underhållsleverantör~~ LfV SoU DUS avropas som ledsagare.
- All personal med eget tillträde till Swedavias lokaler och anläggningar med CNS-utrustning ska vara kontrollerade till säkerhetsklass 3.

Ledsagning vid tillträde till Swedavia lokaler och anläggningar med CNS-utrustning avropas från ~~avtalad CNS-drift- och underhållsleverantör~~ LfV SoU DUS. Beställning sker via Swedavia IT/Swedavia IT/Airport Telecom. Vid osäkerhet hur ledsagning avropas kontakta anläggningsansvarig LfV.

27.2.2 Systemlista

Följande system finns förvaltade under Flygoperativa System **LFV SoU CNS** ansvar.

27.3.3.2 Känsligt område DME

Känsliga området sträcker sig upp till 3000 m från DME-masten och vid större förändringar av typen nybyggnationer på flygplatsen ska Swedavia Flygoperativa System **LFV SoU CNS** kontaktas för att se över eventuell påverkan.

27.7 Förändringar och kontakt

Frågor och osäkerhet som berör flygsäkerheten avseende Swedavia CNS-utrustning kontakta Swedavia Flygoperativa system, cns@swedavia.se **LFV SoU CNS** cnsmetswedavia@lfv.se.

Kapitel 30

30.2 Kommunikation med flygtrafikledning

Fordon ska vara utrustat med **fast monterad fastmonterad** antenn. Kontinuerlig radiopassning ska upprätthållas med flygtrafikledning. Radiopassning ska även vara möjlig med bärbar radio om förare av motordrivna fordon utför arbete utanför förarhytt.

30.3 Kommunikation på manöverområdet

Radio- och kommunikationsutbildning för manöverområde är inkluderad i körtillståndsutbildning för manöverområde. **Detta ,vilket** innebär att angöring till manöverområde är tillåtet endast för personer med körtillståndsbehörighet för manöverområdet.

30.4 Kommunikation på apronytor

30.4.1 Start-up/push-back/bogsering/fel vid framförande på apronytor

Verbal All verbal kommunikation mellan pilot och flygplatsen sker främst via flygtrafikledning.

Kapitel 33

33.2.1 Vad är FOD?

Exempel kan vara kadaver eller annat vilt, **sten** grus, avfall från luftfartyg, metall, glasbitar samt sådant som uppstått inom produktion och hantering av luftfartygsdelar.

33.4.4 Kraftiga vindförhållanden

Då väderprognoser visar på kraftiga vindförhållanden ska samtliga aktörer med verksamhet på färdområde och övriga operativa ytor tillse att utrustning säkras och förankras för att minska risken för uppkomst av FOD.

~~OPC eller liknande enhet varnar för kraftiga vindförhållanden via drift-sms enligt rutinen för Adverse Weather som återfinns på Swedavias extranät. För att erhålla drift-sms anmäler aktör detta till aktuell enhet.~~

33.5.3 Ankomst- och avgångsinspektioner

Vid bogsering ansvarar aktör som genomför bogsering för att avgångs- och ankomstinspektioner genomförs.

33.6.2 Vilka FOD som ska rapporteras alternativt städas bort

Exempel på FOD som ska rapporteras: Döda djur, sten grus, avfall från luftfartyg, metall, glasbitar, hårdplast, mjukplast i större mängder och även sådant som uppstått inom produktion och hantering av luftfartygsdelar.

33.12 FOD i samband med bygg- och markprojekt

Samtliga projekt anmäls till CAM (Change Approval Meeting) eller annan liknande funktion. Genom processen identifieras hur och vilka kompensatoriska åtgärder som behöver omhändertas.

33.14.4 Snöröjning

- Större snö- och isklumpar byggs upp på fordon under snöröjning, vilka kan lossna under körning och utgör FOD på färdområdet.

Aktivitet: Utökad kontroll där fordonsförare ska rensa bort snö- och isklumpar med jämna mellanrum.

33.15 Utbildningar

- Security & Safetyutbildning inklusive FOD (och Pedestrian)
- Körtillstånd Grund, och i vissa fall Körtillstånd manöverområde, på Swedavias flygplatser
- Utbildning för inspektion av färdområdet
- Avsugning av uppställningsplats (inför turnaround)
- Entreprenörsutbildning
- Fordonsspecifika utbildningar (ex. fälthållningsfordon)