

Ordningsregler för trafik, relaterade till fordon, utrustning och arbetsredskap

Innehåll

Ordningsregler för trafik, relaterade till fordon, utrustning och arbetsredskap.....	1
1. Allmänt.....	3
1.1 Definitioner av motordrivna fordon, arbetsredskap och utrustning.....	3
1.2 Trafikområden	3
1.2.1 Vitt trafikområde	4
1.2.2 Rött trafikområde	4
1.2.3 Grön/vitt trafikområde	4
1.3 Fordonsförsäkring	4
1.4 Kontrollbesiktning och underhållsprogram	4
1.4.1 Kontrollbesiktning.....	4
1.4.2 Underhållsprogram.....	5
1.5 Synlighetskriterier för fordon, arbetsredskap och utrustning	5
1.5.1 Markeringar, reflexer, ljus.....	5
1.5.2 Synligt fordonstillstånd	6
1.5.3 Företagsidentifikation	6
1.5.4 Radionummer/Anropsidentifikation	7
1.6 Fordonstillstånd	7
1.6.1 Allmänt.....	7
1.6.1 Rött fordonstillstånd.....	7
1.6.2 Grön/vitt fordonstillstånd	7
1.6.3 Vitt fordonstillstånd	7
1.6.4 Visitorfordonstillstånd.....	8
1.6.5 Ansökan om fordonstillstånd	8
1.6.6 Ansökan om visitorfordonstillstånd	8
1.6.7 Återlämnande av fordonstillstånd	8
1.6.8 Förlust av fordonstillstånd.....	9
1.6.9 Återkallande av fordonstillstånd	9
1.7 Körtillstånd	9
1.7.1 Allmänt.....	9
1.7.2 Grön/vitt körtillstånd (OBS! <i>Kräver godkänd radioutbildning och körutbildning manöver</i>).....	9
1.7.3 Rött körtillstånd.....	9
1.7.4 Vitt körtillstånd	10
1.7.5 Ansökan om körtillstånd	10

1.7.6	Villkor för utfärdande av körtillstånd	10
1.7.7	Körtillståndets varaktighet samt kriterier för att bibehålla kompetens	11
1.7.8	Specialfordon	12
1.7.9	Påföljder vid trafikförseelser inom airside	12
1.7.10	Återlämnande av körtillstånd	12
1.7.11	Förlust av körtillstånd	13
1.8	Kontroller på Airside	13
1.9	Avlägsna fordon.....	13
1.10	Avlägsna arbetsredskap/utrustning	13
1.11	Avgifter, ansökningsformulär, utbildningar etc.	14
2.	Trafikalt.....	14
2.1	Gång- och cykeltrafik inom airside	14
2.2	Trafik och ordningsregler	15
2.2.1	Väjningsplikt ”Fri väg”	16
2.2.2	Ostörd förarmiljö ”Steril förarmiljö”	16
2.3	Väg- och andra säkerhetsmarkeringar	17
2.4	Framförande av fordon på uppställningsplatta/apron	18
2.5	Framförande av fordon på manöverområde.....	19
2.5.1	Väntplatser på taxibanor anslutna till RWY	20
2.5.2	Väntplatser på fordonsvägar som ansluter till RWY	20
2.5.3	Framförande av fordon på stråkytor inom manöverområde	20
2.6	Anropsidentifikation för fordon ”Radionummer”	21
2.7	Ljussignaler inom manöverområdet vid radiobortfall	21
2.8	Framförande av fordon till, från och inom arbetsområden på färdområdet.....	22
2.9	Vinterförhållanden	22
2.10	Fordonskörning vid nedsatta siktförhållanden	22
2.10.1	Fordonstrafik vid låga siktvärden (LVP)	23
2.11	Eskortering/ledsagning av fordon	23
2.12	Lastsäkring	24
2.13	Krav på anläggningsyta för stödben.....	25
2.14	Parkering	25
2.15	Olyckor/tillbud	26
3.	Safety.....	26
3.1	Utrustning fordon ska ha för körning inom airside.....	26
3.2	Oljeläckage	27
3.3	FOD	27
3.4	Hänsyn gällande jet blast och riskområden kring uppstartad motor.....	27
4.	Security	27
5.	Miljö.....	27
5.1	Allmänt	27

5.2	Miljökrav för fordonstillstånd.....	28
5.2.1	Fossilfritt drivmedel	28
5.2.2	Utsläppsklass	28
5.2.3	Undantag från miljökrav för fordonstillstånd.....	28
5.3	Läckage/spill från fordon/utrustning	28
5.4	Tomgångskörning	29
5.5	Buller och avgasutsläpp	29
6.	Uppföljning och efterlevnad	29
7.	Referenser	29
7.1	För ytterligare information kontakta.....	29
7.2	Referensdokumentation	29

1. Allmänt

Umeå Airport har ett fysiskt inhägnat område, airside, där förekommande fordonstrafik kontrolleras av Swedavia. Syftet med denna Airport Regulation är att i grunden skydda trafikerande flygplan, passagerare och fordon från kollisioner, incidenter och skador när man vistas på flygplatsens operativa yta sk Airside. I övrigt gäller Trafikförordningen i sin helhet vilket kontrolleras av Polismyndigheten.

1.1 Definitioner av motordrivna fordon, arbetsredskap och utrustning

Motordrivna fordon, (*vidare enbart benämnt som fordon*), delas in i:

- motorfordon (personbil, lätt lastbil samt tung lastbil)
- motorredskap (klass I och II)
- traktor
- Terrängmotorfordon.

Arbetsredskap och utrustning är sådant som inte framförs med egen motor (*t.ex. bagagevagnar, släpvagnar stegar, push back-stänger, cykel etc*).

1.2 Trafikområden

Flygplatsens airsideområde, är indelad i tre (3) olika trafikområden. Tillåtelse att framföra fordon inom respektive trafikområde styrs av giltig badge, färg på förarens körtillstånd och färg på fordonstillståndet.

Utöver begreppet trafikområden som redogörs nedan, förekommer även begreppen:

- "Färdområde" (Eng. översättning Movement Area): Färdområdet är definierat som ytor inom airside där luftfartygsrörelser kan förekomma, d.v.s. flygplatsens alla apron-ytor samt manöverområdet.
- "Manöverområde" (Eng. översättning Manoeuvring area): Manöverområdet är definierat som ytor till för start, landning och taxning av luftfartyg. I manöverområdet ingår dock inte plattor, uppställningsplatser.

Se *A-08-Bilaga Karta över trafikområden* för kartbild över trafikområdena och *A-08-Bilaga Fordonskarta*.

1.2.1 Vitt trafikområde

Vitt trafikområde omfattar:

- DMA Flygklubbsområde
- DMA Ambulans och SAR

1.2.2 Rött trafikområde

Rött trafikområde omfattar hela airside förutom manöverområdet och DMA områdena

1.2.3 Grön/vitt trafikområde

Grön/vitt trafikområde (*manöverområdet*) består av rullbanan och taxibanorna inklusive deras skyddsområden, banstråk, taxibanstråk och RESA

1.3 Fordonsförsäkring

Om trafikförsäkring saknas för fordon skall ansvarsförsäkring finnas som motsvarar trafikförsäkring.

1.4 Kontrollbesiktning och underhållsprogram

1.4.1 Kontrollbesiktning

Fordon och släpfordon som finns registrerade i svenskt vägtrafikregister och som används inom flygplatsens trafikområden skall genomgå kontrollbesiktning med godkänt resultat enligt nationellt fastställt intervall. Besiktning ska vara genomförd av ackrediterat besiktningsföretag. Även oregistrerade fordon och släpfordon skall genomgå trafiksäkerhetskontroll och vara besiktade av ackrediterat besiktningsföretag

Vid anmärkning om brister vid kontrollbesiktning alternativt trafiksäkerhetskontroll ska kopia på dokumentationen som visar att bristerna är åtgärdade bifogas vid fordonstillståndsansökan.

1.4.2 Underhållsprogram

Aktörer som brukar fordon, arbetsredskap eller utrustning inom airside ansvarar för att dessa underhålls enligt tillverkarens rekommendationer och hålls i sådant skick att miljö-/flygsäkerhetsmässiga aspekter upprätthålls.

Det åligger samtliga aktörer att:

- Inför driftsättningen av ett nytt fordon på airside tillse att fordonet föregås av en fordonskontroll enligt ”Checklista - Inför driftsättning av ett nytt fordon” som finns på extranätet. Checklistan skall bifogas vid ansökan om fordonstillstånd. OBS! Gäller ej fordon som förnyar sitt fordonstillstånd.
- Etablera rutiner som säkerställer att fordon genomgår en egenkontroll i början av varje ny kalenderdag som fordonet skall brukas. Egenkontrollen skall minst, men inte uteslutande, inkludera punkterna i *A-08-Bilaga Checklista för daglig egenkontroll av fordon*.

Fordon, arbetsredskap eller utrustning som vid egenkontroll ej befinns vara i trafiksäkert skick, skall tas ur trafik tills korrigerande åtgärder är genomförda.

Egenkontroll och underhåll skall dokumenteras och innehålla information om fordonets registreringsnummer/ID-nummer, typ av underhåll, datum och vem som utförde kontrollen. Dokumentationen ska sparas så länge fordonet är i bruk och i minst fyra (4) år efter att det tagits ur bruk, eller tills Transportstyrelsen granskat dokumentationen.

Läckande fordon, arbetsredskap eller utrustning som står uppställda i avvaktan på åtgärd skall förses med lämpliga uppsamlingskärl, se *G-06 Kemikaliehantering* och *G-07 Sanering av brand och miljöfarliga ämnen om läckage upptäcks*.

1.5 Synlighetskriterier för fordon, arbetsredskap och utrustning

Fordon, arbetsredskap & utrustning som framförs inom airside ska uppfylla synlighetskriterierna som anges i kap. 1.3.1–1.3.4.

Undantag medges endast till utryckningsfordon och säkerhetspolisens fordon.

Swedavia har rätt att förbjuda, avlägsna eller omhändertaga fordon, arbetsredskap och utrustning som inte uppfyller synlighetskriterierna.

1.5.1 Markeringar, reflexer, ljus

Markeringar

Fordon, arbetsredskap och utrustning som framförs inom manöverområdet skall vara målade eller markerade i mot omgivningen kontrasterande färger (*t.ex. med hjälp av stripes*).

Reflexer

Fordon som framförs inom airside skall vara försedda med reflexer i tillräcklig omfattning för att tydlig mörkermarkering skall erhållas, d.v.s. storlek/konturer framgår.

Undantag medges till fordon på DMA områden som aldrig korsar/befinner sig på flygoperativa ytor.

Kravet gäller även arbetsredskap/utrustning (*t.ex. GPU, trappor, släp, värmare etc.*) som används inom flygoperativa ytor, se guide för markeringar & reflexer i *A-08-Bilaga Stripning av fordon och utrustning*.

Ljus

Halvljus eller annat ljus skall alltid vara tänt vid färd på airside. Med annat ljus menas ljus från varsellykta, dimljusstrålkastare eller spänningsreducerad halvljusstrålkastare. Halvljus och annat ljus får inte användas samtidigt. Fordonsförare skall alltid beakta risken för bländning för flygplansbesättningar, flygledare i TWR/r-TWR eller andra fordonförare i samband med nyttjande av helljus eller annat ljus.

Fordon som framförs inom airside ska förses med gult/orange varningsljus, som ska vara/ha:

- Blinkande/blixtrande eller roterande.
- Placerat på taket eller på något annat högt synligt ställe.
- Blinkfrekvens av 60–90 blixtrar/minut.
- Effektiv ljusintensitet av 40–400 candela.

Undantag gäller utryckningsfordon stationerade på flygplatsen i samband med utryckning, vilka då ska använda blått varningsljus som uppfyller kriterierna enligt punktlistan ovan.

1.5.2 Synligt fordonstillstånd

Fordon inom airside skall medföra giltigt fordonstillstånd som placeras väl synligt på vänster sida av framrutan.

Motordrivna arbetsredskap/utrustning som saknar vindruta, (*gräsklippare etc.*), skall placera fordonstillståndet på ett väl synligt ställe.

1.5.3 Företagsidentifikation

Motordrivna Fordon

Fordon skall vara märkta med företagsidentifikation som tydligt visar vilket företag fordonet tillhör. Identifikationen på fordonet ska vara placerad på framdörrarna, alternativt på de bakre sidorutorna och ha storleken av minst 30x15 cm där så är möjligt. Gäller ej fordon som blir eskorterade.

Arbetsredskap och utrustning

Arbetsredskap och utrustning som vistas inom airside skall vara märkta med företagsidentifikation.

1.5.4 Radionummer/Anropsidentifikation

Fordon med behörighet att framföras på manöverområdet skall vara märkta med ett radionummer, ”anropsidentifikation”, väl synligt på båda sidor av fordonet. Radionumret skall vara reflekterande och höjden skall mäta minst 20 cm. Radionumret skall även vara uppmärkt i fordonet väl synligt för fordonsföraren.

1.6 Fordonstillstånd

1.6.1 Allmänt

Fordon som vistas på airside skall vara försett med ett fordonstillstånd. Fordonstillståndet betraktas som en behörighetshandling,

I syfte att begränsa antalet fordon inom airside, beviljas endast fordonstillstånd för fordon som anses nödvändiga för flygplatsens verksamhet. Fordonstillstånd utfärdas antingen som årligt, eller som visitor. Ett fordonstillstånd gäller för maximalt ett fordon. Färgerna på fordonstillståndet redogör inom vilket/vilka trafikområden fordonet tillåts trafikera (se *A-08 Bilaga Karta Trafikområden*)

Krav på användning av fordonstillstånd kan efter prövning frångås för fordon som tillfälligt används inom avgränsat område på airside. Prövning och godkännande genomförs av Swedavia.

Utrustning och arbetsredskap som inte framförs för egen motor (t.ex. bagagevagnar, släpvagnar, stegar, push back-stänger etc.), är undantagna från kravet på fordonstillstånd.

NOTERA! Fordon som påträffas inom airside utan giltigt fordonstillstånd skall omedelbart eskorteras ut från airside, läs mer under kap. 1.8-1.11.

1.6.1 Rött fordonstillstånd

Fordonet får framföras inom rött trafikområde (Airside, rampytor).

1.6.2 Grön/vitt fordonstillstånd

Fordonet får framföras på grön/vitt trafikområde (manöverområdet dvs rullbanor inkl stråkytor, taxibanor inkl stråkytor samt RESA).

1.6.3 Vitt fordonstillstånd

Fordonet får framföras inom vitt trafikområde (DMA).

1.6.4 Visitorfordonstillstånd

Aktörer som har ett behov av att tillfälligt införa ett fordon på airside i samband med tjänst, kan ansöka om ett visitorfordonstillstånd. Visitorfordonstillstånd har en längsta giltighet om en (1) kalenderdag och fordonet skall alltid eskorteras av behörig förare och behörigt fordon. (Undantag gällande längre giltighet kan medges av Swedavia)

OBS! Nattarbeten som sker mellan två kalenderdagar skall kommuniceras vid ansökan om fordonstillstånd.

Undantag från visitorfordonstillstånd:

- Blåljusenheter vid pågående insats på airside.
- Ledsagade fordon som tillfälligt besöker flygoperativa ytor i samband med enstaka flight.

1.6.5 Ansökan om fordonstillstånd

Aktörer som önskar införa ett fordon på airside kan av företaget utsedd person ansöka om ett fordonstillstånd genom att fylla i formuläret "Ansökan om fordonstillstånd" som finns på flygplatsens extranät www.swedavia.net. Formuläret ska vara korrekt ifyllt och inskickat senast 10 arbetsdagar innan önskat utfärdat datum. Vid driftsättning av ett nytt fordon som tidigare inte haft ett fordonstillstånd, skall även "Checklista - Inför driftsättning av ett nytt fordon", se kap. 1.4.2, bifogas vid ansökan om fordonstillstånd.

Swedavia avgör om det finns ett operativt behov hos den sökande aktören att införa ett fordon på airside.

Nyinköpta fordon som inte har möjlighet att uppvisa bevis för kontrollbesiktning, ska vid ansökan av fordonstillstånd bifoga dokument som styrker att fordonet är nyinköpt och kontrollbesiktad.

Registrerat motorfordon som brukas inom flygplatsens airside skall vara försett med registreringsskylt, se förordningen om Vägtrafikregistret (2001:650).

1.6.6 Ansökan om visitorfordonstillstånd

Ansökan om visitortillstånd för fordon sker på formuläret "Ansökan om visitor" på www.swedavia.net och kan enbart beställas av behörig beställare som skickar ansökan till dutyofficer.ume@swedavia.se senast 24h före önskat utfärdande.

ADO har mandat att godkända akuta visitor-fordonstillstånd med kortare varsel än 24h.

1.6.7 Återlämnande av fordonstillstånd

Aktörer ansvarar för att fordonstillståndet återlämnas vid följande tillfällen:

- Vid förnyelse av fordonstillstånd.
- Förändring av registrering i fordonstillstånd.
- Om företaget upphör, eller avslutar sin verksamhet på flygplatsen
- Om fordonstillståndet har blivit återkallat.

Återlämnande av fordonstillstånd sker till Swedavia Umeå Airport dutyofficer. Företagare som försummat att återlämna fordonstillstånd, debiteras särskilt för detta, se avgifter i kap. 1.11.

1.6.8 Förlust av fordonstillstånd

Förlust av fordonstillstånd skall ofördröjligen polisanmälas och därefter anmälas till flygplatsen:

- Swedavia Umeå Airport informationen på tel. 010-109 50 15 alt. mejl dutyofficer.ume@swedavia.se

Kopia på polisanmälan skickas till Swedavia Umeå Airport dutyofficer.

1.6.9 Återkallande av fordonstillstånd

Vid överträdelser av AR bestämmelser kan fordonstillståndet dras in efter beslut av Swedavia.

1.7 Körtillstånd

1.7.1 Allmänt

Körtillstånden innehåller en färgkod (se *A-08 Bilaga Karta över trafikområden*) som anger vilka trafikområden på airside en förare är berättigad att framföra fordon inom, förutsatt att man har rätt behörighet på badge. Vid framförande av fordon skall föraren:

- Kunna uppvisa giltigt körkort (Körkortet skall medge framförande av aktuell fordonstyp).
- Kunna uppvisa giltigt körtillstånd.
- Visa att framförandet sker i eller i samband med tjänsteutövning.

1.7.2 Grön/vitt körtillstånd (OBS! Kräver godkänd radioutbildning och körutbildning manöver)

Förare med grön/vitt körtillstånd har behörighet att framföra fordon inom grönvitt trafikområde.

1.7.3 Rött körtillstånd

Förare med rött körtillstånd har behörighet att framföra fordon inom rött trafikområde.

1.7.4 Vitt körtillstånd

Förare med vitt körtillstånd har behörighet att framföra fordon inom vitt trafikområde.

1.7.5 Ansökan om körtillstånd

Aktörer som har ett behov av att framföra fordon inom airside kan ansöka om ett körtillstånd genom att fylla i formuläret ”Anmälan till utbildning och ansökan om körtillstånd”, se kap. 1.11. Formuläret ska vara fullständigt ifyllt och samtliga bilagor ska bifogas i ansökan till servicecenter.regional@swedavia.se.

Flygplatsen hanterar inkomna ärenden och avgör om det finns ett operativt behov hos den sökande att framföra fordon på airside. Om flygplatsen, vid hantering av ärendet, bedömer att:

- Ett operativt behov ej föreligger, meddelas den sökande att körtillstånd nekas.
- Ett operativt behov föreligger, meddelas den sökande att Swedavia Service Center aktiverar CBT (webbaserad utbildning) och att den sökande kan anmäla sig till någon av flygplatsens tillgängliga utbildningstillfällen.

OBS! Eleven skall medföra utbildningsbevis på slutförd CBT-utbildning samt ha kunskap om flygplatsens Airport Regulation innan man tillåts genomföra körutbildning grund steg 2.

Flygplatsen meddelar den sökande om vart körtillståndet utlämnas.

1.7.6 Villkor för utfärdande av körtillstånd

Vitt eller rött körtillstånd (DMA el CSRA):

- Korrekt ifyllt ansökningsformulär.
- Det fastställs av flygplatsen att den sökande har ett behov av att framföra fordon i samband med tjänsteutövning på airside.
- Föraren innehar ett giltigt körkort, lägst behörighet B.
- Föraren slutför förenklad körutbildning med godkänt resultat inom:
 - Steg 1 - Swedavias webbaserad teoriutbildning (CBT) + skriftligt prov.
 - Steg 2 - Flygplatsens lokala teori & praktik + skriftligt prov hos någon av Swedavias godkända utbildningsledare.
 - Steg 3 - Uppkörning med flygplatsens godkända utcheckare/examinator.
-

Villkor för utfärdande av Grön/Vit-randigt körtillstånd (Manöverområdet):

- Slutfört villkoren för grönt körtillstånd.
- Det fastställs av flygplatsen att den sökande har ett behov av att framföra fordon i samband med tjänsteutövning på manöverområdet.
- Slutför teoretisk radioutbildning med godkänt resultat.
-
- Slutför grundutbildningen för körutbildning manöver (Grön-Vit) med godkänt resultat inom:
 - Steg 1 - Flygplatsens teori + skriftligt prov.
 - Steg 2 - Flygplatsens praktiska körmoment för manöverområdet.
 - Steg 3 - Uppkörning med flygplatsens godkända utcheckare/examinator.
- Godkänt språkstest bedömt av utbildad språkkontrollant med behörighet att genomföra språkstest för aktuellt språk. Intyg från godkänt språkstest ska uppvisas av kursdeltagare i samband med start av körutbildning.

1.7.7 Körtillståndets varaktighet samt kriterier för att bibehålla kompetens

Körtillståndet utfärdas att gälla i max 24 månader. Om behovet finns att förnya körtillståndet, ska föraren slutföra flygplatsens repetitionsutbildning/-ar (*grund & manöver*) med godkänt resultat.

Repetitionsutbildningen kan tidigast genomföras två (2) månader innan körtillståndets utgångsdatum. Om föraren misslyckas med att slutföra repetitionsutbildningen med godkänt resultat, avslutas kompetensen och föraren måste genomföra **körutbildning grund** eller **manöver** på nytt.

Om det går mer än tre (3) månader men mindre än tolv (12) månader senast en förare framförde ett fordon på airside (*t.ex. på grund av ledighet eller förändrade arbetsuppgifter*), ska förarens arbetsgivare säkerställa att denne inte framför något fordon förrän föraren genomfört flygplatsens refreshutbildning med godkänt resultat.

Om det har gått mer än tolv (12) månader senast en förare framförde ett fordon på airside, ska förarens arbetsgivare säkerställa att denne inte framför något fordon förrän föraren har genomfört flygplatsens **körutbildning grund** och/eller **manöver** på nytt med godkänt resultat.

Arbetsgivare är skyldiga att vid nyanställning kontrollera att berörd personal innehar för fordonet giltigt körkort. Arbetsgivaren ska därefter genomföra löpande kontroller.

1.7.8 Specialfordon

För framförande av vissa specialfordon krävs utöver körtillstånd även särskild utbildning i handhavande av specialfordonet. Arbetsgivare/uppdragsgivare ansvarar för utbildning av förare av specialfordon. Utbildningens innehåll samt utbildningsintyg skall finnas dokumenterade och förarens behörighet skall av arbetsgivaren alltid kunna styrkas vid en kontroll.

Exempel på specialfordon är (ej fullständig lista): Brandbil, rangeringsbil (follow-me), friktionsbil, plogbil, snöslunga, sopmaskin samt lastmaskin.

1.7.9 Påföljder vid trafikförseelser inom airside

Vid överträdelse av dessa bestämmelser kan körtillstånd dras in, tillfälligt eller permanent, efter beslut av Swedavia Safety Manager.

Vid trafikförseelser som leder till indragning av körtillstånd eller om misstanke finns att behörigheten i tillståndet kan komma att missbrukas, får ADO omedelbart fatta beslut om indragning av körtillståndet.

Körtillstånd kan även dras in efter arbetsgivares beslut. Efter indraget körtillstånd kan företag ansöka om nytt körtillstånd enligt kap. 1.7.4 tidigast en (1) månad efter att körtillståndet dragits in.

Vid misstänkt rattonykterhet, smitning (*avvikande från olycksplats*), vårdslöshet i trafik, samt vid olovlig körning på airside utan giltigt körkort, skall polis tillkallas.

1.7.10 Återlämnande av körtillstånd

Innehavaren ansvarar för att tillståndshandlingar återlämnas vid följande tillfällen:

- vid förnyelse av körtillstånd
- vid beslut av Swedavia om indraget körtillstånd
- vid förändringar av personuppgifter i körtillstånd
- när körtillstånd för tjänstens utövande inte längre är nödvändigt.

Arbetsgivaren ansvarar för att körtillstånd återlämnas vid följande tillfällen:

- vid återkallande av körkort
- vid arbetsgivares beslut om indragning av körtillstånd
- vid anställningens upphörande
- om företaget upphör.

Vid återkallande av körkort ansvarar innehavaren för att meddela arbetsgivaren om detta. Återlämnande av körtillstånd sker till Bevakningsenheten (D.O) på Umeå Flygplats.

1.7.11 Förlust av kör tillstånd

Förlust av kör tillstånd skall ofördröjligen polisanmälas och därefter anmälas till flygplatsen:

- Swedavia Umeå Airport (Bevakning) på tel. 010-109 50 15 alt. mejl dutyofficer.ume@swedavia.se

Kopia på polisanmälan skickas till Swedavia Umeå Airport dutyofficer.

1.8 Kontroller på Airside

ADO, Polis samt Swedavias säkerhetspersonal har rätt att stoppa och utföra kontroll av fordonstillstånd, körkort, kör tillstånd samt fordonets status. Fordon, som vid kontroll påträffas vara i sådant skick att det inte får användas i trafik förrän konstaterade brister avhjälpes, beläggs med **användningsförbud**.

1.9 Avlägsna fordon

Fordon som påträffas utan giltigt fordonstillstånd på airside, skall eskorteras ut från airside av Swedavia

Ägaren till ett fordon som påträffas utan förare och giltigt fordonstillstånd på airside, kommer att kontaktas av Swedavia. Om Swedavia inte får kontakt med ägaren markeras fordonet med **användningsförbud**. Om fordonet ska flyttas men är belagt med användningsförbud, ska eskortering begäras av ADO. Kvarstår fordonet utan giltigt fordonstillstånd efter sju (7) kalenderdagar från kontaktdatum med ägaren, alternativt meddelande, kan fordonet flyttas av flygplatshållaren där fordonsägaren faktureras för ev. kostnader. Fordonet förvaras i max 30 dagar och kan därefter skrotas eller säljas av flygplatshållaren.

Om fordonet befinner sig på färdområdet och Swedavia bedömer att fordonet riskerar att påverka flygsäkerheten eller övrig verksamhet, har flygplatshållaren rätt att flytta/avlägsna fordonet.

Om det påträffas att ett fordon med utfärdat användningsförbud fortfarande brukas inom airside, har Swedavia rätt att omgående eskortera alternativt vidta åtgärder som avlägsnar fordonet från airside.

1.10 Avlägsna arbetsredskap/utrustning

Ägaren till ett arbetsredskap/utrustning som inte uppfyller synlighetskriterierna och som påträffas inom flygoperativa ytor kommer att kontaktas av Swedavia. Ägaren skall åtgärda bristen alternativt avlägsna utrustningen från flygoperativa ytor inom 72h från kontaktdatum med ägaren, alternativt meddelande.

Påträffas det efter 72h att utrustningen/arbetsredskapet står kvar eller fortsätter att användas inom flygoperativa ytor, trots att ägaren blivit tillsagd att åtgärda bristerna, har flygplatshållaren rätt att flytta utrustningen till lämpligt område och ägaren kommer att faktureras för ev. kostnader. Utrustningen förvaras i max 30 dagar och kan därefter skrotas, säljas eller nyttjas av flygplatshållaren om inte ägaren åtgärdar bristerna.

Om Swedavia bedömer att arbetsredskapet/utrustningen riskerar att påverka flygsäkerheten eller verksamheten, har flygplatshållaren rätt att flytta/avlägsna utrustningen och fakturera ägaren för kostnaderna.

1.11 Avgifter, ansökningsformulär, utbildningar etc.

Avgifter

Swedavia har rätt att ta ut en avgift och fakturera aktörer som:

- Ansöker om behörighetshandlingar (badge, körtillstånd & fordonstillstånd).
- Inte återlämnar behörighetshandlingar.
- Har fordon, utrustning eller andra typer av arbetsredskap som bryter mot flygplatsen AR och som flygplatshållaren tvingas omhänderta/avlägsna från airside.

Information om vissa avgifter finns angivna på www.swedavia.net under Umeå Airport.

Ansökningsblanketter

Blanketter och övrig information för behörighetshandlingar finns tillgängliga på www.swedavia.net.

Utbildningar

Information om utbildningar och utbildningstillfällen finns tillgängliga på www.swedavia.net.

2. Trafikalt

Generellt gäller att antalet fordon som tillåts på airside skall begränsas till ett minimum efter rådande behov.

2.1 Gång- och cykeltrafik inom airside

Det är förbjudet att gå eller cykla över fordonsvägar, apronytor etc. utan att det finns ett arbetsuppdrag som motiverar vistelsen utanför markerade gång- och cykelvägar.

Fotgängares tillträde till manöverområdet kräver grön/vit-randigt körtillstånd samt varselklädsel (se pkt 1.7.7)

Klarering skall erhållas från flygtrafikledning på samma sätt som vid fordonstrafik.

2.2 Trafik och ordningsregler

Inom airside gäller generellt nedanstående ordningsregler. Dock finns det ytterligare ordningsregler inom manöverområdet (*grön/vitt trafikområde*) och dessa anges i kap. 2.5 samt 2.10.

- Framförande av fordon inom airside får endast ske i samband med tjänsteuppdrag och skall i första hand ske på markerade fordonsvägar.
- Fordon skall ha påslagen gult/orange varningsljus vid färd.
- Antalet rörelser på manöverområdet skall så långt som möjligt minimeras. Ej motiverad närvaro på manöverområdet är förbjuden (t.ex. använda rullbanan för att gena över flygplatsområdet). Behöriga förare och fordon som inte har ett uppdrag på manöverområdet skall använda sig av flygplatsens fordonsvägar i övriga trafikområden.
- Fordon på stråktytor får vid pågående flygtrafik inte överstiga 7,5 m i höjd om inte annat anges av lokal flygtrafikledning.
- Vägmarken, vägmarkeringar och trafiksignaler uppsatta av Swedavia ska följas. Inom airside gäller en generell hastighetsbegränsning till 30 km/h, för fordon som kör på plattor och i närheten av flygplan skall särskild uppmärksamhet råda.
- Undantaget max 30 km/h är:
 - Körning på manöverområdet, där max hastighet är 50 km/h
 - Fordon under uttryckning (blåljus), även övande under förutsättning att samråd om övningen tagits med flygtrafikledningen i förväg.
 - Bevakningsfordon vid brådskande uppdrag (ej blåljus)
 - Friktionsmättningsfordon
 - När den enskilde begärt från TWR att få köra fortare, t ex skall våra räddningsfordon i samband med fordonskontroll testas att dom kommer upp i 80km/h
 - När TWR säger till att nu är det bråttom kör fort, kan vara aktuellt i samband med skydds jakt eller skrämman fågel på fältet.
- Oavsett ovanstående hastigheter skall fordonets hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, väderleks- och siktförhållanden, fordonets skick och belastning samt trafikförhållanden i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna framför varje hinder som går att förutse.
- Avståndet till framförvarande fordon skall anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar.

- I en bil får inte fler passagerare tas med än den är registrerad för. Passagerare skall färdas på en plats som är avsedd för passagerare.
- Fordonsförare skall visa hänsyn till övriga som uppehåller sig vid vägen.
- Anvisning av Polis, ADO, Swedavias säkerhetspersonal, Vägtransportledare, eller av Swedavia utsedda trafikvakter ska följas.
- Släp- eller efterfordonets vikt får inte överstiga dragfordonets vikt eller totalvikten enligt fordonstillverkarens specifikationer.
- Utfart mot uppmärksammad fordonsväg har väjningsplikt.
- Saknas företrädesskylt gäller högerregeln.
- Skyddsutrustning (hjälm, skyddsglasögon etc.) där det ses som nödvändigt av tillverkaren skall följas.
- Handbroms/parkeringsbroms skall vara åtdragen innan fordonet lämnas.
- Vid framförande av fordon är det inte tillåtet att köra över kablar eller slangar.
- Fordon som huvudsakligen är avsett för att dra bagagevagnar får koppla maximalt fem (5) st vagnar till sig samtidigt. Vid rådande vinterväglag (fara för halka p.g.a. is, snö, modd, slask) kan antalet bagagevagnar begränsas ytterligare.
- Det är under körning inom airside endast tillåtet att tala i mobiltelefon via handsfree, se kap. 2.2.2.

2.2.1 Väjningsplikt "Fri väg"

Fordonsförare ska lämna fri väg för:

- Luftfartyg (även bogserade) har alltid företräde framför fordonstrafik. Vid lämnande av företräde skall fordonförare stanna fordonet helt och invänta att luftfartyg/-en passerar.
- Utryckningsfordon under utryckning.
- Tankningsfordon i händelse av utrymning från uppställningsplats (Parkering inom uppställningsplats som förhindrar fri väg för tankfordon är förbjudet).
- Snöröjningsfordon som utför snöröjning.
- Fordon körandes från manöverområdet.
- Avisningsfordon under pågående uppdrag.

2.2.2 Ostörd förarmiljö "Steril förarmiljö"

Vid framförande av fordon ska förarens uppmärksamhet riktas till fordonskörning och samtal ska undvikas. Så kallad "Steril förarmiljö" skall tillämpas. Nedan följer aktuell tillämpning gällande fordonsförare under färd:

- Förare får inte hålla i mobiltelefonen under färd, detta innebär att man inte skriver eller svarar på sms/mms, mejl etc.
- Förare får inte föra anteckningar på papper/block vid pågående körning.
- Förare som framför fordon på airside får bara prata i telefon eller radioenhet om det är absolut nödvändigt ur person- eller flygsäkerhet, luftfartsskydd alternativt i en specifik godkänd arbetsmetodik. Sådana nödvändiga samtal ska ske med handsfree.
- Förare som befinner sig på manöverområdet ska tillse att hen alltid kan höra anrop på flygradion.
- Samtal med passagerare annat än nödvändiga och arbetsrelaterade, skall undvikas under färd. Kan samtalet ske med stillastående fordon är detta att föredra.
- Det ska inte finnas lösa eller distraherande föremål i förarmiljön.

2.3 Väg- och andra säkerhetsmarkeringar

Fordonsväg, markerad med heldragen kantlinje:

Fordonsvägar är markerad med vita heldragna kantlinjer, se bild A nedan. All fordonskörning skall i möjligaste mån framföras inom dessa vita linjer.

Undantag kan medges vid förflyttning närmaste väg till intilliggande uppställningsplats eller byggnad.



Bild A

Röd heldragen linje för säkerhetsområde:

Röd enkel heldragen linje, se bild B nedan, indikerar gräns för säkerhetsområde till intilliggande uppställningsplats (se även kap. 2.14):

- Ingen utrustning och/eller fordon får förekomma innanför gränsen medan flygplansmotor/-er är igång.
- Utrymmet för trappor, utrustning etc. i anslutning till uppställningsplatser är starkt begränsat, av denna anledning skall tillgängliga ytor inte användas för annat ändamål än dessa (t.ex tillfällig parkering). Undantag för bevaknings eller arbetsfordon under pågående arbete.



Bild B

Fordonsvägar av temporär art

Fordonsvägar av temporär art kan komma att utmarkeras med andra typer av markeringar än vad som anges ovan, t.ex. koner, vägsergeanter, staket eller liknande. Dessa ”temporära” lösningar kommer att informeras i relevanta kommunikationskanaler.

Parkeringsplatser

Parkeringsplatser för fordon/utrustning markeras med en enkel heldragen vit linje.

2.4 Framförande av fordon på uppställningsplatta/apron

- Framförande av fordon mellan flygplan och aktivt tankningsfordon som intagit position för tankning är förbjudet.
- Framförande av fordon inom den aktuella uppställningsplatsen är förbjudet när flygplanets antikollisionsljus är tänt.
- Fordon som framförs på apron får ej framföras närmare än en (1) m från uppställt luftfartyg, undantag medges för fordon som ansluter till flygplan (t.ex. cateringbil, tankbil, bagageband etc.).
- Backning i närheten av uppställda luftfartyg ska undvikas så långt som möjligt, med undantag för fordon som behöver backa i samband med sitt uppdrag t.ex. avisningsbil. Backning skall planeras så att den sker ifrån luftfartyg om möjligt. Backning skall alltid ske med förarens fulla uppmärksamhet och stor försiktighet gentemot luftfartyg, utrustning och personer. Förare som bedömer att backning inte kan ske på ett säkert sätt, alternativt vid trånga ytor, skall söka stöd av en person som assisterar under manövern.
- Parkeringsbroms/handbroms skall vara åtdragen när förare lämnar fordon.
- Fordon som deltar i verksamhet hörande till flygplans markstopp skall vid varje ankörning i riktning mot flygplanet eller på ett avstånd om minst fem (5) meter från luftfartyget bekräfta bromsarnas funktion

genom s.k. break/stop-förfarande (bromstest med tydligt markerad inbromsning).

- Detta skall utföras med för rådande hastighet tillräcklig god säkerhetsmarginal, så att undan väjning från flygplanet fortfarande skall vara möjlig i de fall bromsprovet leder till misstanke om reducerad bromsverkan.
- Framförande av fordon i passagerargångar och framför gateutgångar är förbjuden undantag medges utrycknings-/ snöröjnings-/ renhållnings- och underhållsfordon samt specialfordon som transporterar personer med nedsatt rörlighet (PRM).

2.5 Framförande av fordon på manöverområde

För att framföra fordon på manöverområde krävs ett färdtillstånd *"klarering"* från flygledartornet (TWR).

Klarering till manöverområdet skall så långt som möjligt ske via förbestämda accesspunkter.

Utkörning till rullbanan sker i första hand via väntplatser till RWY försedda med stoppbarer.

Utöver detta krävs att:

- Föraren har ett Grön/Vit-randigt körtillstånd (*Godkänd radioutbildning & körutbildning manöver*).
- Fordonet har ett giltigt fordonstillstånd för grön/vitt trafikområde
- Fordonet uppfyller synlighetskriterierna i enlighet med kap. 1.5 (*radionummer, kontrastmålning etc.*).
- Fordonskartan, *A-08-Bilaga Fordonskarta*, skall finnas tillgängligt i fordonet.
- Utanför banans/TWR:s ordinarie öppethållningstid skall alla rörelser med fordon på manöverområdet sändas blint på kanal 1. Passning av frekvensen skall av fordonsförare alltid upprätthållas vid vistelse på manöverområdet. **Beträdande av manöverområdet skall göras via någon av taxibanorna. Om undantag till detta måste göras skall extra försiktighet vidtas (Säkerställa att TWR är stängt och att radion som används för anrop fungerar korrekt och har tillräcklig volym).**

Vid stängning kommer ATS Umeå:

- **Släcker RGL (Wig-wag) som en visuell signal att ATS Umeå har stängt,**
- **Meddela stängning till Fält**

- Meddela stängning till ADO (om inte fält tagit över ADO)
- Göra ett allmänt utrop på 119,805 och UHF kanal 1 på om att ATS Umeå stänger.

Vid öppning kommer ATS Umeå

- Meddela öppning till ADO och inhämta status på räddningstjänst
- Kontakta Fälthållningsledare och inhämta status på fältområdet
- Meddela öppning via allmänt utrop på 119,805 samt UHF kanal 1
- Tänd RGL och tillämplig AGL, blinka med bankantljus tre gånger

Betydelse av visuella signaler:

- RGL (Wig-wag) släckt: ATS är stängt och ingen klarering behövs för att köra på manöverområdet
- RGL (Wig-wag) tänd: ATS är öppet och klarering behövs för att köra på manöverområdet
- 3 blinkningar med bankantljus, ATS öppnar – anmäl dig på kanalen och inhämta klarering om du står på manöverområdet.

2.5.1 Väntplatser på taxibanor anslutna till RWY

Särskild klarering från tornet där tillstånd för att beträda rullbanan klart framgår krävs.

2.5.2 Väntplatser på fordonsvägar som ansluter till RWY

Samtliga väntplatser på fordonsvägar som ansluter till rullbana är utrustade med STOP-skyld och tilläggstavla som upplyser om att passage av skylten endast får göras efter att färdtillstånd erhållits av flygtrafikledningen.

2.5.3 Framförande av fordon på stråkytor inom manöverområde

Arbetsfordon (*t.ex. fältfordon på gräsklippningsuppdrag*) får efter erhållit färdtillstånd från TWR framföras på stråkytor inom manöverområdet. Vid samtidig flygtrafik på RWY får arbetsfordon dock ej överstiga 7,5 m i höjd eller befinna sig närmare än **”90 meter från centrumlinjen”**, vilket skall uttalas i färdtillstånd (*klarering*) från TWR i enlighet med metodik och fraseologi föreskriven i TWR drifhandbok.

I de fall då arbetsfordon uppehåller sig inom stråkytan men längre än **”90 meter från centrumlinjen”** med samtidig flygtrafik, skall hänsyn även tas till de särskilda skyddsområden som

finns upprättade för att säkerställa driften av navigationsutrustning, se *A-09 Säkerhetsområden för navigationsutrustning*.

Fordon får vid pågående trafik med luftfartyg på taxibana inte befinna sig närmare taxibanans kant än 30 M om inte annat anges av lokal flygtrafikledning

2.6 Anropsidentifikation för fordon ”Radionummer”

Radionummer tilldelas efter att flygplatsen godkänt ansökan om fordonstillstånd.

Särskilda krav ställs på fordon som framförs på manöverområdet, se kap. 3.1. Släpfordon tilldelas inte radionummer, endast dragfordonet. Missbruk eller ej efterlevnad av ställda krav leder till återkallande av behörighet på manöverområdet. Radionumret ska markeras på fordonet i enlighet med kap. 1.5.

2.7 Ljussignaler inom manöverområdet vid radiobortfall

Samtlig trafik (*luftfartyg/fordon/personer*) som vistas inom manöverområdet är ålagda att kontinuerligt bevaka från flygtrafikledningen (*TWR/ATS*) radiofrekvens, och åtlyda dess instruktioner/klareringar.

I den eventuella händelsen att flygtrafikledningen inte får kontakt/bekräftelse/återläsning via radiofrekvensen (*t.ex. förorsakat av tekniskt radiobortfall eller berörda personers ohörsamhet*) kan flygtrafikledningen även påkalla uppmärksamhet med hjälp av ljussignaler, antingen via signallampa från flygledartornet eller via banljusanläggningen.

Innebörd av ljussignaler enligt tabell nedan:

Ljussignaler	
Med signallampa:	Betydelse:
Fast rött sken	STOPP!
Blinkande rött sken	Avlägsna er omedelbart från manöverområdet!
Blinkande vitt sken	Återvänd och sätt er i förbindelse med TWR/ATS.
Med banljusanläggningen:	Betydelse:
Blinkande banljus	Avlägsna er omedelbart från banan!

Blinkande inflygningsljus	Avlägsna er omedelbart från området i och närmast omkring banans förlängning, eller uppsök sådan plats som är skyddad ur hindersynpunkt!
Blinkande taxibanljus	Avlägsna er omedelbart från taxibanan.

2.8 Framförande av fordon till, från och inom arbetsområden på färdområdet

Inom färdområdet kan ett avlyst arbetsområde etableras, förutsatt att detta är tydligt avgränsat med koner eller annan markering (*vid mörker även hinder-belysta enligt regelverket*). När arbetsområdet är etablerat är det inte att betrakta som en del av färdområdet, vilket betyder att fordon och personer kan trafikera området utan att ATS behöver ha uppföljning av det.

Fordon som ska till/från ett avgränsat arbetsområde, inom färdområdet, skall ha egen behörighet alternativt eskorteras i enlighet med kap. 2.11.

2.9 Vinterförhållanden

Vinterdäck

När det är eller befaras bli vinterväglag skall motordrivna fordon ha använda vinterdäck. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen.

Motorfordon ska ha vinterdäck från **1 december–31 mars** om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon.

Läs mer om kraven på vinterdäck på Transportstyrelsen hemsida:
<https://www.transportstyrelsen.se/vinterdack>

Att tänka på vid vinterväglag:

- Det är upp till föraren att anpassa hastigheten efter rådande väglag.
- Håll ned hastigheten vid försämrade vägförhållanden då bromssträckan blir längre och kurvtagning försvåras.

Antalet kopplade bagagevagnar

Vid försämrade vägförhållanden kan antalet bagagevagnar tillåtna att vara påkopplade samtidigt efter bogserande fordon regleras.

2.10 Fordonskörning vid nedsatta siktförhållanden

Nedsatta siktförhållanden förorsakade av t.ex. mörker, kraftig nederbörd och motsvarande, kräver skärpt uppmärksamhet hos fordonsföraren och hastighet ska alltid anpassas efter rådande förhållanden.

Vid kraftigt nedsatta siktförhållanden, se tillkommande regleringar (*LVP*) under kap. 2.10.1.

2.10.1 Fordonstrafik vid låga siktvärden (*LVP*)

Flygplatsen har fastställt att procedurer vid låga siktvärden (*LVP*) råder när bansynvidden (*RVR*) är lägre än 550 m eller när molntäckeshöjden eller vertikalsikten är lägre än 200 ft. I syfte att begränsa risken för kollisioner mellan luftfartyg och fordon när *LVP* råder på flygplatsen gäller följande:

- Endast ett (1) luftfartyg tillåts att manövrera på manöverområdet.
- Fordon och luftfartyg får inte samtidigt vistas på manöverområdet.

När *LVP* är i kraft skall TWR meddela detta till:

- ADO.
- Fälthållningsledaren
- I övrigt i enlighet med TWR checklista för upprättande av *LVP*

Se *A-10 LVP/Lågsiktsprocedurer* för mer information

2.11 Eskortering/ledsagning av fordon

Vid framförande av fordon inom trafikområden som förare och/eller fordon saknar behörighet för, skall eskortering ske av behörig förare och behörigt fordon. Förare och fordon med giltigt körtillstånd & fordonstillstånd klassas som behöriga att utföra eskortering på de trafikområden som de får vistas inom.

- Behörig förare, benämns nedan som ledsagare.
- Behörigt fordon, benämns nedan som ledarbil.
- Ej behörig förare, benämns nedan som följare.
- Ej behörigt fordon, benämns nedan som följebil.

Riktlinjer för eskortering på flygplatsen:

- Eskortering får endast utföras av behörig/-t förare och fordon. (följare & följebil erhåller samma behörigheter som ledsagaren och ledarbilen).
- Följebil skall förses med Escorted-skyltar, se kap. 1.5.1 (gäller även följevilar som uppfyller kap. 1.5).
- Eskortering får inte ske inom färdområdet under rådande LVP förhållanden. Om LVP förklaras under ett pågående eskorteringsuppdrag, skall fordonsggruppen utan fördröjning söka sig utanför färdområdet.
- Fordonseskorter får inte brytas av annan trafik.
- Vid passage av stoppskyltar och/eller markeringar för väjningsplikt, skall fordonsggruppen betraktas som ett fordon, d.v.s. efterföljande fordon skall obrutet fullfölja passagen tillsammans med ledarbilen.
- Vid eskortering av tre (3) st fordon eller fler skall fordonsggruppen eskorteras av två (2) st behöriga fordon & förare som färdas först & sist i fordonsggruppen.

Ansvar vid eskortering

- Ledsagaren ska genomföra en visuell inspektion av följevilarna innan avfärd där alla trafiksäkerhetsmässiga aspekter kontrolleras, som stöd kan A-08-Bilaga Checklista för daglig egenkontroll av fordon användas.
- Ledsagaren för fordonsggruppen ansvarar, innan avfärd, för att på karta visa följevilarna vilken färdväg man ska åka och gå igenom eventuella utmanande trafiksituationer längs den planerade färdvägen.
- Ledsagaren i fordonsggruppen ansvarar även för att ge instruktioner till följevilarna att i alla lägen följa ledarbilen.

Checklistan ”Instruktion inför eskortering/ledsagning av fordon” på Swedavias extranät kan användas.

2.12 Lastsäkring

Generella krav för lastsäkring regleras genom trafikförordningen (1998:1276 § 80).

3 kap. 80 § Last får inte medföras på eller i ett fordon på sådant sätt att den kan

- utgöra fara för person,
- orsaka skador på egendom
- släpa efter eller falla av fordonet,
- orsaka störande dammbildning eller liknande,
- försvåra körningen av fordonet, eller

- framkalla onödigt buller.

Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt.

Lastsäkring av djur

Fordonsförare är ansvarig för att bur eller liknande lastsäkras korrekt innan transport påbörjas, samt under transport till/från flygplanets uppställningsplats för att säkerställa att lasten inte förflyttar sig. Innan transport skall fordonsförare:

- Visuellt kontrollera att burens dörr ser ut att vara hel, ordentligt stängd och låst.
- Placera burens dörr emot en fast sida/räcke på vagnen eller emot förarhytt på truckflak för att minimera en smittning ur buren om dörren mot förmodan skulle gå upp.
- Lastsäkra buren så att den klarar en plötslig rörelse av djuret, sväng med fordon eller liknande, utan att buren förflyttar sig.
- Säkerställa att djurets vistelse vid uppställningsplatsen minimeras för att minska stresspåverkan, exponering av värme/kyla eller nederbörd.

Lastsäkring på vagn/truckflak skall alltid ske i form av säkring med rep, straps eller annan typ lastsäkring som uppfyller ovan nämnda punkter. Vid förflyttning av bur mellan vagn/truck och flygplan skall stor försiktighet vidtas.

2.13 Krav på anläggningsyta för stödben

Anläggningsytan på stödben ska anpassas efter vikten på fordonet så att skador på asfalten undviks. Stödbenen ska sitta så att risk för FOD minimeras.

2.14 Parkering

Swedavia har rätt att forsla bort fordon och utrustning som ställs upp/parkeras på sådant sätt att det hindrar annan verksamhet på flygplatsen. Ägaren till fordonet/utrustningen kommer att debiteras för bortforslingen.

Fordon, arbetsredskap och utrustning som enbart deltar i verksamhet hörande till flygplans markstopp, tillåts parkera utanför **säkerhetsområdet "Equipment Restraint Area"** som indikeras av en **Röd heldragen linje "Equipment Restraint Line"**, (d.v.s. *Fordon och utrustning tillåts parkera mellan plattkant och den röda linjen*).

När fordon parkeras och lämnas utan uppsikt är tomgångskörning förbjuden.

För att förhindra otillbörligt brukande av fordon, skall fordon parkerade utom egen uppsikt hållas låsta alternativt utan startnyckel tillgänglig (*räddningsfordon undantagna*). Handbromsen, om sådan funktion finns, skall alltid vara åtdragen vid parkering.

För att förhindra åtkomst av på flygplatsen förbjudna föremål (*t.ex. verktyg*), skall fordonsutrymmen i vilka dessa förvaras hållas låsta när fordonet är parkerat utom egen uppsikt (*räddningsfordon undantagna*).

Kontroll att bestämmelser om parkering följs, kan göras av ADO samt personal av från Swedavia anlitad entreprenör för parkeringsövervakning.

2.15 Olyckor/tillbud

Alla olyckor/tillbud inom flygplatsen med fordon inblandade skall omgående rapporteras till ADO. Rapporteringsansvaret åligger främst förare av de inblandade fordonen, men utesluter inte tredje parts skyldighet att rapportera vid misstänkt olycka/tillbud.

Vid en olycka/tillbud skall rapportören stanna kvar vid olycksplatsen och invänta ADO för vidare hantering såsom eventuell vidare dokumentation, utandningsprov etc.

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

OBS! Vid allvarigare incidenter med konstaterade eller befarade allvarliga personskador skall i första hand 112 larmas och därefter skall Insatsledare (IL) kontaktas via radio eller telefon. Meddela om ambulans redan har tillkallats för att IL skall kunna förbereda ledsagning till olycksplatsen.

3. Safety

3.1 Utrustning fordon ska ha för körning inom airside

- Fordonskarta, *A-08-Bilaga Fordonskarta* skall finnas i samtliga fordon med fordonstillstånd.
- Fordon som är stadigvarande på flygplatsen med behörighet att framföras på manöverområdet, skall vara utrustade med fast monterad flygradio.
- Fordonet skall uppfylla synlighetskriterierna enligt kap. 1.5.
- Använda tillhörande utrustning vid eskortering, se kap. 2.11.

3.2 Oljeläckage

Om förare upptäcker eller misstänker att läckage/spill har kunnat ske under färden, ska detta omedelbart meddelas till ADO för att kunna genomföra en kontroll av färdvägen.

3.3 FOD

Om förare upptäcker eller misstänker att FOD har kunnat orsakas under färden (*t.ex. av mycket grus på däck, förlust av fordonsdelar m.m.*), ska detta omedelbart meddelas till ADO för att kunna genomföra en kontroll av färdvägen.

3.4 Hänsyn gällande jet blast och riskområden kring uppstartad motor

Särskild hänsyn skall tas till jetstrålar ”*Jet Blast*” från in- och uttaxande flygplan:

- Passage med fordon bakom uppställt flygplan är förbjudet när flygplanets antikollisionsljus är tänd då avgång från platsen kan vara omedelbart förestående (*gäller även på markerad fordonsväg*).
- Undantag från förbjuden passage medges om man med säkerhet kan fastställa att flygplanet står parkerat med klossar fortfarande satta vid nos och/eller huvudställ.

4. Security

Inspektion av fordon samt lastutrymme

Innehav av ett fordonstillstånd innebär bland annat accepterande av att fordonet (*inklusive lastutrymme*), närhelst fordonet befinner sig inom airside, får inspekteras av personal från Swedavia säkerhetsavdelning, av Swedavia anlitat bevakningsföretag, Tullverket samt Polisen.

Begräsning av fordon på airside

Fordon skall i minsta möjliga omfattning användas mellan landside och airside (*TSFS serie SEC, EU förordning nr 2015/1998*). Företag skall i möjligaste mån anpassa fordon för landside och airside, dvs. att fordon som används till huvuddel på landside, även skall parkeras där.

5. Miljö

5.1 Allmänt

I detta kapitel regleras krav på miljöprestanda för de fordon och arbetsmaskiner som används på airside. Syftet är att minska utsläppen av förorenande och klimatpåverkande ämnen till luft, samt uppnå Swedavias mål om fossilfri flygplats 2025.

5.2 Miljökrav för fordonstillstånd

För att erhålla fordonstillstånd för körning inom airside ställs krav på vilken typ av drivmedel fordonet använder, samt vilken utsläppsklass fordonet tillhör. Miljökraven baseras på Transportstyrelsens definition av utsläppsklass.

5.2.1 Fossilfritt drivmedel

Fordonstillstånd till fordon som drivs med fossila bränslen beviljas endast till och med 2025-11-30, detta innebär att alla tillstånd för dessa fordon upphör att gälla efter utgången av 2025-11-30. Som fossilfria drivmedel räknas exempelvis el, vätgas, biogas, HVO 100 (biodiesel), grön bensin och grön gasol.

5.2.2 Utsläppsklass

Intag av nya fordon ska uppfylla minst utsläppsklass Euro 5 för lätta fordon (<3,5 ton) respektive Euro V för tunga fordon (>3,5 ton).

Fordon med befintligt fordonstillstånd i en sämre utsläppsklass än Euro 5/Euro V/ kan förnya sitt fordonstillstånd, förutsatt att drivmedlet är fossilfritt enligt 5.2.1.

Arbetsmaskiner får inte vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt. Arbetsmaskiner som för sin uppgift drivs med el, och använder förbränningsmotor för sin förflyttning/framdrift får inte vara äldre än 16 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskinens förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el. Arbetsmaskiner där motorbyte eller uppgradering skett till steg IIIA eller IIIB kan användas till om med vissa årtal.

Kontakta flygplatsens miljöchef.

5.2.3 Undantag från miljökrav för fordonstillstånd

Blåljusfordon under uttryckning, ambulanstransport och fordon tillhörande det militära fordonsregistret (Mifor) är undantagna miljövillkor för fordonstillstånd.

Vid stora förändringar som kan påverka flygplatsens verksamhet kan flygplatschef i samråd med miljöchef godkänna ytterligare undantag för att säkerställa fortsatt verksamhet.

5.3 Läckage/spill från fordon/utrustning

- Det åligger fordonsägaren att säkerställa att fordon och annan utrustning på airside underhålls löpande för att undvika/motverka läckage eller spill.
- Det åligger användaren att genomföra en okulär kontroll av fordonet eller utrustningen i början av varje ny kalenderdag som fordonet skall brukas för att identifiera, samt i förekommande fall begränsa, läckage eller spill från fordonet.

För mer information, se kap. 1.4 samt *G-06 Kemikaliehantering* och *G-07 Sanering av brand och miljöfarliga ämnen*.

5.4 Tomgångskörning

Tomgångskörning får ske under högst en (1) minut. Undantag gäller fordon som för sin verksamhet på flygplatsen måste ha motorn igång (*t.ex. snöröjningsfordon, tankfordon mm*).

5.5 Buller och avgasutsläpp

Buller och avgasutsläpp från fordon, motor- och arbetsredskap med motor ska inte överstiga tillverkarens specifikationer.

6. Uppföljning och efterlevnad

Respektive aktör är ålagd att följa upp och säkerställa efterlevnaden av detta AR. Det innebär att varje bolag verksamma inom airside ska inneha en egenkontrollmetodik som säkerställer att alla berörda inom bolaget känner till, och verkar efter, det som beskrivs i kap. 1–7. Alla avvikelser rapporteras i Swedavias rapporteringssystem

7. Referenser

7.1 För ytterligare information kontakta

- Swedavia, AirportDuty Officer (*ADO*), tel. 010-109 50 15
- Swedavia Säkerhetschef, tel. 010-109 51 33

7.2 Referensdokumentation

- Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP 1984:318
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Förordningen om Vägtrafikregistret (2001:650)
- Fordonslag (2002:574)
- TSFS Serie SEC
- EU förordning nr 2015/1998
- EASA (*EU 139/2014*)