

Operativ endring

Skalerbare brøyteplaner

- Gyldig fra: 27.11.2025
- Løpenummer: 05-2025



1 Bakgrunn

Brøyting på Oslo lufthavn er en aktivitet som er gjenstand for kontinuerlig forbedring, og i som et ledd i dette arbeidet er det identifisert et behov for å ha en skalerbar plan for brøyting. Hensikten med endringen er å ha flere verktøy i verktøykassen når værforholdene er så dårlige at normal brøyting ikke er nok for å holde lufthavn i normal drift. Det kan også være andre forhold, som mangel på personell og/eller tilgang på maskiner som krever at man må iverksette skalerbare brøyteplaner.

2 Beskrivelse

Det etableres definerte scenarioer som kan iverksettes når forholdene tilsier det.

Normal vinterdrift defineres som «Scenario 0», deretter følger «Scenario 1», «Scenario 2» og «Scenario 3».

Hensikten med å etablere scenarioer er forutsigbarhet for aller parter, som vil sikre en mer effektiv planlegging og gjennomføring av flytrafikken.

2.1 SCENARIO 0 - NORMAL DRIFT

Det gjøres ikke noen endringer på dagens brøyteplaner for normal drift.

2.2 SCENARIO 1 – PRIORITET OG SUSPENDING AV OMRÅDER

Hvis værforhold er så dårlige at det ikke er mulig å opprettholde tilfredsstillende status med normal brøyting kan scenario 1 iverksettes. Det gjelder også hvis tilgang til maskiner og/eller personell er ikke tilstrekkelig.

Scenario 1 består av:

- Suspending og/eller stenging av taksebaner og plattformer.
- Vaktleder/brøyteleder ber om prioritet over flytrafikk

2.3 SCENARIO 2 – FRIGJØRE BRØYTEGRUPPE 2

Brøyteleder/Vaktsjef kan når forholdene tilsier det iverksette Scenario 2. Dette innebærer å frigjøre Brøytegruppe 2. En forutsetning for å kunne frigjøre gruppe 2 er at gruppe 2 har med egen dedikert brøytelder som vil følge gruppen.

I tillegg til suspenderte områder fra scenario 1 så suspenderes TWY M, TWY T og TWY V.

Å frigjøre brøytegruppe 2 betyr at gruppe 2 ikke kjører et forhåndsbestemt mønster, men gjør innsats det behovet er størst.

2.3.1 Begrensinger for frigjort brøytegruppe

- Hvis gruppe 3 arbeider på østsiden av sentralområdet, kan ikke gruppe 2 rydde vestsiden av sentralområde. Gruppe 2 må holde seg på samme side som gruppe 3, hvis gruppe 2 skal bistå på sentralområdet.
 - *Merk at avvik fra denne begrensingen kan forekomme i noen situasjoner hvis tårn og brøyteleder i samråd er enige om å fravike begrensingen.*

2.3.2 Åpne avkjøringer ved RWY 01 operasjoner i scenario 2

- Kun TWY A1, TWY A6 og TWY A9 er åpen for flytrafikk.
- Kun TWY B1, TWY B7 og TWY B9 er åpen for flytrafikk.

2.3.3 Åpne avkjøringer ved RWY 19 operasjoner i scenario 2

- Kun TWY B1 og TWY B9 er åpen for flytrafikk.
- Kun TWY A1, TWY A4 og TWY A9 er åpen for flytrafikk.

2.3.4 Apron GA

- Kun TWY C3 åpen i begge retninger
 - Avgang RWY 01 fra Apron GA: Takser ut TWY C3, ned vestre RWY og ut TWY A5
 - Avgang RWY 19 fra Apron GA: Takser ut TWY C3, ned vestre RWY og ut TWY A4

2.4 SCENARIO 3 - KOLONNEKJØRING

Scenario 3 er definert som siste mulige aksjon før man stenger rullebanene for all flytrafikk. Værforhold og/eller maskinstatus/personell skal være så dårlig at dette er eneste mulige måte for å kunne avvikle et begrenset antall flybevegelser.

Hensikten med scenario 3 er å sørge for at rullebanen ikke stenges, selv ved vedvarende ekstremvær.

I scenario 3 vil det normalt sett kun vil være vestre RWY som vil være i bruk for både avganger og landinger (SRO). Konseptet er at terminalområdet brøytes med fokus på de stands (med tilhørende område rundt) som skal benyttes til avgang/ankomst den nærmeste tiden. Ved avgang kjører en brøytregruppe i forkant av et gitt antall fly fra sentralområdet frem til «holdingposition», og tilsvarende ved landinger, hvor en brøytregruppe brøyter en rute opp til sentralområdet. Den andre brøytgruppen fokuserer kun på å holde vestre rullebane åpen.

Scenario 3 innføres 22 JAN 2026.

3 Konklusjon

Denne operative endringen trer i kraft på AIRAC-effektivdato **27 NOV 2025**.

Ved spørsmål til denne endringen, kontakt avd. flybevegelser på epost osl-airside@avinor.no