

**From:** Catrine Marie Stamm Gravesen <CMSG@kl.dk>  
**Sent:** 07-02-2022 10:02:44 (UTC +02)  
**To:** DUT <dut@tbst.dk>  
**Cc:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; Andreas Serop Larsen <asla@trafikstyrelsen.dk>; Henrik Severin Hansen <hsh@regioner.dk>; sbe@regioner.dk <sbe@regioner.dk>  
**Subject:** SV: Økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Hej Andreas og Line

KL har modtaget økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden j. nr. 2021-008027.

Vi har på det foreliggende grundlag ingen bemærkninger til høringen, og sagen kan optages på LCP 21/22 i O-DUT for kommunerne.

I må meget gerne sende LCP-nummer så snart I har dette.

Vh. Catrine

---

**Fra:** DUT <dut@tbst.dk>  
**Sendt:** 1. februar 2022 12:58  
**Til:** DUT <dut@tbst.dk>; Catrine Marie Stamm Gravesen <CMSG@kl.dk>; KL <KL@kl.dk>; Henrik Severin Hansen <hsh@regioner.dk>; sbe@regioner.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>  
**Cc:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; Andreas Serop Larsen <asla@trafikstyrelsen.dk>  
**Emne:** Økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Til KL og Danske Regioner.

Vedhæftet økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Høringsmaterialet kan tilgås på Høringsportalen:  
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66046>.

Svar på den økonomiske høring og evt. spørgsmål bedes sendt til [DUT@trafikstyrelsen.dk](mailto:DUT@trafikstyrelsen.dk), cc Line Himmelstrup.

Vi skal bede om en tilbagemelding senest den 6. marts 2022.

Venlig hilsen

Andreas Serop Larsen  
Fuldmægtig, Ledelsessekretariatet

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Tlf.: + 45 4178 0372

Tlf.: +45 7221 8800

[asla@trafikstyrelsen.dk](mailto:asla@trafikstyrelsen.dk)

[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

**From:** Nick Bøje <nibo@tbst.dk>  
**Sent:** 04-03-2022 09:17:08 (UTC +02)  
**To:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>  
**Subject:** VS: Høringssvar BL 3-4

Hej Line,

Jeg kan forstå at det er dig der skal have denne.

Mvh. Nick

---

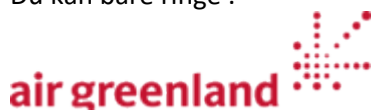
**Fra:** GOHDO-John R. M. Nielsen <RIM@airgreenland.gl>  
**Sendt:** 3. marts 2022 12:01  
**Til:** Nick Bøje <nibo@tbst.dk>  
**Emne:** Høringssvar BL 3-4

Hej Nick

I forbindelse med udgivelse af BL 3-4, er Airgreenland blevet bedt om et input fra Selvstyret til deres høringssvar.

Jeg har vedhæftet vores input og tænkte at det måske ville være en god ide at vi drøfter vores input, så du er forberedt i tilfælde af du bliver spurgt til råds.

Du kan bare ringe .



**John R. M. Nielsen**

Flight Operation Director  
P.O. Box 1012  
3900 Nuuk  
Greenland

Mob.(dir) +299 59 34 25  
:  
Tel.(dir): +299 34 31 13

Høringssvar vedrørende ny BL 3-4

Den nye BL vil ændre den måde hvorpå Mittarfeqarfiit skal rapportere baneoverfladetilstanden på landingsbaner i Grønland.

Mittarfeqarfiit vil fremadrettet skulle tage deres objektive bane observationer og ligge dem ind i en matriks, som kategoriserer landingsbanens tilstand på en skala fra 0 – 6 (0 er dårligst) og udgives som en Runway condition report(RCR).

Mittarfeqarfiit har ansøgt Trafikstyrelsen om dispensation, til stadig at måle og oplyse om målte bremseværdier. Denne mulighed er medtaget i det nye oplæg til BL 3-4 men dog som en indskudt sætning i Pkt. 1.3.d og kun i tiden frem til 01 juli 2025.

Disse bremseværdier skal derefter oplyses i "situationel awareness sektionen" af RCR og ikke i "airplane performance calculation sektionen". Airgreenland tolker denne placering som et udtryk for at disse målte værdier ikke må bruges i de operationelle performance beregninger som vi gør i dag. **Bremseværdierne betragter Airgreenland som den mest betydningsfulde enkelt stående elementer til at sikre gennemførelse af vores operation.**

De aktuelle målte bremseværdier, kan i oplægget(tillæg IV) kun i meget begrænset omfang bruges til at opgradere de objektive bane observationer og dette vil derfor ikke have den store operationelle effekt.

Mittarfeqarfiit vurderer at en typisk vinterdag heroppe ofte vil indebære at deres baner vil ligge i kategorien enten 0 eller 1.

Hvis Mittarfeqarfiit har ret i deres antagelse vil det betyde at Airgreenlands fixedwing vinteroperation vil **blive forringet 25-75% af tiden og at vi vil have svær med at opretholde infrastrukturen i Grønland om vinteren fremover.**

Airgreenland ønsker at det fortsat skal være muligt at bruge aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger på alle baner kortere en 800 meter samt på alle grusbaner.

Endvidere ønsker Airgreenland at det er muligt at bruge aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger frem til d. 01 juli 2028 på alle øvrige baner, dette for at kunne understøtte opstartsfasen på de nye KAIR lufthavne samtidig med at Airgreenland introducerer brugen af jets på disse relative korte baner.

**From:** Dan Banja <es@es-daa.dk>  
**Sent:** 09-03-2022 21:38:31 (UTC +02)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; Dan Banja <es@es-daa.dk>  
**Subject:** Høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF): ES 93-22.

ES 93-22

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser.

Høringsmaterialet har ikke givet ES medlemmer anledning til bemærkninger.

ES har derfor ikke bemærkninger til den nye BL 3-4.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51


DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

[https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1nS34y-0004gr-3X&i=57e1b682&c=fpChUQyKygO9u-tBXoULEEHLtSRD-aZAZpoOSRrt0WcwSpxq6op08oHWSfV0o\\_DrmiezUmam7azzTy8Zk\\_EK7zCnWTYjHGbhXXrk9TYlefMwgrX3BQiV10PcDRwc9bridiDxezxFBDsUflvov1xxHYymnTe5Rof2OXBkUoTXb5zILoSA5DhLz\\_ra9wSAeaHc](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1nS34y-0004gr-3X&i=57e1b682&c=fpChUQyKygO9u-tBXoULEEHLtSRD-aZAZpoOSRrt0WcwSpxq6op08oHWSfV0o_DrmiezUmam7azzTy8Zk_EK7zCnWTYjHGbhXXrk9TYlefMwgrX3BQiV10PcDRwc9bridiDxezxFBDsUflvov1xxHYymnTe5Rof2OXBkUoTXb5zILoSA5DhLz_ra9wSAeaHc)



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

**From:** Jákup Egholm Hansen <jhan@floghavn.fo>  
**Sent:** 13-03-2022 23:05:05 (UTC +02)  
**To:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Regin I. Jakobsen <rij@fae.fo>; Rolf Herup Olsen <rho@fae.fo>; Kurt Fossaberg <kurt@atlantic.fo>; Jens Eystein í Løðu <eystein@atlantic.fo>; Jákup Gardar Joensen <jjg@naviair.dk>; Anna Eva Villefrance <aev@naviair.dk>; Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>; Journal - Innanhýsis <journal-innanhysis@floghavn.fo>  
**Subject:** Sagsref: 2021-008027 - Høringssvar over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)

Trafikstyrelsen

Vagar Lufthavn fremsender hermed høringssvar til BL 3-4 og de dertil hørende bilag og tillæg.

Vagar Lufthavn imødeser gerne hurtigt feed-back, og vi er til enhver tid klar at tage en møde for nærmere drøftelser, såfremt Trafikstyrelsen ønsker det.

Vinarliga / Regards

**Jákup Egholm Hansen**

COO / Airport Manager

P/F Vága Floghavn

FO-380 Sørvágur

Tlf.: (+298) 35 44 00

[jhan@floghavn.fo](mailto:jhan@floghavn.fo)

---

**Fra:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>

**Sendt:** 2. marts 2022 15:06

**Emne:** Ny høringsfrist 13. marts 2022, sagsref: 2021-008027 - Udsættelse af høringsfristen vedrørende tidligere udsendt høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)

Til høringsparterne,

Styrelsen er af en høringspart anmodet om fristudsættelse for bemærkninger til vedhæftede høringsmateriale, der blev sendt i høring d. 1. februar 2022. Den oprindelige høringsfrist var 6. marts 2022. Ny frist for afgivelse af høringssvar vedrørende BL 3-4, er udgangen af søndag d. 13. marts 2022.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

**Line Himmelstrup**

Chefkonsulent, Afdelingen for luftfart

Senior Executive Advisor, Department for Aviation

**Trafikstyrelsen**

**Danish Civil Aviation and Railway Authority**

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800  
Dir.: +45 4178 0453  
E-mail: [lihi@trafikstyrelsen.dk](mailto:lihi@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

---

**Fra:** Line Himmelstrup

**Sendt:** 1. februar 2022 11:50

**Emne:** Høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF) høringsfrist 6. marts 2022, sagsref: 2021-008027

Til Høringsparterne

Se venligst vedhæftede høringsmateriale vedrørende ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Materialet findes også på høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66046>

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsens hovedmailadresse [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc. til [lihi@tbst.dk](mailto:lihi@tbst.dk) senest den 6. marts 2022, mærket j.nr. 2021-008027

Venlig hilsen

**Line Himmelstrup**

Chefkonsulent, Afdelingen for luftfart  
Senior Executive Advisor, Department for Aviation

**Trafikstyrelsen**

**Danish Civil Aviation and Railway Authority**

Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København  
Tel.: +45 7221 8800  
Dir.: +45 4178 0453  
E-mail: [lihi@trafikstyrelsen.dk](mailto:lihi@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Danmark

**Att. Line Himmelstrup**



P/f Vága Floghavn  
FO-380 Sørvágur  
Faroe Islands  
Tel: (+298) 35 44 00  
Fax: (+298) 35 44 01  
www.floghavn.fo  
floghavn@floghavn.fo

Date: Our ref: Contact person/Ext.:

March 13, 2022

Your letter of:

Your ref.:

2021-008027

**Høringsvar vedr. høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)**

**1. Indledning:**

Med henvisning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens e-mail af 1. feb. og 2. mar. 2022 om ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden, fremsendes hermed Vagar Lufthavn's kommentarer til det fremsendte høringsbrev og medfølgende bilag.

GRF er en af de mest indgribende bestemmelser i rigtig lang tid, som sættes i kraft for alle lufthavne i Rigsfællesskabet. Vagar Lufthavn finder det vigtigt at understrege, at det primære mål med implementeringen er at få et ensartet globalt rapporteringsformat. GRF må aldrig gå hen og blive brugt til at begrænse lufthavnen og operatører, således at operationer som hidtil har kunnet gennemføres på en flyvesikkerhedsmæssig fuldt ud tryksgørende måde under vinterforhold, ikke bliver mulige på grund af de nye bestemmelser i GRF. Fordi flyvesikkerheden, vintertjenesternes arbejdsmetoder, operatørernes arbejdsmetoder, klimaforholdene o.s.v. er ikke ændret. Det som ændrer sig med GRF er blot en ny metode at vurdere og rapportere baneoverfladetilstanden på.

Både Færøerne og Grønland har gennem hele forberedelsesarbejdet i arbejdsgrupperne i foråret 2021 og i de møder og den skriftlige korrespondance som har været i forbindelse med GRF understreget behovet for hensyntagen til regionale forskelle, forskelle i udstyr, forskelle i overflader, forskelle i vintertjenesternes arbejdsmetoder o.s.v.



Og Trafikstyrelsens forrige sagsbehandler, Mads Bangsbostrand, har også tilkendegivet at der er forståelse for behovet for hensyntagen til regionale forskelle, og dispensationer til Færøerne og Grønland.

## **2. Tidligere høringssvar og bemærkninger til implementeringen af GRF på Færøerne.**

Vagar Lufthavn vil starte med at gøre opmærksom på, at vi også tidligere har indsendt høringssvar og flere e-mails til Trafikstyrelsen med bemærkninger til det planlagte regelgrundlag for implementering af det globale rapporteringsformat (GRF) på Færøerne.

I denne forbindelse henvises bl.a. til:

- Høringssvar af 10. maj 2021 vedr. state decisions i Global Reporting Format for Rigsfællesskabet
- Høringssvar af 21. jun. 2021 vedr. GRF, inklusive notat fra Atlantic Airways om at få oplyst friktionsmålinger
- E-mail af 22. sep. 2021 med bemærkninger til ændringer af ATS-instrukser
- E-mail af 29. sep. 2021 med bemærkninger til ændringer af ATS-instrukser, ATIS og AIRAC AMDT 05/21
- E-mail af 21. okt. 2021 med bemærkninger til AIRAC AMDT 05/21
- E-mail af 22. okt. 2021 med bemærkninger til AIRAC AMDT 05/21

Vagar Lufthavn påpeger, at det er vigtigt at også tidligere indsendte høringssvar og bemærkninger tages med i sagsbehandlingen af BL 3-4. Såfremt Trafikstyrelsen ikke kan finde det ovennævnte materiale i jeres arkiver, fremsender vi det gerne på ny.

## **3. Strukturering af høringssvar fra Vagar Lufthavn:**

Vagar Lufthavns høringssvar er struktureret på den måde, at afsnit 5.1. til 5.5. drejer sig om nogle særlige emner, som Vagar Lufthavn lægger særlig vægt på i forbindelse med implementeringen af GRF.

I afsnit 6.1. til 6.3. vises til nogle emner som Vagar Lufthavn anser for meget relevante, men som ikke indgår i BL 3-4.

I afsnit 7 til 13 har Vagar Lufthavn skrevet bemærkninger til de enkelte bestemmelser i

- BL 3-4 (afsnit 7)
- Bilag 1 (afsnit 8)
- Tillæg I (afsnit 9)
- Tillæg II (afsnit 10)
- Tillæg III (afsnit 11)
- Tillæg IV (afsnit 12)
- Bilag 1 (afsnit 13)

#### 4. Færøske myndigheder og interesser

De væsentligste samarbejdspartnere for Vága Floghavn og interesser i forbindelse med implementering af GRF på Færøerne, er de regelmæssige operatører Atlantic Airways; SAS og Widerøe, samt Færøernes landsstyre.

Allerede i en e-mail den 8. marts 2021 til Trafikstyrelsen gjorde Vagar Lufthavn opmærksom på, at vi følte at det var af væsentlig betydning at Færøernes Landsstyre inddrages i denne sag, især fordi det på det tidspunkt foreliggende udkast til state decisions var noget som ville ramme Vagar Lufthavn på en sådan måde, at det utvivlsomt vil få begrænsende effekt for operatørerne, som opererer i Vága Floghavn.

Vága Floghavn foreslog derfor, at Trafikstyrelsen indkaldte til et fælles møde mellem Trafikstyrelsen, Færøernes landsstyre, Vagar Lufthavn, Vagar AFIS/Naviair og Atlantic Airways, til en gennemgang af de påtænkte state decisions og hvad det reelt vil betyde for luftfartsselskabernes operationer på Færøerne, og at evt. justeringsmuligheder også drøftes.

Desværre kom et sådant møde ikke i stand. Men det foreliggende forslag til BL 3-4 giver stadig anledning til et sådant møde, eller at GRF drøftes indgående på det næste Kontaktudvalgsmøde.

#### 5. Emner av særlig betydning for Vagar Lufthavn/Færøerne

##### 5.1. Friktionskoefficienter til operationel brug på Færøerne og Grønland:

I BL 3-4, Bilag 1, pkt. 1.3.d står, at Færøerne og Grønland kan oplyse friktionsværdier *"... indtil 1. juli 2025..."*.

Vagar Lufthavn har i et tidligere hørings svar som er tilsendt Trafikstyrelsen den 21. jun. 2021, samt på møde med Trafikstyrelsen den 15. jun. 2021 understreget betydningen af at kunne oplyse friktionsværdier ved rapportering af banetilstand. I høringsbrevet var også vedlagt et notat med en udtalelse fra Atlantic Airways FSO, hvor operatøren også understreger betydningen for dem som operatør at få oplyst friktionsværdierne, idet Braking Action som udelukkende baseres på en RWYCC kan have et for stort spænd til at være pålideligt, når friktionstallene ligger omkring 0,4, og at RWYCC alene derfor ikke vurderes at være tilstrækkelig information for operatøren.

Rapportering som udover en RWYCC også indeholder friktionstal på Færøerne og Grønland, blev indgående diskuteret i arbejdsgrupperne i foråret 2021. I "Indstillingsnotat fra arbejdsgruppe 3", blev der i 4 afsnit på side 2 i meget klare vendinger foreslået at respektere de særlige forhold, som gør sig gældende for både Grønland og Færøerne.

Vagar Lufthavn lagde også i vores høringsbrev den 21. juni 2021 vægt på, at det faktisk at der har været heftige diskussioner om friktionskoefficienter blandt EU-medlemslandene i EASA-regi, bør ikke påvirke reglerne for Færøerne og Grønland, som følger ICAO-regelgrundlaget, og ikke EU-regler.

Vagar Lufthavn derfor på det kraftigste protestere imod, at der indsættes en udløbsdato til den 1. juli 2025, for tilladelsen til at også at rapportere friktionsværdier i situationsbevidsthedsdelen af en RCR i BL 3-4, Bilag 1, pkt. 1.3.d.

Føromtalte arbejdsgruppe 3 påviste også, at ICAO-medlemsstaten Canada har udformet nationale regler, som tillader at oplyse friktionskoefficienter. Vi vil i denne forbindelse henvise til Advisory Circular AC 300-019 hos Transport Canada ( link: [Advisory Circular \(AC\) No. 300-019 \(canada.ca\)](#) ). De specifikke forhold omkring rapportering af friktionskoefficienter for landingsbaner kortere eller længere end 1829 m fremgår også i det nævnte dokument.

Vagar Lufthavn og Atlantic Airways kan dokumentere, at det har været yderst usædvanligt, at der har været uoverensstemmelser mellem lufthavnens banerapporter og friktionskoefficienter i forhold til pilotens/luffartøjets braking action. Det understreger, at Vága Floghavn har nogle særdeles erfarne baneinspektører, som er i stand til at give luffartøjerne meget pålidelige banerapporter om vinterforhold. Både baneinspektører og piloter er derfor fuldt ud fortrolige med de friktionskoefficienter de får oplyst.

I stedet for at angive datoen 1. juli 2025 som udløbsdato for Færøernes og Grønlands mulighed for at oplyse friktionstal i tillæg til RWYCC, vil Vagar Lufthavn i stedet foreslå, at ændre BL 3-4, Bilag 1, pkt. 1.3.d. til at der laves en evaluering den 1. juli 2025, med deltagelse af Trafikstyrelsen, færøske og grønlandske lufthavne, samt operatør som har regelmæssige operationer på færøske og grønlandske lufthavne.

Vagar Lufthavn og grønlandske lufthavne kan i tiden frem til denne evalueringsdato indsamle, registrere og rapportere RWYCC iht. til RCAM, og også rapporterer friktionskoefficienter, med henblik på at generere samme type Runway condition assessment matrix (RCAM) med CRFI data som er vist i kolonne 3 i Table 3 i Advisory Circular AC 300-019 hos Transport Canada ( link: [Advisory Circular \(AC\) No. 300-019 \(canada.ca\)](#) ).

Table 3 – Runway condition assessment matrix (RCAM)

Assessment Criteria		Downgrade Assessment Criteria (Control/Braking Assessment Criteria)		
Runway Surface Description	RWYCC	CRFI Range	Vehicle Deceleration or Directional Control Observation	Pilot Braking Action
• DRY	6	0.40 or higher	-	-
• FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 1/8 inch (3 mm) depth) Up to and including 1/8 inch (3 mm) depth: • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW	5		Braking deceleration is normal for the wheel braking applied AND directional control is normal	GOOD
• -15°C and Colder outside air temperature: • COMPACTED SNOW	4	0.30 to 0.25	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium	GOOD TO MEDIUM
• SLIPPERY (WHEN) WET (wet runway) • DRY SNOW or WET SNOW (Any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW Greater than 1/8 inch (3 mm) depth: • DRY SNOW • WET SNOW Warmer than -15°C outside air temperature: • COMPACTED SNOW	3	0.30 to 0.20	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM
Greater than 1/8 inch (3 mm) depth: • STANDING WATER • SLUSH	2	0.20 to 0.10	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor	MEDIUM TO POOR
• ICE	1	0.10 or lower	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	POOR
• WET ICE • SLUSH ON TOP OF ICE • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE	0		Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	LESS THAN POOR / NIL

**Hvis Trafikstyrelsen ikke ønsker at imødekomme Vagar Lufthavns forslag, vil Vagar Lufthavn bede om at få tilsendt en detaljeret analyse og risikovurdering udarbejdet af Trafikstyrelsen, som underbygger at flyvesikkerheden og de operationelle forhold ikke vil blive påvirket negativt af Trafikstyrelsens beslutning om ikke at tillade rapportering af friktionstal i situationsbevidsthedsdelen af en RCR/SNOWTAM, i tillæg til en RWYCC.**

## **5.2. Betydningen/effekten af "grooved runway":**

Vagar Lufthavn har en "fully grooved" landingsbane, og er, så vidt vi ved, den eneste landingsbane i Rigsfællesskabet som er "grooved". Dette har haft stor betydning for flyvesikkerheden, fordi vejrforhold med regn og blæst er mere almindeligt her end i andre dele af Rigsfællesskabet.

Det har i alle årene indtil nu været muligt for piloter at tage højde for at overfladen er grooved, når de har lavet performance beregninger for start og landing på Vagar Lufthavn. Men de nye GRF-regler indeholder ikke direkte bestemmelser som tager højde for overflader som er grooved, og det er et potentielt stort problem for Vagar Lufthavn.

### ICAO Circular 355:

Selv om RCAM og RWYCC ikke direkte tager højde for overflader som er grooved, så beskrives den positive effekt af "grooving" dog flere steder i ICAO Circular 355 i forbindelse med WET (RWYCC 5).

I afsnit 3.53 til 3.68 beskrives primært historik og konstruktive forhold vedr. "grooving", og i afsnit 5.10, 5.23, 5.42-5.46 og 5.49-5.50 beskrives "grooving" i forhold til Aircraft Operations.

Det fremgår af pkt. 5.23.a), at ved en WET runway, vil stopdistancen reduceres med 10-15% i forhold til DRY hvis landingsbanen er grooved og 20-30% hvis den ikke er grooved.

### GRF-arbejdsgruppe 1:

Indstillingsnotatet fra arbejdsgruppe 1 fra foråret 2021 påpeger nødvendigheden af at sikre, at de nationale regler tager højde for "grooved runway", således at den/de lufthavne som har sådanne overflader, får de retmæssige fordele af dette for såvel vinter- som sommerforhold.

Vagar Lufthavn har også i tidligere hørings svar som er tilsendt Trafikstyrelsen gjort opmærksom på disse særlige forhold for Vagar Lufthavn, som den eneste lufthavn i Rigsfællesskabet som har en "fully grooved" landingsbane.

### Airbus, Atlantic Airways og SAS:

Vagar Lufthavn har efterfølgende også drøftet effekten og betydningen af landingsbanen grooving med både Atlantic Airways, SAS og Airbus, fordi dette har meget stor betydning i forhold til operatørernes performance beregninger ved landing og start, og ikke mindst på begrænsningerne for sidevind for en 30 m bred landingsbane, hvis operatøren ikke får lov at indkalkulere, at landingsbanen er "fully grooved".

### Atlantic Airways:

Atlantic Airways har lavet landing calculations i deres performance beregningssystem fra Airbus, Flysmart, for deres A320 fly med fuld last ved landing på en "grooved" landingsbane.

Beregningerne, som er vedhæftet viser, at stopdistancen for 5-WET PFC/Grooved er præcis den samme som for 6 DRY. Eller sagt med andre ord, så er effekten af grooved runway, at landingsbanen kan betragtes som DRY (RWYCC 6), når der er mindre end 3 mm vand. Disse beregninger, som er udført i Airbus's eget Flysmart system

viser et meget bedre resultat end det som er angivet i ICAO Circular 355, pkt. 5.23.

RWY	Surface	RWYCC	Pilot BA	LD meter	F-LD meter
12	DRY	6	-	1432	1647
	WET/Grooved	5	Good	1432	1647
	WET	5	Good	1453	1671
30	DRY	6	-	1423	1636
	WET/Grooved	5	Good	1423	1636
	WET	5	Good	1435	1650

Tavle med landing calculation for A320 beregnet i Airbus systemet Flysmart

I vores høringsbrev av 10. mai 2021 lagde Vagar Lufthavn vægt på, at det er nødvendigt at Trafikstyrelsen sikrer, at de nationale regler tager højde for "grooved runway", således at den/de lufthavne som har sådanne overflader, får de retmæssige fordele af dette for såvel vinter- som sommerforhold. Dette ses imidlertid ikke ud til at fremgå at forslaget til BL 3-4.

Vága Floghavn har lange erfaringer med effekten af sådanne overflader, og lægger derfor stor vægt på, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager disse forhold med i de regler som tænkes gjort gældende for Vága Floghavn/Færøerne.

Det kan gøres ved at indsætte et nyt punkt i Bilag 1, pkt. 3.3.f, med nogenlunde dette indhold:

**f. For landingsbaner som er grooved, kan operatører ansøge om tilladelse at indregne effekten af dette i aircraft performance beregninger ved landing og start for RWYCC 5, (WET). Ansøgning om sådan tilladelse skal indeholde relevante landing og take-off beregninger.**

### 5.3. Nedgradering fra RWYCC 5 til RWYCC 4:

Med de klimatiske forhold og temperaturer som gør sig gældende på Færøerne tilsliger de regionale hensyn, at det bør være muligt at nedgradere RWYCC 5 til RWYCC 4 på Færøerne, hvor temperaturer på -15 grader aldrig kan forekomme.

Arbejdsgruppe 3 fra foråret 2021, hvor også Vága Floghavn og MIT var repræsenteret, behandlede de udfordringer som gør sig gældende for Danmark, Grønland og Færøerne vedr. RWYCC 4.

Udfordringen ligger i, at det er en temperatur på -15°C som er afgørende for om RWYCC 4 overhovedet kan rapporteres. MIT påpegede, at på Grønland kan der

være kompakt sne selv om temperaturen ikke er  $-15^{\circ}\text{C}$ . I Danmark kan  $-15^{\circ}\text{C}$  forekomme med mange års mellemrum, når de såkaldte "Sibiriske vintre" forekommer, og ellers ikke. Færøerne derimod ligger i en klimazone, hvor  $-15^{\circ}\text{C}$  aldrig kan forekomme. Vága Floghavn er således fuldstændig afskåret fra at bruge RWYCC 4, hvis temperatur på  $-15^{\circ}\text{C}$  fastholdes som et ultimativt kriterie for RWYCC 4.

I henhold til udtalelser fra piloter giver det dog god mening, og bruges andre steder, at kunne nedgradere en RWYCC 5 til en RWYCC 4, selv om temperaturen er varmere end  $-15^{\circ}\text{C}$ . Men hvis bestemmelserne i BL 3-4, Bilag 1, pkt. 3.2.b samt i Tillæg IV fastholdes, så vil dette ikke være muligt på Færøerne og Grønland.

Vagar Lufthavn vil foreslå, at i stedet for at ændre på tabellen i Tillæg IV indsættes følgende tilføjelse nederst i Bilag 1, pkt. 3.1.b.:

*"Trafikstyrelsen kan med baggrund i særlige regionale og klimatiske forhold disponere fra denne bestemmelse, jf. pkt. 6.1. i denne BL"*

#### **5.4. Anvendelse af nuværende Mu Meter på Vagar Lufthavn:**

Vagar Lufthavn valgte for omtrent 7 år at skifte friktionsmåleudstyr til Mu Meter af typen Douglas Mu-Meter Mk6, og har opbygget en stor ekspertise i brug af dette udstyr. Der blev investeret i to ens friktionstestere af denne type. Forinden blev brugt Skiddometer, som var meget upålidelige og også dyre i drift. Der er dog ikke tale om self-wetting Mu Meter som har været brugt de sidste 7 år, hvilket også blev oplyst allerede i forbindelse med arbejdsgrupperne i foråret 2021.

Ligesom der for en række grønlandske lufthavne tillades at bruge andet udstyr – decelerometer, jf. Bilag 1, pkt. 2.1.c) og d), vil Vága Floghavn bede om vores type Mu Meter som ikke er self-wetting, også anerkendes som godkendt udstyr, og at der indsættes et nyt pkt. 2.1.e), med følgende ordlyd:

*e. På følgende flyvepladser kan der anvendes Mu Meter som ikke er self-wetting til operationelle formål*

##### **Vagar Lufthavn**

Samtidig må den nuværende nummerering og henvisninger i bilag 1, pkt. 2.1. til pkt. a-h konsekvensrettes ved indsættelse af ovenstående nye pkt. e.

Der henvises også til vores bemærkning til BL 3-4, pkt. 3.1., 2) og 9).

#### **5.5. Specially prepared Winter Runways tillades ikke på Færøerne:**

Lufthavne beliggende på Færøerne og Grønland ikke kan ansøge om Specially Prepared Winter Runway, idet Færøerne og Grønland ikke er underlagt EU Forordning 139/2014 og EASA-regler for GRF.

Vága Floghavn anerkender at danske lufthavne, som er underlagt EU Forordning 139/2014, har tilladelse til at ansøge om Specially Prepared Winter Runway.

Vága Floghavn synes derimod, at der bør være en rimelig grad af balanceret lige behandling af de forskellige områder i Rigsfællesskabet, forstået på den måde, at dette bør tilsige, at Færøerne imødekommes på andre områder, som har stor betydning for færøsk luftfart. En imødekommelse af de forhold som Vagar Lufthavn påpeger som værende af særlig betydning for Færøerne i dette høringsbrev – herunder rapportering af friktionstal, anerkendelse af effekten af "fully grooved" landingsbane, mulighed for nedgradering af RWCC 5 til RWYCC 4 og godkendelse af Vagar Lufthavns friktionsmåleudstyr, kunne være en rimelig løsning på en sådan "ligestilling".

## **6. Mangler i BL 3-4 med tilhørende bilag og tillæg.**

### **6.1. Sneplan:**

Ad Bilag 1 pkt. 1.2.a) og b):

Der foreligger ikke nogen sneplan i det høringsmateriale som Trafikstyrelsen har sendt i høring sammen med BL 3-4.

Inden Trafikstyrelsens beslutning om at udsætte implementering af GRF for ICAO-lufthavnene, publiceret via AIP SUP 01/21 den 04. nov. 2021, havde Trafikstyrelsen publiceret AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21 med hhv. Sneplan, ATS-instrukser og fraseologi. Disse blev dog alle annulleret jf. Orienteringsbrev af 04. nov. 2021 fra Trafikstyrelsen.

Vága Floghavn skal i denne forbindelse henvise til, at vi sidste år har fremsendt bemærkninger om ændringer og også om fejl i AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21, som angivet forrest i dette høringsvar.

Vagar Lufthavn forventer, at Trafikstyrelsen fremsender standard skabelon for ny sneplan til alle lufthavne omfattet af BL 3-4, som de enkelte lufthavne så kan kommentere og tilpasse med hensyn til lufthavnens opgaver under vinterforhold, til publicering i AIP Færøerne PART 3, AD 1.2. og AD 2.7, ligesom Trafikstyrelsen har gjort for danske lufthavne certificeret jf. forordning 139/2014.

Se også vores bemærkninger til Bilag 1, pkt. 1.2.a) og b) bagved.

### **6.2. ATS-instrukser og fraseologi:**

Der foreligger ikke ændringer af ATS-instrukser og fraseologi i det høringsmateriale som Trafikstyrelsen har sendt i høring sammen med BL 3-4.

Inden Trafikstyrelsens beslutning om at udsætte implementering af GRF for ICAO-lufthavnene, publiceret via AIP SUP 01/21 den 04. nov. 2021, havde Trafikstyrelsen publiceret AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21 med hhv. Sneplan, ATS-instrukser og fraseologi. Disse blev dog alle annulleret jf. Orienteringsbrev af 04. nov. 2021 fra Trafikstyrelsen.

Vága Floghavn skal i denne forbindelse henvise til, at vi sidste år har fremsendt bemærkninger om ændringer og også om fejl i AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21, som angivet forrest i dette høringsvar.

Vagar Lufthavn forventer, at Trafikstyrelsen fremsender standard skabelon for ny sneplan til alle lufthavne omfattet af BL 3-4, som de enkelte lufthavne så kan kommentere og tilpasse med hensyn til lufthavnens opgaver under vinterforhold, til publicering i AIP Færøerne PART 3, AD 1.2. og AD 2.7, ligesom Trafikstyrelsen har gjort for danske lufthavne certificeret jf. forordning 139/2014.

Vagar Lufthavn forventer, at få ændringer af ATS-instrukser og fraseologi til høring inden publicering på ny og implementering.

### **6.3. SNOWTAM:**

Det fremgår ikke noget af BL 3-4 og tilhørende bilag og tillæg, om udsendelse af SNOWTAM, hvilket SNOWTAM-format ICAO-lufthavnene skal anvende og hvordan o.s.v.

Vagar Lufthavn vil anbefale, at Trafikstyrelsen indarbejder detaljerede bestemmelser om SNOWTAM i BL 3-4, og meget hurtigt afklarer de spørgsmål om SNOWTAM som rejser sig, og sender dette til ICAO-lufthavnene til høring snarest muligt.

Se også vores bemærkninger til nogle forhold vedr. SNOWTAM under vores bemærkning til Bilag 1, pkt. 4.3.a. og bemærkninger til Tillæg II.

## **7. Bemærkninger til de enkelte punkter i BL 3-4:**

### Ad pkt. 3.1., 5)

Det bør specificeres i hvilken højde den aktuelle udendørs temperatur skal måles, idet der kan være forskel på temperatur i overfladetemperatur på RWY, græshøjde-temperatur og 2 m-højde temperatur, som er den officielt målte temperatur som rapporteres i METAR.

### Ad pkt. 3.1., 2) og 9)

Der bør også være en definition for friktionsmåleudstyr som ikke er self-wetting, idet sådant udstyr bruges både på Færøerne. Uddybende forklaring og forslag fremgår af vores bemærkning under pkt. 5.4 foran, samt vores bemærkning til Bilag 1, pkt. 2.1. a) og h).

### Ad pkt. 4.1.

Der bruges mange forskellige betegnelser for ansvarlige personer i denne BL. Det er imidlertid kun betegnelsen "Baneinspektør" som fremgår af definitionerne i bilag 1 under pkt. 3.1.

I pkt. 4.1. samt i flere efterfølgende punkter bruges betegnelser "flyvepladsoperatøren". Som vi læser dette, svarer det til betegnelsen "koncessionshaver" som er den almindeligt brugte betegnelse i de fleste BL'er. Men det kan måske også forstås som "flyvepladschefen", jf. BL 3-18. Vi vil foreslå, at der enten indsættes en definition for "flyvepladsoperatøren" eller at denne betegnelse ændres til "koncessionshaver" eller "flyvepladschef" i samtlige punkter hvor betegnelsen er brugt, hvis det er det man mener med i denne BL.



#### Ad pkt. 5

Vi har følgende to generelle bemærkning til hele afsnit 5:

- a) Formuleringer som "*behørig dokumenterbar erfaring*", "*nødvendig viden*", "*udveksling af relevante informationer*", "*erfaring med vurdering af baneoverfladens tilstand*", "*tidsmæssig udstrækning af passende varighed*" og "*fornøden klasseundervisning*" er meget subjektive og ukonkrete formuleringer, og har i højere grad karakter af at være hensigtserklæringer end konkrete bestemmelser. Våga Floghavn foreslår at alle disse formuleringer præciseres og konkretiseres.
- b) Der er forholdsvis stort overlap mellem bestemmelserne i pkt. 5 om uddannelse og bestemmelserne i bilag 2 som også er om hhv. grunduddannelse og efteruddannelse af baneinspektører. Derimod er uddannelseskravene til instruktører ikke angivet i bilag 2, men kun i subjektive og ukonkrete under pkt. 5 (se også pkt. 5.a) ovenfor samt bemærkning til pkt. 5.1 herunder). Våga Floghavn foreslår, at bestemmelserne i pkt. 5 i større grad fremgår i bilag 2 i stedet for under pkt. 5, for at undgå for stort overlap i bestemmelserne, og at uddannelseskrav er beskrevet to forskellige steder i denne BL.

#### Ad pkt. 5.1 litra 1) til 3).

Kravene til uddannelse og træning af instruktører er ikke beskrevet tilstrækkelig præcist. Begreber som "*behørig dokumenterbar erfaring*", "*nødvendig viden*" og "*udveksling af relevante informationer*" er meget subjektive og upræcise formuleringer, og har i højere grad karakter af at være hensigtserklæringer.

Kravene til uddannelse og træning af instruktører fremgår heller ikke af bilag 2, som kun indeholder beskrivelse af uddannelse og træning for baneinspektører.

Se også vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) og b) ovenfor med forslag til konkretisering og forenkling af bestemmelserne om uddannelse og træning.

#### Ad pkt. 5.2.

Kravene til instruktørers vedligeholdelse af kompetencer indenfor GRF er ikke beskrevet tilstrækkelig præcist. Vedr. kravet om, at instruktører til enhver tid skal kunne dokumentere, at de "*... har og vedligeholder kompetencer indenfor GRF...*", så foreslår Våga Floghavn, at bestemmelserne strammes op til konkret at angive *hvor* og *hvordan* en instruktør skal kunne sikre og dokumentere dette.

Se også vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) og 5.1. ovenfor, samt bemærkningen til pkt. 4.1. ovenfor angående ændring eller definition af "flyvepladsoperatør"

#### Ad pkt. 5.3.

Bestemmelsen om, at flyvepladser, træningsorganisationer o.l., "*... der har erfaring med vurdering af baneoverfladens tilstand...*" lægger op til en subjektiv vurdering af hvad er at betragte som tilstrækkelig "erfaring". Våga Floghavn foreslår at alle sådanne erfaringskrav præciseres og konkretiseres.

Se også vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) ovenfor.

#### Ad pkt. 5.4.

Se bemærkningen til pkt. 4.1. ovenfor angående ændring eller definition af betegnelsen "flyvepladsoperatør"

#### Ad pkt. 5.5. og 5.6.

Begreber som "*tidsmæssig udstrækning af passende varighed*" og "*fornøden klasseundervisning og træning*", er meget subjektive og upræcise formuleringer, og har i højere grad karakter af at være hensigtserklæringer.

Se også vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) og b) ovenfor med forslag til konkretisering og forenkling af bestemmelserne om uddannelse og træning.

#### Ad pkt. 5.7.

Se vores generelle bemærkning under pkt. 5 b) ovenfor med forslag til forenkling af bestemmelserne om uddannelse og træning.

#### Ad pkt. 5.8.

Begrebet "*undervisningsforløbets tidsmæssige varighed*" er en upræcis formulering, ligesom varigheden burde være underordnet hvis blot det i bilag 2 krævede pensum gennemføres. Hvis Trafikstyrelsen anser undervisningsforløbets varighed at være vigtigt, bør det konkret angives i bilag 2.

Se også vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) og b) ovenfor med forslag til konkretisering og forenkling af bestemmelserne om uddannelse og træning.

#### Ad pkt. 5.9.

Se bemærkningen til pkt. 4.1. ovenfor angående ændring eller definition af betegnelsen "flyvepladsoperatør", samt bemærkningerne til pkt. 5.5. og 5.6.

Ligeledes henvises til vores generelle bemærkning under pkt. 5 a) og b) ovenfor med forslag til konkretisering og forenkling af bestemmelserne om uddannelse og træning.

#### Ad pkt. 6.1.

Både Færøerne og Grønland har gennem hele arbejdet i arbejdsgrupperne i foråret 2021 og i de møder og den skriftlige korrespondance som har været i forbindelse med GRF understreget behovet for hensyntagen til regionale forskelle.

Og Trafikstyrelsens forrige sagsbehandler, Mads Bangsbostrand, har også tilkendegivet at der er forståelse for behovet for dispensationer til Færøerne og Grønland – bl.a. i et svar i en e-mail af 30. sep. 2021.

På denne baggrund vil vi foreslå en lille tilføjelse til pkt. 6.1 således:

*"Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, med baggrund i regionale forskelle og forhold, samt når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området".*

Se også bemærkningen til pkt. 1.3d) i Bilag 1 herunder, angående rapportering af friktionsværdier.

#### Ad pkt. 7.1.1.

At der i BL'er laves direkte henvisninger til straffelovens 5. kapitel er en ny tendens. Det almindeligt anvendte har været en henvisning til luftfartslovens §149.

Der ønskes en nærmere forklaring på hvad formålet og konsekvenserne er af denne direkte henvisning til straffeloven i stedet for til luftfartsloven.

### **8. Bemærkninger til de enkelte punkter i Bilag 1 til BL 3-4:**

#### Ad pkt. 1.1.a)

Formålet med BL 3-4 er at implementere bestemmelser for vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til GRF, og ikke at blande andre forhold som er reguleret efter andre BL'er ind i BL 3-4.

Vagar Lufthavn finder det derfor grundlæggende forkert at formuleringen er så åben, at den kan omfatte stort set alle forhold, herunder også forhold som er reguleret efter andre BL'er, hvilket også fremgår af bilag 1, pkt. b.

Vagar Lufthavn foreslår derfor at slette litra 1, 2, 6, 7 og 8 i pkt. 1.1.b) med følgende begrundelser:

Vagar Lufthavn foreslår derfor følgende ændring af ordlyden af pkt. a):

*"Flyvepladsoperatøren er ansvarlig for, at trafikområdet overvåges løbende på en sådan måde, så forhold, **oplysninger af betydning for vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden** der kan påvirke luftfartøjernes evne til at udføre operationer, bringes til opmærksomhed, eller behørigt rapporteres til den enhed, der er ansvarlig for at bringe forholdet i orden **og/eller rapporteres til ATS-enheden**"*

Se også bemærkningen til pkt. 4.1.i BL 3-4 ovenfor angående ændring eller definition af betegnelsen "flyvepladsoperatør"

#### Ad pkt. 1.1.b):

Vagar Lufthavn foreslår følgende tilføjelse til præcisering af ordlyden af pkt. b):

*"Følgende forhold på flyvepladsen skal medtages som betydningsfulde oplysninger i forhold til flyvepladsens tilstand **vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden** (RCR)"*

#### Ad pkt. 1.1.b), litra 1, 2, 6, 7 og 8:

Vagar Lufthavn finder det grundlæggende forkert at blande forhold som er reguleret efter andre BL'er ind i BL 3-4, som drejer sig om GRF og kun GRF. Vagar Lufthavn foreslår derfor at slette litra 1, 2, 6, 7 og 8 i pkt. 1.1.b) med følgende begrundelser:

- Litra 1): Bygge- og anlægsarbejder reguleres efter BL 3-12 og bliver informeret om via NOTAM, og ikke i en RCR;
- Litra 2): Ujævne eller brudte overflader på RWY, TWY eller Apron bliver normalt informeret om via NOTAM, hvis det har et omfang til at være et faremoment, og ikke i en RCR.

- Litra 6): Parkerede fly, fugle o.l. midlertidige faremomenter vil normalt blive informeret om via NOTAM, eller via radio fra baneinspektør til lufttrafiktjenesten, og ikke i en RCR.
- Litra 7): Fejl i lyssystemer blive informeret om via NOTAM, jf. BL 8-1, og ikke i en RCR.
- Litra 8): Fejl i strømforsyning blive informeret om via NOTAM, jf. BL 8-1, og ikke i en RCR.

Ad pkt. 1.1.b), litra 9:

Vagar Lufthavn foreslår følgende tilføjelse til præcisering af ordlyden i litra 9:

*"enhver anden oplysning af betydning for vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (RCR)"*

Ad pkt. 1.1.e):

Se bemærkningen til pkt. 4.1.i BL 3-4 ovenfor angående ændring eller definition af betegnelsen "flyvepladsoperatøren"

Ad pkt. 1.2.a) og b):

Inden Trafikstyrelsens beslutning om at udsætte implementering af GRF for ICAO-lufthavnene, publiceret via AIP SUP 01/21 den 04. nov. 2021, havde Trafikstyrelsen publiceret AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21 med hhv. Sneplan, ATS-instrukser og fraseologi. Disse blev dog alle annulleret jf. Orienteringsbrev af 04. nov. 2021 fra Trafikstyrelsen.

Vága Floghavn skal i denne forbindelse henvise til, at vi sidste år har fremsendt bemærkninger om ændringer og også om fejl i AIC A 01/21, AIC A 02/21 samt AIC B 20/21, som angivet forrest i dette høringssvar.

Vagar Lufthavn forventer, at Trafikstyrelsen fremsender standard skabelon for ny sneplan til alle lufthavne omfattet af BL 3-4, som de enkelte lufthavne så kan tilpasse med hensyn til lufthavnens opgaver under vinterforhold, til publicering i AIP Færøerne PART 3, AD 1.2. og AD 2.7, ligesom Trafikstyrelsen har gjort for danske lufthavne certificeret jf. forordning 139/2014.

Ligeledes forventes at få ændringer af ATS-instrukser og fraseologi til høring inden publicering på ny og implementering.

Vedr. pkt. 1.2.a), litra 5) og i pkt. 1.2.b) står angivet at sneplanen skal indeholde beskrivelse af udstyr. Ved et hurtigt kig på et par danske lufthavnes lokale sneplaner ses, at udstyr ikke beskrives specifikt. Vága Lufthavn foreslår, at slette kravet om beskrivelse af udstyr, dog bortset fra hvilket friktionsmåleudstyr anvendes, eller hvis Trafikstyrelsen fastholder kravet om beskrivelse af udstyr, at detaljeringsgraden for beskrivelse af udstyr præciseres.

Ad pkt. 1.3.a):

Se vores bemærkning under pkt. 3.1.5) til BL 3-4 ovenfor om præcisering af hvad for en udendørs temperatur skal rapporteres.

Ad pkt. 1.3.d):

Både Vagar Lufthavn og operatører har understreget betydningen af at få oplyst friktions-tal i tillæg til den pågældende RWYCC.

Vagar Lufthavn vil derfor på det kraftigste protestere imod, at der indsættes en udløbs-dato til den 1. juli 2025, for tilladelsen til at også at rapportere friktionsværdier i situations-bevidsthedsdelen af en RCR. Vagar Lufthavn vil i stedet foreslå, at der laves en evaluering den 1. juli 2025, med deltagelse af Trafikstyrelsen, færøske og grønlandske luft-havne, samt operatør som har regelmæssige operationer på færøske og grønlandske lufthavne.

Uddybende forklaring og forslag fremgår af vores bemærkning under pkt. 5.1 foran.

Ad pkt. 2.1.a) - h):

Det har stor betydning for lufthavnens procedurer og rutiner, at få lov til at fortsætte med anvendelsen af lufthavnens nuværende friktionsmåleudstyr af type Douglas Mu-Meter Mk6, som ikke er self-wetting.

Uddybende forklaring og forslag fremgår af vores bemærkning under pkt. 5.4 foran, samt vores bemærkning til BL 3-4, pkt. 3.1., 2) og 9).

Ad pkt. 2.3.b):

Kravet om, at RCR og special air-reports skal indgå i trendmonitoreringen giver anledning til at bede om, at Trafikstyrelsen beskriver præcist hvordan RCR og special air-reports skal indgå i procedurer for trendmonitoreringen, idet dette ikke fremgår af ICAO DOC 9157, Aerodrome Design manual, Part 3, som der henvises til, og som også er et gam-melt DOC fra 1983.

Hvis Trafikstyrelsen ikke kan belyse dette nærmere, bør henvisningen til ICAO DOC 9157, Aerodrome Design manual, Part 3, slettes i pkt. 2.3.b.

Ad pkt. 3.1.a):

Metoden for ned- eller opgradering er beskrevet tydeligt nok i ICAO Circular 355, s. 35-39. Derimod er formuleringen af pkt. 3.1.a. ikke lige så tydelig. Hvis Trafikstyrelsen vil stille krav om hvilke referenceværdiintervaller for friktionsmålinger, flyvepladsen inddra-ger i vurderingen af, om der kan ske ned- eller opgradering, så må Trafikstyrelsen defi-nere disse referenceværdiintervaller.

Hvis Trafikstyrelsen ikke kan beskrive ovennævnte referenceværdiintervaller, bør pkt. 3.1.a. formuleres anderledes. Eksempelvis sådan:

*"a. ~~Før der på en flyveplads kan foretages~~ **Kriterier for ned- eller opgradering af en RWYCC ved hjælp af friktionsmålinger, skal det fremgå af flyvepladshåndbogen, hvilke referenceværdiintervaller for friktionsmålinger, skal følge principperne i ICAO Circular 355 – Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions, når flyveplad-sen inddrager i vurderingen i flyvepladsen vurdering af, om der kan ske ned- eller opgra-dering. En sådan ned- eller opgradering kan ikke ske udelukkende på baggrund af frik-tionsmålinger**"*

Ad pkt. 3.1.b):

Vagar Lufthavn har i afsnit 5.3 redegjort for de særlige forhold som gør sig gældende på Færøerne, og behovet for at kunne nedgradere RWYCC 5 til RWYCC 4 på Færøerne, hvor temperaturer på -15 grader aldrig kan forekomme.

Uddybende forklaring og forslag fremgår af vores bemærkning under pkt. 5.3 foran.

Ad pkt. 3.2.b og c):

I pkt. b. står at det ikke er nødvendigt at udarbejde ny RCR hvis RWYCC er nedgraderet grundet forringet banetilstand.

I pkt. c. står derimod, at en nedgraderet RWYCC skal umiddelbart i forlængelse af ændringen rapporteres til ATS-enheden.

Som vi læser pkt. b. og c. så er de direkte modstridende med hensyn til at ændringer af RWYCC skal rapporteres og formidles til luftfartøjer via ATS-enheden.

Vagar Lufthavn vil derfor foreslå at forenkle og tydeliggøre disse to punkter nærmere.

Ad pkt. 3.2.1 a., b og c):

Med de klimatiske forhold og temperaturer som gør sig gældende på Færøerne og Vagar Lufthavn er det lufthavnens umiddelbare vurdering, at kravene om nye målinger kan gøres lidt strammere end angivet i nuværende formulering, således:

- a. Der skal laves en ny vurdering af overfladetilstanden hvis **en** og ikke **to** fortløbende special air-reports med bremsevirkningen "POOR" er blevet rapporteret med en RWYCC 2 eller derover.
- b. Uændret
- c. Uændret

Ad pkt. 3.3. b):

I teksten står, at friktionsmålinger, der anvendes til at underbygge en vurdering om opgradering, skal som minimum udvise værdier, der svarer til det kontaminerende element WET, jf. Tillæg III.

Men hverken i Tillæg 3 eller ICAO Circular 355 angiver nogle friktionsværdier, der svarer til det kontaminerende element WET.

Hvis Trafikstyrelsen ikke kan beskrive præcis hvad det er for friktionsværdier for WET (RWYCC 5) der henvises til, bør pkt. 3.3.b. forkortes som vist herunder, og resten af teksten slettes:

*"Vurderingen efter bilag 1, afsnit 3.3.a, skal basere sig på alle relevante tilgængelige oplysninger, herunder de oplysninger, der henvises til i bilag 1, afsnit 3.2.a."*

Ad pkt. 4.2.a):

Det er ikke rigtigt at sige at sne kan fjernes mekanisk eller ved brug af optøningsmidler. Disse to kan sagtens kombineres. Der foreslås derfor følgende tilføjelse til formuleringen:

*"a. Snerydning kan foretages mekanisk **og** eller ved brug af optøningsmidler, som nævnt i bilag 1, afsnit 4.3.a."*

Ad pkt. 4.3.a):

I teksten står, at forkortelserne på optøningsmidlerne skal benyttes ved udfyldelse af RCR.

Formatet for SNOWTAM jf. ICAO Circular 355, Appendix G, lægger dog ikke op til at typer af optøningsmidler oplyses, men kun at der i "Situational awareness section L)" oplyses "CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY".

Heller ikke I AIP Danmark, Part 3, AD 1.2., pkt. 2.5.4 lægges op til at rapportere en forkortelse for type af anvendt optøningsmiddel, men blot af oplyse (a) CHEMICALLY TREATED.

Vagar Lufthavn foreslår derfor at slette kravet om at forkortelsen for type af anvendt optøningsmiddel skal oplyses i RCR, og at der kun oplyses CHEMICALLY TREATED

Vagar Lufthavn ser heller ikke noget særligt formål i at angive de forskellige typer optøningsmidler i pkt. 4.3.a. litra 1)-8), og foreslår dem slettet, hvorimod pkt. 9 er relevant med hensyn til angivelse af kornstørrelse. Der kommer med tiden nye og mere miljøvenlige optøningsmidler, og derfor er der ingen grund til at lave en sådan liste. Og skal der overhovedet være en liste, så er det mere relevant at angive hvilke produkter ikke er tilladt på grund af f.eks. korrosionsfare, miljøbelastning e.l.

Ad pkt. 4.4.a):

Der henvises til vores bemærkning ovenfor til bilag 1, pkt. 1.2.a), litra 5) og pkt. 1.2.b) om at Trafikstyrelsen enten sletter eller angiver detaljeringsgraden for beskrivelse af udstyr præcist.

## **9. Bemærkninger til de enkelte punkter i Tillæg I til bilag 1:**

Ad Tillæg I:

Ingen bemærkning

## **10. Bemærkninger til de enkelte punkter i Tillæg II til bilag 1:**

Ad Tillæg II:

Tillæg II er indholdsmæssigt en kopi af ICAO Circular 355, Appendix G, Snowtam Format, men mangler dog bogstavkoderne fra A) til T). Desuden mangler sektion S) og T) i tabellen i Tillæg II.

Vagar Lufthavn foreslår, at bogstavkoderne A) til T), samt sektion S) og T) indsættes i Tillæg II, hvilket vil gøre tabellen mere brugervenlig og lettere at identificere i forbindelse med udarbejdelse af RCR/SNOWTAM.

## **11. Bemærkninger til de enkelte punkter i Tillæg III til bilag 1:**

Ad Tillæg III:

Ingen bemærkning

## 12. Bemærkninger til de enkelte punkter i Tillæg IV til bilag 1:

### Ad Tillæg IV:

Der henvises til vores bemærkning ovenfor til bilag 1, pkt. 3.1.b), om muligheden for at kunne nedgradere RWYCC 5 til RWYCC 4, grundet særlige klimatiske forhold m.v., ved at tilføje en dispensationsmulighed i pkt. 3.1.b).

## 13. Bemærkninger til de enkelte punkter i Bilag 2:

### Generel bemærkning til bilag 2:

Som anført i vores bemærkninger til foranstående punkter BL 3-4 pkt. 5, samt 5.1. til 5.9., er der et forholdsvis stort overlap mellem bestemmelserne i BL 3-4, pkt. 5 om uddannelse og bestemmelserne i bilag 2 som også er om hhv. grunduddannelse og efteruddannelse af baneinspektører. Derimod er uddannelseskravene til instruktører ikke angivet i bilag 2, men kun i subjektive og ukonkrete bestemmelser under BL 3-4, pkt. 5.

Vagar Lufthavn foreslår, at bestemmelserne om uddannelse i BL 3-4, pkt. 5 i større grad fremgår i bilag 2 i stedet for under pkt. 5, for at undgå uklarheder i bestemmelserne, og for at undgå at uddannelseskrav er beskrevet to forskellige steder i denne BL.

Der henvises også til vores bemærkning ovenfor til BL 3-4, pkt. 5, samt pkt. 5.1. til 5.9 .

### Ad pkt. 1.a):

Grundlæggende kursus i GRF bør også omfatte undervisning i særlige regionale forhold, dispensationer, samt klimatiske og temperaturmæssige forhold som kan have betydning for vintertjenesten i det område hvor de enkelte lufthavne ligger. Dette kan indsættes som et nyt pkt. 1.a.7.

### Ad pkt. 1.b.1, litra b):

Såfremt der skal undervises i friktionshistorik, ulykker, forskellige landes metoder for brug af friktionsmåling og udførelse af friktionsmåling, må Trafikudstyrelsen udarbejde undervisningsmateriale, således at alle baneinspektører i rigsfællesskabet får samme undervisning i dette pensum.

### Ad pkt. 2.a):

Efteruddannelseskursus i GRF bør også omfatte undervisning i særlige regionale forhold, dispensationer, samt klimatiske og temperaturmæssige forhold som kan have betydning for vintertjenesten i det område hvor de enkelte lufthavne ligger. Dette kan indsættes som et nyt pkt. 2.a.7.



Vága Floghavn háber på en konstruktiv tilgang sammen med Trafikstyrelsen og relevante interessenter, og at resultatet kan blive en løsning som respekterer regionale forskelle i geografi, topografi, klima og operative forudsætninger.

Med venlig hilsen

Jákup Egholm Hansen  
flyvepladschef

Vedhæftet:

Notat fra Atlantic Airways om betydningen af rapportering af friktionstal

Landing calculations udført i Airbus performance beregningssystem, Flysmart, i relation til afsnit 5.2.

- for RWY 12 og 30 for RWYCC 6 (DRY)
- for RWY 12 og 30 for RWYCC 5 (WET PFC/GROOVED)
- for RWY 12 og 30 for RWYCC 5 (WET)

Kopi sendt til:

- Færøernes landsstyre, Umhvørvis- og Vinnumálaráðið
- Vagar AFIS/Navair
- Atlantic Airways

## Notat - Global Reporting Format.

### Atlantic Airways input til brugen af Braking Action målinger.

Atlantic Airways fik på et videomøde med Trafikstyrelsen den 15. Juni 2021, lejlighed til at bidrage med nogle synspunkter om de særlige forhold som kan gøre sig gældende på Færøerne, set med operatørens øjne.

Det nye systems forudsætninger passer måske godt til fastlandsklima hvor der er mere konstante forhold og langsom variation i forholdene, mens Nord Atlantiske forhold er alt andet. Derfor er brugen af RWY rapport bygget på Braking Action (BA) en vigtig detalje for at få et mere nøjagtigt billede at de faktuelle forhold under start og landing.

Med de erfaringer som Atlantic Airways har med opgivet BA på Vagar Airport, er det helt tydeligt at der er sammenhæng mellem de to.

På Vagar bliver RWY inspection og friktionsmåling gjort kort tid før og nogle gange endda under første del af indflyvningen, for at have så friske målinger til rådighed, som overhovedet muligt og i overensstemmelse med aktuelle forhold. Andre steder er målingerne erfaringsmæssigt ofte ældre og endda mange timer gamle, med derved forøget risiko for at være unøjagtige.

Vejrforholdene på Færøerne om vinteren er ofte med en temperatur som svinger hen over frysepunktet hele tiden, varierende luftfugtighed, byge aktivitet, skiftende vind forhold og skiftende skydække. Disse faktorer blandet sammen giver konstant skiftende baneforhold.

Under visse forhold vil man under det nye GRF-system kunne sige der er mindre en 3mm og måske SLUSH derved BA GOOD. Men om man så måler friktionen, er BA måske kun MEDIUM/GOOD eller MEDIUM eller værre. Forklaringen på dette skal findes i en blanding af lufttemperatur, affald på RWY, vind eller mangel på samme, skyfrit himmel eller når det er ved at blive skyfrit. Der sker nogle gange det, at luft temperaturen er måske + flere grader, mens jord temperature er faldet/ved at falde under frysepunktet, og derved bliver BA lavere en forventet. Dette finder man kun ud af at måle friktionsforholdene på banen, og ikke ud fra type nedbør eller tykkelsen af nedbør, som angivet i RCAM.

Derfor er det af MEGET STOR BETYDNING at vi fremadrettet får den af lufthavnen målte bremsevirkning/friktionskoefficient oplyst til rådighed, sammen med den nye GRF-måde at opgive RWY forhold på. Får vi som operatører ikke disse oplysninger, er det ikke et spørgsmål OM der sker en incident/accident men et spørgsmål om HVORNÅR det sker.

Nedenfor er et udsnit fra præsentationsmateriale fra Airbus om GRF, som nævner muligheden at der kan være slippery selv under 3mm. Netop derfor har friktionstillene som supplerende del af SNOWTAM-rapporten, så afgørende betydning for os operatører, som opererer på steder hvor de klimatiske forudsætninger er særlige, som her på Færøerne.

- Dry Snow and Wet Snow are not fluids
  - Same 3mm depth threshold
  - Below 3mm loose contaminant is compressed into macrotexture allowing contact of tire and runway surface
  - **Caution** - Some evidence shows that conditions may become slippery even below 3mm

### IN-FLIGHT

EKVG/FAE **VAGAR**  
RWY **12 FULL**

WIND °/kt **(125/ 0)**  
OAT °C **15 (ISA +1)**  
QNH hPa **1013**  
RWY COND **6-Dry**  
A-ICE **Off**

LW T **67.4**  
LDG CG **CG>27% (STD)**  
LDG CONF **CONF FULL (STD)**  
AIR COND **On (STD)**  
APPR TYPE **Normal (STD)**  
GA GRADIENT % **4**  
VPilot kt **2**  
LDG TECH **MAN-A/THR on (STD)**  
BRK MODE **MED**  
REV **Yes**

MEL 0 CDL 0 ECAM 0

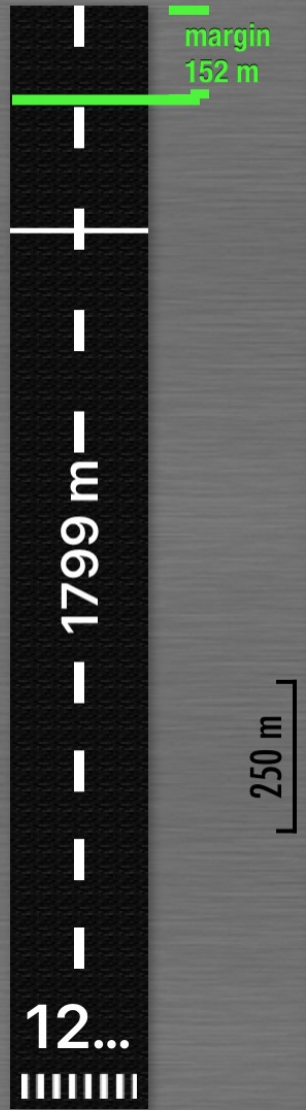
CLEAR MODIFY

### 12 FULL

VAPP **139 kt**  
EO GA GRADIENT **5.5 %**  
MLW (PERF) **74.3 T**

**Narrow runway, Max demonstrated crosswind. See limits FCOM PRO-SPO-60**

F-LD **1647 m**  
LD **1432 m**



### IN-FLIGHT

EKVG/FAE **VAGAR**  
RWY **12 FULL**

WIND °/kt **(125/ 0)**  
OAT °C **15 (ISA +1)**  
QNH hPa **1013**  
RWY COND **5-Wet PFC/Grooved**  
A-ICE **Off**

LW T **67.4**  
LDG CG **CG>27% (STD)**  
LDG CONF **CONF FULL (STD)**  
AIR COND **On (STD)**  
APPR TYPE **Normal (STD)**  
GA GRADIENT % **4**  
VPilot kt **2**  
LDG TECH **MAN-A/THR on (STD)**  
BRK MODE **MED**  
REV **Yes**

MEL 0 CDL 0 ECAM 0

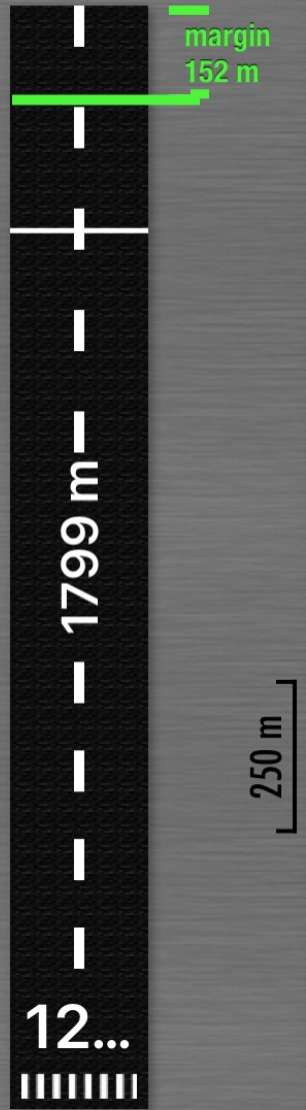
CLEAR MODIFY

### 12 FULL

VAPP **139 kt**  
EO GA GRADIENT **5.5 %**  
MLW (PERF) **74.3 T**

Narrow runway, Max demonstrated crosswind.  
See limits FCOM PRO-SPO-60

F-LD **1647 m**  
LD **1432 m**



### IN-FLIGHT

EKVG/FAE **VAGAR**  
RWY **12 FULL**

WIND °/kt (125/ 0)  
OAT °C 15 (ISA +1)  
QNH hPa 1013  
RWY COND 5-Good  
A-ICE Off

LW T 67.4  
LDG CG CG>27% (STD)  
LDG CONF CONF FULL (STD)  
AIR COND On (STD)  
APPR TYPE Normal (STD)  
GA GRADIENT % 4  
VPilot kt 2  
LDG TECH MAN-A/THR on (STD)  
BRK MODE MED  
REV Yes

MEL 0 CDL 0 ECAM 0

CLEAR MODIFY

### 12 FULL

VAPP **139 kt**  
EO GA GRADIENT **5.5 %**  
MLW (PERF) **74.1 T**

Narrow runway, Max demonstrated crosswind.  
See limits FCOM PRO-SPO-60

F-LD 1671 m

LD 1453 m

margin 128 m



250 m



IN-FLIGHT

EKVG/FAE VAGAR  
RWY 30 FULL

WIND °/kt (305/ 0)  
OAT °C 15 (ISA 0)  
QNH hPa 1013  
RWY COND 6-Dry  
A-ICE Off

LW T 67.4  
LDG CG CG>27% (STD)  
LDG CONF CONF FULL (STD)  
AIR COND On (STD)  
APPR TYPE Normal (STD)  
GA GRADIENT % 4  
VPilot kt 2  
LDG TECH MAN-A/THR on (STD)  
BRK MODE MED  
REV Yes

MEL 0 CDL 0 ECAM 0

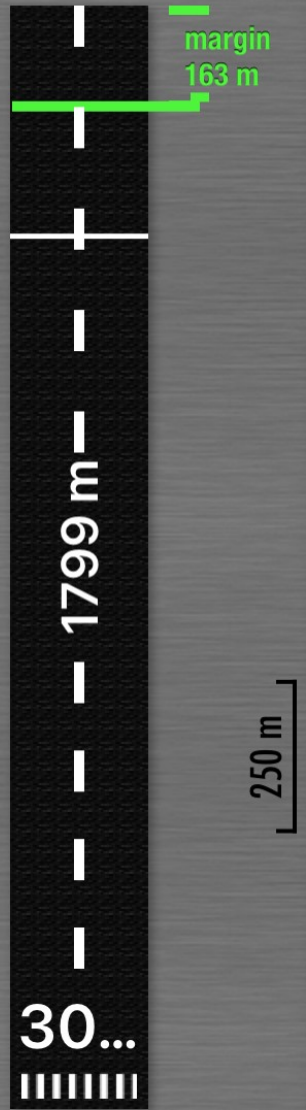
CLEAR MODIFY

30 FULL

VAPP 139 kt  
EO GA GRADIENT 5.5 %  
MLW (PERF) 74.3 T

Narrow runway, Max demonstrated crosswind.  
See limits FCOM PRO-SPO-60

F-LD 1636 m  
LD 1423 m



IN-FLIGHT

EKVG/FAE **VAGAR**  
RWY **30 FULL**

WIND °/kt **(305/ 0)**  
OAT °C **15 (ISA 0)**  
QNH hPa **1013**  
RWY COND **5-Wet PFC/Grooved**  
A-ICE **Off**

LW T **67.4**  
LDG CG **CG>27% (STD)**  
LDG CONF **CONF FULL (STD)**  
AIR COND **On (STD)**  
APPR TYPE **Normal (STD)**  
GA GRADIENT % **4**  
VPilot kt **2**  
LDG TECH **MAN-A/THR on (STD)**  
BRK MODE **MED**  
REV **Yes**

MEL 0 CDL 0 ECAM 0

CLEAR MODIFY

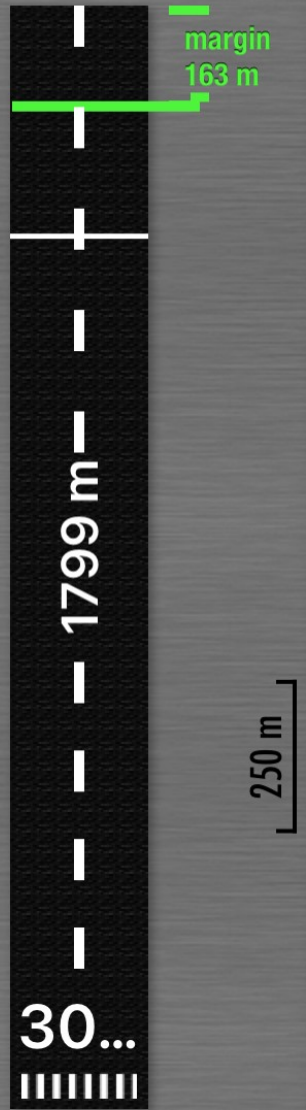
30 FULL

VAPP **139 kt**  
EO GA GRADIENT **5.5 %**  
MLW (PERF) **74.3 T**

Narrow runway, Max demonstrated crosswind.  
See limits FCOM PRO-SPO-60

F-LD **1636 m**

LD **1423 m**





### IN-FLIGHT

EKVG/FAE	VAGAR
RWY	30 FULL
WIND °/kt	(305/ 0)
OAT °C	15 (ISA 0)
QNH hPa	1013
RWY COND	5-Good
A-ICE	Off

LW T	67.4
LDG CG	CG>27% (STD)
LDG CONF	CONF FULL (STD)
AIR COND	On (STD)
APPR TYPE	Normal (STD)
GA GRADIENT %	4
VPilot kt	2
LDG TECH	MAN-A/THR on (STD)
BRK MODE	MED
REV	Yes

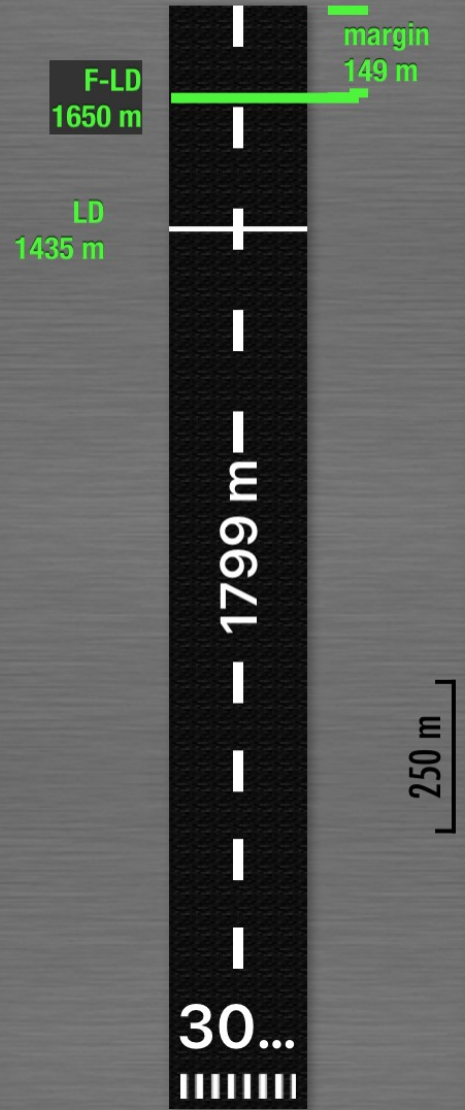
MEL 0    CDL 0    ECAM 0

CLEAR    MODIFY

### 30 FULL

VAPP	139	kt
EO GA GRADIENT	5.5	%
MLW (PERF)	74.3	T

Narrow runway, Max demonstrated crosswind.  
See limits FCOM PRO-SPO-60



**From:** Niels Grosen <ngr@mit.gl>  
**Sent:** 13-03-2022 19:29:11 (UTC +02)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; Jonas Smed Sørensen <joss@nanoq.gl>; Jákup Egholm Hansen (jhan@floghavn.fo) <jhan@floghavn.fo>; GOHDO-John R. M. Nielsen <RIM@airgreenland.gl>; Rita Müller <rmu@kair.gl>; Maria Jensen <mrje@nanoq.gl>  
**Subject:** j.nr. 2021-008027. Høring om BL 3-4 (GRF)

Kære Line Himmelstrup.

Mittarfeqarfiit sendes hermed vores høringssvar, ref. Notat 2021-008027 af 01-02-2022 (og din forlængelse af høringsfristen ref. mail fra dig af on 02-03-2022 11:59), omhandlende ny BL 3-4 om implementering af GRF.

Inussiarnersumik Inuulluaqqusillunga  
Med venlig hilsen | Best regards

**Niels Grosen**

Ingerlatsinermut pisortaaneq | Driftsdirektør | Chief Operation Officer  
Dir. +299 384302 | Mob. +299 527989 | Mail [ngr@mit.gl](mailto:ngr@mit.gl)  
[www.mit.gl](http://www.mit.gl)



**Mittarfeqarfiit**  
Grønlands Lufthavne | Greenland Airports

---

P.O. Box 1036 | 3900 Nuuk | Kalaallit Nunaat | Grønland | Greenland

**Mittarfeqarfiits høringsbesvarelse til udkast til Bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden – BL 3-4.**

**Ref. Notat 2021-008027 af 01-02-2022 og efterfølgende forlængelse af høringsfristen.**

Emne	Kommentar
<p>Ref. Høringsbrev:</p> <p><b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b>            Trafikstyrelsen vurderer, at der for de involverede flyvepladser vil være begrænsede omkostninger til uddannelse og træning af baneinspektører, der skal anvende GRF. Baneinspektion, herunder ved brug af friktionsmåleudstyr er ikke nyt for flyvepladserne. Det vil afhænge af den måde flyvepladsen vælger at inddrage blandt andet friktionsmålinger ved vurdering af banens tilstand, om de nye regler vil medføre økonomiske konsekvenser.</p> <p>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at BL 3-4 vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p><b>Agil erhvervsrettet regulering</b>            Trafikstyrelsen vurderer, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet udkastet og har ingen bemærkninger hertil.</p>	<p>Det kunne være interessant, se baggrunden for disse beregninger.</p> <p>Mittarfeqarfiit er ikke enig i denne vurdering. Mittarfeqarfiit vurderer at den generelle drift af samtlige lufthavne vil blive dyrere fremover, efter indførelsen af denne BL. Mittarfeqarfiit vurderer endvidere at der vil være meget væsentlige årlige omkostninger for det grønlandske samfund, i form af en markant forringet regularitet, på samtlige grønlandske lufthavne, når GRF implementeres.</p>
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>5. Krav til uddannelse og træning før vurdering og rapportering i henhold til GRF:</b></p> <p>5.1 En instruktør, der underviser i vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand i henhold til GRF, skal have</p> <p>1) behørig dokumenterbar erfaring i vurdering af baneoverfladens tilstand, herunder for så vidt angår såvel sommer- som vintertilstand,</p>	<p>”Behørig dokumenterbar” er en for diffus formulering og kan efterlade den ansvarlige med usikkerhed om hvorvidt man er compliant med kravet.</p> <p>Flyvepladsoperatøren pålægges at vurdere overholdelsen af et krav som ikke er nærmere defineret.</p> <p>Her mangler eksempler på acceptable means of compliance.</p>

Emne	Kommentar
<p>2) behørig dokumenterbar erfaring med brug af friktionsmåleinstrumenter, herunder fastlæggelse af friktionsniveau samt trendmonitorering, og</p> <p>3) nødvendig viden om udveksling af relevante informationer mellem baneinspektøren og ATS-enheden i forbindelse med brug af GRF.</p> <p>5.2 En instruktør, der underviser i vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand i henhold til GRF, skal løbende vedligeholde sine kompetencer indenfor GRF. Instruktøren skal til enhver tid kunne dokumentere overfor flyvepladsoperatøren, at instruktøren har og vedligeholder kompetencer indenfor GRF i overensstemmelse med pkt. 5.1.</p>	
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>5. Krav til uddannelse og træning før vurdering og rapportering i henhold til GRF:</b></p> <p>5.5 Et grundlæggende kursus i vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand i henhold til GRF skal tilrettelægges i overensstemmelse med bilag 2, afsnit 1.a, og skal indeholde de emner, der er angivet i bilag 2, afsnit 1.b. Kurset skal have en tidsmæssig udstrækning af passende varighed, der sikrer fornøden klasseundervisning og .....</p> <p>5.6 Et efteruddannelseskursus i vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand i henhold til GRF skal gennemføres senest 12 måneder efter senest gennemførte kursus i GRF. Et efteruddannelseskursus skal tilrettelægges i overensstemmelse med bilag 2, afsnit 2.a. Et efteruddannelseskursus skal have en tidsmæssig udstrækning af passende varighed, der sikrer fornøden klasseundervisning og... ..</p>	<p>Med "klasseundervisning" menes der formentlig krav om deltagerens fysiske tilstedeværelse.</p> <p>Med krav om et efteruddannelseskursus hvert år, kan dette for Grønlandske flyvepladsoperatører være forbundet med ikke ubetydelige rejseomkostninger samt formentlig logistiske udfordringer med allokering af personale.</p> <p>Der mangler generelt i BL komplekset (altså ikke kun i herværende udkast) en stillingtagen til onlineundervisning, hvilket har givet udfordringer her under COVID-19 pandemien.</p> <p>Trafikstyrelsen bør tydeliggøre at klasseundervisning kan omfatte onlineundervisning og tilsvarende undervisningsformer.</p>
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikområdets tilstand</b></p> <p><b>1.1. Overvågning af flyvepladsens trafikområde</b></p> <p>a. Flyvepladsoperatøren er ansvarlig for, at trafikområdet overvåges løbende på en sådan måde, så forhold, der kan påvirke luftfartøjernes</p>	<p>Uheldig formulering. Betyder det så, at dersom forholdene, f.eks. som følge af vedvarende frysende nedbør, <u>ikke</u> kan bringes til ophør, så har flyvepladsoperatøren ikke overvåget trafikområdet godt nok?</p>

Emne	Kommentar
<p>evne til at udføre operationer, bringes til ophør, eller behørigt rapporteres til den enhed, der er ansvarlig for at bringe forholdet i orden.</p>	
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikrådets tilstand</b></p> <p><b>1.1. Overvågning af flyvepladsens trafikområde</b></p> <p>b. Følgende forhold på flyvepladsen skal medtages som betydningsfulde oplysninger i forhold til flyvepladsens tilstand:</p> <p>1) bygge- eller vedligeholdelsesarbejde på eller i umiddelbar nærhed af trafikområdet,</p> <p>2) ujævne eller brudte overflader på bane, rullevej eller forplads, hvad enten de er afmærkede eller ej,</p> <p>3) vand, sne, snesjap, is eller rim på bane, rullevej eller forplads,</p> <p>4) flydende kemikalier til forebyggelse af isdannelse eller til brug for afisning og andre kontaminerende elementer på bane, rullevej eller forplads,</p> <p>5) snevolde eller snedriver i nærheden af en bane, rullevej eller forplads,</p> <p>6) andre midlertidige faremomenter, herunder parkerede luftfartøjer og fugle på jorden eller i luften,</p> <p>7) afbrydelse eller uregelmæssighed i driften af flyvepladsens lyssystem,</p> <p>8) afbrydelser af normal eller sekundær strømforsyning, og</p> <p>9) enhver anden oplysning af betydning.</p>	<p>Punkterne 1, 2, 6, 7, 8 og 9 ikke relevante for denne BL.</p> <p>Flydende bør fjernes, da flere kemikalier udspreddes i fast form (som korn) og derefter smelter.</p>
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikrådets tilstand</b></p> <p><b>1.1. Overvågning af flyvepladsens trafikområde</b></p> <p>c. En baneinspektør skal udføre inspektion af trafikområdet dagligt, når lufthavnen har kodeciffer</p>	<p>Uklar formulering. Lufthavnen har ikke et kodeciffer – banen har et kodeciffer for hver 3. del af banen.</p> <p>Redaktionelt bør det nok overvejes om denne BL skal gælde for lufthavne eller flyvepladser.</p>

Emne	Kommentar
<p>1 eller 2, og mindst 2 gange dagligt, når flyvepladsen har kodeciffer 3 eller 4.</p>	
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikrådets tilstand</b></p> <p><b>1.2. Sneplan</b></p> <p>a. Flyvepladser, der tilbyder flyvning under vinterforhold skal udarbejde en sneplan, der beskriver lufthavnens opgaver under vinterforhold (vintertjeneste). Sneplanen skal fremgå af flyvepladshåndbogen og skal indeholde en beskrivelse af:</p>	<p>Redaktionelt bør det nok overvejes om denne BL skal gælde for lufthavne eller flyvepladser.</p>
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikrådets tilstand</b></p> <p><b>1.2. Sneplan</b></p> <p>1) hvordan der på flyvepladsen tilrettelægges vintertjeneste, herunder hvem der er ansvarlig for opgaver relateret til vintertjenesten, både for så vidt angår den konkrete udførelse af vintertjenesteopgaver og beslutninger om og eventuelt hvornår en eller flere baner skal lukkes som følge af vinterforhold,</p>	<p><i>Uheldig formulering.</i></p> <p><i>Bedre at bruge den formulering som er publiceret i AIP Greenland AD 1.2 afsnit 2.6:</i></p> <p><i>Ved vurdering af RWYCC 0 af flyvepladstjenesten eller ved en pilot rapport hvor bremsevirkningen er MINDRE END DÅRLIG, vil det blive overvejet om operationer skal suspenderes indtil der er foretaget korrigerende handlinger, som vil øge bane overfladetilstanden til mellem RWYCC 1 og 3 eller højere. I tilfælde hvor en udskydelse af snerydningstiltag involverer essentielle risici for komplicerede situationer, fx i efteråret når temperaturen kan få vand eller snesjap til at blive solid is, er snerydningstjenesten autoriseret til at forlange at dele af trafikområdet lukkes for trafik.</i></p>
<p>Ref. Udkast til BL 3-4</p> <p><b>Bilag 1</b></p> <p><b>1. Trafikrådets tilstand</b></p> <p><b>1.2. Sneplan</b></p> <p>b. Information om udstyr til brug for snerydning og afisnings på den enkelte flyveplads, og om de</p>	<p>Trykfejl samt uklarhed om hvilken syntax som skal anvendes i AIP Greenland AD 2.7</p> <p>I dag ser AIP AD 2.7 således ud</p>

Emne	Kommentar						
<p>materialer, der anvendes til brug for overfladebehandling af trafikområdet, skal flyvepladsoperatøren sikre publiceret i AIP, afsnit AD 2.7. Hvis de aktuelle forhold midlertidigt adskiller sig fra de forhold, der er beskrevet i AIP, afsnit AD 2.7, skal flyvepladsoperatøren publicere sådanne informationer i NOTAM.</p>	<div data-bbox="762 264 1425 443" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>7. Sæsonmæssig anvendelighed - Rydning</b></p> <table border="0"> <tr> <td>1. Type af rydningsudstyr:</td> <td>Snerydningsudstyr til rådighed</td> </tr> <tr> <td>2. Rydningsprioriteter:</td> <td>Se sneplan i AD 1.2</td> </tr> <tr> <td>3. Bemærkninger:</td> <td>Hele året</td> </tr> </table> </div> <p>Vil dette fortsat være tilstrækkeligt eller skal snerydningsudstyr samt typer af afisningsudstyr specificeres nærmere?</p>	1. Type af rydningsudstyr:	Snerydningsudstyr til rådighed	2. Rydningsprioriteter:	Se sneplan i AD 1.2	3. Bemærkninger:	Hele året
1. Type af rydningsudstyr:	Snerydningsudstyr til rådighed						
2. Rydningsprioriteter:	Se sneplan i AD 1.2						
3. Bemærkninger:	Hele året						
<p><b>1.3. Vurdering af baneoverfladens tilstand</b></p> <p>d. I RCR må der ikke oplyses særskilte friktionsværdier for kontaminerende elementer. På Færøerne og i Grønland kan friktionsværdier for kontaminerende elementer dog oplyses indtil 1. juli 2025. Oplyses friktionsværdier i perioden indtil 1. juli 2025, skal det benyttede friktionsmåleudstyr opfylde kravene i bilag 1, afsnit 2.1. Information om friktionsværdier må alene anføres i situational awareness sektionen.</p>	<p>ATS enhederne skal også have mulighed for at oplyse friktionsværdier.</p> <p>Det anbefales at der ikke fastsættes en skarp udløbsdato for muligheden for oplysninger af friktionsværdier. Det anbefales at publiceringen og ATS oplysninger af friktionsværdier, revurderes efter 3 års brug i samarbejde mellem lufthavnens brugere (luftfartsselskaber), Flyvepladsoperatøren og Trafikstyrelsen. Da denne BL omfatter flere korte grusbaner til baner med fast belægning på mere end 2800m). Der bør derfor være mulighed for at indsamle og analyserer erfaringer for de meget forskellige baner efter 3 vintersæsoner. Endvidere vil 2 nye bane blive taget i brug i 2025 hvor operatøren bør have mulighed for supplerende informationer til deres operationer, som minimum de første 3 år på disse baner.</p>						
<p><b>2. Friktionsmåling og trendmonitorering</b></p> <p><b>2.1. Friktionsmåleudstyr</b></p> <p>a. Til brug for måling af banens friktionsniveau, må alene anvendes udstyr, der er nævnt i bilag 1, afsnit 2.1 (b – d).</p> <p>b. Til vedligeholdelses og operationelle formål skal anvendes et af følgende self-wetting continuous friction measuring devices, jf. dog litra c og d:...</p>	<p>Det ønskes på det kraftigste at kravet om at "continuous friction measuring devices" skal være self-wetting fjernes Såfremt dette krav fastholdes, bør det kun være gældende på lufthavne med mere end eksempelvis 25.000 flyoperationer eller 5000 heavy operationer om året.</p>						
<p><b>2. Friktionsmåling og trendmonitorering</b></p> <p><b>2.1. Friktionsmåleudstyr</b></p> <p>c. På følgende flyvepladser kan der anvendes et decelerometer til operationelle formål, det vil sige ned- eller opgraderinger, når udstyret ifølge fabrikanten er egnet til formålet, og når et self-wetting continuous friction measuring device ikke er tilgængeligt på grund af akut opstået behov for vedligehold af udstyret eller andre uforudsete hændelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Nuuk</li> <li>2) Ilulissat</li> <li>3) Kangerlussuaq</li> <li>4) Narsarsuaq</li> </ol> <p>d. På følgende flyvepladser kan der anvendes decelerometer til operationelle formål, det vil sige</p>	<p>Kravet om at "continuous friction measuring devices" skal være self-wetting; ønskes igen fjernet.</p> <p>Ilulissat lufthavn er medtaget både under sektion c og sektion d.</p> <p>Det formodes at forskellen mellem af de lufthavne som er angivet i afsnit c og afsnit d er baseret på banelængden.</p> <p>Det anbefales derfor at dette beskrives således at der afsnit c henføres til flyvepladser med fast underlag og som har en banelængde på 1200m og derover og afsnit d. henføres til baner som er 1199m og derunder og baner som ikke har fastunderlag (asfalt eller beton)</p>						

Emne	Kommentar
<p>ned- eller opgraderinger, når udstyret ifølge fabrikanten er egnet til formålet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aasiaat</li> <li>2) Qaanaaq</li> <li>3) Kulusuk</li> <li>4) Sisimiut</li> <li>5) Maniitsoq</li> <li>6) Upernavik</li> <li>7) Uummannaq/Qaarsut</li> <li>8) Nerlerit Inaat</li> <li>9) Ilulissat</li> <li>10) Paamiut</li> </ol>	
<p><b>4.3. Optøningsmidler</b></p> <p>a. Følgende optøningsmidler må anvendes til bekæmpelse af sne og is, og de angivne forkortelser skal benyttes ved udfyldelse af RCR:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) KAC, for kalium acetate væsker.</li> <li>2) KFOR, for kalium formate væsker.</li> <li>3) GAC, for glycerine acetate væsker.</li> <li>4) NAFO, for natrium formate faste stoffer</li> <li>5) NAAC, for natrium acetate faste stoffer.</li> <li>6) EG, for ethylene glycol væsker.</li> <li>7) PG, for propylene glycol væsker.</li> <li>8) UREA.</li> <li>9) SAND (Kornstørrelsen må ikke overstige 3,5 millimeter på flyvepladser, der beflyves af jetfly og 5 millimeter på flyvepladser, der beflyves med stempelmotorfly).</li> </ol>	<p>Det bør ikke være afgørende om stoffet som anvendes, er et fast stof eller en væske. En række af de nævnte kemikalier findes i begge tilstandsformer og udspreddes samtidigt for at opnå det bedste resultat.</p> <p>Hvilken kornstørrelse er tilladt til flyvepladser, som beflyves med turbopropfly?</p>
<p>Generelt</p>	<p>Det syntes generelt at opsætningen af dette BL udkast er en smule usammenhængende – bærer i enkelte afsnit lidt præg af "Google Translate".</p> <p>Kompleksiteten er også lidt til den tunge side i forhold til tidligere BL'er. Dette kan sandsynligvis også henføres til en delvis maskinoversættelse.</p> <p>Det bør overvejes om bestemmelser, for hvilket den BL-ansvarlige kan stilles til ansvar og straffes, og som delvis er rettet mod Grønland og Færøerne udfærdiges på alle officielle sprog i Rigsfællesskabet, altså dansk, færøsk og grønlandsk.</p>



**From:** Jákup Egholm Hansen <jhan@floghavn.fo>  
**Sent:** 14-03-2022 13:46:15 (UTC +02)  
**To:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Regin I. Jakobsen <rij@fae.fo>; Rolf Herup Olsen <rho@fae.fo>; Kurt Fossaberg <kurt@atlantic.fo>; Jens Eystein í Løðu <eystein@atlantic.fo>; Jákup Gardar Joensen <jjg@naviair.dk>; Anna Eva Villefrance <aev@naviair.dk>; Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>; Journal - Innanhýsis <journal-innanhysis@floghavn.fo>  
**Subject:** SV: Sagsref: 2021-008027 - TILLÆG til Høringssvar over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)

Trafikstyrelsen

Med henvisning til Vagar Lufthavn's høringssvar af 13. marts 2022 over ny BL 3-4, fremsendes hermed et tillæg til pkt. 6.3. i nævnte høringssvar.

Tillægget indeholder nogle yderligere bemærkninger og behov for afklaring/løsninger angående varighed/gyldighed samt format for SNOWTAM som skal anvendes på Færøerne og i Grønland.

Vinarliga / Regards

**Jákup Egholm Hansen**

COO / Airport Manager

P/F Vága Floghavn

FO-380 Sørvágur

Tlf.: (+298) 35 44 00

[jhan@floghavn.fo](mailto:jhan@floghavn.fo)

---

**Fra:** Jákup Egholm Hansen

**Sendt:** 13. marts 2022 22:05

**Til:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; info@tbst.dk

**Cc:** Regin I. Jakobsen <rij@fae.fo>; Rolf Herup Olsen <rho@fae.fo>; Kurt Fossaberg <kurt@atlantic.fo>; Jens Eystein í Løðu <eystein@atlantic.fo>; Jákup Gardar Joensen <jjg@naviair.dk>; Anna Eva Villefrance <aev@naviair.dk>; Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>; Journal - Innanhýsis <journal-innanhysis@floghavn.fo>

**Emne:** Sagsref: 2021-008027 - Høringssvar over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)

Trafikstyrelsen

Vagar Lufthavn fremsender hermed høringssvar til BL 3-4 og de dertil hørende bilag og tillæg.

Vagar Lufthavn imødeser gerne hurtigt feed-back, og vi er til enhver tid klar at tage en møde for nærmere drøftelser, såfremt Trafikstyrelsen ønsker det.

Vinarliga / Regards

**Jákup Egholm Hansen**

COO / Airport Manager

P/F Vága Floghavn

FO-380 Sørvágur

Tlf.: (+298) 35 44 00

[jhan@floghavn.fo](mailto:jhan@floghavn.fo)

---

**Fra:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>

**Sendt:** 2. marts 2022 15:06

**Emne:** Ny høringsfrist 13. marts 2022, sagsref: 2021-008027 - Udsættelse af høringsfristen vedrørende tidligere udsendt høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF)

Til høringsparterne,

Styrelsen er af en høringspart anmodet om fristudsættelse for bemærkninger til vedhæftede høringsmateriale, der blev sendt i høring d. 1. februar 2022. Den oprindelige høringsfrist var 6. marts 2022. Ny frist for afgivelse af hørings svar vedrørende BL 3-4, er udgangen af søndag d. 13. marts 2022.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

**Line Himmelstrup**

Chefkonsulent, Afdelingen for luftfart  
Senior Executive Advisor, Department for Aviation

**Trafikstyrelsen**

**Danish Civil Aviation and Railway Authority**

Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København  
Tel.: +45 7221 8800  
Dir.: +45 4178 0453  
E-mail: [lihi@trafikstyrelsen.dk](mailto:lihi@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

---

**Fra:** Line Himmelstrup

**Sendt:** 1. februar 2022 11:50

**Emne:** Høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF) høringsfrist 6. marts 2022, sagsref: 2021-008027

Til Høringsparterne

Se venligst vedhæftede høringsmateriale vedrørende ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Materialet findes også på høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66046>

Hørings svar bedes sendt til Trafikstyrelsens hovedmailadresse [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc. til [lihi@tbst.dk](mailto:lihi@tbst.dk) senest den 6. marts 2022, mærket j.nr. 2021-008027

Venlig hilsen

**Line Himmelstrup**

Chefkonsulent, Afdelingen for luftfart  
Senior Executive Advisor, Department for Aviation

**Trafikstyrelsen**

**Danish Civil Aviation and Railway Authority**

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København

Tel.: +45 7221 8800

Dir.: +45 4178 0453

E-mail: [lihi@trafikstyrelsen.dk](mailto:lihi@trafikstyrelsen.dk)

[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Danmark

**Att. Line Himmelstrup**



P/f Vága Floghavn  
FO-380 Sørvágur  
Faroe Islands  
Tel: (+298) 35 44 00  
Fax: (+298) 35 44 01  
www.floghavn.fo  
floghavn@floghavn.fo

Date: Our ref: Contact person/Ext.:  
March 14, 2022

Your letter of: Your ref.:  
2021-008027

## **Tillæg til pkt. 6.3. i Vagar Lufthavn's Høringssvar vedr. høring over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af bane- overfladetilstanden (GRF), dateret 13. marts 2022**

### **Indledning:**

Med henvisning til Vagar Lufthavns høringssvar af 13. marts 2022 om ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden, fremsendes hermed et tillæg til pkt. 6.3. i Vagar Lufthavn's høringssvar.

### AD pkt. 6.3:

#### **6.3. SNOWTAM – (Tillæg om varighed/gyldighed og SNOWTAM-format):**

Jf. dokumentet "Høring af state decisions i Global Reporting Format for Rigsfællesskabet" af 05-05-2021, sagsnr.: TS31200-00680 udsendt af Trafikstyrelsen fremgår følgende tekst på side 22:

(Citat)

#### **"Retningslinjer for SNOWTAM/NOTAM**

**Der skal udsendes SNOWTAM minimum hver 8. time i den publicerede åbningstid eller når vejrforholdene taler for at der skal laves en ny SNOWTAM.**

*Der skal udsendes SNOWTAM inden den publicerede åbningstid.*

*I situational awareness section skal der oplyses om apron og taxiways er i POOR condition.*

Trafikstyrelsens ATM/ANS område vil udsende yderligere oplysninger om hvilken fraseologi der skal anvendes i Rigsfællesskabet.

Lufthavne på Færøerne og Grønland skal følge SNOWTAM formatet som er angivet i PANS-AIM (DOC 10066) Appendix 4.

Lufthavne i Danmark skal følge EU forordning 373/2017 og AMC & GM to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes — Issue 1, Amendment 5, GM1 ADR.OPS.A. 057(d)(4) Origination of NOTAM.

For Færøerne og Grønland gælder det at det ikke er tilladt at anvende begrebet Specially Prepared Winter Runways, dette er udelukkende gældende for EASA certificerede lufthavne, som har fået godkendt operationer på specially prepared winter runways af Trafikstyrelsen.”

(Citat slut. Gul markering lavet af undertegnede).

#### Ad.) Varighed/gyldighed for SNOWTAM:

Vagar Lufthavn finder det uklart hvordan spørgsmålet om gyldigheden på 8. timer for et SNOWTAM skal håndteres rent operationelt for lufthavne som ikke har døgnåbent eller døgnvagt. Vagar Lufthavn har rejst spørgsmålet i samarbejdsfora for lufthavnene i Rigsfællesskabet, men ingen havde et svar på spørgsmålet, og anbefalede derfor at rejse spørgsmålet overfor Trafikstyrelsen i forbindelse med høringsvaret over ny BL 3-4.

#### **Eksempel til beskrivelse af problematik:**

- Lufthavn X – publiceret åbningstid 0800 til 2000 UTC. – dvs. i 12 timer.
- Lufthavn X er således også lukket i 12 timer fra 2001 UTC til 0759 UTC næste morgen
- SNOWTAM udsendes 0730 UTC, som er før åbningstid. Gyldighed til 1530 UTC.
- Sidste SNOWTAM udsendes 1930 UTC lige før lukketid. Gyldighed til 0330 UTC – dvs. at SNOWTAM udløber i løbet af lufthavnens lukketid
- I timerne fra udløb af sidste SNOWTAM 0330 UTC til nyt SNOWTAM udsendes 0730 UTC næste morgen, er intet SNOWTAM publiceret.
- Piloter som laver flyveplan 0700 UTC og ser at der ikke er publiceret noget SNOWTAM på dette tidspunkt, fortolker dette som TØR landingsbane – dvs. RWYCC 6.

Det nytter ikke at skrive i sidst udsendte SNOWTAM 1930 UTC, at næste SNOWTAM udsendes 0730 UTC næste morgen, fordi efter 0330 UTC forsvinder denne information sammen med sidste SNOWTAM som udløber på dette tidspunkt. Dvs. at piloter i tidsrummet 0330 UTC til 0729 UTC ikke finder nogen oplysning om hvornår næste SNOWTAM udsendes.

Vagar Lufthavn ser to mulige løsninger på denne problemstilling:

1. At der publiceres i AIP/AIC eller på anden måde, at SNOWTAM som udløber efter lufthavnens lukketid, er gældende indtil lufthavnen åbner igen. I eksemplet ovenfor betyder det at gyldigheden for det sidst udsendte SNOWTAM udvides fra 8 timer til 12 timer.

2. At der publiceres i AIP/AIC eller på anden måde, at SNOWTAM altid udløber ved lufthavnens publicerede lukketid selv om det er mindre end 8 timer efter at sidste SNOWTAM blev publiceret, og at det også fremgår, at piloter ikke kan antage at intet SNOWTAM i lufthavnens lukketid betyder TØR landingsbane – dvs. RWYCC 6.

Ad.) SNOWTAM-format:

Jf. dokumentet "Høring af state decisions i Global Reporting Format for Rigsfællesskabet" af 05-05-2021, sagsnr.: TS31200-00680 udsendt af Trafikstyrelsen fremgår følgende tekst på side 22, at lufthavne på Færøerne og Grønland skal følge SNOWTAM formatet som er angivet i PANS-AIM (DOC 10066) Appendix 4.

Men senere hen er blevet informeret om, at alle lufthavne i Rigsfællesskabet skal bruge samme SNOWTAM-format, og at Færøerne og Grønland således skal anvende EASA's SNOWTAM format.

For Færøerne er det vigtigt at kunne formidle vores SNOWTAM via AFTN til EAD (Eurocontrol) for publicering. Hvorvidt SNOWTAM-formatet jf. retningslinjerne i PANS-AIM (DOC 10066) Appendix 4 er kompatiblet med EAD's syntax ved vi ikke.

Hvis det ikke er tilfældet, kan Færøerne og Grønland blive afskåret fra at udsende SNOWTAM via EAD (EUROCONTROL), såfremt Trafikstyrelsen fastholder beslutningen om at Færøerne og Grønland skal bruge et andet SNOWTAM-format end de danske lufthavne.

Det kan oplyses, at Vagar Lufthavn allerede før Trafikstyrelsens udsættelse af GRF på Færøerne og Grønland, har erhvervet Moventor's digitale GRF-rapporteringssystem og fik sat i værk at vi publicerer digitale SNOWTAM via EAD, hvilket er praktiseret siden november 2021.

Vi er dog i tvivl om Trafikstyrelsen endeligt har besluttet hvilket SNOWTAM-format skal anvendes af Færøerne og Grønland, når BL 3-4 træder i kraft i juli 2022, og om der i denne forbindelse er en problematik omkring digital publicering via EAD eller ikke.

Vagar Lufthavn vil derfor bede om afklaring eller bekræftelse fra Trafikstyrelsen på en beslutning om SNOWTAM-format for Færøerne og Grønland.

Vagar Lufthavn foreslår, at Trafikstyrelsen tager stilling til ovenstående problematik omkring SNOWTAM's gyldighed/varighed, og foreskriver en løsning gældende for alle relevante lufthavne, som ikke har døgnåbnet/døgnvagt, samt at Trafikstyrelsen afklarer spørgsmålet om SNOWTAM-format for Færøerne og Grønland med henblik på digital publicering via EAD (Eurocontrol).

Med venlig hilsen

Jákup Egholm Hansen  
flyvepladschef

Kopi sendt til:

- Færøernes landsstyre, Umhvørvis- og Vinumálaráðið
- Vagar AFIS/Navair
- Atlantic Airways

**From:** Jakob Schjøtt Stenbæk Madsen <JSM@regioner.dk>  
**Sent:** 15-03-2022 13:59:07 (UTC +02)  
**To:** DUT <dut@tbst.dk>  
**Cc:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; Sasia Bendix <SBE@regioner.dk>  
**Subject:** SV: Økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Til Trafikstyrelsen

Danske Regioner har modtaget udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden i økonomisk høring. Vi er på det foreliggende grundlag enige i, at udkastet til bekendtgørelsen ikke forventes at have konsekvenser for regionernes økonomi og derfor kan punktet optages på LCP-notatet med 0-DUT.

Venlig hilsen

**Jakob Schjøtt Stenbæk Madsen**  
Seniorkonsulent  
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



**Danske Regioner**  
Dampfærgevej 22  
2100 København Ø

T 20 74 74 31  
E [jsm@regioner.dk](mailto:jsm@regioner.dk)

---

**Fra:** DUT <[dut@tbst.dk](mailto:dut@tbst.dk)>  
**Sendt:** 1. februar 2022 12:58  
**Til:** DUT <[dut@tbst.dk](mailto:dut@tbst.dk)>; Catrine Marie Stamm Gravesen <[cmsg@kl.dk](mailto:cmsg@kl.dk)>; Kommunernes Landsforening <[KL@KL.DK](mailto:KL@KL.DK)>; Henrik Severin Hansen <[hsh@regioner.dk](mailto:hsh@regioner.dk)>; Sasia Bendix <[SBE@regioner.dk](mailto:SBE@regioner.dk)>; [Regioner@regioner.dk](mailto:Regioner@regioner.dk)  
**Cc:** Line Himmelstrup <[lihi@tbst.dk](mailto:lihi@tbst.dk)>; Andreas Serop Larsen <[asla@trafikstyrelsen.dk](mailto:asla@trafikstyrelsen.dk)>  
**Emne:** Økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.

Til KL og Danske Regioner.

Vedhæftet økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden.



Høringsmaterialet kan tilgås på Høringsportalen:  
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66046>.

Svar på den økonomiske høring og evt. spørgsmål bedes sendt til [DUT@trafikstyrelsen.dk](mailto:DUT@trafikstyrelsen.dk), cc Line Himmelstrup.

Vi skal bede om en tilbagemelding senest den 6. marts 2022.

Venlig hilsen

Andreas Serop Larsen  
Fuldmægtig, Ledelsessekretariatet

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Tlf.: + 45 4178 0372  
Tlf.: +45 7221 8800  
[asla@trafikstyrelsen.dk](mailto:asla@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

**From:** 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>  
**Sent:** 08-03-2022 10:52:53 (UTC +02)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>  
**Subject:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden(ERST Sagsnr: 2022 - 2691)

Kære modtager i Trafikstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden

**Høringssvar vedrørende bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden**

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget ovenstående bestemmelser i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Trafikstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

**Administrative konsekvenser**

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bestemmelserne medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

**Principper for agil erhvervsrettet regulering**

Trafikstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bestemmelserne vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer. OBR har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Søren Wichmann Agerholm  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 35291938  
E-post [sorage@erst.dk](mailto:sorage@erst.dk)

Med venlig hilsen

**Annette Pia Andersen**

**ERHVERVSSTYRELSEN**

Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291653  
E-mail: [anpian@erst.dk](mailto:anpian@erst.dk)  
[www.erhvervsstyrelsen.dk](http://www.erhvervsstyrelsen.dk)

**ERHVERVSMINISTERIET**

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk).

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

**From:** Maria Jensen <mrje@nanoq.gl>  
**Sent:** 23-03-2022 18:21:07 (UTC +02)  
**To:** Line Himmelstrup <lihi@tbst.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar over ny BL 3-4 om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden (GRF) høringsfrist 16. marts 2022, sagsref: 2021-008027 (Nanoq - ID nr.: 19667060)

Kære Line

Vores minister har godkendt vores tidligere fremsendte høringssvar til BL 3-4 uden yderligere bemærkninger (se vedhæftede).

Inussiarnersumik Inuulluaqquillunga • Med venlig hilsen • Best regards

**Maria Jensen**  
A/C Fuldmægtig • A/C Fuldmægtig • Head of Section



**NAALAKKERSUISUT**  
GOVERNMENT OF GREENLAND

Ineqarnermut Attaveqaasersuutinullu Naalakkersuisoqarfik  
Departementet for Boliger og Infrastruktur  
Ministry of Housing and Infrastructure

P.O. Box 909. 3900 Nuuk  
Oq./Tel.: +299 34 28 54

[mrje@nanoq.gl](mailto:mrje@nanoq.gl)

[www.naalakkersuisut.gl](http://www.naalakkersuisut.gl)



Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
[info@tbst.dk; lihi@tbst.dk]

## Høring over udkast til Bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden – BL 3-4

16-03-2022  
Sags nr.: 2022 - 3148  
Dok. nr. 19459019

Departementet for Boliger og Infrastruktur takker for høringen af 1. februar 2022 vedr. ”udkast til Bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden – BL 3-4”.

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf.: (+299) 34 50 00  
E-mail: box909@nanoq.gl  
www.naalakkersuisut.gl

Departement for Boliger og Infrastruktur har indhentet bidrag til høringen fra Kalaallit Airports Holding A/S samt Air Greenland, da det er konstateret, at selskaberne ikke var oplyst på Trafikstyrelsens høringsliste.

Høringssvarene gengives herunder, og Departementet for Boliger og Infrastruktur støtter op om de afgivne høringssvar.

### Kalaallit Airports Holding A/S:

*”KAIR har følgende bemærkninger til den kommende BL 3-4*

- BL 3-4 pkt. 2.1.c - her bør inkluderes:  
5) Qaqortoq (år 2025)*
- BL 3-4 Bilag 2 – Grundlæggende kursus i GRF - her savner KAIR et punkt med Human Factors i forbindelse med;*
- Stress (flere ændringer af banens tilstand på relativt kort tid, der forårsager løbende ændringer i Runway Condition Code (RWYCC)*
- Pressure (Baneinspektøren føler, at hans RCR (Runway Condition Report) er årsag til at fly aflyses eller når værdierne er på grænsepunktet mellem 2 RWYCC (Runway Conditions Code) – så vælges den værdi, der er lavere fordi; ”Jeg skal ikke være årsag til nogen ulykker” eller den værdi, der er højere fordi; ”så kan flyene lande og lette”).*

*Resten af BL 3-4 materialet har KAIR ingen bemærkninger til.”*

### Air Greenland:

*”Høringssvar vedrørende ny BL 3-4*

*Den nye BL vil ændre den måde hvorpå Mittarfeqarfiit skal rapportere baneoverfladetilstanden på landingsbaner i Grønland.*

Mittarfeqarfiit vil fremadrettet skulle tage deres objektive bane observationer og ligge dem ind i en matriks, som kategoriserer landingsbanens tilstand på en skala fra 0 – 6 (0 er dårligst) og udgives som en Runway condition report(RCR).

Mittarfeqarfiit har ansøgt Trafikstyrelsen om dispensation, til stadig at måle og oplyse om målte bremseværdier. Denne mulighed er medtaget i det nye oplæg til BL 3-4 men dog som en indskudt sætning i Pkt. 1.3.d og kun i tiden frem til 01 juli 2025.

Disse bremseværdier skal derefter oplyses i "situationel awareness sektionen" af RCR og ikke i "aeroplane performance calculation sektionen". Airgreenland tolker denne placering som et udtryk for at disse målte værdier ikke må bruges i de operationelle performance beregninger som vi gør i dag. **Bremseværdierne betragter Airgreenland som den mest betydningsfulde enkelt stående elementer til at sikre gennemførelse af vores operation.**

De aktuelle målte bremseværdier, kan i oplægget(tillæg IV) kun i meget begrænset omfang bruges til at opgradere de objektive bane observationer og dette vil derfor ikke have den store operationelle effekt. Mittarfeqarfiit vurderer at en typisk vinterdag heroppe ofte vil indebære at deres baner vil ligge i kategorien enten 0 eller 1.

Hvis Mittarfeqarfiit har ret i deres antagelse vil det betyde at Airgreenlands fixedwing vinteroperation vil **blive forringet 25-75% af tiden og at vi vil have svær med at opretholde infrastrukturen i Grønland om vinteren fremover.**

Airgreenland ønsker at det fortsat skal være muligt at bruge aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger på alle baner kortere en 800 meter samt på alle grusbaner.

Endvidere ønsker Airgreenland at det er muligt at bruge aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger frem til d. 01 juli 2028 på alle øvrige baner, dette for at kunne understøtte opstartsfasen på de nye KAIR lufthavne samtidig med at Airgreenland introducerer brugen af jets på disse relative korte baner."

Departementet er på lige fod med Kalaallit Airports og Air Greenland bekymret for, at det nye globale rapporteringsformat (GRF), vil medføre væsentlige forringelser i den grønlandske infrastruktur i vinterperioden særligt på grusbanerne og de korte landingsbaner.

Mittarfeqarfiit har på det grundlag ansøgt Trafikstyrelsen om dispensation til fortsat at måle og anvende friktionsværdier i forbindelse med performance beregninger.

Trafikstyrelsen har under punkt 1.3.D valgt at imødekomme ansøgningen frem til 1. juli 2025. For at understøtte opstartsfasen på Kalaallit Airports nye lufthavne, ønsker departementet, at understøtte anmodningen om forlængelse af dispensationen til måling

af friktionsværdier på de nye lufthavne i Grønland forlænges frem til 1. juli 2028, samt at det fortsat skal være muligt at bruge aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger på alle baner kortere end 800 meter samt på alle grusbaner

Mittarfeqarfiit og Departementet for Boliger og Infrastruktur har endvidere drøftet høringsmaterialet, og Mittarfeqarfiit fremsender særskilt høringssvar til Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen

Jonas Smed Sørensen  
Kontorchef