

**Handläggare**  
Sara Nilsson  
08-508 28 934

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2019-09-24, p 30

## Trafikering av Bromma flygplats med Airbus 319

Förfrågan från Swedavia

### Förvaltningens förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden besvarar Swedavias förfrågan enligt följande:

1. Nämnden godtar att Airbus 319 får trafikera Bromma flygplats av flygbolag som inte har certifierat ned flygplanen till den maximala startvikt som klarar villkor 4 (89 EPNdB) under förutsättning att det vid trafikeringen används sådana konfigurationer som gör att villkoret ändå innehålls.
2. Förelägga Swedavia att, om Airbus 319 börjar trafikera Bromma flygplats enligt punkt 1, kvartalsvis redovisa omfattningen av användningen av Airbus 319 till nämnden. Av redovisningen ska det framgå hur Swedavia säkerställt att villkor 4 innehålls.

Anna Hadenius  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Swedavia har till förvaltningen meddelat att de fått en förfrågan från ett flygbolag om att trafikera Bromma flygplats med flygplanstypen Airbus 319-112. Flygbolaget har inte certifierat ned användningen till den konfiguration som innebär att bullerkravet om max 89 EPNdB (villkor 4) innehålls. Däremot finns certifieringsvärden för olika konfigurationer av flygplanstypen i EASA:s (European Union Aviation Safety Agency) databas som visar att bullerkravet uppfylls med en maximal startvikt på 64 ton.

Frågan som nämnden har att ta ställning till är om nämnden anser att, och i så fall under vilka förutsättningar, det är förenligt med villkor 4 i gällande tillstånd att trafikera Bromma flygplats med flygplanstypen Airbus 319-112.

Förvaltningen bedömer att det vore förenligt med villkor 4 att trafikera Bromma flygplats med denna flygplanstyp med maximal startvikt på 64 ton och föreslår att nämnden godtar att Airbus 319 får trafikera Bromma flygplats av flygbolag som inte har certifierat ned flygplanen till den maximala startvikt som klarar villkor 4 (89 EPNdB), under förutsättning att det vid trafikeringen används sådana konfigurationer som gör att villkoret ändå innehålls samt att Swedavia till miljöförvaltningen kvartalsvis redovisar omfattningen av användningen av Airbus 319 och hur Swedavia säkerställt att villkor 4 innehålls.

### **Bakgrund**

Nu gällande tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Bromma flygplats regleras i Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom av den 28 januari 2009, mål nr M 1414-07. Villkor 4 i tillståndet reglerar hur bullriga flygplan som får trafikera flygplatsen och har följande lydelse:

Ljudemissionerna får ej överstiga 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO Annex 16, Vol 1.

Villkoret hänvisar till den bullercertifiering som görs av varje flygplanstyp som går i reguljär trafik. Certifieringsmätningen går i korthet ut på att ljudnivån mäts i tre specificerade punkter: En rakt under landande flygplan, en vid sidan av startande flygplan och en rakt under startande flygplan. Det bullermått som används är Effective Perceived Noise, EPN. Resultatet redovisas ofta som ett medelvärde av ljudnivån i de tre mätpunkterna.

För att säkerställa att villkoret innehålls görs i normalfallet endast en enkel kontroll av certifieringsvärdet för respektive flygplanstyp; överstiger det inte 89 EPNdB är flygplanet godkänt enligt villkor 4.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har dock tidigare tagit ställning till flygplanstyper vars certifieringsvärde är högre än 89 EPNdB men som vid Bromma framförs på ett sätt som gör att ljudemissionerna ändå inte överstiger 89 EPNdB i medeltal. Sådana ställningstaganden har gjorts av nämnden vid följande sammanträden avseende följande flygplanstyper:

- 17 maj 2016 p. 26 (dnr. 2016-704) avseende Avro RJ100
- 14 mars 2017 p. 18 (dnr. 2017-196) avseende Embraer 190, respektive p. 23 (dnr. 2017-196) avseende Sukhoi RRJ-95B-100, samt
- 12 juni 2018 p. 27 (2018-13), avseende flygplanstypen Embraer 170.

Nämnden har i samtliga ovanstående fall besvarat Swedavias förfrågan med att flygplanstyperna enligt nämndens uppfattning kan trafikera Bromma flygplats under förutsättning att de framförs så att medelvärde inte överskrider 89 EPNdB. Nämnden har samtidigt ställt krav på uppföljning och kvartalsvis redovisning av hur flygningarna genomförts.

### **Ärendet**

Swedavia har till förvaltningen meddelat att de fått en förfrågan från ett flygbolag om att trafikera Bromma flygplats med flygplanstypen Airbus 319-112. Flygplanstypen används redan av flygbolaget Brussels Airlines för trafik till och från flygplatsen. I syfte att kunna innehålla bullerkravet i villkor 4 har Brussels Airlines certifierat planet med en maximal startvikt om 64 ton. Detta har emellertid inte gjorts av det aktuella flygbolaget med anledning av att de inte vill låsa sig till en maximal startvikt eftersom de kan behöva en högre startvikt till andra destinationer.

EASA (European Union Aviation Safety Agency) har en databas med certifieringsvärden för olika konfigurationer av flygplanstyper. Den visar att Airbus 319-112 klarar 89 EPNdB i medeltal med en maximal startvikt på 64 ton, se bilaga samt länk

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/environment/easa-certification-noise-levels#group-easa-downloads>.

Frågan som nämnden har att ta ställning till är sålunda om nämnden anser att, och i så fall under vilka förutsättningar, det är förenligt med villkor 4 i gällande tillstånd att trafikera Bromma flygplats med flygplan av modell Airbus 319-112 som inte har certifierats ned till den konfiguration som innebär att bullerkravet om max 89 EPNdB innehålls.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Till skillnad mot tidigare ärenden om flygplan som ska få trafikera Bromma har flygbolaget angett modell och inte enbart flygplanstyp. Det innebär att det är möjligt att fastställa vilken konfiguration som är nödvändig för att uppfylla bullerkravet om max 89 EPNdB i

villkor 4. Av Swedavias uppgifter följer att en konfiguration med maximal startvikt på 64 ton skulle uppfylla det aktuella villkoret.

Förvaltningen bedömer därför att det vore förenligt med villkor 4 att trafikera Bromma flygplats med en Airbus 319-112 med maximal startvikt på 64 ton. Bedömningen ligger i linje med den bedömning som nämnden har gjort avseende tidigare förfrågningar från Swedavia avseende andra flygplanstyper.

Eftersom de aktuella flygplanen som ska trafikera Bromma flygplats inte kommer att vara certifierade för en sådan maximal startvikt är det dock av omedelbar betydelse att det går att följa upp att flygbolagets användning av Airbus 319-112 är förenlig med villkor 4.

Förvaltningen kan i detta avseende konstatera att nämnden tidigare har godtagit trafikering av Bromma flygplats med andra flygplanstyper som kräver speciella åtgärder för att uppfylla villkor 4. För dessa lämnar Swedavia en redovisning varje kvartal där omfattningen av trafiken och de speciella åtgärderna framgår. Swedavia har för dessa flygplanstyper hittills visat att villkoret har uppfyllts.

Förvaltningen föreslår därför att nämnden godtar att Airbus 319 får trafikera Bromma flygplats av flygbolag som inte har certifierat ned flygplanen till den maximala startvikt som klarar villkor 4 (89 EPNdB), under förutsättning att det vid trafikeringen används sådana konfigurationer som gör att villkoret ändå innehålls samt att Swedavia till miljöförvaltningen kvartalsvis redovisar omfattningen av användningen av Airbus 319 och hur Swedavia säkerställt att villkor 4 innehålls.

## **Bilagor**

1. Swedavias förfrågan (Swedavia\_A319)