

Datum
2011-11-24Dnr/Beteckning
TSL 2011-4014Ert datum
2011-10-04Er beteckning
D 2011-0118039Swedavia AB
Stockholm-Bromma Flygplats
168 67 Bromma**Part:**Swedavia AB
Org.nr. 556797-0818
Stockholm-Bromma Flygplats
168 67 Bromma**Ansökan om medgivande om undantag
avseende operationer med flygplanstyper som
kräver referenskod 3C vid Stockholm-Bromma
flygplats****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen beviljar Stockholm-Bromma flygplats ansökan om medgivande om undantag från kraven i 2 kap. 1 och 2 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TFS 2010:132) om utformning av bansystem och plattor på flygplats genom att medge att flygplatsen upplåter sig för begränsad trafik med flygplan som tillhör en högre referenskod än den fastställda.

Medgivande om undantag beviljas under förutsättning att följande villkor uppfylls:

- Flygplatsen ska säkerhetsställa att antalet planerade rörelser inte överstiger:
 - 1750 per år med BAe ATP (NextJet)
 - 1400 per år med Embraer 170 samt Embraer 190 (FinnAir)
 - 250 per år med Gulfstream 4 samt Gulfstream 550 (Försvarmakten)

- Flygplatsen ska säkerställa att samtliga riskreducerande åtgärder enligt insänd riskkällelista är genomförda
- Flygplatsens ska säkerhetsställa att berörda flygoperatörer genomför samtliga riskreducerande åtgärder enligt insänd riskkällelista
- Flygplatsen ska säkerställa att de berörda flygoperatörerna är informerade om och har accepterat flygplatsens hindersituation samt övriga avvikelser för att uppfylla kod 3C.

Medgivandet om undantag är tidsbegränsat med en giltighetstid fr.o.m. den 24 november 2011 t.o.m. den 31 december 2019.

Beslutet om medgivande om undantag kan återkallas av Transportstyrelsen om innehållet står i strid med de EU-förordningar som kommer att antas på området.

Flygplatsen kan inte påräkna sig någon förlängning av detta medgivande efter giltighetstidens utgång eller någon utökning av medgivandets omfattning avseende antal rörelser eller ny trafik.

Redogörelse för ärendet

Stockholm-Bromma flygplats har den 4 oktober 2011 inkommit med en ansökan om medgivande om undantag från kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd avseende trafik med flygplan som tillhör en högre referenskod än den fastställda. Flygplatsen har kompletterat sin ansökan den 31 oktober 2011 med riskkällelista, kravlista, kvalitativa analyser samt säkerhetsbevisning och riskanalyser från berörda flygbolag. Flygplatsen har den 2 november 2011 inkommit med ytterligare en komplettering avseende begäran om tiden för medgivandet. Flygplatsen har för avsikt uppfylla kraven för referenskod 3C senast 2019.

Skäl för beslutet

Enligt 9 kap. 1 § TSFS 2010:132 kan Transportstyrelsen i särskilda fall medge undantag från bestämmelserna i föreskriften. Ett undantag medges dock endast under förutsättning att myndigheten bedömer att det finns kompensation för avvikelserna från de fastställda kraven eller att den avsedda verksamheten är av sådant slag att ett medgivande om undantag är försvarligt.

Stockholm-Bromma har i samband med sin ansökan om undantag inkommit med en säkerhetsbevisning för operationer på flygplatsen med flygplanstyper som kräver referenskod 3C. Stockholm-Bromma flygplats bansystem och plattor uppfyller i dagsläget referenskoden 2C. Kraven på

banbredd för respektive referenskod framgår av 2 kap 1-2 §§ TSFS 2010:132.

Den inkomna säkerhetsbevisningen omfattar:

- Riskkällelista, Stockholm-Bromma flygplats
- Kravlista, Stockholm-Bromma flygplats
- Kvalitativa analyser, Stockholm-Bromma flygplats
- Säkerhetsbevisning, FinnAir
- Säkerhetsbevisning, Försvarmakten
- Säkerhetsbevisning, NextJet

Flygplatsen bedömer att flygsäkerheten hålls på en acceptabel nivå med de föreslagna åtgärderna.

I övrigt har inget framkommit som visar på en negativ flygsäkerhetspåverkan på grund av den aktuella avvikelserna från kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd.

Transportstyrelsen bedömer, med hänvisning till de redovisade riskreducerande åtgärderna i den insända säkerhetsbevisningen (Transportstyrelsens sammanfattning finns i bilaga 1 till beslutet) samt de flygoperativa begränsningar som kommer att gälla, att kompensation finns för avvikelserna från fastställda krav och att ett medgivande om undantag från 2 kap 1-2 §§ TSFS 2010:132 därför är försvarligt.

Hur man överklagar

Ni kan överklaga detta beslut, se bilaga 2.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit flygplatsinspektören Roland Burman. I ärendets slutliga handläggning har dessutom luftfartsdirektören Ingrid Cherfils, chefen för enheten för flygplats, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd Elisabeth Sallfeldt, chefen för sektionen för flygplatser Tomas Olsson, flygplatsinspektören Robert Jangfall, flyginspektören Lars Kristiansson samt juristen Linnéa Ekström deltagit.



Staffan Widlert

Upplysningar

Fakturering för utfärdandet av medgivande om undantag kommer att ske i enlighet med Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter.

Bilagor

Bilaga 1 Transportstyrelsens sammanfattning
Bilaga 2 Hur man överklagar beslutet

Transportstyrelsens sammanfattning av avvikelser, riskkällor och kompenserande åtgärder

Flygplatsen har redovisat en kravkvittenslista avseende överensstämmelse med föreskriftskraven, lista över potentiella riskkällor samt riskanalys baserad på kvalitativa bedömningar.

Avvikelser mot föreskriften som är hanterade är:

1. Avvikelser avseende längd- och tvärlutningar på bansystemet samt krökningsradier på banan
2. Avvikelser avseende stråkbredden
3. Avvikelse avseende parallella separationsavstånd mellan bana och taxibana
4. Avvikelse avseende väntplatsers placering
5. Avvikelse avseende hindersituationen i de hinderbegränsande ytorna i närområdet

Lista över potentiella riskkällor är följande:

1. Hindersituationen d.v.s. risken för kollision med flyghinder på och i omedelbar närhet till flygplatsen .
2. Flygplan lämnar oavsiktligt banan vid start eller landning.
3. Eventuella motorbortfall som kan leda till kollision med hinder i sidled och längdled på marken .
4. Vindskuvningar som kan medföra att flygplan lämnar banan vid landning.
5. Fågelkollisioner vid start eller landning.
6. Punkteringar som kan medföra att flygplan oavsiktligt lämnar banan vid start eller landning.

Avvikelserna kompenseras på följande sätt:

1. Flygoperatörerna har noterat ovanstående riskkällor som hanteras genom ”Standard Operating Procedures” (SOP) genom att planera med så låg startmassa som möjligt anpassat till tillgänglig banlängd och rådande miljöförhållanden såsom nedsatt friktion och sidvind.
2. Speciella begränsningar för att anpassa operationerna till banans tvärlutning, krökningsradie lutningsdifferens, stråkbredd och separationsavstånd mellan parallelltaxibanan och bana.
3. Befälhavaren genomför start och landning.
4. Hindersituationen som kan påverka om man oavsiktligt lämnar banan vid start och landning och eventuella motorbortfall, vindskuvningar, fågelkollisioner eller punkteringar omhändertas av operativa procedurer och luftfartygets utrustning i form av flyginstrument och automatiserade förfaranden.

HUR MAN ÖVERKLAGAR BESLUTET

Transportstyrelsens beslut kan överklagas hos **Förvaltningsrätten i Linköping**.

Skrivelsen med överklagandet ska dock skickas eller lämnas till

**Transportstyrelsen
Luftfartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING**

I skrivelsen ska ni ange

- vilket beslut som ni överklagar, t.ex. genom att ange beslutets datum och ärendets diarienummer,
- vilken ändring av beslutet som ni vill ha och varför ni anser att beslutet ska ändras,
- ert namn och postadress samt telefonnummer där ni kan nås dagtid.

Transportstyrelsen måste ha fått ert överklagande **inom tre veckor** från den dag då ni fick del av beslutet.

Har överklagandet kommit in i rätt tid överlämnar Transportstyrelsen överklagandet och handlingarna till Förvaltningsrätten i Linköping.

Behöver ni fler upplysningar kan ni vända er till Luftfartsavdelningen på Transportstyrelsen.