



Snowplan vintersäsong 2024–2025 Visby Airport

1. Dokumentet syfte

Denna Snowplan är en samlad beskrivning och tillika verksamhetsplan för Visby Airports hantering av vinterförhållanden på flygplatsen. Den här utgåvan avser vintersäsongen **2024/2025** och gäller alltid i sin helhet tills vintersäsongen anses avslutad.

Denna Snowplan, lokala rutiner och instruktioner för vinterfäthållningen publiceras i flygplatsens Aerodrome Manual kapitel 24 "Procedurer för Vinterfäthållning" samt AR.

Skulle en uppdatering ske under säsong blir det en ny version eller operativ föreskrift fram till dess att Snowplan är uppdaterad och kommunicerad via publicering av ny airport information.

1.1 Inledning

Ogynnsamma väderförhållanden, både i form av snö, is, underkylt regn eller frost, har en påverkan på flygplatsverksamheten under vintermånaderna. Konsekvensen kan bli störningar i flygtidtabeller, försämrade förutsättningar för genomförandet av flygplatsdrift, flygplatsens tillgänglighet samt att arbetsbördan ökar för alla parter närvarande vid flygplatsen, både på airside såväl som Landside. Behovet av operativ samordning och samarbete är extra stort i dessa förhållanden.

Halkbekämpning samlingsnamnet som innefattar väderförhållande med snö, is eller frost eller annan kontaminering som påverkar negativt start-/landningsbana, taxibanor, ramper och uppställningsplatser är en mycket krävande uppgift på dessa stora ytor. Flygbolagen vill genomföra sina flygningar med så lite förseningar som möjligt och undvika av- eller ombokningar samt störningar för flygresenären. En säker drift är endast möjlig om banförhållanden är inom givna parametrar och rapporterade på ett korrekt sätt.

Vårt mål på Visby Airport är att halkbekämpningen med flygsäkerheten i fokus ska ha minimal påverkan på flygplatsens tillgänglighet och den operativa verksamheten oavsett om det riktar sig mot flygbolag, hyresgäster eller den enskilda resenären som reser till & från flygplatsen.

1.2 Ordlista

| | |
|----------|---|
| EASA | European Aviation Safety Agency |
| Airside | Begränsat behörighetskontrollerat område av flygplatsen (Innanför staketet) |
| Landside | Icke behörighetskontrollerat område av flygplatsen (Utanför staketet) |
| AR | Airport Regulations |
| VBY | Visby Airport |



| | |
|------|--|
| ATC | Air traffic control |
| TWR | Lokalt flygledningstorn |
| LFV | Leverantör av flygtrafikledningstjänst |
| PSB | Plog, Sop och Blåsmaskin |
| GRF | Global reporting format |
| GP | Glide Path (Inflygningshjälpmedel) |
| LOC | Localizer (Inflygningshjälpmedel) |
| Urea | Kemisk halkbekämpning av färdområdet |
| SL | Snöröjningsledare |
| FHL | Fälthållningsledare |
| ADO | Airport Duty Officer (Arbetsledning på plats) |
| DMA | Demarked area |
| VSP | Verksamhetspecialist (spetskompetens inom ett specifikt område) |
| VPÄ | Verksamhetsprocessägare (Ansvarig för verksamhetsprocessens HUR) |
| HPÄ | Huvudprocessägare (Ansvarig för huvudprocessens VAD) |
| RÄ | Resursägare (Ansvarig för VEM) |
| LTM | Local Training Manager |
| SAiR | Pilotrapporter |

2. Kravelement

- EASA ADR.OPS.B.035 (Operations in winter conditions GENERAL).
- EASA AMC1 ADR.OPS.B.035 Operations in winter conditions
- EASA GM1 ADR.OPS.B.035 Operations in winter conditions
- EASA ADR.OPS.B.015 (Monitoring and inspection of movement area and related facilities).
- Aerodrome Manual Kap 24 och 25
- Airport Regulations på Visby Airport.
- Flygplatsens miljötillstånd

3. Allmänt

Visby Airport har beredskap för vinterfälthållning och halkbekämpning med en grundbemanning på plats under flygplatsens öppettider. Flygtrafiken kan försenas vid kraftigt/extremt snöfall eller halka men flygplatsen har ambitionen att aldrig stänga på grund av detta. Flygsäkerheten är alltid prioriterad.

Flygplatsen är uppdelad i ett inhägnat område Airside och Landside.



Om flygplatsens kapacitet inte skall reduceras måste ytor av alla slag vara tillgängliga och halkbekämpade i tid för att kunna brukas av alla parter oavsett tillhörighet. Det är viktigt att alla aktörer på flygplatsen följer de offentliga väderleksprognoser som underlag för det egna arbetet och anpassar sin organisation efter rådande förutsättningar och ev. extra arbetsuppgifter som behöver genomföras vid exempelvis snöfall.

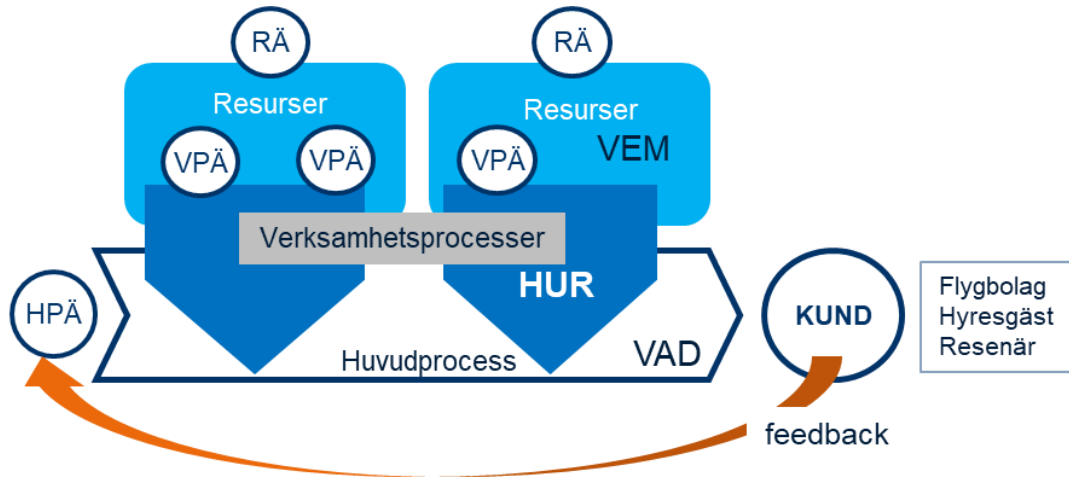
För att säkerställa att den Flygoperativa processen fungerar under vinterförhållanden krävs nära samarbete mellan alla delaktiga partners. En process tar inte hänsyn till olika avdelningar, utan är skapad för att uppfylla ett kundbehov. I detta fall behovet av att halkbekämpa Airside respektive Landside. Syftet med att skapa, visualisera och systematisera arbetet i en process är att säkerställa en hög leveransnivå vid varje leverans oberoende av situationen. I dessa fall innebär det att halkbekämpning sker så lika som möjligt oavsett när på dygnet det sker eller vilket skiftlag som genomför det.

Det är av yttersta vikt att samtliga inblandade följer bestämda arbetssätt och rutiner och inte börjar ändra på processen på egen hand efter att denna plan publicerats i huvudversion. Eventuella justeringar av Snowplan görs av VPÅ/VSP för halkbekämpning på Airside som är en del av den flygoperativa processen inför vintersäsongen men kan ske löpande under vintersäsongen om justeringar krävs. Om en eller flera samarbetspartners faller ur så kommer större delen av processen att sluta fungera. Flygplatsen som helhet får då restriktioner som påverkar processen negativt.

Denna Snowplan går djupare in i vinterfäldhållningens ansvar och vilka resurser som är kopplade till att hantera halkbekämpning, snöröjning och efterröjning för att säkerställa tillgänglig rullbana, taxibanor, stationsplatta, uppställningsplatser och övriga ytor på airside. Processtyrning för var och en av aktörerna ovan utgår från att tillgänglig rullbana, taxibanor, uppställningsplats och övrig platta finns för att kunna utföra sin del i flygoperativa processen som helhet. Respektive aktör måste således granska sitt eget bidrag för att lösa den flygoperativa processen som helhet med målet att säkerställa så hög tillgänglighet och punktlighet som möjligt under vintersäsongen.

4. Förutsättningar

Flygplatsens halkbekämpning styrs och bestäms utifrån en processtyrning (Vad & Hur) och där resursorganisationen levererar personal med rätt kompetens, rätt fordon och rätt utrustning för att utbilda uppdraget inom ramen för denna plan.



Figur 1 beskriver relationen mellan Huvudprocess -> Verksamhetsprocess -> Resursägare -> Resurser

Huvudprocessägaren (HPÄ) - ansvarar för VAD

I den här rollen ligger helhetsansvaret för att kunder och viktiga intressenter får den produkt eller tjänst som de förväntar sig. Här ligger också ansvarar för intäkt, kostnad, kvalitet och effektivitet för hela processen.

Verksamhetsprocessägare (VPÄ) - ansvarar för HUR

VPÄ ansvarar för arbetssätt och metod för att effektivt leverera produkter/tjänster. VPÄ ska ha fullt fokus på sin verksamhetsprocess och ansvarar för HUR produkten/tjänsten ska levereras utifrån gällande regler, lagkrav, avtal och tillämpningar.

Resursägaren (RÄ) - ansvarar för VEM/VILKA

I rollen ligger ledaransvar, säkerställa kompetensen hos medarbetarna och optimera resurserna för att kunna leverera produkten eller tjänsten. Resursägaren fokuserar på de behov som VPÄ har och ansvarar för att säkra resurser i genomförandet. Det handlar i huvudsak om kompetens, utrustning och infrastruktur som ska leverera värdet i processen.

Resurser – Personalen som operativt utför arbetsuppgifter

Personalen är de som utför arbetsuppgifterna som skapas genom denna Snowplan och rutinerna som följer med den. Det är RÄ som skall tillse att resursen har rätt kompetens, rätt fordon/utrustning vid rätt tid.

VSP – Personal med spetskompetens i ett specifikt område

VSP är VPÄ behjälplig med att beskriva HUR utifrån gällande regler, lagkrav och lokala rutiner och instruktioner



4.1 Styrning för att ta fram Snowplan

VPÅ Starta, Landa, Taxa & Parkera ska tillsätta ett processteam för arbetet med att ta fram flygplatsens Snowplan (inkl. förberedelser och metoder för genomförande). Detta processteam skall i god tid före vintersäsongens start samlas och tillsammans gå igenom förutsättningarna och kundens och flygplatsens behov inför kommande vintersäsong och tillsammans sätta upp ramar och riktlinjer för flygplatsens genomförande av halkbekämpning. Samtliga deltagare i processteamet ska kunna vara behjälpliga med att ta fram rutiner som krävs för genomförandet på respektive berörd avdelning inför samt när Snowplan är fastställt.

Processteamet skall minst bestå av följande roller:

- VPÅ Flygoperativa processen
- RÅ Operativ Drift
- VSP Fält
- CO ATS (eller av denne utsedd person)

Utöver dessa personer kan processteamet behöva input ifrån:

- VPÅ Resenärprocessen
- Drift och Underhåll
- Anläggningschef
- Miljöchef

4.2 Minutoperativt beslutsfattande och ledning i utförandet

Flygplatschefen (eller utsedd tillförordnad FC) eller ADO fattar beslut om stängning av hela eller delar av färdområdet. Detta beslut ska grundas på fakta från den tjänstgörande Snöröjningsledaren där FC eller ADO väger in den fakta i sitt beslut.

Tjänstgörande skift ansvarar på Visby Airport för utförandet på airside i samtliga moment inom snöröjning, efterröjning, halkbekämpning, bankontroll, rapportering av bankonditioner samt utfärdande av RWYCC i enlighet med EASA, Swedavia Tillämpningsbestämmelse del 3 och 8.

4.2.1 Snöröjningsledaren Fälthållningsledaren

Snöröjningsledaren FHL ska med hjälp av aktuellt skiftlag leda snöröjningen eller halkbekämpningen när sådana förhållanden råder. Snöröjningsledaren FHL ska genom kontakt med Visbytornet och avtalad vädertjänstleverantör hålla sig informerad om aktuell trafik och väntade väderförhållanden för att planera den bästa halkbekämpningen. Snöröjningsledarens FHL fokus ska i första hand ligga på färdområdet.

Snöröjningsledaren FHL är ansvarig för:



- Snöröjningens praktiska genomförande enligt SNOWPLAN samt att rapportering sker enligt ADR.OPS.B.035 Operations in Winter conditions (inkl. AMC1 ADR.OPS.B.035 Operations in Winter conditions och GM1 ADR.OPS.B.035 Operations in Winter conditions), ~~samt Swedavia Tillämpningsbestämmelse del 3~~ och Eurocontrol harmonisation guidelines.
- Att ständigt hålla sig uppdaterad om väderprognos för kommande 12h samt flerdygnsprognos från kontrakterad vädertjänstoperatör.
- Inhämta underlag för att kunna bedöma behov av åtgärder och bemanning inför kommande dygn
- I samråd med GC/ADO ta beslut om vilka åtgärder som skall användas inför kommande dygn.

4.2.2 ADO (Airport Duty Officer)

Dennes uppdrag är att styra, leda och planera den minutoperativa driften i samråd med koordinerande funktioner inom enheten som tex Insatsledare, Snöröjningsledare **Fälthållningsledare** och Resursägare.

ADO ska säkra kompetenser och resurser kopplat till hela vinterfälthållningsuppdraget inom ramen för denna plan som flygplatsen behöver för att både den Flygoperativa- och Resenärprocessen ska fungera.

ADO ska verka som ett direkt stöd till snöröjningsledaren **FHL** inför, under och efter en halkbekämpnings-, snöröjnings- eller efterröjningsinsats

Exempel på uppgifter som Gruppchef/ADO kan och bör vara snöröjningsledaren **FHL** behjälplig med:

- Hjälpa snöröjningsledaren **FHL** att tillse att rätt antal resurser och kompetenser finns på plats och att resurserna vet vad de ska göra när dom kommer på plats.
- Hjälpa snöröjningsledaren **FHL** ha koll på statusen på fordon/utrustning som krävs för att genomföra en halkbekämpning, snöröjning eller efterröjning.
- Kan ta emot inkommande behov från flygplatsens samtliga aktörer (interna som externa) och vidarebefordra dessa till Snöröjningsledare **FHL** för att därefter tillsammans genom en samlad bedömning prioritera inkomna behov. Utgångspunkten i all prioritering ska ske med stöd av den prioritering som är fastställd i denna Snowplan.

4.2.3 Skiftlag inom Operativ Drift (Resurser)

Skiftlaget utgör den grupp som utför snöröjning samt halkbekämpning och som rör sig på färdområdet och övriga ytor på Airside och som finns på plats under flygplatsens öppettider.

Gruppen skall ha den kompetens som krävs för det aktuella halkbekämpningstillfället, detta åligger RÄ att tillse i god tid före säsongens start.



4.2.4 Beredskapsgrupp

Beredskapsgruppen utgörs av 2st personer under vintertid med en inställetid på 60min utanför flygplatsens öppettider. Upprättad beredskapsrutin finns i ledningssystemet dok nr: [DOKID-606735420-2477](#)

4.2.5 Flygtrafikledning (Lokalt)

Lokal flygtrafikledning samverkar med piloter, Snöröjningsledaren **FHL** och F17G för att på ett effektivt och säkert sätt hantera luftfartyg på Visby Airport. Det innebär bland annat att:

- Flygtrafikledningen ska förmedla aktuella uppgifter om banförhållanden till piloterna
- Flygtrafikledningen ska planera ankomster och avgångar till att passa in i tillgänglig lucka på banan.

5. Beskrivning Väderavstämning

5.1 Daglig vädergenomgång med SMHI

Daglig genomgång av väderprognos sker med SMHI under vintersäsongen.

Snöröjningsledaren **FHL** Gruppchef/ADO ska ta anteckningar på det som anses viktigt ur ett verksamhetsperspektiv och sedan delge detta i "SMHI loggbok".

Om minsta osäkerhet råder kring vad som gått igenom vid den dagliga genomgången ska **FHL SL/GC eller** ADO kontakta SMHI för att reda ut eventuella frågetecken.

5.2 Snowcommittee

Mötet är till för att skapa ett information-/diskussionsforum för nedan inbjudna aktörer om halkbekämpningen, snöröjningen och efterröjningen som berör processerna landar taxar parkera, turnaround, taxar startar.

Mötet hålls före och efter vintersäsong ett protokoll med deltagarförteckning upprättas vid varje tillfälle

- ~~Snöröjningsledarna~~ **Fälthållningsledare**
- Maskinförarna
- **Gruppchef Fälthållning**
- ADO
- Verksamhetsspecialist Verkstad
- Verksamhetsprocessägare flygoperativa processen
- Resursägaren



- Flygsäkerhetskoordinatör
- Safety Manager
- F17G
- ATS

Det är VSP Fälthållning som sammankallar och leder möte.
Ett protokoll med deltagarförteckning upprättas vid varje tillfälle

6. Glykolupptagning/Uppsamling av Urea

Under vintersäsongen sker de-icing av luftfartyg vid bland annat vädersituationer innefattandes snö, frost, underkylt regn och uppklarnande väder. De-icingen går ut på att Groundhandlingen lägger på en avisningsvätska bestående av olika inblandningar glykol. Denna glykol ska omhändertas för att möta kraven i flygplatsens miljö tillstånd villkoren i flygplatsens miljö tillstånd.

6.1 Glykolupptagning

Swedavia har ansvaret att omhänderta den utlagda glykolen på luftfartyg. Detta görs med mekanisk upptagning med SOP och SUG maskin i direkt anslutning till varje avisning. Om mekanisk uppsugning ej kan utföras ska händelserapport skrivas.

6.2 Insamling av dagvatten vid Urea utläggning

Vid halkbekämpning med urea ska dagvatten från rullbanor, taxibanor och övriga hårdgjorda ytor där urea har använts samlas upp i täta dammar. Uppsamlat ureahaltigt dagvatten ska användas för bevattning av bevuxna ytor.

Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen Gotland) får medge att dagvattnet får användas för annat ändamål, på annan plats eller omhändertas på annat sätt. Swedavia Visbys Airports Drift och underhållsavdelning ska kontaktas innan vintersäsongens första Urea utläggning för omställning till Uppsamling av dagvatten från Airside

7. Praktiskt genomförande av halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på airside.

7.1 Allmänt

Nedan följer en övergripande beskrivning av hur det praktiska genomförandet av halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på airside.



7.2 Med minsta möjliga miljöpåverkan

Av miljöskäl är tomgångskörning förbjuden på hela flygplatsområdet. Undantag gäller fordon som för sin verksamhet på flygplatsen måste ha motorn igång till exempel snöröjningsfordon, tankfordon med mera.

Efter avisning av flygplan är det viktigt att inte köra i kvarliggande avisningsvätska (glykol).

7.3 Rätt utrustning, rutiner och säkerhetstänk

För alla aktörer som verkar på flygplatsen är det viktigt att se över sina fordon och utrustningar inför vintersäsongen. Tänk på att använda motorvärmare så långt som möjligt för miljön, däck av god kvalitet för att säkerställa framkomlighet samt säkra last på bagagevagnar för att undvika olyckor. Vid vinterväglag är det dessutom extra viktigt att anpassa hastigheten efter rådande väglag samt vara uppmärksam på snöröjningsfordon.

Tänk även på att fri väg ska lämnas snöröjningsfordon som utför snöröjning (inkl. halkbekämpning) luftfartyg, utryckningsfordon under utryckning och tankningsfordon i händelse av utrymning från uppställningsplats.

7.4 Generell prioriteringsordning på Airside vid all halkbekämpning (halkbekämpning, snöröjning och efterröjning)

Flygplatsen har en fastställd prioriteringsordning som gäller för all halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på airside detta för att åskådliggöra prioriteringarna som gäller vid både snöröjning och halkbekämpning. Utförande organisation ska först och främst följa denna prioriteringsordning vid sitt dagliga arbete och planering.

Uppehåll i röjningen får ske när flygtrafiken medger och när flygsäkerheten inte påverkas.

I dessa ytor finns en prioritering som är fastställd enligt följande:

1. RWY 03/21 full längd och bredd målsättning " svart bana " + TWY A (SAR har förtur vid skarpt larm).
2. Utryckningsväg från Swedavias brandgarage till rullbanan. (Vid begränsade framkomlighet på utryckningsväg kontakta IL)
3. Utryckningsväg Katrinelund vid snödjup över 10 cm.
4. Plattan vid SAR hangaren inklusive in/utfart och taxningsväg.
5. Apron A inklusive uppställningsplatser.
6. TWY M, Väntplats TWY C.
7. PAPI, ILS, LLZ och GP om så erfordras.



8. Efterröjning av bana.
9. TWY K och 100 LL anläggningen.
10. Efterröjning av APRON A.
11. Utryckningsväg 21 och driftvägar på färdområdet.
12. Landside enligt Snowplan Landside.
13. Beställda jobb.

Snöröjningsledare Fälthållningsledaren svarar för snöröjningens praktiska genomförande samt erforderlig rapportering och prioriterar utifrån aktuellt läge.

Halkbekämpning av trappor och utgångar som används av passagerare åligger skiftlaget att hantera.

För nödutgångar och övriga utgångar/trappor åligger det fastighetsägaren att halkbekämpa. Resursägare uppdaterar rutinen för halkbekämpningen av nödutgångar och övriga utgångar/trappor i samråd med fastighetsförvaltare hos Drift och Underhåll.

7.5 Safety direktiv vid all halkbekämpning (halkbekämpning, snöröjning och efterröjning) på airside.

- Snöröjning ska inte ske närmare flygplan än 5 m.
- Snöröjning ska inte ske närmare än 2 m från byggnad eller fast utrustning som har Safety påverkan.
- Vid snöröjning på plattan där flygplan är uppställda och i närheten av fasta installationer som har Safety påverkan, ska hastigheten anpassas så att säkerhetsavståndet kan hållas även om maskinen måste bromsa, oavsett väglag. Daglig kontroll av fordon inkl. bromsprov ska genomföras innan halkbekämpning får påbörjas.

På Visby Airport är det tillåtet att på platser där det krävs på grund av hur infrastrukturen är utformad att köra närmare än 2 m från byggnad och fast utrustning. Det samma gäller att det är tillåtet att köra emellan två uppställda luftfartyg med kortare avstånd än 5 m om fordonsföraren har fullt uppsikt på sitt fordon och inte riskerar att köra på det parkerade luftfartyget. Detta för att möjliggöra att fösa ut snö från inre ramp ut på plattan för att sedan få den över till plattans östra sida. Viktigt att tänka på är att samtliga fordon med spridare kan reglera sin spridningsbredd och därmed så kan man hålla ett betryggande avstånd till både luftfartyg, byggnader och fast utrustning och ändå sprida tillfredställande mängd halkbekämpningsmedel. Tänk även på att inte använda fläkten på PSB riktad mot personer, luftfartyg, byggnader eller utrustning som har Safety påverkan. Vid



snöslungning ska försiktighet vidtages kring känslig CSN/ATM utrustning till exempel PAPI.

7.6 Security vid all halkbekämpning, snöröjning och efterröjning i CSRA-område

Vid all halkbekämpning och snöröjning samt vid efterröjning så gäller följande regler vid arbete inom CSRA-området:

1. Anrop till BOP på Radiokanal 2 om begäran att beträda CSRA-området. Klartecken ges om BOP kan övervaka ~~via kamera eller om inte övervakning genom kamera är möjligt~~ genom att bevakningsresurs kallas ut och fysiskt övervakar halkbekämpningen eller snöröjningen.
2. Efter klartecken att beträda CSRA-området angetts från antingen BOP eller fysisk bevakningsresurs ska fordonet inte stannas om inte arbetsuppgiften kräver det av säkerhetsskäl samt att person i fordonet inte öppnar dörrar eller fönster eller lämnar maskinen under tiden arbetet utförs.
3. När arbetet är slutfört ska fordonet/fordonen ange att man lämnat CSRA-området samt att detta bekräftas av BOP eller fysisk bevakningsresurs.

7.7 Tillgängliga halkbekämpningsmedel på Airside.

På Visby Airport finns det tre halkbekämpningsmedel tillgängliga som är godkända att använda på hela flygplatsens airside inkl. färdområdet.

| Halkbekämpningsmedel | Förklaring | Exempel på ytor där halkbekämpningsmedlet främst nyttjas | Lagringskapacitet |
|----------------------|---|--|--|
| Urea flytande | Kemikalie som används för att sänka fryspunkten. Ger generellt sätt snabb effekt jämfört med prillad Urea. Har en sämre långtidsverkande förmåga vid snöfall och större mängder vatten. | Färdområdet, uppställningsplatser, utryckningsvägar. | Förpackas i IBC om 1000L 30m2 tank |
| Urea prillad | Kemikalie som används för att sänka fryspunkten Appliceras ofta med gott resultat innan en förväntad | Färdområdet, uppställningsplatser, utryckningsvägar. | 500 kilo säckar. |



| | | | |
|------|---|---|---------------------------|
| | återfrysning av våta ytor. Kan ge en längre effekt än flytande. Dock inget bra val vid snöfall. | | |
| Sand | Används vid tillfällen då det inte anses lämpligt att lägga ut Urea för att förbättra friktionen. Maximal kornstorlek skall vara 4,75mm | Uppställningsplatser, utryckningsvägar, | Sandficka i LENTAB hallen |

7.8 Rapportering av RWYCC och NOTAM

7.8.1 NOTAM

Vinterfälvhållningen på Visby Airport utförs på sådant sätt och i sådan omfattning att flygverksamheten kan pågå utan att flygsäkerheten eftersätts och om möjligt så att flygtrafiken inte hindras.

Vid vädersituation då förbättringsarbete eller mätning av Friktionsvärde inte kan pågå samtidigt med flygtrafiken ska verksamhetsansvarig, eller av denne utsedd person (ADO) efter samråd med flygplatsens flygtrafikledningenshet som får information från snöröjningsledaren FHL besluta om stängning av delar eller hela färdområdet. I sådant fall skall varaktigheten av stängningen fastställas och meddelas via NOTAM (se rutiner för NOTAM-hantering i flygplatsens Aerodrome manual).

7.8.2 RWYCC

Vid vinterförhållanden ska RWYCC-rapportering genomföras ~~minst en gång per dygn~~ **minst var åttonde timme** om ingen betydelsefull förändring skett sedan senaste rapporten. På Visby Airport ska snöröjningsledaren FHL uppdatera RWYCC ~~rutinmässigt en gång per dygn~~ **2 gånger per dygn vid flygplatsens öppnande om 2 gånger per dygn i samband med Dagliginspektion av färdområdet när ingen betydelsefull förändring skett.**

Vid RWYCC-rapportering ska alltid en muntlig rapport avläggas till lokal flygtrafikledning via Radio kanal1.

7.8.3 Mätning och rapportering av Friktionsvärden

Vid mätning av Friktionsvärden på flygplatsen används friktionsbilar. Det är en bil som är extrautrustad med ett mät hjul. Mät hjulet används för att bedöma underlagets



friktion vid en hastighet av 95 km/h. Friktionsvärdet mäts endast för att vara en del av bedömningen av RWYCC och får inte rapporteras.

Vid betydande förändring utanför de rutinmässiga dagliga bankkontrollerna ska Snöröjningsledaren FHL utföra en riktad bankkontroll och avlägga en muntlig rapport till flygtrafikledningen i syfte att uppdatera eventuell flygtrafik under inflygning/start, samt att ny uppdaterad RWYCC-rapport omgående ska skickas.

Snöröjningsledaren FHL ska vid helhetsbedömning väga in sin erfarenhet, vädersituationen, bantemperaturen och tidigare gjorda åtgärder. Baserat på denna helhetsbedömning kan Snöröjningsledaren FHL proaktivt genomföra fler kontroller av färdområdet än vad som är fastställt i ordinarie bankkontrollsrutin, detta för att upptäcka betydelsefulla förändringar mot den senast rapporterade RWYCC-rapporten.

Betydelsefull förändring är något av följande:

- Typ av avlagring har förändrats
- Medeldjupet på avlagringen har förändrats
- Procentuell täckning av avlagringen har förändrats
- Aktuell röjd banbredd
- Aktuell röjd banlängd
- Eventuell annan betydande förändring på rullbanan än ovan (exempelvis kritiska vallar, övrig oröjd yta på rullbanan eller otillgängliga taxibanor.
- SAiR

7.8.4 Mätning av Friktionsvärde

Mätning ska ske längs rullbanan, 5–10 m på ömse sidor om centrumlinjen. Mät hastigheten skall vara 95 km/h över så stor del av banan som möjligt, dock minst inom hela sektion B. Mätfordonets acceleration ska, där så är möjligt, påbörjas före tröskeln och inbromsning ska likaledes där så är möjligt ske utanför tröskeln. Mätningen skall påbörjas vid en förutbestämd punkt vars läge skall väljas så att mätfordonet även vid låga Friktionsvärden har en hastighet av minst 65 km/h då punkten passeras. Friktionsvärdena användas som en del av bedömningen av RWYCC och rapporteras inte.

7.9 Allmänt om halkbekämpning på airside

Halkbekämpning är den insats som görs när:

- Redan fuktiga eller våta ytor riskerar att frysa på.
- Redan fuktiga eller våta ytor som redan är preparerade med kemikalier åter fryser.



- Underkyllt regn
- Rimfrost (SL FHL väljer om rimfrosten ska åtgärdas mekaniskt, termiskt eller kemiskt)
- Vid nederbörd som torr eller blötsnö
- Slask

7.10 Halkbekämpning vid påfrysning/återfrysning av fuktiga/våta ytor

7.10.1 Bana (RWY)

Halkbekämpningen på banan ska ske över hela banans publicerade bredd och längd.

SL FHL bedömer om ytan ska behandlas med Urea i flytande eller prillad form eller båda två beroende på hur mycket väta som finns på ytan, bantemperatur och generell vädersituations beräknade påverkan.

Om SL FHL bedömer att ytan måste sopas före utlägg för att få bästa effekt så ska detta göras och prioriteras av verksamheten.

Sandning är ingen standardiserad halkbekämpningsmetod på flygplatsens bana vid isbildning då den inte bedöms ge en långtidsverkande effekt. Om SL FHL bedömer att sand ska läggas på banan vid halkbekämpning av isbildning för att främja flygsäkerheten och tillgängligheten ska detta ske i samråd med F17G. Om sandning sker ska Snöröjningsledaren FHL tätare kontrollera banans ytstatus då utlagd sand på is riskerar att blåsa bort mellan start och landning. Sanden ska sopas bort så fort den inte har ett operativt syfte.

7.10.2 Taxibanor (TWY)

Halkbekämpning ska utföras på samtliga taxibanor på den yta som är innanför dubbel gula till dubbel gul dagermarkering för att främja högsta flygsäkerhet och minimera riskerna för avåkningar.

Med innanför dubbelgul till dubbel gul menas den yta som är publicerad i AIP.

Snöröjningsledaren FHL kan välja att halkbekämpa taxibanor med antingen mekanisk eller kemisk metod.

7.10.3 Platta A (APRON A)

På platta A ska halkbekämpningen utföras på samtliga ytor som betjänas av luftfartyg för att säkerställa flygsäkerheten och minimera riskerna för avåkningar eller kollisioner mellan luftfartyg och luftfartyg eller luftfartyg och annat objekt.



7.10.4 Uppställningsplatser (Aircraft stands)

På uppställningsplatser ska halkbekämpningen utföras på samtliga ytor på och närliggande uppställningsplatserna på ett sådant sätt att det främjar säkerheten för samtlig personal, fordon och utrustning inom Turnaroundprocessen samt för på och avstigande resenärer. Särskilt kritiska ytor är under huvudställ och klossar på parkerade flygplan.

Viktigt att betona vid halkbekämpning på och omkring uppställningsplatser är att undvika att urea eller sand skvätter upp på fordon, utrustning och byggnader i största möjliga utsträckning.

7.11 Halkbekämpning vid rimfrost

7.11.1 Bana (RWY)

Halkbekämpningen på banan vid rimfrost ska ske över hela banans publicerade bredd och längd.

Halkbekämpning på banan vid rimfrost kan genomföras med olika metoder:

- Kemisk halkbekämpning (Urea)
- Mekanisk halkbekämpning (PSB)
- Termisk halkbekämpning (stigande temperatur)

Snöröjningsledaren **FHL** väljer någon av de tre ovanstående metoderna beroende på vilket som anses ge bäst önskad effekt på flygsäkerheten och tillgängligheten.

Sandning är ingen standardiserad halkbekämpningsmetod på banan vid rimfrost då den bedöms ge låg effekt.

7.11.2 Taxibanor (TWY), Platta A (Apron A) och Uppställningsplatser

SL **FHL** avgör om vilken metod som ska tillämpas för att halkbekämpa rimfrosten för bästa effekt på flygsäkerheten och tillgängligheten av taxibanorna.

- Kemisk halkbekämpning (Urea)
- Mekanisk halkbekämpning (PSB)
- Sandning
- Termisk halkbekämpning (stigande temperaturer)

7.12 Snöröjning på airside vid nederbörd

På Visby Airport utförs snöröjning av torr snö, blöt snö och slask:



Metodikerna går ut på att minst 2st PSB (TJS560) kör kontinuerligt tills full bredd och längd uppnåts. Uppstår det snövallar så slungas dem bort med lastmaskinsburen snöslunga.

Maskinerna har följande uppgifter i metodikerna:

- PSB – Maskin som plogar, sopar och blåser rent ytan
- Snöslungan – Har till uppgift att förflytta kritiska snövallar (både längs- och tvärgående). Den har även till uppgift att sprida ut den slungade snön jämnt på stråkytor för att förhindra felaktiga snöprofiler.
- Friktionsmätningfordon – Ett fordon som tjänstgörande snöröjningsledare framför och som är dennes verktyg för att bedöma RWYCC på banan som sedan rapporteras till Eurocontrol.

7.13 Snöröjning av inflygningshjälpmedel (PAPI, ILS och LOC)

Snöröjning av inflygningshjälpmedel utförs normalt av Swedavia. Dock ska alltid AVISEQ konsulteras innan snöröjning får påbörjas. AVISEQ påkallar även röjning kring CSN utrustning.

Detta finns beskrivet i rutinen "Snöröjning av inflygningshjälpmedel" publicerad i Swedavias interna ledningssystem Aerodrome Manual kapitel 24 "Procedurer för vinterfåltållning".

7.14 F17G

F17G och Swedavia samarbetar vid Halkbekämpning/Snöröjning och ska underlätta för varandras verksamheter. Det är Swedavias ansvar att aktivera F17Gs snöberedskap, som under vintertid är vardagar mellan klockan 05:00 och 07:00 på deras beredskapstelefon. Telefonnummer finns inlagt i Fälttelefonen och finns uppskrivet på telefonlista som finns tillgänglig på GWP Fåltållning Visby. Snöröjning och halkbekämpning som sker kring F17G anläggning ska ske med försiktigt och blockering av dem militära länkarna ska undvikas. Skulle det ändå förekomma snöslungning eller vallar mot dem militära länkarna efter att F17G har färdigställt dem ska F17G kontaktas. När F17G har möjlighet kan dem bistå med stöd på den civila delen med t.ex. snöslungning. När F17G utför snöröjning eller halkbekämpning på civila delen är dem underställda Swedavias snöröjningsledare **FHL**. Swedavia utför halkbekämpning med flytande eller fast UREA på F17G område om det avropas ifrån F17G.



8. Praktiskt genomförande av snöröjning, halkbekämpning och efterröjning på Landside

Se Snowplan för Landside doknr SWEDLS-1901812307-9895

9. Kontakt vid frågor rörande halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på Landside och Airside

9.1.1 Kontakt för frågor rörande halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på Airside

Vid frågor om halkbekämpning på airside ADO 010-109 95 20 som vidarebefordrar till Snöröjningsledaren

Eventuella frågor kring detta dokument (Snowplan) görs till mattias.norling@swedavia.se

9.1.2 Kontakt för frågor rörande halkbekämpning, snöröjning och efterröjning på Landside

Behövs beställning av snöröjning, halkbekämpning och efterröjning görs det via ADO på 010-109 95 20.

Eventuella frågor kring dokumentet Snowplan Landside görs till sara.nassen@swedavia.se