

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om utformning av bansystem och plattor på
flygplats
(konsoliderad elektronisk utgåva)**

Innehåll

1 kap. Inledande bestämmelser	1
Tillämpningsområde	1
Definitioner och förkortningar	1
Ömsesidigt erkännande	3
2 kap. Referenskoderna för bansystem	4
3 kap. Banor	4
Trösklar	4
Banors bredd	4
Banors längd	5
Avstånd mellan parallella banor	5
Banors lutning	6
Längdlutning och lutningsändringar	6
Krökningsradier för övergångar mellan lutningsändringar	7
Siktlinjer	7
4 kap. Bärighet, ojämnheter, ytbeskaffenhet och friktion för banyta	7
Bärighet	7
Banytors jämnhet och bärighet	8
Fastställande av friktionsegenskaper för banor med beläggning	9
Banors yttextur	10
5 kap. Banskuldror, vändytor och stråk	10
Utformning av belagda banskuldror	10
<i>Banskuldrors yta och tvärlutning</i>	10
<i>Banskuldrors bärighet</i>	10
Vändyta på bana	10
<i>Vändytors lutning</i>	11
<i>Vändytors bärighet</i>	11
<i>Vändytors ytbeskaffenhet</i>	11
Banstråk	11
<i>Stråklängd</i>	11
<i>Stråkbredd</i>	11
<i>Utjämnning av stråk</i>	12
<i>Stråks lutning</i>	12
Fasta föremål på stråkyta	13
6 kap. Övriga områden vid banor	13
Säkerhetsområde vid banände	13
Hinderfria stigområden	13

<i>Lutningar hos ett hinderfritt stigområde</i>	14
Utrullningsområde	14
Reflektionsyta för radiohöjdmätare	15
<i>Terrängprofil</i>	15
<i>Områdets längd</i>	15
7 kap. Taxibanor	15
Allmänt	15
Taxibanors bredd	15
Taxibanors lutning	16
Taxibanors bärlighet	16
Taxibanor för snabb avfart.....	17
Taxibanor på broar.....	17
Taxibanors kurvor.....	17
Taxibanors ytbeskaffenhet.....	18
Korsningar och anslutningar	18
Minsta separationsavstånd för taxibanor.....	19
Taxibanskuldror	20
Taxibanstråk	21
Taxibanstråks lutning.....	21
Dränering	21
8 kap. Väntplats, väntplatta, uppställningsplats och avisningsanläggning	21
Väntplats på bana, taxibana och fordonsväg.....	21
Väntplatser till bana	22
Minimieavstånd för väntplattor och väntplatser	23
Plattor.....	23
<i>Plattors lutningar</i>	23
<i>Säkerhetsavstånd på platta</i>	23
<i>Plattors bärlighet</i>	24
<i>Avskild uppställningsplats för luftfartyg</i>	24
Avisningsanläggningar och avisningsplattor	24
<i>Lutningar på en avisningsplatta</i>	24
<i>Bärlighet hos en avisningsplatta</i>	24
<i>Säkerhetsavstånd vid en avisningsplatta</i>	25
9 kap. Undantag	25
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	25

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning av bansystem och plattor på flygplats; (konsoliderad elektronisk utgåva)

TSFS 2010:132

Konsoliderad elektronisk
utgåva

LUFTFART

Serie AGA

beslutade den 26 augusti 2010. Ändringar införda t.o.m. TSFS 2013:89.

Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas av den som ska utforma eller bygga om en flygplats som ska vara godkänd enligt Transportstyrelsens föreskrifter, när banor, taxibanor och plattor inklusive omgivande stråkytor ska utformas, anläggas eller ändras. Föreskrifterna omfattar inte flygplatser som enbart är avsedda för helikopterverksamhet.

Definitioner och förkortningar

2 § I dessa föreskrifter avses med

<i>bana</i>	på landflygplats avgränsad rektangulär yta, iordningsställd för luftfartygs landning och start
<i>bansystem</i>	sammanfattande benämning på banor och taxibanor på en flygplats
<i>belagd yta</i>	yta som består av ett eller flera lager av utvalt material, varav ytlagret består av bituminös beläggning eller cementbetongbeläggning
<i>färdområde</i>	den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattan (plattorna)
<i>hinder- begränsande yta</i>	fastställd abstrakt yta där hinder som genomtränger ytan inte kan tillåtas utan särskild värdering
<i>hjulbas</i>	avståndet från noslandstället till huvudlandställets geometriska centrum

<i>IAIP</i>	(Integrated Aeronautical Information Package) ett paket som består av följande komponenter: a) luftfartspublikationer (AIP), inklusive ändringar b) supplement till AIP c) NOTAM och informationsbulletiner inför flygning (PIB) d) informationscirkulär för luftfarten (AIC) e) checklistor och listor med giltiga NOTAM
<i>icke-instrumentbana</i>	bana avsedd att användas för visuella inflygningsförfaranden
<i>instrumentbana</i>	sammanfattande beteckning för banor försedda med utrustning för instrumentinflygning
<i>manöverområde</i>	del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning med undantag för plattor
<i>NOTAM</i>	(Notices to Airmen) meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer eller riskkällor, om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken
<i>PCN</i>	(Pavement Classification Number) en siffra som uttrycker en belagd överbyggnads bärighet för användning utan operativa begränsningar
<i>platta</i>	på landflygplats avdelat område avsett för luftfartygs av- och pålastning, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll
<i>precisionsbana</i>	bana försedd med utrustning för precisionsinflygning
<i>referensbanlängd</i>	den minsta banlängd som enligt den godkända flyghandboken krävs för ett flygplans start med högsta tillåten startmassa under standardatmosfärförhållanden och vindstilla från en horisontell bana belägen vid havsytans medelnivå
<i>skuldra</i>	område i anslutning till beläggningkant på bana, taxibana eller platta, som utgör övergång mellan beläggning och intilliggande markyta; en skuldra kan vara belagd (t.ex. med asfalt) eller obelagd (t.ex. bestå av gräs)
<i>stråk</i>	fastställt område som omger en taxibana eller en bana och dess utrullningsområde, avsett att reducera risken för skada på flygplan som oavsiktligt lämnar banan

<i>säkerhetsområde vid banände</i>	(Runway End Safety Area, RESA) område i anslutning till ett banstråks slut med en bestämd bredd och vars mittlinje utgör en förlängning av banans centrumlinje avsett att minska riskerna för skador vid minuslandning eller överrullning
<i>taxibana</i>	inom landflygplats anvisad eller anlagd väg för luftfartygs taxning avsedd som förbindelse mellan delar av flygplatsområdet, inkluderande: a) Taxningsväg på platta (Aircraft stand taxilane). Del av platta endast avsedd att medge taxning till och från uppställningsplats platta. b) Taxibana på platta (Apron taxiway). Del av taxibansystem belägen på platta avsedd att medge taxning som korsar plattan. c) Snabbavfartstaxibana (Rapid exit taxiway). Taxibana som ansluter till banan under en spetsig vinkel och är avsedd att medge landande flygplan att lämna banan i högre fart än vad som är möjligt via andra avfarter och på så sätt minska den tid banan är upptagen.
<i>taxibanstråk</i>	område som inkluderar taxibanan avsett att skydda flygplan på taxibanan och reducera risken för skada på flygplan som oavsiktligt lämnar taxibanan
<i>tröskel</i>	början av den del av banan som är användbar för landning
<i>utrullningsområde</i>	område i anslutning till en banas slut med en bestämd bredd och en viss angiven längd och vars mittlinje utgör en förlängning av banans mittlinje och som är användbart för inbromsning av flygplan under en avbruten start
<i>vändyta</i>	anlagd yta i anslutning till bana för att luftfartyg ska kunna vända
<i>väntplats</i>	särskild markerad plats på taxibana eller platta där luftfartyg och fordon vid behov ska vänta för att medge säker trafikavveckling
<i>yttre spårvidd för huvudlandställ</i>	avståndet mellan de yttre kanterna av huvudlandställets hjul.

Ömsesidigt erkännande

3 § En produkt som är lagligen tillverkad eller saluförs enligt regelverk i andra medlemsstater inom Europeiska unionen, Turkiet eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) jämföras med produkter som upp-

fyller kraven i dessa föreskrifter, under förutsättning att en likvärdig säkerhetsnivå uppnås genom dessa staters regelverk.

2 kap. Referenskod för bansystem

1 § Transportstyrelsen fastställer en referenskod för varje del av bansystemet som anges i dessa föreskrifter där dessa delar används av luftfartyg.

Kodsiffran för element 1 ska tas ur den vänstra kolumnen i tabell 1 och motsvara det högsta värdet av de luftfartygs referensbanlängder för vilka banan är avsedd.

Kodbokstaven för element 2 ska tas ur resterande kolumner i tabellen genom att det mest krävande väljs av den största spännvidden eller den största spårvidden för de luftfartyg som bansystemet är avsett för. Tillämpning av spännvidder från 80 meter och däröver beslutas av Transportstyrelsen i varje enskilt fall.

Tabell 1. Referenskod för bansystem

Kodelement 1		Kodelement 2		
<i>Kod-siffra</i>	<i>Luftfartygs referensbanlängd</i>	<i>Kod-bokstav</i>	<i>Vingspännvidd</i>	<i>Yttre spårvidd huvudlandställ</i>
1	< 800 m	A	< 15 m	< 4,5 m
2	800 m – < 1 200 m	B	15 m – < 24 m	4,5 m – < 6 m
3	1 200 m – < 1 800 m	C	24 m – < 36 m	6 m – < 9 m
4	≥ 1 800 m	D	36 m – < 52 m	9 m – < 14 m
		E	52 m – < 65 m	9 m – < 14 m
		F	65 m – < 80 m	14 m – < 16 m

2 § Referenskoden för en flygplats bansystem anges i flygplatsens certifikat med utgångspunkt från en kombination av dimensionerande luftfartygs referensbanlängd, spännvidd och spårvidd samt flygplatsens fysiska utformning.

3 kap. Banor

Trösklar

1 § En bana som används för landning ska ha en tröskel.

Banors bredd

2 § En bana ska ha en bredd som motsvarar minst de dimensioner som anges i tabell 2. Banors bredd ska anges med en noggrannhet av en meter. En bana som är avsedd för precisionsinflygning ska vara minst 30 meter bred när kodsiffran är 1 eller 2.

Den belagda ytan för en banas bredd ska anges mellan färgmarkeringarnas ytterkanter. Om det saknas färgmarkeringar, ska bredden anges mellan den belagda ytans ytterkanter.

Bredden hos en bana som har en obelagd yta ska anges som avståndet mellan kantmarkeringarnas ytterkanter.

Tabell 2. Banbredder

Kod-siffra	Kodbokstav					
	A	B	C	D	E	F
1	18 m	18 m	23 m			
2	23 m	23 m	30 m			
3	30 m	30 m	30 m	45 m		
4			45 m	45 m	45 m	60 m

Banors längd

3 § Följande sträckor ska anges och avrundas till närmaste meter för varje banriktning:

1. tillgänglig startrullsträcka (TORA)
2. tillgänglig startsträcka (TODA)
3. tillgänglig start-stoppträcka (ASDA)
4. tillgänglig landningssträcka (LDA).

Den verkliga banlängden ska anges så att den möter de flygoperativa kraven för de dimensionerande luftfartyg som banlängden är avsedd för. Banlängden ska ge möjlighet till de flygoperativa korrekationer som krävs för de dimensionerande luftfartygstyperna. Hänsyn ska tas till lokala förhållanden och prestanda.

Om en bana anläggs med ett utrullningsområde eller ett hinderfritt stigområde, kan även en banlängd som understiger den som räknats fram betraktas som tillfredsställande, om den i kombination med utrullningsområdet eller det hinderfria stigområdet uppfyller de operativa kraven för start och landning med de luftfartygstyper som den är avsedd för.

Avstånd mellan parallella banor

4 § Om parallella icke-instrumentbanor anläggs för samtidig användning ska avståndet mellan banornas centrumlinjer vara

1. minst 210 meter när den högsta kodsiffran är 3 eller 4,
2. minst 150 meter när den högsta kodsiffran är 2, och
3. minst 120 meter när den högsta kodsiffran är 1.

5 § Om parallella instrumentbanor anläggs för samtidig användning ska avståndet mellan banornas centrumlinjer vara

1. minst 1 035 meter för oberoende parallella inflygningar,

2. minst 915 meter för beroende parallella inflygningar,
3. minst 760 meter för oberoende parallella utflygningar, och
4. minst 760 meter för åtskilda parallella rörelser.

För parallella rörelser som inte är samtidigt får de angivna minimiavstånden i första stycket minskas med 30 meter för varje 150 meter som landningsbanan är förskjuten i riktning mot inflygande luftfartyg intill ett minsta avstånd av 300 meter. De angivna minimiavstånden i första stycket ska dock ökas med 30 meter för varje 150 meter som landningsbanan är förskjuten i riktning från inflygande luftfartyg.

6 § För åtskilda parallella rörelser får de angivna minimiavstånden minskas med 30 meter för varje 150 meter som landningsbanan är förskjuten i riktning mot inflygande luftfartyg intill ett minsta avstånd av 300 meter.

De angivna minimiavstånden ska ökas med 30 meter för varje 150 meter som landningsbanan är förskjuten i riktning från inflygande luftfartyg.

Banors lutning

7 § En banas tvär- och längdlutning samt ändringar av en banas lutning ska vara utformade så att det inte uppstår vattensamlingar på banan. Längdlutningen får inte hindra eller påverka navigationshjälpmedlen negativt.

8 § För att möjliggöra snabb vattenavrinning ska en bana ha en symmetrisk tvärlutning (bombering) på båda sidor om banans centrumlinje och som högst ska

1. vara 1,5 % för kodbokstav C, D, E och F, och
2. vara 2 % för kodbokstav A eller B.

Tvärlutningen får inte understiga 1 %, utom vid bankorsningar och korsningar med taxibana, där mindre lutning kan krävas.

Längdlutning och lutningsändringar

9 § Längdlutningen får inte på någon del av banan

1. överstiga 1,25 % när kodsiffran är 4, med undantag för banans första och sista fjärdedel där längdlutningen inte får överstiga 0,8 %,
2. överstiga 1,5 % när kodsiffran är 3, med undantag för banans första och sista fjärdedel i en precisionsbana avsedd för kategori II- och III-operationer där längdlutningen inte får överstiga 0,8 %, och
3. överstiga 2 % när kodsiffran är 1 eller 2.

10 § Längdlutningen ska beräknas genom att dividera höjdskillnaden mellan den högsta och lägsta punkten på banans centrumlinje med banans längd. Längdlutningen får

1. inte överstiga 1 % när kodsiffran är 3 eller 4, och
2. inte överstiga 2 % när kodsiffran är 1 eller 2.

Där lutningsändringar inte kan undvikas får en lutningsändring mellan två anslutande lutningar

1. inte överstiga 1,5 % när kodsiffran är 3 eller 4, och
2. inte överstiga 2 % när kodsiffran är 1 eller 2.

Krökningsradier för övergångar mellan lutningsändringar

11 § Övergången från en lutning till en annan ska åstadkommas genom en böjd yta med en lutningsändring som

1. inte överstiger 0,1 % per 30 meter (minsta tillåtna krökningsradie 30 000 meter) där kodsiffran är 4,
2. inte överstiger 0,2 % per 30 meter (minsta tillåtna krökningsradie 15 000 meter) där kodsiffran är 3, och
3. inte överstiger 0,4 % per 30 meter (minsta tillåtna krökningsradie 7 500 meter) där kodsiffran är 1 eller 2.

Siktlinjer

12 § Där lutningsändringar inte kan undvikas, ska de medge en obruten siktlinje enligt nedan angivna krav:

1. För banor med kodbokstav C, D, E eller F ska en obruten siktlinje kunna dras från vilken punkt som helst som är belägen 3 meter över banan till alla andra punkter som är belägna 3 meter över banan inom minst halva banlängden.

2. För banor med kodbokstav B ska en obruten siktlinje kunna dras från vilken punkt som helst som är belägen 2 meter över banan till alla andra punkter som är belägna 2 meter över banan inom minst halva banlängden.

3. För banor med kodbokstav A ska en obruten siktlinje kunna dras från vilken punkt som helst som är belägen 1,5 meter över banan till alla andra punkter som är belägna 1,5 meter över banan inom minst halva banlängden.

4. För korsande banor ska en obruten siktlinje kunna dras från vilken punkt som helst belägen 1,5 meter över banan till alla andra punkter belägna 1,5 meter över den andra banan då båda punkterna ligger inom korsningsområdet. Korsningsområdet begränsas av linjer dragna mellan punkter belägna på halva avståndet mellan korsningen och respektive banände. Avståndet mellan korsningen och en sådan punkt ska vara inom 1 000 meter.

Allmänna råd

Om det inte är möjligt att uppnå en obruten siktlinje längs en bana kan en parallell taxibana anläggas längs med hela banan.

4 kap. Bärighet, ojämnheter, ytbeskaffenhet och friktion för banyta

Bärighet

1 § Bärigheten ska fastställas för en banas belagda yta och andra ytor inom flygplatsens färdområde med hänsyn till förväntad trafik och årstidsvariationer.

2 § Bärigheten för belagda ytor som är avsedda att användas av luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är 10 000 kg eller högre ska anges enligt PCN-metoden. Bärigheten ska anges i fem delar och varje del ska åtskiljas av ett snedstreck på följande sätt:

1. PCN

- a) numeriska värden
- 2. Typ av beläggning
 - a) R, cementbetong
 - b) F, asfaltbetong
- 3. Undergrundens bärighetsgrupp
 - a) A, hög bärighet
 - b) B, medelhög bärighet
 - c) C, låg bärighet
 - d) D, mycket låg bärighet
- 4. Högsta ringtryck som tillåts på beläggningen
 - a) W, högt, ingen begränsning
 - b) X, medel, högst 1,50 MPa (217 psi)
 - c) Y, lågt, högst 1,00 MPa (145 psi)
 - d) Z, mycket lågt, högst 0.50 MPa (73 psi)
- 5. Utvärderingsmetod för beläggningen
 - a) T, teknisk utvärdering
 - b) U, erfarenhetsmässig utvärdering

Exempel: Om bärigheten hos en beläggning av asfaltbetong, som ligger på en undergrund av medelhög bärighet och som efter teknisk utvärdering har givits ett PCN-värde av 90 och om högsta tillåtna ringtryck är 1,50 MPa, ska bärigheten anges som följer: PCN 90/F/B/1,50 MPa/T.

Banytors jämnhet och bärighet

3 § Ytan på en bana ska vara fri från ojämnheter som kan resultera i försämrad friktion eller negativt påverka ett luftfartygs start eller landning.

Belägningens yta ska vara så plan att den, i jämförelse med en 3 meter lång rätskiva placerad på ytan i vilken riktning som helst, inte avviker mer än 3 millimeter mätt mellan skivans undre kant och belägningens yta. Kravet gäller dock inte tvärs över bomberingsryggen och dräneringskanaler.

Allmänna råd

Följande höjd- och längdgränser mellan mindre upphöjningar och nedsänkningar i banans yta bör beaktas för att säkerställa att ett luftfartyg kan framföras på ett säkert sätt.

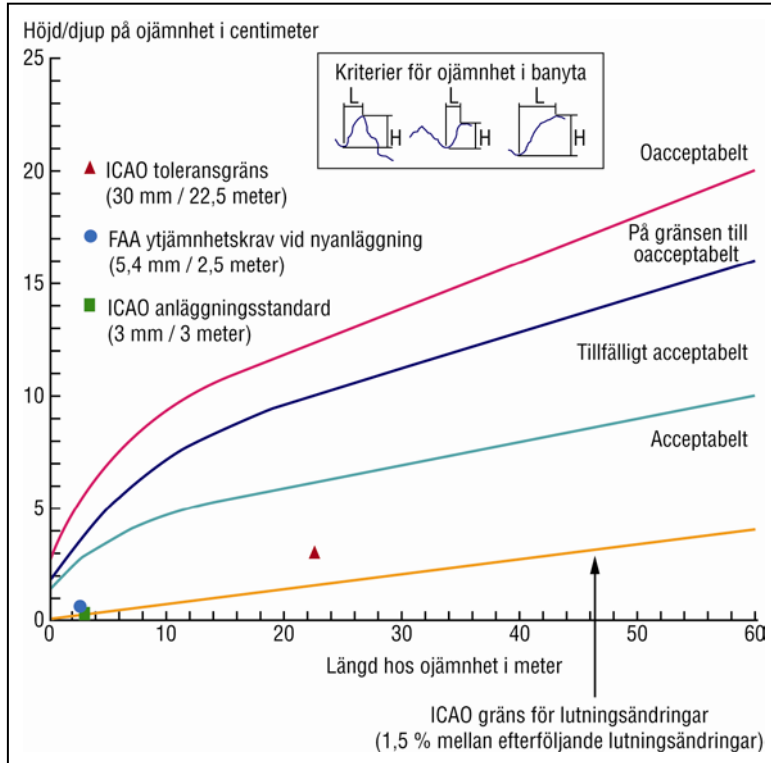


Bild 1. Höjd- och längdgränser för ojämnheter hos banors ytor

Fastställande av friktionsegenskaper för banor med beläggning

4 § Friktionen för banor med beläggning ska mätas periodiskt för att kontrollera friktionsegenskaper för en belagd bana. Ytan på en belagd bana ska ha en friktionskoefficient av minst 0,32 mätt vid en hastighet av 95 kilometer i timmen och minst 0,40 mätt vid en hastighet av 65 kilometer i timmen, även då banan är våt. Vid sämre värden än 0,32 respektive 0,40 ska information om värdena publiceras i NOTAM att banan kan vara hal. Planering av åtgärder ska ske vid sämre värden än 0,40 respektive 0,50 vid en måthastighet av 95 kilometer i timmen respektive 65 kilometer i timmen.

Mätningar av friktionen för en ny eller nybelagd bana ska göras med kontinuerligt mätande utrustning med vattenbegjutning som ger ett vattendjup av minst 1 millimeter för att fastställa banans friktionsegenskaper vid våt beläggning. Friktionsvärdet på en nybelagd bana ska vara minst 0,60 mätt vid en hastighet av 95 kilometer i timmen och minst 0,70 mätt vid en hastighet av 65 kilometer i timmen.

Mätutrustningen ska vara utrustad med däck som är godkända för operationella mätningar.

Banors yttextur

5 § Ytans medeltexturdjup på en nyanlagd bana får inte understiga 0,8 millimeter.

För att förbättra friktionen utöver ett medeltexturdjup på minst 0,8 millimeter kan ytan räfflas. Räfflor som uppfyller kraven på god bromsverkan när ytan är våt kan skäras med ett verktyg som ger ett rent skär där varje räffla bör vara 5–7 millimeter bred och mellanrummet mellan räfflorna 120–130 millimeter.

5 kap. Banskuldror, vändytor och stråk

Utformning av belagda banskuldror

1 § När belagda banskuldror anläggs ska banans bredd, inklusive skuldran, vara 60 meter när kodbokstaven är D eller E och 75 meter när kodbokstaven är F. Banskuldrorna ska sträckas ut symmetriskt på båda sidor om banan.

Banskuldrors yta och tvärlutning

2 § Banskuldrorna ska ligga i jämnhöjd med banans kant. Tvärlutningen får inte överstiga 2,5 %.

Banskuldrors bärlighet

3 § Banskuldrorna ska vara uppbyggda och konstruerade på ett sådant sätt och med en sådan bärlighet att ett luftfartyg som råkar rulla av banan inte får strukturella skador. De ska dessutom kunna bära markfordon.

Vändyta på bana

4 § Om en vändyta anläggs ska den vara utformad så att avståndet mellan huvudlandställets yttre hjul och vändplattans kant inte understiger de värden som anges i tabell 3. Ytan på en vändyta får inte innehålla ojämnheter som kan ge skador på ett luftfartyg. Skärningsvinkeln mellan in- och uttagningsriktningen och banans riktning får inte överstiga 30°.

Tabell 3. Säkerhetsavstånd på vändyta

Kodbokstav	Minsta säkerhetsavstånd
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3 m om vändytan är avsedd för luftfartyg med hjulbas mindre än 18 m 4,5 m om vändytan är avsedd för luftfartyg med hjulbas lika med eller större än 18 m
D	4,5 m

E	4,5 m
F	4,5 m

Vändytors lutning

5 § Längd- och tvärlutningar på en vändyta ska vara tillräckligt stora för att förhindra att det samlas vatten på ytan och för att underlätta att ytvatten dräneras snabbt. Lutningarna bör vara desamma som för den intilliggande banans yta.

Vändytors bärrighet

6 § En vändyta ska ha minst samma bärrighet som den anslutande banan.

Vändytors ytbeskaffenhet

7 § En vändyta ska ha samma friktionsegenskaper som den anslutande banan.

Banstråk

8 § Varje bana, inklusive eventuellt utrullningsområde, ska omges av ett stråk.

Stråklängd

9 § Ett stråk ska sträckas ut före tröskeln och utanför banänden eller utrullningsområdet med

1. minst 60 meter när kodsiffran är 2, 3 eller 4,
2. minst 60 meter när kodsiffran är 1 och banan är en instrumentbana,
3. minst 30 meter när kodsiffran är 1 och banan är en icke-instrumentbana.

Vid änden av en belagd bana ska överbyggnaden vid banänden sträckas ut 5–10 meter in under stråkytan genom s.k. nervikning. Stråkytan i banans förlängning ska ut till ett avstånd av 30 meter beläggas eller på annat sätt behandlas för att förhindra att en friliggande bankant bildas genom markerosion.

Stråkbredd

10 § Stråk vid en instrumentbana ska sträckas ut till minst nedanstående avstånd i sidled på båda sidor om banans centrumlinje och dess förlängda centrumlinje utmed hela stråkets längd med 150 meter när kodsiffran är 3 eller 4 och 75 meter när kodsiffran är 1 eller 2.

10 § Stråk vid en icke-instrumentbana ska på båda sidor om banans centrumlinje och dess förlängda centrumlinje utmed hela stråkets längd sträckas ut till ett avstånd av

1. minst 75 meter när kodsiffran är 3 eller 4,
2. minst 40 meter när kodsiffran är 2, och
3. minst 30 meter när kodsiffran är 1.

Utjämning av stråk

12 § Ytan på ett stråk som gränsar till en bana, en skuldra eller ett utrullningsområde ska ligga i jämnhöjd med banans, skuldrans eller utrullningsområdets yta.

13 § Stråket ska ha en utjämnad yta ut till minst följande avstånd från banans centrumlinje i enlighet med tabell 4.

Tabell 4.

Instrumentbana	
<i>Kodsiffra</i>	<i>Avstånd från banans centrumlinje</i>
1 och 2	40 m
3 och 4	75 m
Icke-instrumentbana	
<i>Kodsiffra</i>	<i>Avstånd från banans centrumlinje</i>
1	30 m
2	40 m
3 och 4	75 m

14 § Stråkets utjämnade del ska vara uppbyggd eller preparerad på ett sådant sätt att riskerna för skador reduceras till ett minimum för de flygplan banan är avsedd för, om dessa oavsiktligt lämnar banan.

Stråks lutning

15 § Längdlutningen på banstråk ska vara tillräckligt stor för att förhindra ansamling av vatten på ytan. Längdlutningen får inte hindra fordonsrörelser eller innebära att luftfartyg oavsiktligt rullar av banan.

16 § Längdlutningen längs den del av ett stråk som ska utjämnas får

1. inte överstiga 1,5 % när kodsiffran är 4,
2. inte överstiga 1,75 % när kodsiffran är 3, och
3. inte överstiga 2 % när kodsiffran är 1 eller 2.

Lutningsändringar på den del av ett stråk som ska utjämnas ska vara så små som möjligt. Plötsliga lutningsändringar eller ändringar av lutningens riktning ska undvikas.

17 § Tvärlutningar på den utjämnade delen av ett stråk ska vara utformade så att vattensamlingar förhindras. Med undantag för att lutningen intill 3 meter från banans, skuldrans eller utrullningsområdets kant ska vara negativ mätt i riktning från banan och får uppgå till högst 5 % för att underlätta avrinningen, ska tvärlutningar

1. inte överstiga 2,5 % när kodsiffran är 3 eller 4, och
2. inte överstiga 3 % när kodsiffran är 1 eller 2.

Den del av stråket som ligger utanför den utjämnade delen får inte ha en uppåtgående tvärlutning som är större än 5 % mätt i riktning från banan.

Fasta föremål på stråkyta

18 § Fasta föremål på stråkytan ska placeras och utformas så att skador minimeras på ett luftartyg som rullar av banan. Fundament ska vara avfasade ner till ett avstånd av 30 centimeter under stråkytan eller sänkta till 30 centimeter under stråkytan. Om avfasning utnyttjas, ska denna utföras med cirka 45° från horisontalplanet.

Som ett alternativ till avfasning eller sänkning av fundamenten får hårdgöring av stråkytan ut till cirka 0,5 meter från fundamentet utföras med lämpligt material.

6 kap. Övriga områden vid banor

Säkerhetsområde vid banände

1 § Ett säkerhetsområde vid banände ska anläggas vid varje banände för ett banstråk när

1. kodsiffran är 3 eller 4, och
2. kodsiffran är 1 eller 2 när det är fråga om instrumentbanor.

2 § Ett säkerhetsområde vid banände ska minst sträckas ut till 90 meter från banstråkets kortsida och säkerhetsområdets bredd ska vara minst den dubbla banbredden.

Där det är praktiskt genomförbart bör ett säkerhetsområde vid en banände sträckas ut till ett avstånd av 240 meter från stråkets slut för kodsiffror 3 och 4 samt 120 meter för kodsiffror 1 och 2.

3 § Markytan inom säkerhetsområdet vid en banände får inte genomtränga hinderbegränsande ytor.

Den nedåtgående längdlutningen för säkerhetsområdet vid banänden får inte vara större än 5 %. Lutningsändringar ska vara så små som möjligt.

Den nedåtgående eller uppåtgående tvärlutningen för ett säkerhetsområde vid banände får inte vara större än 5 %.

Plötsliga lutningsändringar eller ändringar av lutningens riktning ska undvikas.

Hinderfria stigområden

4 § Om det finns ett hinderfritt stigområde ska det börja vid slutet av den tillgängliga rullsträckan.

Det hinderfria stigområdet ska på båda sidor om banans förlängda centrumlinje sträcka sig ut till minst 75 meter från centrumlinjen eller till samma bredd som banstråket, om detta är smalare. Längden på det hinderfria stigområdet bör inte överstiga halva banlängden.

Lutningar hos ett hinderfritt stigområde

5 § Markytan inom ett hinderfritt stigområde får inte genomtränga ett plan som har en största uppåtgående lutning av 1,25 %. Planets nedre begränsning är en horisontell linje som

1. är vinkelrät mot banans centrumlinje, och
2. passerar genom den punkt där uppgiven tillgänglig startrullsträcka (TORA) slutar.

Allmänna råd

I vissa fall kan det vara nödvändigt att närmare specificera den angivna nedre begränsningen för det hinderfria stigområdets plan, som på grund av tvär- eller längdlutningar på bana, skuldra eller stråk ligger under motsvarande höjd för banan, skuldran eller stråket. Det är inte meningen att dessa ytor ska utjämnas för att stämma överens med den nedre begränsningen för det hinderfria stigområdets plan. Det är inte heller meningen att terräng eller föremål som ligger ovanför det hinderfria stigområdets plan bortom stråkets slut men under stråkets nivå ska avlägsnas, om det inte anses att de kan utgöra en fara för luftfartyg.

Tvåra uppåtriktade lutningsändringar bör undvikas när markytans lutning inom ett hinderfritt stigområde är liten eller när medellutningen är uppåtriktad. I sådana situationer bör lutningar, lutningsändringar och övergången från banan till det hinderfria stigområdet i stort sammanfalla med banan i den del av det hinderfria stigområdet som ligger inom det största avståndet av antingen 22,5 meter, eller hälften av den totala banbredden.

Utrullningsområde

6 § Ett utrullningsområde kan anläggas för att förlänga ett flygplans tillgängliga rullsträcka vid avbruten start. Utrullningsområdet ska ha en sådan bärighet att de luftfartyg som banan är avsedd för kan utnyttja banan utan risk vid en avbruten start. Utrullningsområdet ska ha samma bredd som den anslutande banan.

Ytan hos ett belagt utrullningsområde ska ha sådana egenskaper att friktionskoefficienten inte blir påtagligt lägre än på en anslutande bana.

Lutningar och lutningsändringar i ett utrullningsområde och övergångar från en bana till ett utrullningsområde ska uppfylla kraven för anslutande bana till utrullningsområdet med undantag av

1. lutningskravet på 0,8 % för första och sista fjärdedelen av en bana med kodsiffror 3 och 4 avsedd för precisionsinflygning under kategori II och III, och att

2. den maximala lutningsändringen får uppgå till 0,3 % per 30 meter (minsta tillåtna krökningsradie 10 000 meter) för banor med kodsiffra 3 eller 4 vid anslutningen mellan banan och utrullningsområdet samt utmed utrullningsområdet.

Reflektionsyta för radiohöjdmätare

7 § För en bana som är avsedd för precisionsinflygning för kategori II- och III-operationer ska det finnas en reflektionsyta för radiohöjdmätare.

Terrängprofil

8 § Markytan under den sista delen av den slutliga inflygningen till en precisionsbana ska vara tillräckligt regelbunden och jämn för att det ska vara säkert att göra inflygningen med radiohöjdmätare.

Alla tillbyggnader eller ändringar av befintliga byggnader eller terräng i området före tröskeln ska övervakas. Om en ändring kan ha en betydande effekt på radiohöjdmätare, ska de ändrade uppgifterna om terrängprofilen publiceras.

Områdets längd

9 § En reflektionsyta för radiohöjdmätare ska sträckas ut till minst 300 meter i längdled före bantröskeln och sträckas ut på varje sida om banans förlängda centrumlinje till ett avstånd av 60 meter i sidled. Under särskilda omständigheter kan avståndet i sidled minska till en bredd som inte understiger 30 meter, om en analys visar att en sådan minskning inte skulle påverka flygsäkerheten.

7 kap. Taxibanor

Allmänt

1 § Taxibanor ska anläggas där det behövs för att säkerställa att luftfartygs rörelser på marken sker på ett välordnat och säkert sätt.

Taxibanors bredd

2 § En taxibana ska vara utformad så att avståndet mellan ytterhjulet i ett luftfartygs huvudlandställ och taxibanans kant inte understiger minsta säkerhetsavstånd för respektive kodbokstav nedan när förarkabinen på luftfartyget befinner sig över banans centrumlinjemarkering:

1. A – 1,5 meter.
2. B – 2,25 meter.
3. C – 3 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med hjulbas mindre än 18 meter och 4,5 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med hjulbas lika med eller större än 18 meter.
4. D – 4,5 meter.
5. E – 4,5 meter.

6. F – 4,5 meter.

3 § En raksträcka på en taxibana ska ha en bredd som inte understiger taxibanans bredd för respektive kodbokstav nedan:

1. A – 7,5 meter.

2. B – 10,5 meter.

3. C – 15 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med hjulbas mindre än 18 meter och 18 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med hjulbas lika med eller större än 18 meter.

4. D – 18 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med yttre spårvidd huvudställ mindre än 9 meter och 23 meter om taxibanan är avsedd för luftfartyg med yttre spårvidd huvudställ lika med eller större än 9 meter.

5. E – 23 meter.

6. F – 25 meter.

Taxibanors lutning

4 § Taxibanors längd lutning får inte överstiga 1,5 % när kodbokstaven är C, D, E eller F, och 3 % när kodbokstaven är A eller B.

5 § Om lutningsändringar inte kan undvikas på en taxibana ska övergången från en lutning till en annan bestå av en yta med en krökningsradie som inte överstiger 1 % per 30 meter med minsta tillåtna krökningsradie 3 000 meter där kodbokstaven är C, D, E eller F, och 1 % per 25 meter med minsta tillåtna krökningsradie 2 500 meter där kodbokstaven är A eller B.

6 § Om lutningsändringar inte kan undvikas, ska de vara sådana

1. vid banor med kodbokstav C, D, E eller F att hela taxibanans yta är synlig intill ett avstånd av 300 meter från vilken observationspunkt som helst belägen 3 meter över taxibanan,

2. vid banor med kodbokstav B att hela taxibanans yta är synlig intill ett avstånd av 250 meter från vilken observationspunkt som helst belägen 2 meter över taxibanan, och

3. vid banor med kodbokstav A att hela taxibanans yta är synlig intill ett avstånd av 150 meter från vilken observationspunkt som helst belägen 1,5 meter över taxibanan.

7 § Tvärlutningar på en taxibana ska vara tillräckligt stora för att förhindra vattenansamlingar på taxibanans yta men får inte överstiga 1,5 % när kodbokstaven är C, D, E eller F, och 2 % när kodbokstaven är A eller B.

Taxibanors bärighet

8 § Bärigheten ska fastställas för en taxibana. Hänsyn ska tas till att en taxibana utsätts för större trafiktäthet än den anslutande banan och därigenom för större belastningar från långsamt taxande och stillastående luftfartyg.

Taxibanor för snabb avfart

9 § Om taxibanor för snabb avfart anläggs ska kurvradierna minst vara 550 meter för att möjliggöra en taxningshastighet av 93 kilometer i timmen vid våt bana när kodsiffran är 3 eller 4. När kodsiffran är 1 eller 2 ska kurvradien minst vara 275 meter för att möjliggöra en taxningshastighet av 65 kilometer i timmen vid våt bana.

10 § Utfyllnaden på kurvans insida vid en taxibana för snabb avfart ska ha tillräckligt stor radie för att ge en breddad infart till taxibanan som gör det lättare att på ett tidigt stadium identifiera infart och avfart till taxibanan.

11 § En taxibana för snabb avfart ska efter avfartskurvan ha en raksträcka som är tillräckligt lång för att ett luftfartyg som lämnar banan ska hinna stanna före en korsande taxibana, se även bild 2.

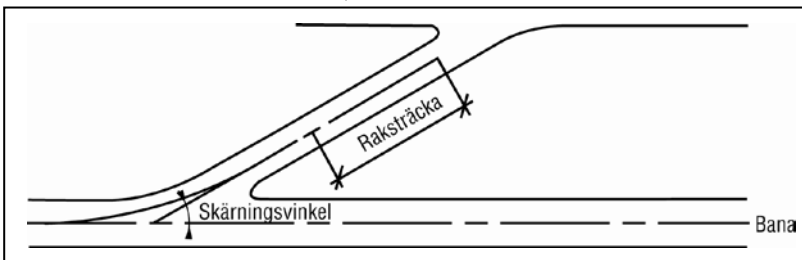


Bild 2. Taxibana för snabb avfart

12 § Skärningsvinkeln mellan en taxibana för snabb avfart och en anslutande bana ska helst vara 30° men får inte vara större än 45° eller mindre än 25°.

Taxibanor på broar

13 § Den del av en taxibana på en bro som kan bära ett luftfartyg ska på båda sidor om taxibanans centrumlinje sträckas ut till minst de avstånd som anges nedan, mätt i rät vinkel mot taxibanans centrumlinje, om det inte finns någon lämplig anordning för begränsning i sidled som inte utgör fara för de luftfartyg som taxibanan är avsedd för:

1. Kodbokstav A – 11 meter.
2. Kodbokstav B eller C – 12,5 meter.
3. Kodbokstav D – 19 meter.
4. Kodbokstav E – 22 meter.
5. Kodbokstav F – 30 meter.

Det ska säkerställas att en taxibana på en bro medger att räddningsfordon kan utföra räddningssatser, inom angiven insatstid, mot det största luftfartyg som taxibana på en bro är avsedd för.

Taxibanors kurvor

14 § Taxibanornas kurvor ska ha radier av sådan storlek att de svarar mot manöveregenskaperna hos de luftfartyg som taxibanan är avsedd för. En

kurva ska vara konstruerad så att när förarkabinen på ett luftfartyg befinner sig över taxibanans centrumlinjemarkering får avståndet mellan ytterhjulet i planets huvudlandställ och taxibanans kant inte understiga de värden som anges i 2 §, se även bild 3.

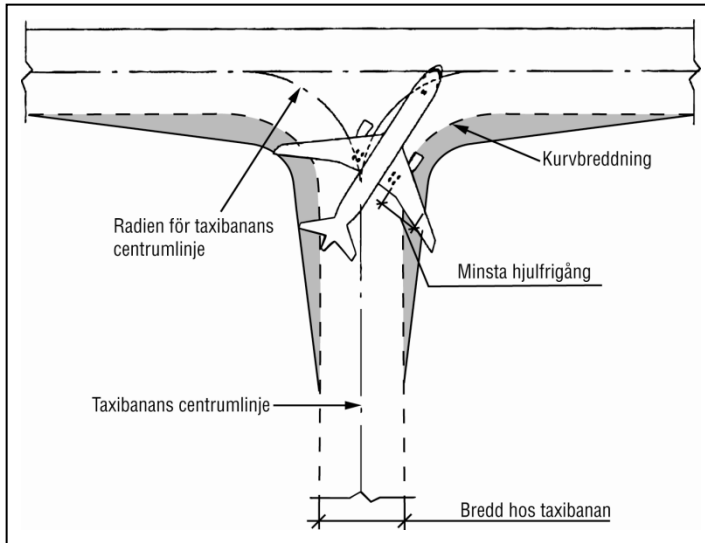


Bild 3 Taxibankurva

Taxibanors ytbeskaffenhet

15 § Ytan på en taxibana ska ha goda friktionsegenskaper och får inte innehålla ojämnheter som kan skada de luftfartyg som ska använda taxibanan.

Korsningar och anslutningar

16 § Utformningen av utfyllnader i taxibanornas kurvor ska säkerställa att den minsta hjulfrigång som anges i tabell 5 upprätthålls när luftfartyg manövreras genom korsningar eller anslutningar. För att underlätta avfart från en bana till en taxibana respektive tillfart till en bana från en taxibana, ska övergången mellan taxibanans kant och banans kant göras med stor radie. Kantövergångens radie får inte understiga de värden som anges i tabell 5, se även bild 4 a och b. Radierna i tabellen gäller inte för taxibanor som är avsedda för snabb avfart från en bana. I vissa fall kan kraven för hjulfrigång bli dimensionerande för kantövergångens radie.

Tabell 5

Kodbokstav	Skärningsvinkel mellan bana och taxibana		
	< 45°	45–135°	> 135°
A	5 m	10 m	15 m

B	18 m	15 m	30 m
C	10 m	20 m	60 m
D, E och F	30 m	40 m	100 m

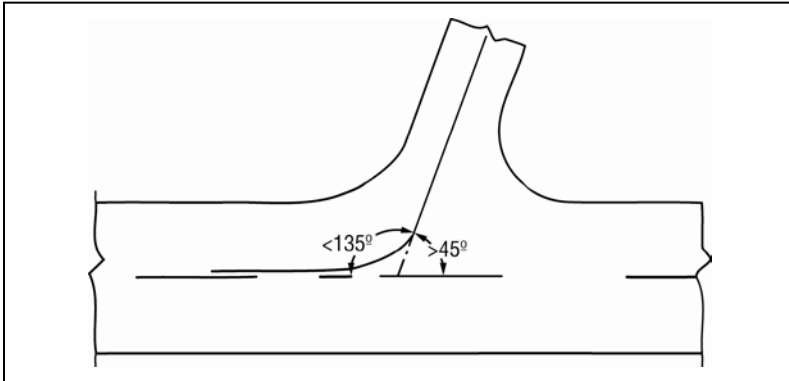


Bild 4 a. Kurvradier för taxibankorsningar

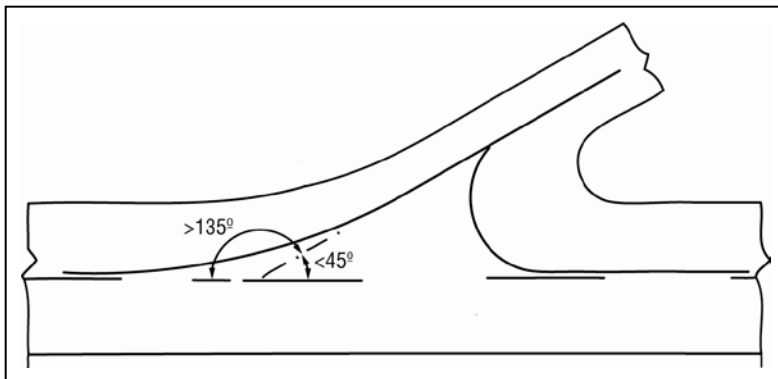


Bild 4 b. Kurvradier för taxibankorsningar

Minsta separationsavstånd för taxibanor

17 § Separationsavståndet mellan centrumlinjen i en taxibana och centrumlinjen i en bana, centrumlinjen i en parallell taxibana eller ett föremål får inte understiga de mått som framgår av tabell 6. De separationsavstånd som redovisas i kolumnerna 2) till 9), och som har markerats med en asterisk, visar de vanligaste kombinationerna av banor och taxibanor. Avstånden i kolumnerna 2) till 9) kan inte garantera tillräcklig säkerhetsmarginal bakom ett väntande luftfartyg för att ett annat luftfartyg ska kunna passera på en parallell taxibana.

Tabell 6 Minsta separationsavstånd för taxibanor

Kod- bok- stav	Avstånd mellan centrumlinje på taxi- bana och centrumlinje på bana (m)								Minsta avstånd mellan centrum- linjer på när- liggande taxibanor (m)	Minsta avstånd mellan centrum- linje på taxibana och fast föremål (m)	Minsta avstånd mellan in- körnings- linje på platta och fast före- mål (m)
	Instrumentbana				Icke-instrumentbana						
	Kodsiffra				Kodsiffra						
	1	2	3	4	1	2	3	4			
1)	2)*	3)*	4)*	5)*	6)*	7)*	8)*	9)*	10)	11)	12)
A	82,5	82,5	–	–	37,5	47,5	–	–	23,75	16,25	12
B	87	87	–	–	42	52	–	–	33,5	21,5	16,5
C	–	–	168	–	–	–	93	–	44	26	24,5
D	–	–	176	176	–	–	101	101	66,5	40,5	36
E	–	–	–	182,5	–	–	–	107,5	80	47,5	42,5
F	–	–	–	190	–	–	–	115	97,5	57,5	50,5

Taxibanskuldror

18 § Taxibanskuldror ska tillsammans med taxibanans bredd ha de bredder som anges i tabell 7.

Tabell 7

Kodbokstav	A	B	C	D	E	F
Totalbredd (m)	–	–	25	38	44	60

19 § Skuldran ska sträckas ut från taxibanans centrumlinje på båda sidor om taxibanan till ett avstånd som inte understiger de avstånd som framgår av tabell 7.

20 § Taxibanskuldror ska ha en sådan ytbeskaffenhet att inga lösa föremål på marken kan sugas in i luftfartygets motorer eller att markerosion kan uppkomma till följd av utblåsning från motorerna.

21 § Den inre kanten av skuldran som ansluter till taxibanan ska ligga i nivå med taxibanan. Dessa områden ska vara utformade så att de reducerar risken för skador på luftfartyg som rullar av en taxibana och så att de ger räddningsfordon och i lämplig utsträckning andra markfordon tillgång till hela området.

Taxibanstråk

22 § Varje taxibana ska omges av ett stråk med en utjämnad yta med undantag för taxningsväg på platta. Taxibanans stråkbredd och avstånd till fasta föremål ska uppfylla kraven i kolumn 11 i tabell 6. Den utjämnade ytan ska vara utsträckt från taxibanans centrumlinje enligt följande:

1. kodbokstav A – 11 meter
2. kodbokstav B eller C – 12,5 meter
3. kodbokstav D – 19 meter
4. kodbokstav E – 22 meter
5. kodbokstav F – 30 meter.

Taxibanstråks lutning

23 § Den utjämnade delen av ett taxibanstråk bör inte ha en uppåtgående tvärlutning som överstiger 2,5 % och får inte ha en uppåtgående tvärlutning som överstiger 5 %. Den uppåtgående lutningen ska mätas utifrån tvärlutningen för den anslutande taxibanans yta och inte i förhållande till horisontalplanet.

24 § Taxibanstråkets nedåtgående tvärlutning får inte överstiga 5 % i förhållande till horisontalplanet.

25 § Den del av taxibanstråket som ligger utanför den del som ska utjämnas får inte ha en uppåtgående tvärlutning som är större än 5 %, mätt i riktning från taxibanan.

Dränering

26 § Om dränering av en taxibanas stråk utförs ska dess placering och utformning utföras så att skador på luftfartyg som rullar av en taxibana minimeras.

8 kap. Väntplats, väntplatta, uppställningsplats och avisningsanläggning

Väntplats på bana, taxibana och fordonsväg

1 § Väntplatser ska anordnas på taxibanor, vid korsningar mellan taxibanor och banor samt på banor när en bana utgör en del av en fastställd taxningsväg.

2 § En väntplats ska anordnas på en taxibana om taxibanans placering eller anslutning är sådan att ett taxande luftfartyg eller fordon kan störa en hinderbegränsande yta eller störa användningen av elektroniska navigeringshjälpmedel.

3 § En väntplats för fordon ska anordnas vid en korsning mellan en fordonsväg och en bana.

Väntplatser till bana

4 § Det minsta avståndet mellan en väntplatta eller en väntplats för bana som inrättats vid en korsning mellan en taxibana och en bana eller en väntplats för fordonsväg och banans centrumlinje ska vara i enlighet med tabell 8. För en precisionsbana ska det minsta avståndet vara så stort att ett väntande luftfartyg eller fordon inte kommer att störa användningen av elektroniska navigeringshjälpmedel. En väntplats för bana som inrättats i enlighet med tabell 8 ska placeras så att ett väntande luftfartyg eller fordon inte kommer att störa hinderbegränsande ytor eller områden som är känsliga för användningen av elektroniska navigeringshjälpmedel.

Tabell 8. Minimivstånd från banans centrumlinje till väntplatta, väntplats för en bana eller väntplats för väg

Typ av bana	Kodsiffra 1	Kodsiffra 2	Kodsiffra 3	Kodsiffra 4
Icke-instrumentbana	30 m	40 m	75 m	75 m
Icke-precisionsbana	40 m	40 m	75 m	75 m
Precisionsbana kategori I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Precisionsbana kategori II–III	–	–	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Bana endast avsedd för start	30 m	40 m	75 m	75 m

a) Om en väntplatta eller väntplats för en bana eller väntplats för väg ligger på en lägre nivå än bantröskeln, får avståndet minska med 5 meter för varje meter som väntplattan eller väntplatsen är lägre än tröskeln. Det gäller dock under förutsättning att den inre övergångsytan inte genomträngs.

b) Avståndet ska ökas om det är nödvändigt för att undvika störningar av radiohjälpmedel, särskilt installationer för glidbana och lokalisator.

Avståndet 90 meter för kodsiffra 3 och 4 ska baseras på ett luftfartyg med en stjärthöjd av 20 meter, ett avstånd från nosen till högsta delen av stjärtpartiet av 52,7 meter och en noshöjd av 10 meter på en väntplats med 45° vinkel eller mer från banans centrumlinje, utanför de hinderfria ytorna.

Avståndet 60 meter för kodsiffra 2 ska baseras på ett luftfartyg med en stjärthöjd av 8 meter, ett avstånd från nosen till den högsta delen av stjärtpartiet av 24,6 meter och en noshöjd av 5,2 meter på en väntplats med 45° vinkel eller mer från banans centrumlinje utanför de hinderfria ytorna.

c) När kodbokstaven är F ska avståndet vara 107,5 meter. Avståndet ska baseras på ett luftfartyg med en stjärthöjd av 24 meter, ett avstånd från nosen till den högsta delen av stjärtpartiet av 62,2 meter och en noshöjd av 10 meter på en väntplats med 45° vinkel eller mer från banans centrumlinje utanför de hinderfria ytorna.

5 § Med undantag för vad som anges i 4 § ska avståndet 90 meter som anges i tabell 8 för en precisionsbana med kodsiffra 4 ökas med 1 meter för varje 100 meter över 700 meter upp till en höjd av 2 000 meter om väntplatsen har en höjd som överstiger 700 meter över havsytans nivå.

Minimiavstånd för väntplattor och väntplatser

6 § Med undantag för vad som anges i 4 § ska avståndet 90 meter eller 107,5 meter, det som är tillämpligt, som anges i tabell 8, ökas med 5 meter för varje meter som väntplattan eller väntplatsen är högre än tröskeln, om en väntplatta, väntplats till bana eller väntplats för fordonsväg till en precisionsbana med kodsiffra 4 ligger på en högre nivå än bantröskeln.

Plattor

7 § Där en platta anläggs ska den ha en lämplig utformning för att hantera den högsta förväntade trafikintensiteten och tillåta säker av- och påstigning för passagerare, av- och pålastning av gods och post samt för att betjäna luftfartyg utan risk för skador.

Allmänna råd

Plattor behöver ge utrymme för de servicevägar som krävs och för uppställning och hantering av nödvändig markutrustning.

Plattors lutningar

8 § Plattors lutningar, inklusive de på en taxningsväg på platta, ska vara tillräckligt stora för att förhindra vattenansamlingar på plattans yta. Lutningarna får dock inte överstiga 1 %. Plattorna ska samtidigt vara så plana som kraven på dränering tillåter.

Säkerhetsavstånd på platta

9 § En uppställningsplats ska ha följande minsta säkerhetsavstånd för respektive kodbokstav mellan luftfartyg och intilliggande byggnad, luftfartyg på en annan plats och andra föremål enligt nedan:

1. A – 3 meter
2. B – 3 meter
3. C – 4,5 meter
4. D – 7,5 meter
5. E – 7,5 meter
6. F – 7,5 meter.

Säkerhetsavstånden i första stycket får minskas till 1 meter när nos-inparkering tillämpas och kodbokstaven är C, D, E eller F, inom hela uppställningsplatsen, mellan terminalbyggnaden inklusive fasta passagerarbygggor och luftfartygets nos, om den är försedd med ett visuellt precisionsdockningssystem som ger kursinformation och stoppindikering.

Plattors bärighet

10 § Varje del av en platta ska ha minst den bärighet som behövs för de luftfartygstyper som den är avsedd för.

Allmänna råd

Vid utformning av plattor bör hänsyn tas till att de är utsatta för större trafiktäthet än banor och därigenom utsätts för större belastning från långsamt taxande och stillastående luftfartyg.

Avskild uppställningsplats för luftfartyg

11 § En avskild uppställningsplats för luftfartyg ska fastställas och den lokala leverantören av flygtrafiktjänst, där sådan finns, ska informeras om ett eller flera områden som lämpar sig för uppställning av luftfartyg som behöver avskiljas.

Den avskilda uppställningsplatsen ska vara separerad och aldrig vara belägen närmare än 100 meter från andra uppställningsplatser, parkeringsplatser för fordon, byggnader och andra allmänna områden. Den får inte ligga ovanpå underjordiska anläggningar för t.ex. gas eller flygbränsle och bör inte ligga ovanpå el- eller telekablar.

Avisningsanläggningar och avisningsplattor

12 § Särskilda anläggningar eller plattor för avisning av luftfartyg ska anläggas där behov finns för att kunna avisa och i förebyggande syfte belägga luftfartyg med vätskor.

Allmänna råd

Avisningsanläggningar kan anläggas i form av särskilda avisningsplattor eller utrymme för avisning vid uppställningsplatser.

En avisningsplatta bör utformas så att utrymme finns för att dels hantera avisningsprocessen, dels bereda plats för väntande luftfartyg. En avisningsplats för ett enskilt luftfartyg bör innehålla en belagd yta med minst 4 meters bredd utanför och runt den ytan det dimensionerande luftfartyget kräver för att medge oberoende trafik med avisningsfordon.

Lutningar på en avisningsplatta

13 § Lutningarna på en avisningsplatta ska medge att avisningsvätska kan dräneras effektivt. Längd- och tvärlutningen på en avisningsplatta får inte överskrida 1 %.

Bärighet hos en avisningsplatta

14 § Bärigheten hos en avisningsplatta ska vara anpassad till de luftfartygstyper den är avsedd för.

Säkerhetsavstånd vid en avisningsplatta

15 § Säkerhetsavstånden vid en avisningsplatta ska motsvara kraven för uppställningsplattors säkerhetsavstånd och säkerhetsavstånden för minsta avstånd mellan inkörningslinje på platta och fast hinder/föremål. Där en taxibana är anlagd vid en avisningsplatta ska säkerhetsavstånden motsvara kraven för säkerhetsavstånd mellan centrumlinje på taxibana och fast-hinder/föremål.

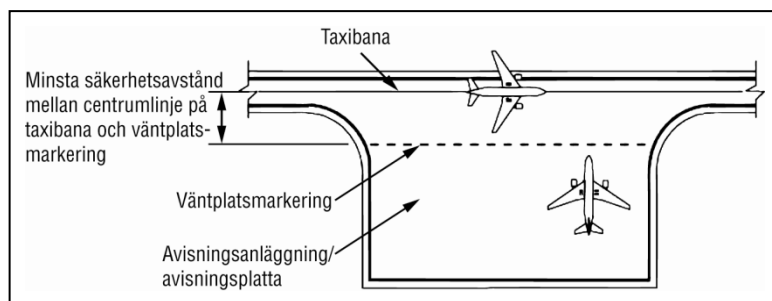


Bild 5. Minsta säkerhetsavstånd på en avisningsplatta.

9 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dess föreskrifter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

TSFS 2010:132

1. Denna författning träder i kraft den 10 oktober 2010.

2. Flygplatsoperatörer som enligt äldre föreskrifter medger att ban-systemet används av luftfartyg som kräver en större referenskod än den som har fastställts för flygplatsen i enlighet med 2 kap. 1 § får fortsätta med detta utan att omkodning av bansystemet sker till och med senast den 31 december 2017, så länge det aktuella luftfartygets utrymmeskrav inte överstiger de aktuella kodelementen med mer än en enhet vardera. Detta gäller dock för upp till högst 250 rörelser per år och under förutsättning att flygplatsens analys visar att säkerhetsnivån bibehålls och att berörda flygoperatörer är informerade om och har accepterat flygplatsens förutsättningar. (TSFS 2013:89)

3. Om det i föreskrifter hänvisas till BCL-F 2.1 Allmänna bestämmelser om byggnader, anläggningar och utrustning vid godkänd flygplats, som enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:137) om flygplatsdata upphävts, tillämpas i stället denna nya författning.

4. Om det i föreskrifter hänvisas till BCL-F 2.2 Bestämmelser om utformning av godkänd flygplats – Tekniska specifikationer, som enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:137) om flygplatsdata upphävts, tillämpas i stället denna nya författning.

TSFS 2013:89

Denna författning träder i kraft den 20 december 2013.