

## BL 3-13

# Bestemmelser om godkendelse og drift af baner, der skal anvendes til starter med en banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m og præcisionslandingsbaner kategori II og III

Udgave 2, 23. juni 2011

I medfør af § 52 i lov om luftfart, jf. lovbeholdning nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Trafikstyrelsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsenes opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

### 1. Referencedokumenter

1.1 BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, seneste udgave.

1.2 BL 3-18, Bestemmelser om etablering af flyvepladsledelse på godkendte flyvepladser mv., seneste udgave.

1.3 BL 7-18, Bestemmelser om meteorologisk udstyr på flyvepladser, seneste udgave.

1.4 BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, seneste udgave.

1.5 ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation, seneste udgave.

1.6 ICAO Annex 4, Aeronautical Charts, seneste udgave.

1.7 ICAO Annex 10, Aeronautical Telecommunications, seneste udgave.

1.8 ICAO Annex 14 Volume I, Aerodromes, seneste udgave.

1.9 ICAO Doc 9328-AN/908, Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices, seneste udgave.

1.10 ICAO Doc 9830, Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual.

1.11 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.4, findes på Retsinformations hjemmeside [www.retsinformation.dk](http://www.retsinformation.dk) og på Trafikstyrelsens hjemmeside [www.Trafikstyrelsen.dk](http://www.Trafikstyrelsen.dk). Dokumenterne kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafikstyrelsen, Luftfartshuset  
Postboks 744  
Ellebjergrvej 50  
2450 København SV  
Tel.: 3618 6000  
Fax: 3618 6001  
E-post: [dcaa@slv.dk](mailto:dcaa@slv.dk)

1.12 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.5 - 1.10 findes på Trafikstyrelsens hjemmeside [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk) og kan desuden købes ved henvendelse til

ICAO Headquarters  
Attn.: Document Sales Unit  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7  
Tel.: +1 514 954-8022  
Fax: +1 514 954-6769

Sitatex: YULDYA  
E-post: [Sales\\_unit@icao.int](mailto:Sales_unit@icao.int)  
Web: [www.icao.int](http://www.icao.int)

## 2. Definitioner

*Banesynsvidde (Runway Visual Range (RVR)):*

Den afstand, over hvilken en pilot i et luftfartøj på en banes centerlinje kan se enten banens markeringer, banekantlysene eller banens centerlinjelys.

*ILS følsomt område:*

Et område, der strækker sig ud over det kritiske område, hvor parkering og/eller trafik med køretøjer, inkl. luftfartøjer, kan forårsage forstyrrelser på ILS-signalerne.

*ILS kritisk område:*

Et veldefineret område rundt om localizer og glide path, hvor køretøjer, inkl. luftfartøjer, vil forårsage uacceptable forstyrrelser på ILS-signalerne.

*Kategori II operation (Category II operation):*

En præcisionsindflyvning med en beslutningshøjde lavere end 60 m (200 FT), men ikke under 30 m (100 FT) over banetærsklens niveau, og en banesynsvidde tilpasset den pågældende flyvnings grad af automation.

*Kategori III operation (Category III operation):*

En præcisionsindflyvning med en beslutningshøjde lavere end 30 m (100 FT) over banetærsklens niveau, og en banesynsvidde tilpasset den pågældende flyvnings grad af automation.

*Procedurer for lav sigtbarhed (Low Visibility Procedures - LVP):*

Ved procedurer for lav sigtbarhed forstås i denne BL specifikke procedurer, der anvendes på en flyveplads med det formål at kunne afvikle flytrafikken på en sikker måde under nedsat sigtbarhed.

*Præcisionslandingsbane, kategori II eller III (Precision approach runway, category II or III):*

En landingsbane, der er udstyret med elektroniske og visuelle hjælpemidler, som mu-

liggør kategori II eller kategori III indflyvning.

*Rullevej (Taxiway):*

En vej, der er anlagt på en landflyveplads til brug for luftfartøjer under kørsel fra en del af flyvepladsen til en anden, herunder:

- a. Rullevej ved standplads. Den del af et rullevejssystem, som findes på forpladsen, og som kun har til formål at give adgang til standpladser.
- b. Rullevej på forplads. Den del af et rullevejssystem, som findes på forpladsen, og som i en gennemgående rute krydser forpladsen.
- c. Rullevej til hurtig frakørsel. En rullevej, som slutter sig til en bane i en spids vinkel, således at landende luftfartøjer kan køre fri af banen med en højere hastighed, end det ellers er muligt, med det formål at nedbringe den tid, banen er optaget.

*Servicevej:*

En på en flyveplads anlagt vej til brug for tjenestekøretøjer.

*Terrænkort for præcisionsindflyvning (Precision approach terrain chart):*

Et kort, der gengiver højdevariationer i forhold til banetærsklen for et nærmere fastsat område før tærsklen.

## 3. Generelt

3.1 Præcisionslandingsbaner, kategori II og III, skal godkendes af Trafikstyrelsen og skal udover bestemmelserne i denne BL opfylde de generelle bestemmelser for kategori I anlæg, jf. BL 3-2.

3.1.1 Præcisionslandingsbaner, kategori III, skal ud over de særlige kategori III krav opfylde kravene til kategori II.

3.1.2 Ansvar for at overholde bestemmelserne i denne BL påhviler den, der har fået tilladelse til at drive flyvepladsen, i det følgende kaldet koncessionshaveren, jf. BL 3-18.

## 4. Betingelser for godkendelse

### 4.1 Ansøgning

4.1.1 Ansøgning om godkendelse af en præcisionslandingsbane, kategori II eller III, sendes til Trafikstyrelsen bilagt materiale til udarbejdelse af terrænkort og dokumentation for opfyldelse af de krav, der er fastsat i pkt. 4.2 - 4.11 for følgende systemer, udstyr mv.:

- a. ILS system.
- b. Alternative strømforsyninger.
- c. Lyssystem.
- d. Meteorologisk udstyr.
- e. Hindringsbegrænsning.
- f. Vejledning af trafik på flyvepladens manøvreområde.
- g. Færdselsinstruktion.
- h. Lufttrafiktjeneste.
- i. Forterræn.
- j. Overvågning.
- k. Beskrivelser til flyvepladshåndbogen, jf. BL 3-18, af ovennævnte systemers anvendelse i forbindelse med kategori II og III operationer, samt procedurer, der skal anvendes i forbindelse med disse operationer (Low Visibility Procedures for landing, LVP landing).

*Anm.: ICAO anbefaler, at der etableres et overvågningsradarsystem på flyvepladser, hvor der skal afvikles trafik med RVR værdier mindre end 350 meter.*

### 4. ILS-anlæg, kategori II eller III

4.2.1 ILS anlæg skal opfylde specifikationerne (standarderne og rekommandationerne) i ICAO Annex 10.

4.2.1.1 Et ILS anlæg, kategori II eller III, skal mindst omfatte:

- a. Localizer (LLZ).
- b. Glidepath (GP).
- c. Outer Marker (OM) og Middle Marker (MM) eller én med LLZ frekvensparret DME (Distance Measurement Equipment) placeret ved Glidepath.

4.2.2 Glidepath vinklen skal være 3 grader, medmindre andet er fastlagt. Når DME erstatter MM, skal DME anlægget kunne angive MM positionen i forhold til landings-tærsklen med samme nøjagtighed som en MM.

4.2.3 I områderne ved LLZ og GP antenner, hvor færdsel kan påvirke de udsendte signaler, skal de kritiske og følsomme områder være fastlagt.

4.2.3.1 Størrelsen af disse områder afhænger af ILS fabrikatet, og områderne fastlægges i hvert enkelt tilfælde ud fra fabriksdokumentation, eventuelle prøvemålinger, m.v.

4.2.4 LLZ, GP samt enten OM + MM eller DME skal være udstyret med alternativ strømforsyning, som sikrer fortsat drift i mindst 15 minutter.

4.2.5 Omskiftningstiderne for skift til alternativ strømforsyning skal for

- LLZ, GP og DME være 0 sekunder,
- MM højst være 1 sekund og
- OM højst være 10 sekunder.

4.2.6 Et skift til alternativ strømforsyning skal omgående rapporteres til/indikeres hos pågældende flyvekontrolltjeneste.

4.2.7 Der skal være etableret et overvågningssystem, jf. Annex 10, der overvåger, om de udsendte signaler er inden for de fastsatte tolerancer.

4.2.8 Når tolerancerne for de udsendte signaler for henholdsvis LLZ og GP overskrides, skal overvågningssystemet foranledige enten

- a. skift til eventuel reservesender eller
- b. afbrydelse af senderen,

idet overvågningssystemets reaktionstid for LLZ og GP for henholdsvis kategori II og III anlæg ikke må overskride henholdsvis 2 og 1 sekund.

4.2.9 Overvågningssystemet skal i den pågældende flyvekontrolltjeneste markere svigt og eventuelt senderskift for henholdsvis LLZ, GP, MM, OM og DME.

4.2.10 ILS kategori III anlæg skal være udstyret med LLZ og GP reservesendere, der under kategori III flyvninger er i fuld drift, med undtagelse af, at antennerne er erstattet af tilsvarende belastninger.

### 4.3 Lyssystem og strømforsyning

4.3.1 Lyssystemet for en præcisionslandingsbane, kategori II og III, skal bestå af følgende elementer:

- a. Indflyvningslys.
- b. Sætningszonelys.
- c. Banecenterlinjelys.
- d. Tærskellys.
- e. Baneendelys.
- f. Banekantlys.

4.3.2 De lyssystemer, der er nævnt i pkt. 4.3.1, skal være udstyret og installeret i henhold til specifikationerne i ICAO Annex 14, Volume I, dog skal banecenterlinjelysene etableres med en indbyrdes afstand på 15 m.

4.3.3 Lyskilderne i de enkelte systemer skal opfylde specifikationerne i ICAO Annex 14, Volume I, således at kategori II anlæg både opfylder kravene til kategori I og II, og således at kategori III anlæg opfylder kravene til kategori I, II og III.

4.3.4 Strømforsyningen til de enkelte systemer skal være fordelt på flere lampe-kredse, således at svigt af en enkelt kreds ikke medfører væsentlig forvrængning af synsindtrykket af det samlede system.

4.3.5 Der skal være etableret en alternativ strømforsyning med følgende maksimale omskiftningstider:

- Indflyvningslys 1 sek.
- Banekantlys 1 sek.
- Tærskellys 1 sek.
- Baneendelys 1 sek.
- Banecenterlinjelys 1 sek.
- Sætningszonelys 1 sek.
- Nødvendig rullevejsbelysning 15 sek.

4.3.6 Der skal være etableret et overvågnings- og vedligeholdelsessystem, der under kategori II og III flyvninger sikrer, at andelen af lys i drift for hvert enkelt lyssystem mindst er

- a. 95 % for indflyvningslysets inderste 450 m,
- b. 95 % for centerlinjelys,
- c. 95 % for tærskellys,
- d. 95 % for banekantlys,
- e. 90 % for sætningszonelyset og
- f. 85 % for de yderste 450 m af indflyvningslyset.

#### 4.3.7 Rullevejsbelysning

Mindst en rullevej, der fører fra en kategori III bane, skal være forsynet med centerlinjelys, der begynder 60 m før en afkørselskurve og slutter ved parkeringsområdet.

4.3.8 Rullevejsbelysning skal opfylde specifikationerne for henholdsvis kategori II eller kategori III anlæg i ICAO Annex 14, Volume I.

4.3.9 I forbindelse med godkendelse af en kategori II eller III landingsbane vil Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde gennemgå rullevejssystemet og derefter fastsætte, hvor der skal etableres stopbarer. Stopbarer skal kunne tændes og slukkes individuelt fra den pågældende flyvekontrolltjeneste.

#### 4.4 Meteorologisk udstyr

4.4.1 En præcisionslandingsbane, kategori II eller III, skal være udstyret med

- a. vindmålerudstyr og
- b. et system til bestemmelse af bane-synsvidde (RVR).

Dette udstyr skal opfylde bestemmelserne i BL 7-18.

4.4.2 Vindmålerudstyret skal angive middelværdierne for vindretning og hastighed over en periode på 2 minutter med opdatering hvert 15. sekund. Afvigelser fra middelvindhastigheden på 10 kts. eller mere i en given 2 minutters periode skal registreres, og "maksimum og minimum hastighed" i en 10 minutters periode skal fastholdes og opdateres hvert 15. sekund.

4.4.3 RVR skal måles ved hjælp af systemer, der har en målenøjagtighed som krævet i BL 7-18 for Kategori II eller III baner.

4.4.4 Værdierne for RVR og for middelvindens retning og hastighed samt afvigelser til denne skal vises i vejrobservationstjenesten og i den pågældende flyvekontrolltjeneste.

4.4.5 Fejl i det meteorologiske udstyr skal omgående rapporteres til vejrobservationstjenesten og den pågældende flyvekontrolltjeneste.

#### 4.5 Hindringsbegrænsning

4.5.1 Under kategori II og III flyvninger skal det område, der ligger inden for de hindringsbegrænsende flader, jf. ICAO Annex 14, Volume I, Chapter 4, dvs.

- a. indre indflyvningsflade (inner approach surface),
- b. inderste overgangsflade (inner transitional surface) og
- c. overskydningsflade (balked landing surface),

holdes fri for alle hindringer, herunder luftfartøjer og køretøjer, bortset fra anlæg eller

udstyr, der er nødvendige for en sikker gennemførelse af start og landing.

#### 4.6 System til kontrol og vejledning af trafik på flyvepladsens manøvreområde (SMGCS)

4.6.1. Der skal være etableret et system til kontrol og vejledning af trafik på flyvepladsens manøvreområde (SMGCS), jf. ICAO Annex 14, Volume 1, Chapter 9.

*Anm.: Ved komplicerede flyvepladser vil ICAO Doc 9830, Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual, blive anvendt som grundlag for godkendelse.*

4.6.2 Kategori II eller III stoppositioner skal være etableret på samtlige rulleveje, der anvendes i forbindelse med disse operationer. Placeringen af stoppositioner i hvert enkelt tilfælde skal være under hensyntagen til ILS beskyttelsesområderne og tilstræbte beslutningshøjder. Stoppositionerne skal være markeret i henhold til ICAO Annex 14, Volume I, Chapter 5.

4.6.3 På samtlige serviceveje, der fører til eller gennem det område, der er nævnt i pkt. 4.5.1, skal der være etableret kategori II og III stopmarkering. Disse stopmarkeringer skal være placeret således, at ingen del af et holdende køretøj vil gennemskære de hindringsbegrænsende flader, jf. pkt. 4.5.1.

4.6.4 De kritiske og følsomme områder, der er fastlagt for LLZ og GP, samt områder, hvor trafikken under kategori II og III forhold ønskes under kontrol, skal være markeret tydeligt eller være afspærret.

4.6.5 Der skal på manøvreområdet være foretaget en sådan afmærkning og skiltning, at en luftfartøjsfører vil være i stand til i nødvendigt omfang at fastslå sin position og følge den kørevej, der er anvist af flyvekontrolltjenesten.

4.6.6 Al færdsel (bortset fra luftfartøjer) omkring en bane, der er i brug til kategori II eller III flyvninger, skal foregå på serviceveje, medmindre særlig tilladelse til anvendelse af rulleveje foreligger fra flyvekontrolltjenesten.

## 4.7 Færdselsinstruktion

Der skal være udarbejdet en færdselsinstruktion for det personale, der normalt færdes omkring eller på en bane, som er godkendt til kategori II eller III flyvninger og/eller starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m. Færdselsinstruktionen skal redegøre for de særlige restriktioner, der træder i kraft under kategori II og III flyvninger og/eller starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m, og skal fastlægge de procedurer, der tages i anvendelse under sådanne forhold.

## 4.8 Lufttrafiktjeneste

4.8.1. I forbindelse med kategori II eller III flyvninger skal der være etableret flyvekontrolltjeneste, jf. BL 7-21.

4.8.2 I forbindelse med starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m på flyvepladser, hvor der kun udøves flyveplads flyveinformationstjeneste, skal det fremgå af flyvepladsreglementet, at dette kun kan gennemføres med flyvepladsledelsens særlige tilladelse.

*Anm.: Tilladelsen skal sikre, at ikke andre luftfartøjer, køretøjer mv. færdes på manøvreområdet i forbindelse med startoperationen.*

## 4.9 Opmåling af terræn

Ved udarbejdelse af terrænkort skal Trafikstyrelsen have forelagt en opmåling af terrænet op til landingstærsklen i en længde på 900 m og i en brede på 60 m på hver side af den forlængede centerlinje. Opmålingen skal med reference i tærskelkoten vise terrænvariationer i forhold til denne med 1 m's intervaller.

## 4.10 Forterræn

Terrænet 300 m før landingstærsklen skal i en bredde på 30 m på hver side af den forlængede centerlinje være plant med en maksimal afvigelse på 1,5 m fra gennemsnitsniveau for jævne variationer.

*Anm.: Dette skyldes, at automatiske landingssystemer er påvirkelige af terrænet umiddelbart før banen.*

## 4.11 Overvågning

4.11.1 På en central position i lufttrafiktjenesten skal der være en samlet overvågningsfunktion (Master Caution) for samtlige systemer, der indgår i forbindelse med kategori II og III operationer.

4.11.2 Overvågningsudstyr skal være tilkoblet nødstrømsforsyning, således at ingen informationer går tabt ved omkobling til alternativ strømforsyning.

## 5. Kategori II og III indflyvning

5.1 Tilladelse til kategori II eller III indflyvning gives efter anmodning i hvert enkelt tilfælde af den pågældende flyvekontrolltjeneste, når følgende krav er opfyldt:

- a. Al trafik inden for de områder, der er nævnt i pkt. 4.5.1 og pkt. 4.6.4, skal være under kontrol.
- b. Mindst de følgende nævnte anlæg skal være markerede/anmeldt som funktionsduelige i den pågældende flyvekontrolltjeneste:
  1. Alternative strømforsyninger.
  2. ILS: LLZ, GP samt enten OM + MM eller DME.
  3. Lysanlæg:
    - Indflyvningslys,
    - tærskellys,
    - sætningszonelys,
    - banecenterlinjelys,
    - banekantlys,
    - baneendelys, og
    - krævede stopbarer, jf. pkt. 4.3.9.

For kategori III desuden

- stopbarer og
- krævede rullevejscenterlinjelys

4. MET udstyr:
- RVR system med sensorer etableret ved sætningszonen og ved banemidte.
  - Vindmålersystem for den pågældende bane.  
For kategori III desuden
  - RVR sensor etableret ved baneenden.

*Anm.: Ved fejl på vindmålerudstyr, der giver gennemsnitsvind, bortfalder kategori II eller III status, medmindre der forefindes vindmålerudstyr, der kan angive den aktuelle vind for den pågældende baneende, og den målte vindhastighed ikke overstiger 10 KT.*

5.1.1 Hvis et af nedennævnte anlæg skifter til alternativ strømforsyning, opretholdes kategori II eller III status for et luftfartøj, der har passeret OM eller et tilsvarende punkt på slutindflyvning, hvorimod status nedgraderes til kategori I for luftfartøjer, der ikke har passeret dette punkt.

- a. ILS: LLZ, GP og DME.
- b. Lysanlæg:
- Indflyvningslys,
  - tærskellys,
  - sætningszonelys,
  - centerlinjelys,
  - banekantlys og
  - baneendelys.

## 5.2 Oplysninger til de luftfarende

5.2.1 Under kategori II og III præcisionsanflyvninger skal følgende oplysninger meddeles luftfartøjsføreren:

- a. Senest ved begyndelsen af indflyvningen:
- RVR værdier for sætningszone, banemidte og eventuelt baneende.
  - Vindretning og -hastighed ved jorden.
  - Kategori II eller III status, hvis en sådan er etableret, og enhver ændring i denne status.
- b. Under slutindflyvningen:

- Forringelse af RVR. Hvis RVR værdien for banemidte og baneende er større end for sætningszonen, gives kun værdien for sætningszonen.
- Markante ændringer i vindforholdene ved jorden.
- Skift til alternativ strømforsyning for elektroniske og visuelle hjælpemidler, hvis OM eller tilsvarende punkt er passeret af luftfartøjet, jf. 5.1.1.

5.2.2 Hvis betingelserne i pkt. 5.2.1 ikke er opfyldt, udsendes der en almindelig NOTAM om fejlen, hvis denne ikke forventes rettet inden for 1 time.

## 6. Baner, der skal anvendes til starter med en banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m

6.1 Baner mv., der skal anvendes til starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m, skal opfylde følgende krav:

- a. Lyssystemer og strømforsyning skal være etableret som beskrevet i pkt. 4.3, eksklusive indflyvningslys og sætningszonelys.
- b. Rulleveje, der skal anvendes, skal være forsynet med centerlinjelys og stopbarer ved ventepositioner, jf. dog pkt. 6.1.1 og 6.1.2.
- c. Meteorologisk udstyr skal være etableret som beskrevet i pkt. 4.4.
- d. Stopmarkeringer skal være etableret som beskrevet i pkt. 4.6.3, jf. dog pkt. 6.1.2.
- e. Færdsel skal ske i henhold til pkt. 4.6.6.

6.1.1 Krav om installation af rullevejscenterlinjelys kan tilsidesættes, hvor der forefindes rullevejskantlys og en tydelig rullevejscenterlinjebemaling, og hvor trafikintensiteten er begrænset.

6.1.2 Krav om installation af stopbarer kan tilsidesættes, hvor der findes operative procedurer, der tilsikrer, at der altid kun findes

ét luftfartøj på manøvreområdet, og hvor trafik med køretøjer er reduceret til det mindst mulige.

6.2 Flyvepladshåndbogen, jf. BL 3-18, skal indeholde beskrivelser af baner, rulleveje mv., der skal anvendes i forbindelse med starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m, jf. pkt. 6.1, samt procedurer, der skal anvendes i forbindelse med disse starter (Low Visibility Procedures for start, LVP start).

## **7. Starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m**

7.1 Det skal sikres, at starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m kun foregår, når følgende krav er opfyldt:

- a. Al trafik inden for flyvepladsens manøvreområde skal være under kontrol.
- b. Mindst de i det følgende nævnte anlæg skal være markerede/anmeldt som funktionsduelige i den pågældende flyvekontrolltjeneste eller flyveplads flyveinformations-tjeneste:
  1. Lysanlæg:
    - Banecenterlinjelys,
    - banekantlys,
    - baneendelys og
    - krævede rullevejs centerlinjelys og stopbarer.

2. Alternativ strømforsyning, jf. pkt. 4.3.5.
3. MET udstyr:
  - RVR system og
  - vindmålersystem.

*Anm. 1: Ved fejl på RVR måleudstyret i sætningszonen er det tilladt visse luftfartsselskaber selv at vurdere den aktuelle RVR værdi.*

*Anm. 2: Ved fejl på vindmålersystemet, bortfalder betingelserne for starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m, medmindre der forefindes vindmålerudstyr, der kan angive den aktuelle vind for den pågældende startbane, og den målte vindhastighed ikke overstiger 10 KT.*

## **8. Dispensation**

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

## **9. Ikrafttræden**

9.1 Denne BL træder i kraft den 1. august 2011.

9.2 Samtidig ophæves BL 3-13, 1. udgave af 1. november 1981.

Trafikstyrelsen, den 23. juni 2011

Carsten Falk Hansen

/ Per Veingberg