Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC 3. Serie mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

18. August 2004

KONZEPTE UND SACHPLÄNE (ART. 13 RPG)
CONCEPTIONS ET PLANS SECTORIELS (ART. 13 LAT)
CONCEZIONI E PIANI SETTORIALI (ART. 13 LPT)

Herausgeber:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Karten reproduziert mit Bewilligung von
Bundesamt für Landestopographie (swisstopo) PK50
Bundesamt für Statistik (BFS), GEOSTAT
Bundesamt für Kultur (BAK), ISOS
Bundesamt für Zivilschutz (BZS), Verzeichnis der Kulturgüter
Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Grafische Gestaltung und Erarbeitung der Karten:
Büro Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle:
Zur Zeit nur im Internet verfügbar,
Französisch unter www. aviation.admin.ch

08.2004

Sachplan
Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC 3. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
18. August 2004

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereiche der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt

Einleitung

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

Objektblätter

ZH	Hausen am Albis
ZH	Speck-Fehraltorf
SO	Olten
TI	Lugano-Agno
JU	Bressaucourt
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV (Teil IIIC 3.Serie)

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV (Teil IIIC 3.Serie)

Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 (SIL Teile I bis IIIB).

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt. Die Objektblätter der ersten Serie verabschiedete der Bundesrat am 20. Januar 2002, die Objektblätter der zweiten Serie am 14. Mai 2003.

Die vorliegende dritte Serie Objektblätter umfasst folgende Anlagen:

Neue Objektblätter

Kanton	**Anlage**	**Teilnetz**
ZH	Hausen am Albis	Flugfeld
	Speck-Fehraltorf	Flugfeld
SO	Olten	Segelflugfeld
TI	Lugano-Agno	Aerodromo regionale
JU	Bressaucourt	Aérodrome régional, nouvelle installation projetée

Anpassung

VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional

Weitere Objektblattserien folgen.

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 18.08.2004)

IIIA	**Grundsätze zur Handhabung des SIL**			Beschlüsse
	Sachplanrelevanz		IIIA – 1	18.10.2000
	Aktualisierung		IIIA – 2	18.10.2000
	Anpassungserfordernis		IIIA – 3	18.10.2000
	Prüfung der Vereinbarkeit von raumwirksamen Tätigkeiten mit dem SIL		IIIA – 4	18.10.2000
IIIB	**Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**			
	Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt		IIIB – 3	18.10.2000
	Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur		IIIB – 3	18.10.2000
	Einordnung in den Gesamtverkehr		IIIB – 7	18.10.2000
	Umfassender Umweltschutz		IIIB – 10	18.10.2000
	Räumliche Abstimmung		IIIB – 15	18.10.2000
	Teilnetze			
	B1 – Landesflughäfen		IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
	B2 – Regionalflugplätze		IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
	B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze		IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
	B4 – Flugfelder		IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B5 – Heliports		IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
	B6 – Landestellen		IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
	B6a – Gebirgslandeplätze		IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
	B6b – Spitallandeplätze		IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
	B6c – Lastaufnahmeplätze		IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
	B6d – Start – und Landestellen für Hängegleiter		IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
	B6e – Übrige Landestellen		IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
	B7 – Flugsicherungsanlagen		IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
IIIC	**Anlagespezifische Ziele und Vorgaben**			
	Objektblätter	**Serie**		
	ZH Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
	ZH Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
	BE Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
	BE Interlaken	1	IIIC – BE-2	30.01.2002
	BE Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
	FR Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
	FR Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
	FR Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
	FR Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
	SO Grenchen	1	IIIC – SO-1	30.01.2002
	SO Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
	GR Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002

~~AG~~	~~Birrfeld~~	~~1~~	~~IIIC – AG-1~~	~~30.01.2002~~
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
~~VD~~	~~Lausanne-La Blécherette~~	~~1~~	~~IIIC – VD-1~~	~~30.01.2002~~
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	1	IIIC – NE-1	30.01.2002
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004
Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung				

Objektblätter 3. Serie

IIIC – ZH-2	Hausen am Albis
IIIC – ZH-3	Speck-Fehraltorf
IIIC – SO-2	Olten
IIIC – TI-1	Lugano-Agno
IIIC – VD-1	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)
IIIC – JU-1	Bressaucourt

Legende zur Anlagekarte

Anlage: **Hausen am Albis** **ZH-2**

Teilnetz: Flugfeld

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Hausen a.A., Rifferswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Hausen a.A., Kappel a.A., Rifferswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Hausen a.A., Kappel a.A., Rifferswil
- Verkehrsleistung:
  - ∅ 4 Jahre: 15’200 (1999-2002)
  - max. 10 Jahre: 16’778 (2000)
  - Datenbasis LBK: 14'258 (2001)
  - Potential SIL: 16’000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Ausbildung von Berufspiloten, Rundflüge, Werkflüge Unterhaltsbetrieb), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor- und Segelflug, Schulung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernehmen.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Mit dem geltenden *Betriebsreglement* sind die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Flugplatzes verbindlich festgelegt. Die Verkehrsleistung ist auf 16'000 Bewegungen pro Jahr beschränkt. Die An- und Abflugverfahren sowie die Volten wurden 2002 neu festgelegt.

Die bestehende *Zufahrt* zum Flugplatz ist eng und unübersichtlich, eine Verbesserung soll angestrebt werden.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 15.7.1963 / 1.7.97
- Betriebsreglement vom 1.7.1997; An- und Abflugverfahren, Volten vom 15.5.2002
- Lärmbelastungskataster 1993, angepasst 2001
- Hindernisbegrenzungskataster vom 4.5.1995
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2003

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Hausen am Albis ist ein privates Flugfeld. Er dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z.B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge).	•		
Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		
Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte).	•		
Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

E R L Ä U T E R U N G E N

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.

Zusätzlich gilt die im Betriebsreglement verbindlich festgelegte maximale Zahl der jährlichen Flugbewegungen von 16'000, davon 6'000 für die ortsansässigen Fluggruppen (ohne Schulung; Zählperiode jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni).

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung von 2001 (14'258 Bewegungen pro Jahr mit entsprechendem Flottenmix sowie den neuen, 2002 genehmigten An-/Abflugverfahren und Volten), proportional aufgerechnet auf die zulässige Verkehrsleistung von 16'000 Bewegungen pro Jahr (Lärmberechnung vom März 2003). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Z U S T Ä N D I G E S T E L L E

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO), Postfach, 8915 Hausen am Albis

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1995.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

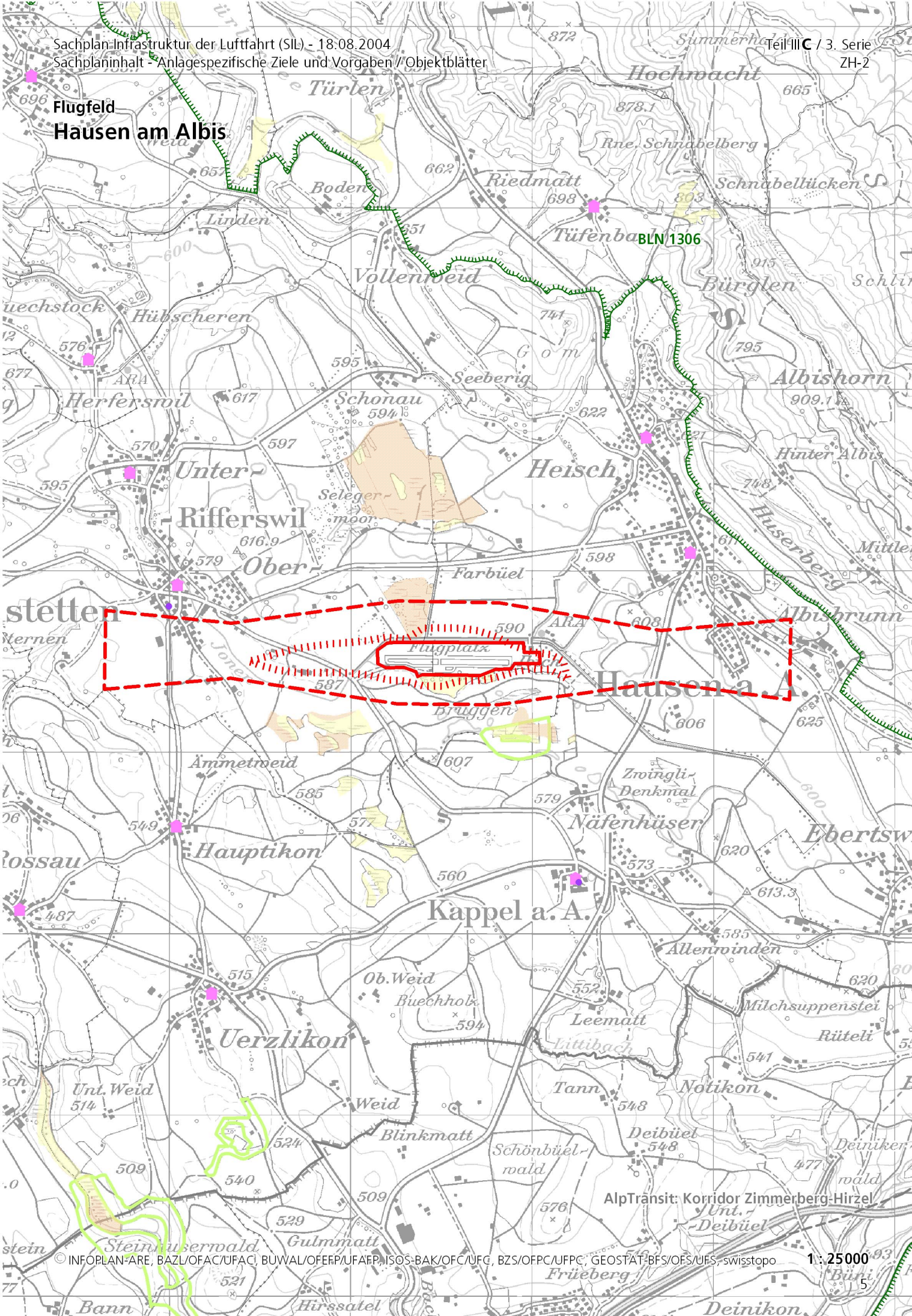
BLN: 1306 Albiskette-Reppischtal

Erschliessung:

Die angestrebte Verbesserung der Zufahrt zum Flugplatz ist Gegenstand der kommunalen Planung.

Flugfeld

Hausen am Albis



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAFP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Speck-Fehraltorf** **ZH-3**

Teilnetz: Flugfeld

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Fehraltorf
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Fehraltorf, Pfäffikon
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Fehraltorf, Pfäffikon

- Verkehrsleistung:
  - ∅ 4 Jahre: 24'900 (1999-2002)
  - max. 10 Jahre: 30'205 (2002)
  - Datenbasis LBK: 29'732 (1989)
  - Potential SIL: 30'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1957 im Betrieb, dient primär dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge, Rundflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor- und Segelflug, Schulung, Fallschirmsport, Werkflüge).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernehmen, ein Ausbau der Infrastruktur zu diesem Zweck ist weder erwünscht noch vorgesehen.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Zur Verbesserung der Piste ist allenfalls eine Befestigung mit Kunststoff-Lochplatten vorgesehen. Dies würde eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz bedingen. Auf die ursprünglich geplante Verschiebung und Drehung der Piste mit neuem Rollweg wird verzichtet.

Die neuen *An- und Abflugverfahren auf dem Flughafen Zürich*, die aufgrund der Bestimmungen der deutschen Verordnung eingeführt werden müssen, bedingen eine Neuorganisation der Luftraumstruktur. Die Einschränkungen, die dem Betrieb auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf daraus erwachsen, sind noch nicht bekannt.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 1.4.1974
- Betriebsreglement vom 25.2.2002
- Lärmbelastungskataster 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 31.5.1994
- Koordinationsprotokoll vom April 2002 (Ergänzungen vom 11.6.02, 21.10.03)

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Speck-Fehraltorf ist ein privates Flugfeld. Er dient vorwiegend dem Motor- und Segelflugsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z.B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge).	•		
Die Entwicklung des Flugfelds ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Das Flugfeld übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		
Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte).	•		
Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

E R L Ä U T E R U N G E N

Flugbetrieb:

Als Folge der Betriebsänderungen auf dem Flughafen Zürich durch die Bestimmungen der deutschen Verordnung wird zur Zeit die Luftraumstruktur in der Nahkontrollzone der Flugsicherung für den Flughafen Zürich (TMA Zürich) umgebaut. Die konkreten Auswirkungen auf den Flugbetrieb in Speck-Fehraltorf sind noch nicht bekannt.

Infrastruktur:

Mit einer Befestigung der Piste mit Kunststoff-Lochplatten sollen die Bodenverhältnisse für den Flugbetrieb verbessert werden (rascheres Abtrocknen nach Niederschlägen, bessere Tragfähigkeit bei nassem Terrain). Flugbetriebs- und sicherheitstechnisch bleibt die Piste jedoch weiterhin eine Graspiste.

Im Falle einer Befestigung der Piste ist für die betroffenen Fruchtfolgeflächen eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich. Dies ist insbesondere auch der Fall, wenn sich der Anteil an Helikopterbewegungen in Zukunft wesentlich erhöht.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1993 und beruht auf einer jährlichen Bewegungszahl von 30'000. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Im Falle einer Befestigung der Piste sind die Auswirkungen auf die Lärmbelastungskurve im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu überprüfen. Allenfalls ist eine Neuberechnung der Lärmkurve erforderlich.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1994.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1409	Pfäffikersee
Moorlandschaft:	5	Pfäffikersee

Das Flugfeld liegt im Zuströmbereich der Trinkwasserfassung Barmatt. Abklärungen zum Grundwasserschutz sind im Rahmen der Genehmigung der Pistenbefestigung vorzunehmen.

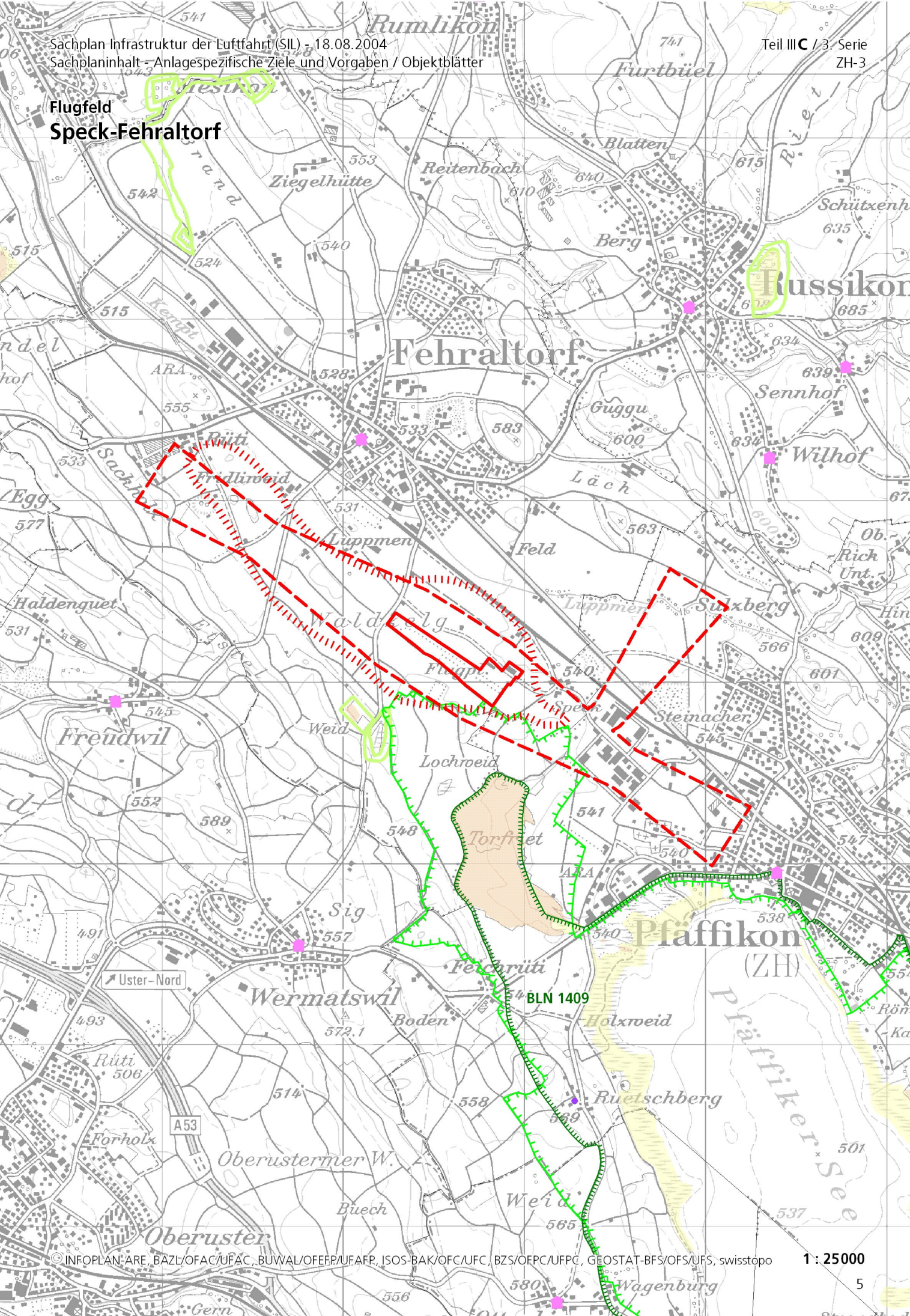
Gemäss kantonalem Richtplan ist das Flugfeld der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Pistenbefestigung, die nicht rückgängig gemacht werden kann, ist eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen.

Erschliessung:

Die Durchfahrt durch die Siedlung Speck (Zufahrt zum Flugfeld) ist unübersichtlich und gefährlich. Die Situation soll nach der Erstellung der kommunalen Entlastungsstrasse Pfäffikon (Verbindung Industriegebiete) im Rahmen der Verkehrsplanung neu beurteilt werden.

Flugfeld

Speck-Fehraltorf



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAFP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

1 : 25000

Anlage: **Olten** **SO-2**

Teilnetz: Segelflugfeld

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Solothurn
- Perimetergemeinden: Olten
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Olten, Rickenbach (SO), Kappel (SO), Wangen bei Olten
- Gemeinden mit Lärmbelastung: -
- Verkehrsleistung: nur Segelflug (Motorflug ca. 20 Bewegungen / Jahr)

Verweis:
Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:
- Betriebsbewilligung vom 6.06.2003
- Betriebsreglement vom 10.06.2003
- Hindernisbegrenzungsplan vom 22.10.1992
- Koordinationsprotokoll vom April 2003

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1966 im Betrieb, seit 1984 nur noch Segelflug zugelassen (Windenstarts).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die auf dem Areal Olten SüdWest projektierte Stadterweiterung machte die Verschiebung der Piste um 205 m in der Achse gegen Westen erforderlich. Diese Pistenverschiebung wurde am 10. Juni 2003 genehmigt und ist in der Zwischenzeit realisiert worden. Der Hindernisbegrenzungskataster muss auf dieser Basis noch erstellt werden. Im Flugbetrieb sind im weitern keine Änderungen vorgesehen.

F E S T L E G U N G E N

	G/F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Olten ist ein privates Flugfeld. Es dient dem Segelflugsport, einschliesslich Schulung.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er bleibt auf den Segelflug beschränkt.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		

	G/F	Z	V
Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte), der Hindernisbegrenzungskataster ist noch zu erarbeiten.	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
In Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton prüft die Flugplatzhalterin die Möglichkeiten dazu.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter berücksichtigt die am 10. Juni 2003 genehmigte Verschiebung der Piste. Weiter sind darin die Flugplatzgebäude und die Abstellflächen für die Segelflugzeuge enthalten.

Lärmbelastung:

Der Motorflug beschränkt sich auf wenige Bewegungen pro Jahr. Eine Intensivierung ist nicht vorgesehen. Die Festlegung einer Lärmbelastungskurve im SIL bzw. die Erstellung eines Lärmbelastungskatasters ist nicht erforderlich.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung berücksichtigt die am 10. Juni 2003 genehmigte Verschiebung der Piste. Der Hindernisbegrenzungskataster wird durch das BAZL in Zusammenarbeit mit dem Flugplatzhalter erstellt.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Um bei der Verschiebung der Piste die Hindernisfreiheit am westlichen Pistenende zu gewährleisten, mussten die hochstämmigen Bäume in der Uferbestockung am Gheidbach entfernt werden. Als Ersatzmassnahme ist eine Aufwertung der Uferbestockung auf einer Strecke von 120 m als Niederhecke realisiert worden. Die Pflege ist in einer Vereinbarung zwischen Flugplatzhalterin und den Gemeinden geregelt.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Flächen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens aber auch verbindlich verlangt werden.Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

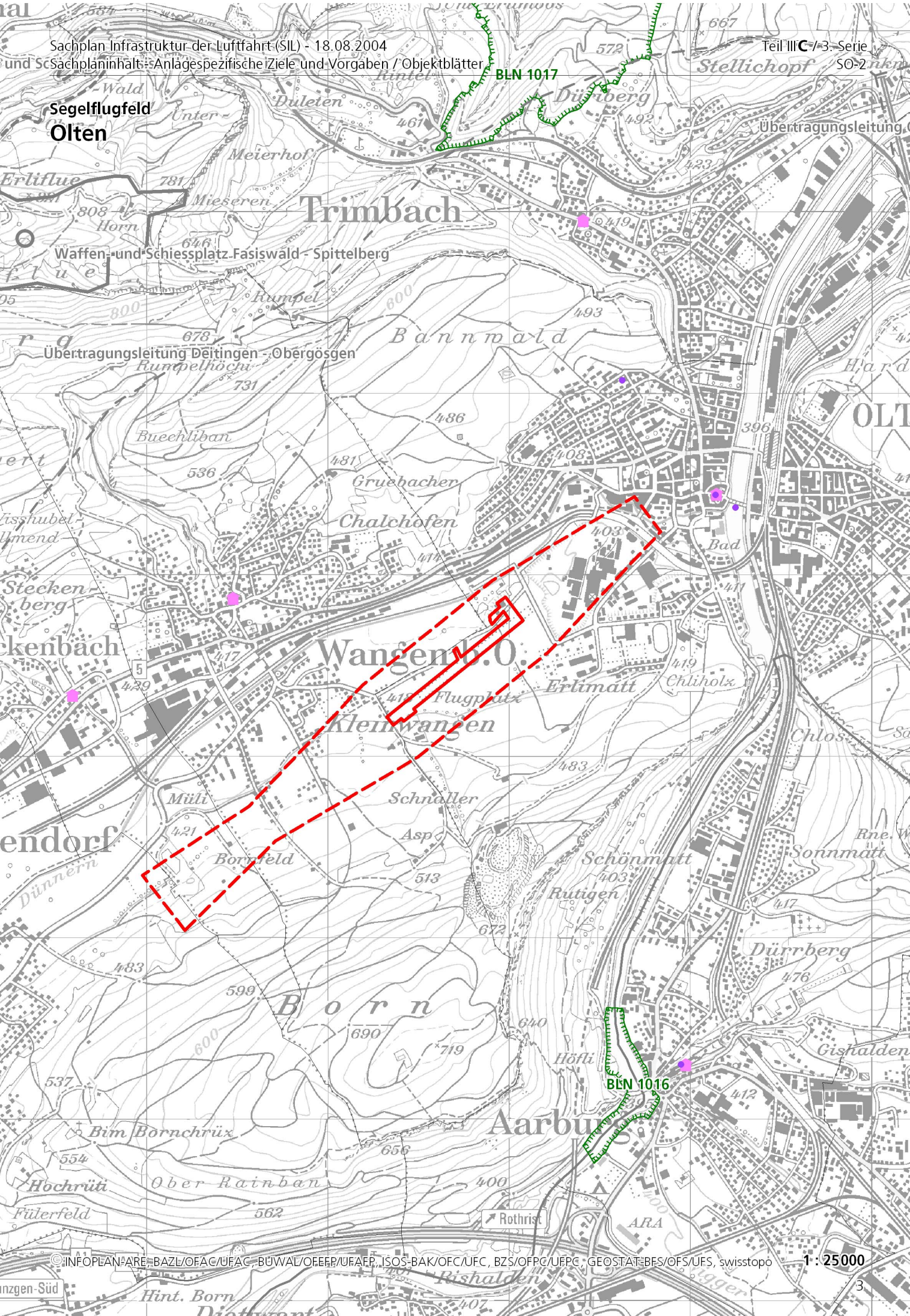
BLN:	1016	Aarewaage Aarburg
	1017	Aargauer und östlicher Solothurner Faltenjura

Die Piste liegt in der Grundwasserschutzzone S2. Die Flugplatznutzung ist mit dem Grundwasserschutz abgestimmt.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
Segelfluggruppe Olten
Postfach, 4601 Olten



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAFP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

1 : 25000

Impianto: **Lugano-Agno** **TI-1**

Rete parziale: Aerodromi regionali

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Ticino
- Comuni del perimetro dell'impianto: Agno, Bioggio, Muzzano
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Agno, Bioggio, Cadempino, Manno, Muzzano
- Comuni toccati da esposizione al rumore: Agno, Bioggio, Muzzano
- Prestazioni di traffico:
  - ∅ 4 anni: 27'250 (99-02)
  - max. 10 anni: 32'957 (93)
  - base di dati CDR: 38'000 (95)
  - potenziale PSIA: 38'000

Rinvii:

Rete parziale aerodromi regionali III-B2

Documenti di base:

- concessione quadro per l'ampliamento del 16.9.1996 incl. piano dei settori di pianificazione del 15.1.1996
- concessione d'esercizio del 16.9.1996 incl. catasto di esposizione al rumore del settembre 1995 (previsione 2005)
- regolamento d'esercizio del 16.9.1996
- zone di sicurezza Lugano airport del 2004
- verbale di coordinazione del giugno 2003

Scopo dell'impianto/funzione nella rete

L'aerodromo di Lugano, esistente dal 1938, assume lo status di un aerodromo regionale pubblico destinato a soddisfare, in primo luogo, le esigenze dei trasporti aerei regionali. Impianto per voli di linea e charter nonché voli d'affari, turistici e di lavoro d'importanza regionale e per quanto possibile per la formazione e il perfezionamento aeronautici e l'aviazione sportiva.

Stato della coordinazione:

Con decisione del 16 settembre 1996 è stata rilasciata la concessione di esercizio per un periodo di 30 anni. Contemporaneamente sono stati approvati la concessione quadro e il regolamento d'esercizio.

La funzione e lo sviluppo dell'esercizio in vista dell'ampliamento dell'aerodromo secondo la concessione quadro sono coordinati con gli obiettivi del Piano direttore cantonale. Le previsioni del traffico aereo riportate nella concessione di esercizio (38'000 movimenti / 700'000 passeggeri) corrispondono a questi obiettivi generali di sviluppo. Attualmente, sotto la direzione del Dipartimento del territorio, si sta elaborando un «Rapporto sulle prospettive». Lo scopo di questo rapporto è di analizzare lo sviluppo del settore dell'aviazione nell'ambito della pianificazione cantonale del territorio (revisione del Piano Direttore cantonale del 1990).

Nell'ottobre 2003 l'UFAC ha ordinato delle restrizioni d'esercizio per l'aerodromo di Lugano-Agno. Per attenuare gli svantaggi connessi con questa misura, l'esercente dell'aeroporto sta studiando procedure di avvicinamento alternative. L'esercizio di volo è inoltre attualmente oggetto di un riesame globale da parte dell'UFAC per quanto riguarda la sicurezza. Queste due misure potrebbero comportare una modifica delle procedure di atterraggio e di decollo. L'esercizio di volo definito nella concessione quadro e nella concessione d'esercizio in linea di principio non è tuttavia messo in discussione. La definizione di procedure di avvicinamento alternative renderà eventualmente necessaria la realizzazione di installazioni tecniche (strumenti di aiuto alla navigazione) all'esterno del perimetro aeroportuale.

L'infrastruttura, il perimetro e l'esercizio dell'aerodromo secondo la concessione quadro e la concessione di esercizio sono coordinati con le esigenze di utilizzazione e di protezione circostanti. Restanti problemi in relazione alle utilizzazioni circostanti sono indicati nel verbale di coordinazione e sono da risolvere a livello cantonale. La procedura per la costruzione di edifici provvisori e stata regolata congiuntamente ai Comuni d'ubicazione.

L'esercente intende allungare la pista a ca. 1'600 m. Questo ampliamento non è ancora stato coordinato. Con l'allungamento della pista si terrà conto del previsto sviluppo dei velivoli impiegati nel traffico aereo regionale e delle nuove norme internazionali (JAR OPS). Le condizioni di esercizio fissate nella concessione rimangono tuttavia invariate (38'000 movimenti / 700'000 passeggeri). Gli accertamenti tecnici sinora svolti privilegiano una soluzione con un allungamento della pista sia verso nord che verso sud. Una piccola parte dell'ampliamento della pista verso nord può essere realizzata all'interno del perimetro esistente. Affinché si possa realizzare l'intero ampliamento verso nord, occorre tuttavia spostare la strada a nord dell'aerodromo. Inoltre, verso sud è possibile ampliare la pista solo se si sposta il tracciato della strada cantonale esistente. Nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL), ciò è previsto con la realizzazione della circonvallazione di Agno e Bioggio. La relativa Scheda del Piano Direttore cantonale (12.23.2.5) è stata inoltrata alla Confederazione per l'esame di merito volto alla sua approvazione.

In relazione alla domanda di concessione sono state presentate le *ripercussioni a livello fonico*. A causa della modifica dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF, Stato 30 maggio 2001), entrata in vigore il 1° giugno 2001, le ripercussioni foniche sono state nuovamente calcolate e completate con le curve del rumore per la prima ora della notte (dalle ore 22.00 alle 23.00). Attorno all'aerodromo, i gradi di sensibilità al rumore sono stati definiti e approvati. Le ripercussioni foniche dell'aeroporto possono essere ritenute coordinate con le utilizzazioni circostanti.

Laddove l'esercizio aeroportuale provoca il superamento dei valori limite del rumore, l'esercente dell'aerodromo deve provvedere, in base alla concessione d'esercizio e alle disposizioni da stabilire dal Cantone, misure contro il rumore per gli edifici esistenti.

Le curve del rumore sono state calcolate sulla base della medesima flotta impiegata nel periodo di rilascio della concessione (Stato 1995 - previsione 2005). Qualora l'ampliamento della pista non fosse realizzato, nuove curve del rumore dovranno essere calcolate tenendo in considerazione i futuri tipi di velivoli in dotazione e le eventuali nuove procedure di avvicinamento. In caso contrario, verranno riprese le curve del rumore coordinate nell'ambito dell'ampliamento della pista. L'esercente deve introdurre tasse di atterraggio dipendenti dalle emissioni di sostanze nocive. Nell'ambito del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), il Cantone tiene conto adeguatamente della condizione secondo la quale gli aerodromi regionali con traffico di linea devono essere raggiungibili con i mezzi di trasporto pubblici.			
D E C I S I O N I	**P/D**	**R**	**I**
Funzione dell'impianto:			
L'aeroporto di Lugano-Agno è un impianto d'importanza regionale che assicura, in particolare mediante il traffico di linea e i voli charter, il collegamento del Canton Ticino con il traffico di linea internazionale e con i centri più importanti della Svizzera e dell'Europa. La priorità è attribuita al traffico schedulato. L'aerodromo è utilizzato inoltre per voli d'affari, turistici e di lavoro e per quanto possibile per la formazione e il perfezionamento aeronautici. L'impianto offre un'infrastruttura atta a soddisfare queste funzioni e rispetta gli standard internazionali.	•		
Lo sviluppo dell'aeroporto è orientato alle esigenze dell'economia regionale e a un interesse pubblico per le prestazioni di trasporto aereo, nel rispetto dell'obbligo di ammettere utenti.	•		
Condizioni quadro d'esercizio:			
Per l'esercizio dell'impianto valgono le condizioni quadro fissate nella concessione d'esercizio del 1996. Le prescrizioni sull'ambiente vanno rispettate e possono essere concesse facilitazioni solo in materia di valori limite d'immissione foniche. Per ridurre l'impatto ambientale, l'esercente adotta tutti i provvedimenti d'esercizio possibili secondo il principio della prevenzione, controllando il rispetto delle prescrizioni.	•		
La procedura per la modifica del regolamento d'esercizio in materia di voli durante l'ora iniziale o finale dell'orario diurno deve essere ultimata ai sensi della decisione del 15 novembre 1999 del Tribunale federale.	•		
L'esercente adegua le tasse d'atterraggio dipendenti dalle emissioni in modo da tenere conto anche delle emissioni di sostanze nocive.	•		

	P/D	R	I
Perimetro dell'aerodromo:			
Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per l'esercizio approvato secondo la concessione quadro per l'ampliamento dell'aeroporto (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto).	•		
Gli edifici provvisori che non soddisfano la concessione quadro sono ammessi solo in motivati casi eccezionali. Essi devono essere necessari per il mantenimento dell'esercizio e non devono ostacolare l'ampliamento degli impianti aeroportuali secondo la concessione quadro. Queste costruzioni devono adempiere i criteri concordati tra i Comuni di ubicazione e l'esercente dell'aerodromo.	•		
Per poter far fronte al previsto sviluppo dei velivoli impiegati nel traffico regionale, occorre dal punto di vista tecnico allungare la pista [1]. Questo ampliamento richiede ancora un coordinamento a livello di pianificazione del territorio con le utilizzazioni circostanti.			•
Esposizione al rumore:			
Zona esposta al rumore secondo la concessione d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Le curve del rumore rappresentate comprendono sia l'esercizio diurno che quello notturno.	•		
Le curve di esposizione al rumore devono essere ricalcolate in base alla futura composizione della flotta e registrate in un nuovo catasto di esposizione al rumore (CDR).	•		
In caso di un allungamento della pista, occorre inoltre tenere conto dei nuovi parametri della pista.			•
Fino a quando non sarà in vigore un nuovo CDR, il rispetto dei limiti delle emissioni foniche secondo le indicazioni del regolamento d'esercizio va documentato in base al catasto di esposizione al rumore del settembre 1995. Una volta ultimata la ridefinizione delle curve di esposizione al rumore, la prova del rispetto dei limiti delle emissioni foniche va fornita sulla scorta dei nuovi valori delle curve.	•		
Limitazione degli ostacoli:			
Aree con limitazione degli ostacoli secondo il piano delle zone di sicurezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto).	•		
In caso di un allungamento della pista, occorre inoltre tenere conto dei nuovi parametri della pista.			•
Protezione della natura e del paesaggio:			
Le zone all'interno delle aree dell'aerodromo non utilizzate per l'aviazione vanno rivalutate dal punto di vista ecologico nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi agricoli.	•		
L'esercente dell'aerodromo esamina le possibilità in merito e stabilisce, in collaborazione con i competenti servizi federali e cantonali, il seguito della procedura.	•		
Collegamenti:			
Il collegamento dell'aeroporto alla rete dei trasporti pubblici è garantito secondo le indicazioni nel piano dei Trasporti del Luganese (PTL).	•		

S P I E G A Z I O N I

Funzione, esercizio:

Il Cantone Ticino ha fissato la sua politica aeronautica nella Concezione del traffico aereo nel Canton Ticino (1987) e nel Piano Direttore cantonale (1990), definendo una ripartizione complementare dei compiti tra gli aerodromi di Lugano-Agno (soprattutto voli di linea e charter) e di Locarno-Magadino (attività aviatorie restanti). Questa ripartizione funzionale dei compiti è ripresa nel PSIA.

Come base per l'ulteriore pianificazione dell'infrastruttura aeronautica in Ticino e in particolare per l'ampliamento dell'aeroporto di Lugano-Agno (allungamento della pista), il Dipartimento del Territorio sta elaborando un «rapporto sulle prospettive». Gli elementi marcanti saranno definiti, nell'ambito della revisione del Piano Direttore cantonale. Il rapporto verrà presentato presumibilmente alla fine del 2004.

Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:

Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio approvato nella concessione quadro. A causa del calo registrato nel traffico aereo, viene procrastinata la realizzazione dell'infrastruttura secondo la concessione quadro. Per mantenere un esercizio aeroportuale sicuro e in grado di soddisfare le esigenze della clientela occorre però, in attesa di una sistemazione definitiva, procedere a continui lavori di ristrutturazione. Allo scopo di disciplinare costruzioni provvisorie, l'esercente e i Comuni hanno definito insieme i criteri di valutazione per la costruzione di edifici provvisori che esulano dalla concessione quadro.

I progetti edilizi non previsti nella concessione quadro possono essere realizzati a condizione che non pregiudichino la concessione e che la presenta scheda di coordinamento non deve essere adattata. Rimane riservata la procedura prevista dal diritto della navigazione aerea.

Le installazioni tecniche situate nelle vicinanze dell'aerodromo che fungono da aiuto alla navigazione (strumenti per la navigazione, elementi dell'illuminazione di pista) possono essere approvate e realizzate anche al di fuori del perimetro aeroportuale.

L'auspicato allungamento della pista è stato esaminato dal punto di vista tecnico (cfr. Rapporto del Dipartimento del territorio «Aeroporto di Lugano-Agno, Prolungamento della pista a 1'600 metri, rapporto finale del gruppo di lavoro» 21 dicembre 2000). Il gruppo tecnico di lavoro predilige una soluzione con un ampliamento sia verso nord che verso sud. Prima che si possa allungare la pista al di fuori del perimetro, il progetto deve essere coordinato e la scheda di coordinamento deve essere adattata in consequenza.

Il progetto della nuova arginatura del fiume Vedeggio non tocca il perimetro dell'aeroporto.

Esposizione al rumore:

Nel 2001 è stato cambiato il metodo di calcolo per l'esposizione al rumore negli aeroporti regionali. Le novità concernono i valori limite d'esposizione per il rumore dei velivoli piccoli (LrK), del traffico aereo globale (velivoli piccoli e velivoli grandi insieme, Lr) e per l'ora notturna dalle 22.00 alle 23.00 (Lrn). Tutte e tre le curve sono state ricalcolate in base alle condizioni della concessione d'esercizio (previsione 2005). È stato dimostrato che, anche tenendo conto dei valori limite più restrittivi, a Lugano le curve del rumore dei velivoli piccoli non sono rilevanti a livello di pianificazione del territorio. Siccome al momento del rilascio della concessione d'esercizio le norme non prevedevano una distinzione tra esercizio diurno e notturno, a suo tempo non è stata formulata nessun'indicazione in merito. Queste indicazioni sono state elaborate in un secondo tempo.

ENTI COMPETENTI

Ufficio federale competente:
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna

Esercente:
Città di Lugano, Aeroporto, 6982 Agno

La determinazione delle curve notturne (Lrn) si è dunque fatta sulla base delle indicazioni del fabbisogno dell'esercente, stimato a 7 movimenti di linea 6 giorni alla settimana per 52 settimane all'anno (caratterizzazione della curva: 7x6x52 Embraer). Per il calcolo sono stati ammessi aeromobili meno rumorosi di quelli che operano attualmente (Embraer 170 al posto dei SAAB 2000). Le curve diurne sono state calcolate con la stessa composizione di flotta che era impiegata nel periodo del rilascio della concessione. Dal totale di 38'000 movimenti sono stati detratti 1092 voli di linea, che corrispondono grosso modo all'esposizione al rumore che figura nell'ora notturna (cfr. curva notturna) dichiarata separatamente (caratterizzazione della curva: previsione 2005, secondo OIF, stato 2001). Al momento attuale si è rinunciato ad adeguare la composizione della flotta alle future circostanze visto che in ogni caso, in relazione all'auspicato allungamento della pista, s'impone un nuovo calcolo delle curve di esposizione al rumore. Qualora l'ampliamento della pista non fosse realizzato, le nuove curve del rumore dovranno essere ricalcolate tenendo conto della flotta adattata.

Il Tribunale federale ha ordinato una verifica annuale del rispetto del corsetto fonico. Il catasto di esposizione al rumore del settembre 1995 (caratterizzazione: CDR, previsione 2005 secondo OIF, stato 1986) rappresenta l'attuale base di riferimento. Questo documento tuttavia è stato stilato facendo riferimento alle disposizioni dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico allora in vigore (OIF, stato prima del 30 maggio 2001). A seguito del nuovo calcolo delle curve con la composizione della flotta adattata, occorrera intraprendere la prova in base ai nuovi parametri.

Con la zona esposta al rumore, si definisce il possibile sviluppo dell'aeroporto. Attraverso questi calcoli viene rappresentata la curva del rumore relativa al valore di pianificazione, grado di sensibilità II (VP GS II) come «mantello» delle curve VP GS II per il traffico globale diurno [57 dB(A)] e il traffico aereo nell'ora notturna dalle ore 22.00 alle 23.00 [50 dB(A)], secondo l'OIF del 30 maggio 2001. Questa curva sostituisce le restanti curve del rumore (VP, GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II - IV).

Limitazione degli ostacoli:

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli del piano delle zone di sicurezza.

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

Acque superficiali e sotterranee: il Comune di Agno sottolinea che deve essere dedicata particolare attenzione alla preservazione della falda e rende attenti ai suoi diritti di captazione.

Siti contaminati: sotto la direzione dell'UFAC, si sta attualmente valutando la situazione dei siti contaminati all'interno dei perimetri degli aerodromi (allestimento del catasto dei siti contaminati). In fasi successive verranno stabilite le conseguenti misure necessarie.

Rivalutazione ecologica: Occorre distinguere tra misure sostitutive inerenti al progetto e misure di compensazione indipendenti dal progetto ai sensi della Concezione «Paesaggio svizzero» (misure 6.03). La realizzazione di misure di compensazione ecologiche nel comprensorio dell'aerodromo deve tenere conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 % della superficie dell'aerodromo. Le superfici di compensazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del perimetro. Laddove risulta opportuno, d'intesa con gli operatori agricoli, possono essere prese in considerazione anche le superfici al di fuori del perimetro.

Le misure di compensazione dovrebbero essere realizzate in primo luogo su base volontaria, ma possono essere pretese in modo vincolante nell'ambito di un'approvazione secondo il diritto della navigazione aerea. In un apposito piano, l'esercente indica in quale forma e con quali mezzi intende realizzare la compensazione ecologica. I servizi federali, a titolo di strumento ausiliario hanno elaborato raccomandazioni con esempi pratici per la rivalutazione ecologica degli aerodromi (UFAC/OFEFP 2004). *Incidenti rilevanti:* allo stato attuale l'aeroporto non sottostà all'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti, neanche in caso di ampliamento dell'infrastruttura secondo la concessione quadro. In caso di futuri progetti di ampliamento occorre verificare se l'aeroporto, sulla base delle modifiche previste, non rientri nel campo di applicazione dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti.

L'introduzione di tasse d'atterraggio commisurate all'emissione di sostanze nocive verrà vagliata negli anni 2004/05 a livello nazionale, tenendo conto del contesto economico e dell'evoluzione europea.

Protezione contro le piene: Il progetto di protezione contro le piene per il Vedeggio, attualmente in fase di realizzazione a livello cantonale, è coordinato con la pianificazione dell'aerodromo.

Superfici per l'avvicendamento delle colture: in relazione alle superfici per l'avvicendamento delle colture, la procedura per la realizzazione degli ampliamenti secondo la concessione quadro è regolata nella concessione quadro. La prova della compensazione è da fornire nel ambito della procedura di approvazione dei piani. Il Cantone deve fornire la prova di essere in grado di garantire il suo contingente di superfici per l'avvicendamento delle colture. Secondo comunicazione del 25 febbraio 2004 il Cantone Ticino indicava come risultato provvisorio della verifica dello statuto delle SAC una superficie di 4'015 ha, dunque superiore al contingente federale di 3'500 ha.

Indicazioni dei territori protetti segnalati nella cartina con un numero:

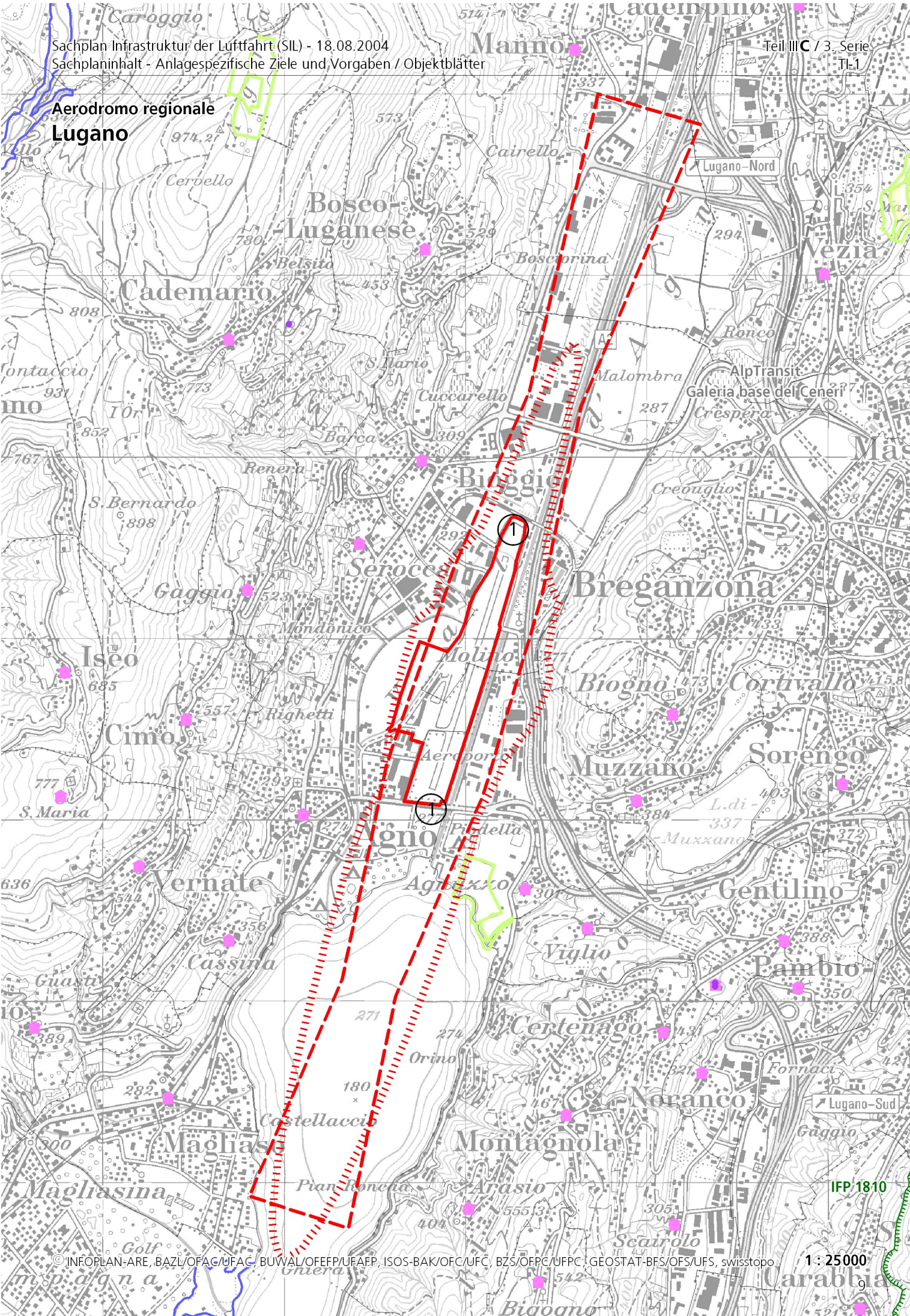
IFP: 1818 San Salvatore

Collegamenti:

Nel Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) è previsto un migliormento dei collegamenti dell'aeroporto con i mezzi pubblici. L'attuazione del PTL è di competenza del Cantone. Si tiene così conto del principio secondo il quale gli aerodromi con voli di linea devono essere raggiungibili con un mezzo di trasporto pubblico (scheda di coordinamento 12.23.4.2).

Aerodromo regionale

Lugano



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAEP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

Installation: **Lausanne-La Blécherette** **VD-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton:	Vaud
- Communes de site:	Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles:	Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit:	Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:	- moyenne 4 ans: 29'223 (1999–2002) - max. 10 ans: 37'947 (1994) - base de référence CB: 45'000 (1996) - potentiel PSIA: 45'000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.1979
- règlement d'exploitation du 17.7.1991
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de mars 1995
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de novembre 2003

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, abaissement des surfaces de sécurité, déménagement de la base REGA) sont identifiés dans le protocole de coordination. Ils doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines. Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée à la modification du règlement d'exploitation. Les courbes de bruit reflètent les discusions; elles intègrent les modifications proposées du règlement d'exploitation et montrent une amélioration globale de la situation. Les communes concernées partagent toutes cet avis. Une étude de faisabilité devra être effectuée sur l'abaissement des surfaces de sécurité en cas de mise en place d'un système de navigation aux instruments. A moyen terme, la base Rega doit trouver place dans le périmètre d'aérodrome. Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).			
D E C I S I O N S	**P/CR**	**CC**	**IP**
Fonction de l'installation:			
L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.	•		
Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.	•		
Conditions générales de l'exploitation:			
L'exploitation se déroule dans l'ensemble dans le cadre actuel, avec quelques aménagements qui nécessitent une adaptation du règlement d'exploitation. En vue de réduire la charge sonore, il est prévu de prolonger la trajectoire vers le nord après un décollage de la piste 36, de procéder à des approches directes, d'élever et de déplacer les secteurs d'entrée, d'élever la volte et de procéder aux approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues. En outre, il est prévu de rendre possible l'octroi de dérogations suivant des modalités à préciser dans le règlement d'exploitation.	•		

	P/CR	CC	IP
Le nouveau règlement doit faire l'objet d'une procédure d'approbation.	•		
Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	•		
Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les projets approuvés de constructions à l'est de la piste – bâtiments administratifs et hangars [1].	•		
A moyen terme, la base Rega doit trouver place à l'intérieur du périmètre fixé, conformément aux vœux de la commune de Lausanne [2].		•	
Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La nouvelle courbe de référence tient compte des mesures prises enfin de réduire le bruit de l'installation (redéfinition des procédures d'approche et de décollage ainsi que des voltes). Les courbes, qui émanent du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure de modification du règlement d'exploitation, serviront de base au nouveau cadastre d'exposition au bruit suite à ladite procédure.	•		
Un cadastre d'exposition au bruit doit être établi.	•		
Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978.	•		
Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.	•		
L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.		•	
Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.	•		
Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].		•	

EXPLICATIONS

Fonction de l'installation, exploitation:

Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45'000 mouvements. Cependant, conformément à la concession de construction d'août 1998, une année après la mise en service de la nouvelle piste, l'exploitant de l'aéroport a établi un rapport dans lequel il propose des modifications de l'exploitation visant une réduction du bruit. Les modifications de l'exploitation proposées par l'exploitant dans le rapport du 18 mars 2002 confirment l'opportunité d'ouvrir une procédure de modification du règlement d'exploitation. Les éventuelles adaptations ne seront effectives et/ou optimisées qu'une fois la procédure menée à terme.

Les grandes lignes des modifications de l'exploitation visant à réduire la charge sonore sont les suivantes:
- prolongation de la trajectoire vers le nord après décollage de la piste 36,
- approches directes,
- élévation et déplacement des secteurs d'entrée,
- élévation de la volte,
- approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues..

En outre, l'aéroport étant ouvert de 8h00 à 20h00 (ou jusqu'au crépuscule civil si celui-ci a lieu avant), la modification du règlement d'exploitation prévoit également l'octroi de dérogations suivant deux régimes distincts en fonction de la période considérée:

1) du crépuscule civil à 20h00 (soit pour la période de novembre à mars):
   - pour tous types de vols
   - autorisation avec PPR (prior permission required)
2) de 20h00 à 22h00 et de 7h00 à 8h00:
   - pour les vols d'affaires uniquement
   - autorisation avec PPR
   - surtaxe de CHF 100.- par quart d'heure de dérogation après 20h00 et avant 8h00.

L'exploitant tient un journal des dérogations.

Les communes de Romanel-sur-Lausanne et de Jouxtens-Mézery n'acceptent pas le premier régime dérogatoire ci-dessus. L'aéroport tient, quant à lui, à conserver la possibilité de déroger exceptionnellement jusqu'à 20h00 en hiver pour tous les types d'avions. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif au régime dérogatoire persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Celui-ci devra être réglé dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation. Deux ans après son entrée en vigueur, le régime dérogatoire prévu par le nouveau règlement sera évalué par tous les partenaires de la coordination, dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences sur le règlement d'exploitation.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Les projets de construction de hangars et d'un bâtiment administratif, dont les plans sont approuvés, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité (p. ex. hangars pour hélicoptères), une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

INSTANCES RESPONSABLES

Office fédéral compétent:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

Exploitant d'aérodrome:
A.R.L.B. SA,
Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA,
Case postale 25,
1018 Lausanne

Le périmètre PSIA reprend pour partie le périmètre communal, défini par le PPA n° 661 pour les activités aéronautiques. Le PPA prévoit un endroit réservé aux hélicoptères, en particulier destiné à la Rega. La base Rega se trouve hors des deux périmètres. La base Rega est une installation aéronautique existante. Elle est actuellement séparée du reste des installations de l'aéroport. Elle doit trouver place à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini par le PSIA, en accord avec le PPA.

Dans l'attente de son déménagement dans le périmètre de l'aéroport, la base Rega sera considérée comme faisant partie de l'aéroport quel que soit son emplacement.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1er juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure de modification du règlement d'exploitation ouverte en février 2004.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34'248), extrapolés à 45'000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la REGA (1770 en 2001) extrapolés à 2326 en 2010, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement actuel de la base REGA, situé hors du périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'est légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe). Cette péjoration s'explique par la seule prise en compte précise des mouvements des hélicoptères de la REGA, en particulier les vols reliant la base au CHUV. Le déménagement de la base REGA vers l'emplacement prévu dans le PPA n°661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, pourrait éventuellement améliorer la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains où se trouve actuellement la base REGA, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blécherette Région» et, partant, celui de la base REGA.

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de février 1978.

En cas d'adaptation du plan des zones de sécurité suite à la mise en place d'un système de navigation aux instruments (p. ex. GPS), une procédure d'approbation du plan des zones de sécurité sera menée et le PSIA devra être adapté. Une nouvelle coordination devra avoir lieu.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est réglée par des contrats de doit privé.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. (cf. Brochure «La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations», OFEFP 2004).

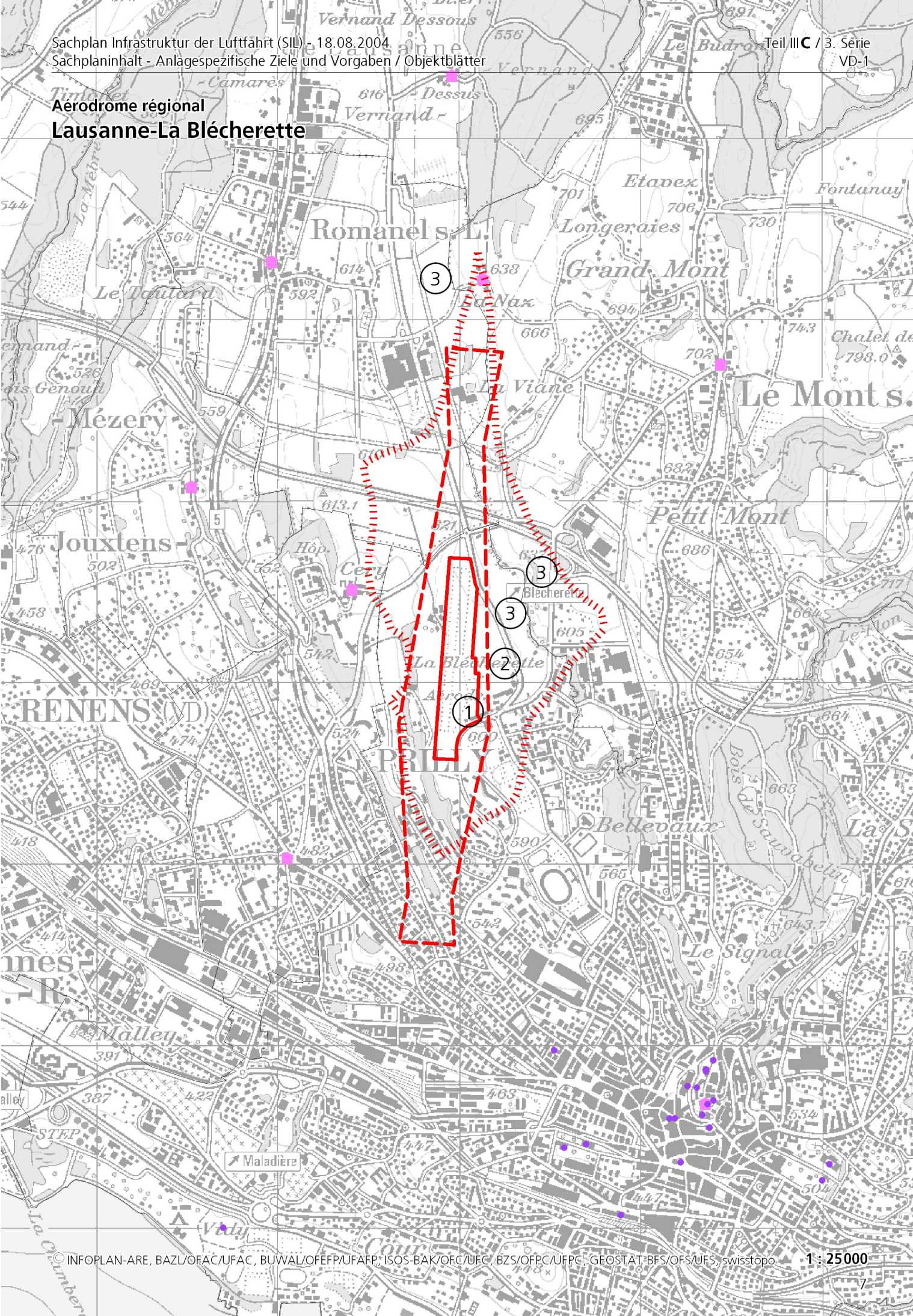
Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.

Aérodrome régional

Lausanne-La Blécherette



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAFP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

1 : 25000

Installation: **Bressaucourt (nouvelle installation projetée)** **JU-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Jura
- Commune de site: Bressaucourt
- Communes avec limitation d'obstacles: Bressaucourt, Chevenez, Courtedoux
- Communes avec exposition au bruit: Bressaucourt, Chevenez, Courtedoux
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: nouvelle installation
  - max. 10 ans: nouvelle installation
  - base de référence CB: 16'000 (2003)
  - potentiel PSIA: 16'000 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Avec le soutien du Canton du Jura, la Société Coopérative Aérodrome du Jura a le projet de construire un nouvel aérodrome régional sans trafic de lignes pour remplacer le champ d'aviation existant de Porrentruy.

La nouvelle structure appartiendra au réseau des aérodromes régionaux concessionnés et se verra dotée d'une infrastructure appropriée.

Les fonctions prévues de l'installation sont le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail) et non commercial (vols à moteur, vols d'hélicoptères, vol à voile, vols d'instruction – formation et perfectionnement –, parachutisme, vols d'essai).

Etat de la coordination:

→ *Remarques concernant les procédures en cours*

a. *La présente fiche de coordination du PSIA est destinée à fixer le cadre général du projet de nouvelle installation aéronautique à Bressaucourt. Cette fiche fait l'objet d'une décision du Conseil fédéral avant les autres décisions spécifiques au projet en question.*

Renvoi:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- protocole de coordination de juillet 2003
- dossier du projet avec demande d'ouverture des procédures d'octroi de concession d'exploitation, d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans de juillet 2003

b. *Pour concrétiser le projet, il est en outre nécessaire de mener des procédures spécifiques. Celles-ci se déroulent simultanément et en parallèle à la procédure PSIA; elles sont au nombre de trois:*

- *octroi de la concession d'exploitation,*
- *approbation du règlement d'exploitation,*
- *approbation des plans (piste, bâtiments, etc.).*

Les demandes relatives aux trois procédures ont fait l'objet d'un dossier mis à l'enquête publique et seront traitées selon la loi sur l'aviation. Elles sont soumises à l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Les décisions relatives aux trois demandes seront prises après l'adoption de la présente fiche par le Conseil fédéral.

Les conséquences du projet sur les utilisations avoisinantes et les éléments de protection seront étudiées en détail et les mesures nécessaires correspondantes seront fixées dans les décisions encore à prendre. Cependant, au vu des connaissances actuelles du dossier, les différents éléments qui en découlent ont été globalement coordonnés dans le cadre du protocole de coordination de juillet 2003.

Les *fonction et développement* du futur aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton qui soutient la mise en place d'une telle infrastructure. Ce soutien est en outre confirmé dans le projet de plan directeur cantonal remanié. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation constituent des éléments totalement nouveaux. Ils sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de juillet 2003) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec le canton et les communes concernées. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Un cadastre de limitation d'obstacles devra encore être établi et sur cette base un plan de la zone de sécurité devra être approuvé.

Pour ce qui est du domaine de la *protection de la nature et du paysage, environnement,* les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Ils concernent pour l'essentiel la zone communale de protection du paysage, la présence d'un corridor à faune, les atteintes aux espèces et milieux naturels (morcellement du territoire, perte de biotopes, perte de diversité écologique, etc.). Les impacts directs et indirects ont été définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates ont été proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants seront étudiés en détail et les mesures correspondantes seront fixées dans les décisions relatives à l'approbation du règlement ou à l'approbation des plans.

Un *remaniement parcellaire* est en cours dans la commune de Bressaucourt. Il a été pris en compte de façon générale dans le cadre du protocole de coordination. Les problèmes en suspens à cet égard ont été identifiés: il faudra notamment veiller à coordonner les mesures de protection de l'environnement liées au remaniement avec celles du projet d'aérodrome.			
D E C I S I O N S	**P/CR**	**CC**	**IP**
Fonction de l'installation:			
L'aérodrome de Bressaucourt est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.	•		
Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public, sous réserve de l'obligation d'admettre des usagers.	•		
Le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation.	•		
→ *La procédure d'octroi de concession d'exploitation doit encore être menée à terme.*	•		
Conditions générales de l'exploitation:			
L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.	•		
Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 16'000 mouvements; il retient que seuls des vols de jour sont prévus, que des vols en soirées (2 soirées par mois) peuvent exceptionnellement être réservés au delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00 et qu'il n'y aura pas d'hélicoptères basés.	•		
→ *Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure d'approbation doit encore être menée à terme.*	•		
Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant doit en outre prendre toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	•		
Il sera possible d'entrer en matière sur une enveloppe de 20'000 mouvements si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée.			•
Périmètre d'aérodrome:			
Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique. Il tient compte de tous les projets futurs (piste et voie de roulage, places de stationnement pour avions, hangars et bâtiment administratif).	•		
→ *Une procédure d'approbation des plans doit être menée à terme pour tous les projets de construction en question.*	•		

	P/CR	CC	IP
Exposition au bruit:			
Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'état futur de l'exploitation et se base sur 16'000 mouvements. Elle servira de base au cadastre d'exposition au bruit.	•		
Un cadastre d'exposition au bruit doit être élaboré.	•		
Aire de limitation d'obstacles:			
Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le projet de plan de la zone de sécurité de juillet 2003.	•		
→ *Le plan de la zone de sécurité a été mis en consultation auprès des communes concernées et une procédure d'approbation spécifique doit être menée à terme.*	•		
Protection de la nature et du paysage, environnement:			
Les impacts directs et indirects sur les milieux naturels, définis dans le cadre de l'étude d'impact liée aux procédures selon la loi sur l'aviation, doivent être compensés par des mesures spécifiques.	•		
Un catalogue de mesures adéquates d'intégration selon l'art. 3, LPN, et de mesures de protection, reconstitution, remplacement selon l'art. 18, al. 1ter, LPN a ainsi été proposé. Ces mesures viseront, d'une part, à minimiser ou à supprimer les atteintes à la végétation et à la faune, et, d'autre part, à assurer après la construction de l'aérodrome l'équilibre et la diversité écologique d'avant.	•		
Les mesures de remplacement et de compensation seront coordonnées avec celles découlant du remaniement parcellaire en cours dans la commune de Bressaucourt. Les intérêts et les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	•		
L'exploitant tiendra compte de la présence de secteur de protection des eaux A_u et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de la construction et l'exploitation futures.	•		
En matière de forêt, l'exploitant procédera le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.	•		
Equipement:			
L'accès à l'aérodrome est prévu par la route. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer financièrement la construction et l'entretien de la route d'accès.	•		
Compte tenu du statut de l'installation, une desserte par transports en commun est nécessaire. Le canton du Jura prend les mesures nécessaires pour mettre en place la solution du Publicar (bus à la demande) qu'il a choisie.	•		

EXPLICATIONS

Fonction de l'installation, exploitation:

Le projet d'aérodrome à Bressaucourt remplace le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux. Ce dernier sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation. Les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture. Au cas où les bâtiments seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions en matière d'aménagement du territoire.

Le mode d'exploitation de la nouvelle installation sera défini dans le règlement d'exploitation sur la base du cadre fixé dans la présente fiche. Ce cadre général se base sur un potentiel de 16'000 mouvements annuels.

Le projet de règlement d'exploitation fait partie du dossier mis à l'enquête publique. Ainsi, les grandes lignes de l'exploitation prévue sont les suivantes:

- Seuls des vols de jour sont prévus.
- L'aérodrome sera ouvert de 07h00 au crépuscule civil.
- Les tours de piste seront interdits le dimanche et les jours fériés ainsi que du lundi au samedi avant 08h00, entre 12h00 et 13h30 et après 20h00.
- Des vols en soirées (2 soirées par mois) pourront être réservés au delà du crépuscule civil mais au maximum jusqu'à 22h00.
- Il n'y aura pas d'hélicoptères basés; il est prévu de limiter les vols d'hélicoptères.

La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est en cours d'instruction.

Une extension de l'exploitation à 20'000 mouvements pourra être envisagée si, dans une deuxième phase d'exploitation, la preuve du besoin est apportée. Cette donnée est mentionnée actuellement comme information préalable. Le moment venu, une nouvelle coordination devra avoir lieu à ce sujet. Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA devra être engagée.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Les projets de construction (piste et voie de roulage, places de stationnement pour avions, hangars, bâtiment) ayant fait l'objet d'une demande d'approbation des plans, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte pour l'essentiel.

Les projets prévoient:

- Une piste d'une longueur de 800m sur une largeur de 18m
- Une voie de roulage de 7.5m de largeur
- Des places de stationnement pour environ 12 avions
- Cinq hangars circulaires pour 6 à 8 avions chacun
- Deux hangars pour avions
- Deux hangars pour planeurs et avions
- Un atelier de maintenance
- Une place de lavage, des installations d'avitaillement en carburant
- Un bâtiment administratif avec restaurant de 50 places
- Places de stationnement pour voitures (67)

  L'ensemble des constructions est modulaire et permet ainsi une évolution par étapes. Celles-ci seront déterminées par la demande, soit la location des hangars. Une première étape inclut au minimum, parmi les bâtiments susmentionnés: 2 hangars circulaires, 1 hangar pour avions, 1 hangar pour planeurs et avions, l'atelier de maintenance et le bâtiment administratif avec restaurant.

INSTANCES RESPONSABLES

Office fédéral compétent:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

Exploitant d'aérodrome:
Société Coopérative Aérodrome du Jura
Case postale 86
2905 Courtedoux

La surface totale nécessaire à la réalisation de l'ensemble des aménagements s'étale sur 12,3 hectares, y compris l'assise de la route d'accès.

Ces aménagements supposent un terrassement de 27'600 m^3 et un remblayage de 249'000 m^3. Le déficit des matériaux, soit 221'400 m^3, proviendront du chantier A16 (tunnel du Bois de Montaigre).

Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m^3 et sa remise en place à 17'800 m^3. La différence, soit 20'400 m^3, sera mise à disposition du Syndicat d'améliorations foncières de Bressaucourt qui, par sa Commission d'estimation, l'utilisera et la redistribuera selon les besoins des agriculteurs.

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (incidences sur le périmètre, le bruit, les obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA devra être engagée et une procédure d'approbation des plans sera menée.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si l'un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 3 juillet 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010 pour l'aviation civile (16'000 mouvements). Ce chiffre devient donc le potentiel technique retenu par le PSIA.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un cadastre d'exposition au bruit.

Il est fait mention sur la carte d'une seconde courbe de bruit en tant qu'information préalable. Celle-ci montre les territoires exposés au bruit consécutivement à une exploitation basée sur 20'000 mouvements.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le projet de plan de la zone de sécurité de juillet 2003.

Le plan de la zone de sécurité fera l'objet d'une procédure d'approbation séparée. Par souci de transparence, ce plan a cependant été mis à l'enquête publique dans les communes par l'exploitant, simultanément aux trois procédures déjà citées.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

Le futur site de l'aérodrome est qualifié de paysage agricole remarquable par sa "naturalité" et caractérisé par une alternance de haies, bosquets et forêts formant un réseau bocager important. Il s'agit d'un agro-écosystème riche au niveau floristique et faunistique. Le calme actuel du site fait également partie de ses valeurs paysagères.

Le site est classé en zone sensible au plan des zones de protection de la commune de Bressaucourt. A la lumière du projet nouveau d'aérodrome, la commune et les organes cantonaux, dans leur pesée des intérêts, ont cependant admis le principe de redéfinir partiellement la délimitation de la zone de protection du paysage communale.

Le rapport d'impact sur l'environnement a défini les impacts directs et indirects sur les milieux naturels et a proposé des mesures pour tous les domaines touchés.

Les mesures proposées dans le RIE ont tenu compte des atteintes au paysage, ainsi :

- Les atteintes à la *végétation* se traduisent par une perte de biotopes due à l'emprise des installations et aux abattages de sécurité. La disparition d'éléments bocagers s'élève à 2'491 m^2. Parmi les espèces protégées dans le canton, le laurier des bois et dix espèces d'orchidées sont affectés par le projet.
- Les atteintes à la *faune* touchent plusieurs espèces animales dont deux subissent un impact important. Les pies-grièches écorcheurs et les lièvres sont exposés à un risque de disparition partielle et à un morcellement de leur territoire. D'autres espèces de mammifères gibier et d'avifaune sont également concernées, mais par des impacts mineurs (déplacements modifiés, dérangements par le bruit, faible probabilité de collision).

L'exploitant a établi un catalogue de mesures adéquates d'intégration selon l'art. 3, LPN, et de mesures de protection, reconstitution, remplacement selon l'art. 18, al. 1ter, LPN. Les mesures viseront d'une part à minimiser ou à supprimer les atteintes aux espèces et milieux naturels, et d'autre part, à assurer après la construction de l'aérodrome l'équilibre et la diversité écologique actuelle (pas de perte de valeurs).

Afin de définir les mesures précises qui s'imposent, le RIE sera étudié et analysé au cours des procedures. (NB: le RIE fait partie du dossier mis à l'enquête publique). Les mesures définitives à prendre seront fixées dans les décisions d'approbation.

L'aérodrome se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation A_u. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation et respecter les exigences légales pour les futurs projets de construction et lors de l'exploitation.

Il n'est pas encore certain que de la fôret soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, l'exploitant procéderait à une demande de défrichement et une procédure serait menée. Les mesures définitives seront fixées dans les décisions d'approbation.

Lors de la construction de futurs projets, il faudra en outre vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Dans les environs proches de l'aérodrome se trouve l'objet IFP 1006 "Vallée du Doubs". En attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol des objets IFP, l'exploitant doit sensibiliser les pilotes au départ de son installation afin qu'ils évitent le survol de la vallée du Doubs à trop basse altitude.

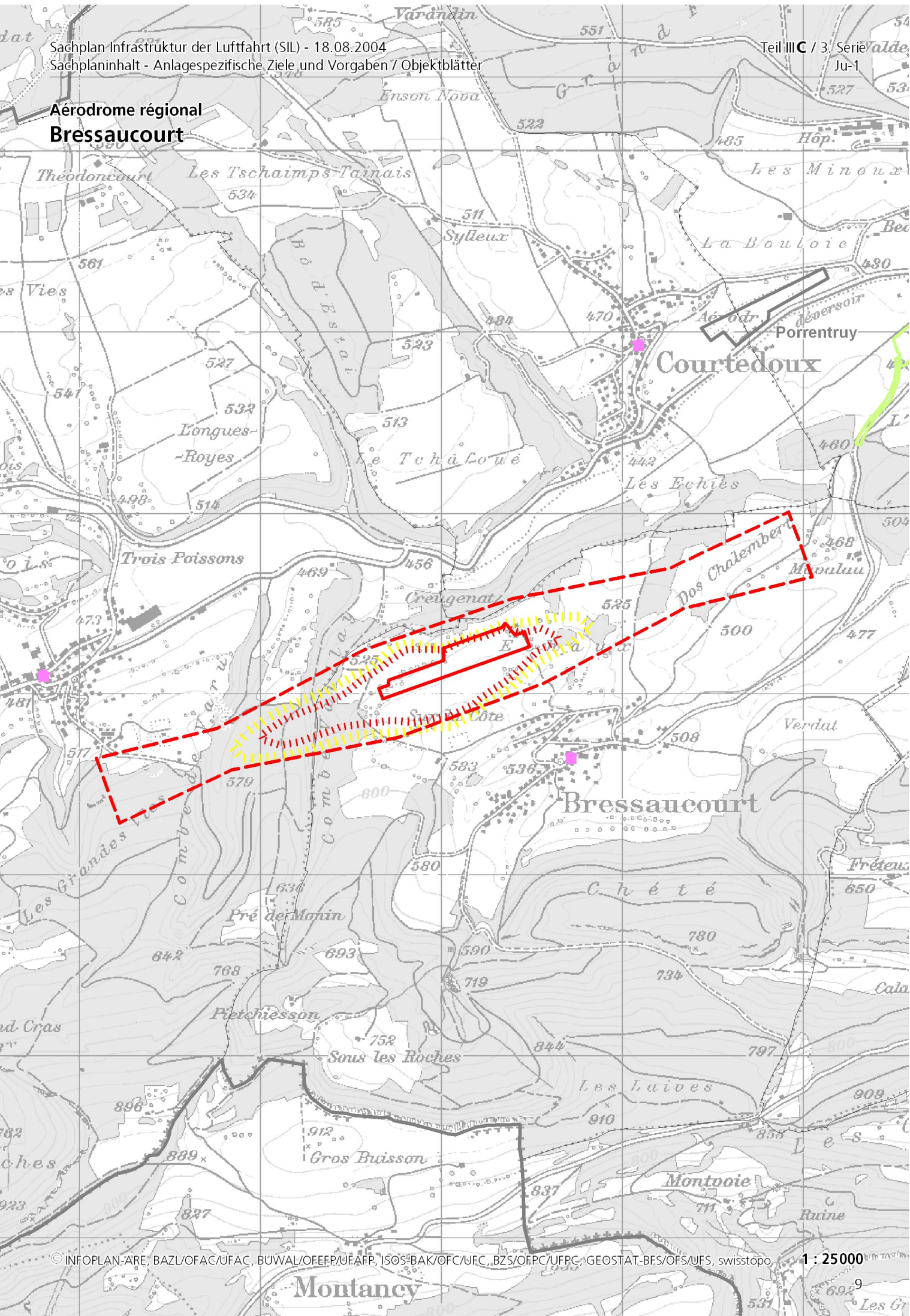
En termes de surfaces d'assolement, tout conflit avec le projet d'aérodrome est évité. Le canton du Jura avait déjà retiré ces surfaces de l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement. Il n'y a donc plus de SDA dans le périmètre d'aérodrome. Le canton du Jura a aussi confirmé en date du 8 avril 2003 que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est toujours respecté.

Enfin, un remaniement parcellaire est en cours dans la commune de Bressaucourt. Les mesures de remplacement ou d'intégration liées au projet d'aérodrome devront être coordonnées avec les mesures liées aux améliorations foncières.

Equipement: La piste du remaniement parcellaire doit, à terme, servir de route d'accès à l'aérodrome. Sur une première partie, le Syndicat d'améliorations foncières (SAF) construit une route de 6 m dans le cadre des travaux A16, qui devrait être réduite à 3 m par la suite. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer entre autre financièrement le maintien de la route à 6 m après les travaux du SAF et de l'A16. Pour la seconde partie, l'A16 construit une piste de chantier de 6 m de large qui devrait être supprimée après les travaux. Là aussi, les mêmes réflexions devront être conduites. Selon les principes du PSIA, les installations du type de Bressaucourt se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. Le canton du Jura a prévu à cet égard la solution du bus à la demande, Publicar.	

Aérodrome régional

Bressaucourt



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BUWAL/OFEFP/UFAFP, ISOS-BAK/OFC/UFC, BZS/OFPC/UFPC, GEOSTAT-BFS/OFS/UFS, swisstopo

1 : 25000

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden

Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.

Gemeinden mit Hindernisbegrenzung

Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Hindernisbegrenzung betroffen ist. Die Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Sicherheitszonenplan, bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Hindernisbegrenzungskataster (beschränkt auf eine Höhe von 60 m über Grund).

Gemeinden mit Lärmbelastung

Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (gemäss Lärmschutzverordnung; LSV) betroffen ist.

Verkehrsleistung

- Ø 4 Jahre

durchschnittliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen der letzten vier Jahre.

- max. 10 Jahre

grösste Zahl der jährlichen Flugbewegungen in den letzten 10 Jahren (mit Betriebsjahr).

- Datenbasis LBK

Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.

- Potential SIL

Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.

Festlegungen

- Grundsätze G
- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Grundsätze
G

Grundsätze sind Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmung bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.

Festsetzungen
F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

Zwischenergebnisse
Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen
V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

1 Anlass und Gegenstand der Planung

2 Planungsablauf

3 Zusammenarbeit

4 Anhörung und Mitwirkung

5 Berücksichtigung der Anträge

1 Anlass und Gegenstand der Planung.

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein schrittweises Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil mit den Sachplanteilen

I Allgemeines (Einleitung und Lesehilfe)

II Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklungen

IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL

IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur

In einer zweiten Phase wird nun, wiederum schrittweise, der Teil

IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

mit den Objektblättern für jede Anlage festgelegt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Sachplanteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen zu erarbeiten.

Die ersten beiden Objektblattserien mit insgesamt 17 Anlagen, davon sieben Regionalflugplätze, ein zivil mitbenützter Militärflugplatz, sieben Flugfelder, ein Heliport und ein Winterflugfeld, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002 bzw. am 14. Mai 2003.

Die vorliegende dritte Serie enthält folgende 6 Anlagen:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Neue Objektblätter	ZH	Hausen am Albis	Flugfeld
		Speck-Fehraltorf	Flugfeld
	SO	Olten	Segelflugfeld
	TI	Lugano-Agno	Aerodromo regionale
	JU	Bressaucourt	Aérodrome régional
Anpassung	VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional

2 Planungsablauf

Federführung

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Bisherige Schritte

1989 Realisierungsprogramm zur Raumordnungspolitik: erste Zielsetzung für ein nationales Flugplatzkonzept

1990–94 Revision Luftfahrtgesetz

1994 Flugplatzkonzept: Vorarbeiten, erste Umfrage bei Kantonen, Gemeinden und Flugplatzhaltern (Grundlagenbeschaffung)

1996 Realisierungsprogramm 1996–1999 zur Raumordnungspolitik: konkretisierter Auftrag des Bundesrates für einen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt

1997/98 Konzeptarbeiten und Datenerfassung

Bericht des BRP über die Merkmale des Instrumentes «Konzepte und Sachpläne des Bundes» mit Grundsätzen für die Erarbeitung, Verabschiedung und Anwendung

1998 Konflikterfassung, erste Gesprächsrunde mit Kantonen, Gemeinden und Flugplätzen

Erster Sachplanentwurf – Stand 30.9.98

1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörde und Mitwirkung der Bevölkerung

Auswertung der rund 17´500 Stellungnahmen

Veröffentlichung des Mitwirkungsergebnisses im Internet

Erfassung der aus der Mitwirkung hervorgegangenen Grundsatzfragen

Einleitung zweistufige Bereinigung

2000 Erster Überarbeitungsschritt:

Allgemeine und konzeptionelle Teile I bis IIIB

- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
- Sachplanentwurf Teile I bis IIIB vom 28.4.2000
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
- 18. Oktober: Gutheissung durch den Bundesrat

2001 Zweiter Überarbeitungsschritt:

Anlagespezifischer Teil IIIC 1. Serie

- Festlegung des Vorgehens zur räumlichen Abstimmung der Flugplatzanlagen mit der umgebenden Nutzung (Merkblatt Koordinationsprotokoll)
- Einleitung Koordinationsprozesse 1. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.8.2001
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)

2002 30. Januar: Gutheissung durch den Bundesrat

2002/03 Anlagespezifischer Teil III C 2. Serie
- Einleitung Koordinationsprozesse 2. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30.09.02
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)

2003 14. Mai: Gutheissung durch den Bundesrat

2003/04 Anlagespezifischer Teil III C 3. Serie
- Einleitung Koordinationsprozesse 3. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31.07.03 (Bressaucourt) und 11.02.2004 (übrige Anlagen)
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt

2004 18. August: Gutheissung durch den Bundesrat

Weitere Schritte

2004–06 Anlagespezifischer Teil III C - weitere Serien

3 Zusammenarbeit

Die Erarbeitung der Objektblätter erfolgte über das vom SIL in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Planungsträgern:

- betroffene Bundesstellen
  - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
  - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
  - Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Das Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit fest. Es dient als gemeinsame Basis der beteiligten Partner für ihre Planungsinstrumente, d.h. dem Bund für die Überarbeitung der anlagespezifischen Objektblätter zum SIL, den Kantonen für die Berücksichtigung in den Richtplänen und den Gemeinden für ihre Ortsplanung.

4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurde in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Anhörung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum ersten SIL-Entwurf (Konzept- und Objektteil) vom 30. September 1998 durchgeführt.

Im dritten Quartal 2003 hatten der Kanton und die betroffenen Gemeinden Gelegenheit, sich zum überarbeiteten Objektblatt für den Flugplatz Bressaucourt abschliessend zu äussern. Gleichzeitig wurden eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und die Ämterkonsultation auf Bundesebene durchgeführt.

Für die andern Anlagen der dritten Objektblattserie wurden die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die Ämterkonsultation auf Bundesebene im ersten Quartal 2004 durchgeführt.

Die Kantone prüften, ob die vorliegenden Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

Die Bundesstellen prüften, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den ihrerseits bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Die Anhörung und Mitwirkung konnte Ende April 2004 abgeschlossen werden. Die Anträge sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

5 Berücksichtigung der Anträge

Anträge **Propositions** **Proposte**		**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
ARE Bundesamt für Raumentwicklung / Office fédéral du développement territorial / Ufficio federale dello sviluppo territoriale			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: verschiedene Anträge und Bemerkungen zum Vorentwurf der Objektblätter	keine aucune	Die Anträge wurden im Anhörungsentwurf bereits berücksichtigt. Les propositions ont déjà été prises en considération et intégrées dans le projet de fiche mis en consultation.
2	Lugano-Agno		
	Informazioni generali e dati tecnici: aggiornamento dei dati relativi alle prestazioni di traffico.	Ø 4 anni: *27'250 (1999-2002)* max. 10 anni: *32'957 (1993)*	La proposta è accolta.
	Stato della coordinazione: rinvio ai lavori in corso in relazione alle nuove procedure di avvicinamento e al loro impatto sulla zona esposta al rumore.	«*Nell'ottobre 2003 l'UFAC ha ordinato delle restrizioni d'esercizio per l'aerodromo di Lugano-Agno. Per attenuare gli svantaggi connessi con questa misura, l'esercente dell'aeroporto sta studiando procedure di avvicinamento alternative. L'esercizio di volo è inoltre attualmente oggetto di un riesame globale da parte dell'UFAC per quanto riguarda la sicurezza. Queste due misure potrebbero comportare una modifica delle procedure di atterraggio e di decollo. L'esercizio di volo definito nella concessione quadro e nella concessione d'esercizio in linea di principio non è tuttavia messo in discussione.*» «Qualora l'ampliamento della pista non fosse realizzato, nuove curve del rumore dovranno essere calcolate tenendo in considerazione i futuri tipi di velivoli in dotazione *e le eventuali nuove procedure di avvicinamento*.»	La proposta è accolta. Eventuali condizioni o raccomandazioni derivanti da questo riesame globale possono, se opportuno, essere integrate nella scheda di coordinamento.
	Decisioni/spiegazioni: il piano delle zone di sicurezza nel frattempo è stato approvato; cancellare le relative osservazioni.	Limitazione degli ostacoli: «… il piano delle zone di sicurezza ~~da approvare~~ (cfr. …).» «~~La procedura per l'approvazione …completamente ultimata~~. La zona con limitazione …»	La proposta è accolta.
	Decisioni: informazioni preliminari – in caso di allungamento della pista occorre esaminare se è necessario adeguare le aree con limitazione degli ostacoli.	Limitazione degli ostacoli, informazioni preliminari: «*In caso di un allungamento della pista, occorre inoltre tenere conto dei nuovi parametri della pista.*»	La proposta è accolta.
	Decisioni: adeguare il testo relativo alle superfici di compensazione ecologica conformemente alla parte IIIB del PSIA.	Protezione della natura e del paesaggio: «*Le zone all'interno delle aree dell'aerodromo non utilizzate per l'aviazione vanno rivalutate ecologicamente* nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento).» Stato della coordinazione: la relativa frase viene cancellata.	La proposta è accolta.
	Decisioni: circa i collegamenti all'aeroporto, rinvio ai dati acquisiti nella pianificazione direttrice cantonale.	Collegamenti: «*Il collegamento* dell'aeroporto alla rete dei trasporti pubblici *è garantito secondo le indicazioni nel Piano dei Trasporti del Luganese (PTL).*»	La proposta è accolta.
	Spiegazioni: sono state pubblicate le raccomandazioni per la rivalutazione ecologica degli aerodromi; adattare il testo di conseguenza.	Protezione della natura e del paesaggio, rivalutazione ecologica: «I servizi federali … *hanno elaborato* raccomandazioni … per la rivalutazione ecologica degli aerodromi *(UFAC/UFAFP 2004).* ~~Queste devono essere … agricola.~~»	La proposta è accolta.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Spiegazioni: al momento di realizzare edifici e impianti sull'aerodromo, il Cantone deve fornire la prova di mantenere il proprio contingente di superfici per l'avvicendamento delle colture. Attualmente la superficie totale è sufficiente. Il testo va adattato di conseguenza.	Protezione della natura e del paesaggio, superfici per l'avvicendamento delle colture: «Il Cantone *deve fornire* la prova … *Secondo comunicazione del 25 febbraio 2004 il Cantone Ticino indicava come risultato provvisorio della verifica dello statuto delle SAC una superficie di 4'015 ha, dunque superiore al contingente federale di 3'500 ha*. ~~Se ciò non è il caso, … Malcantone.~~»	La proposta è accolta.
Rappresentazione grafica dell'impianto: allungamento della pista	Indicazione dei possibili punti di allungamento della pista sulla cartina con il numero (1).	La proposta è accolta.
3 Bressaucourt		
Situation initiale, Etat de la coordination, modifier: «Les fonction et développement du futur aérodrome … Ce soutien est en outre confirmé dans le *projet* de plan directeur cantonal remanié.»	Le texte est modifié comme suit: Situation initiale, Etat de la coordination «Les fonction et développement du futur aérodrome … Ce soutien est en outre confirmé dans le *projet* de plan directeur cantonal remanié.»	La proposition est acceptée.
La fiche devrait mentionner expressément qu'une concession fédérale d'exploitation pourra être accordée lorsque toutes les conditions seront réunies pour garantir la rentabilité de l'exploitation, et donc la viabilité de l'installation à long terme.	aucune	La proposition est refusée. La procédure d'octroi d'une concession prévoit expressément cette exigence. Il n'est pas nécessaire de la faire figurer dans la fiche. Le suivi de la procédure traitera de cette demande.
Il faut rajouter dans la fiche la problématique relative aux SDA (l'ARE se rallie en ce sens à la demande de l'OFAG).	Le texte est modifié comme suit: Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement «*En termes de surfaces d'assolement, tout conflit avec le projet d'aérodrome est évité. Le canton du Jura avait déjà retiré ces surfaces de l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement. Il n'y a donc plus de SDA dans le périmètre d'aérodrome. Le canton du Jura a aussi confirmé en date du 8 avril 2003 que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est toujours respecté.*»	La proposition est acceptée.
Il faut rajouter dans la fiche la problématique de la route d'accès étant donné que son statut – important en vue de définir les responsabilités pour la construction puis l'entretien – ne semble pas encore être réglé au niveau cantonal.	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Equipement «*L'accès à l'aérodrome est prévu par la route. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer financièrement la construction et l'entretien de la route d'accès.*» *(P/CR)* Explications, Equipement «*La piste du remaniement parcellaire doit, à terme, servir de route d'accès à l'aérodrome. Sur une première partie, le Syndicat d'améliorations foncières (SAF) construit une route de 6 m dans le cadre des travaux A16, qui devrait être réduite à 3 m par la suite. Un maître d'ouvrage doit être désigné pour assumer entre autre financièrement le maintien de la route à 6 m après les travaux du SAF et de l'A16. Pour la seconde partie, l'A16 construit une piste de chantier de 6 m de large qui devrait être supprimée après les travaux. Là aussi, les mêmes réflexions devront être conduites.*»	La proposition est acceptée.
Il faut rajouter dans la fiche une exigence concernant la suppression de l'installation actuelle de Courtedoux et la remise en état du site.	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Fonction de l'installation «*Le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation.*» *(P/CR)*	La proposition est acceptée.

	Anträge Propositions Proposte	**Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA**	**Bemerkungen Remarques Osservazioni**
	Il faut rajouter dans la fiche une exigence concernant la remise en état du site de Courtedoux.	Le texte est modifié comme suit: Explications, Fonction de l'installation, exploitation «*Le projet d'aérodrome à Bressaucourt remplace le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux. Ce dernier sera supprimé dès la mise en service de la nouvelle installation. Les surfaces du champ d'aviation de Courtedoux seront restituées à l'agriculture. Au cas où les bâtiments seraient conservés, leur réaffectation se fera en conformité avec les dispositions en matière d'aménagement du territoire.*»	La proposition est partiellement acceptée: il est rappelé, dans les explications, que l'éventuelle réaffectation des bâtiments de l'aérodrome de Courtedoux doit se dérouler dans le cadre de procédures prévues en matière d'aménagement du territoire.
	Il manque la problématique de la forêt et du défrichement.	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Protection de la nature et du paysage, environnement «*En matière de forêt, l'exploitant procédera, le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.*» *(P/CR)* Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement «*Il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, l'exploitant procéderait à une demande de défrichement et une procédure serait menée. Les mesures définitives seront fixées dans les décisions d'approbation.*»	La proposition est traitée comme suit: il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, la problématique serait résolue dans le cadre des procédures idoines.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura			
1	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
2	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2	Lugano-Agno Nella scheda di coordinamento occorre illustrare se e con quali misure si intende garantire la sicurezza delle strade adiacenti e della linea ferroviaria (Ferrovia Lugano-Ponte Tresa).	Stato della coordinazione: «*Nell'ottobre 2003 l'UFAC ha ordinato delle restrizioni d'esercizio per l'aerodromo di Lugano-Agno. Per attenuare gli svantaggi connessi con questa misura, l'esercente dell'aeroporto sta studiando procedure di avvicinamento alternative. L'esercizio di volo è inoltre attualmente oggetto di un riesame globale da parte dell'UFAC per quanto riguarda la sicurezza. Queste due misure potrebbero comportare una modifica delle procedure di atterraggio e di decollo. L'esercizio di volo definito nella concessione quadro e nella concessione d'esercizio in linea di principio non è tuttavia messo in discussione.*»	La proposta è accolta. L'esame della sicurezza dei vettori di traffico adiacenti è parte integrante dell'attuale riesame globale dell'esercizio di volo. Eventuali condizioni o raccomandazioni derivanti da questo riesame possono, se opportuno, essere integrate nella scheda di coordinamento.
3	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		

	Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BBT Bundesamt für Berufsbildung und Technologie / OFFT Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie / UFFT Ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne:		
	Sollten bei der ökologischen Aufwertung Fruchtfolgeflächen tangiert werden, darf die Nutzungseignung des Bodens für den Ackerbau keinesfalls beeinträchtigt werden. Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz, ergänzen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (…) *und der Landwirtschaft (Bewirtschaftungserfordernisse, Rückführbarkeit von Fruchtfolgeflächen)* ökologisch aufgewertet werden.»	keine	Im Objektblatt ist bereits festgelegt, dass bei der Prüfung der Möglichkeiten für ökologische Aufwertungsmassnahmen die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung zu berücksichtigen sind. Hinweise zum konkreten Vorgehen sind in den Empfehlungen der Bundesfachstellen zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen enthalten. In diesen Empfehlungen sind die Anforderungen der Landwirtschaft ebenfalls berücksichtigt. Dem Antrag wird damit Rechnung getragen.
	Si des surfaces d'assolement sont touchées par la revalorisation écologique, l'affectation du sol ne doit en aucun cas entraver l'agriculture. Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «Les surfaces que l'aviation … doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité … de l'aviation *et des exigences de l'agriculture (contraintes d'exploitation, réversibilité des surfaces d'assolement).*»	aucune	Dans les fiches par objet, il est déjà mentionné (en tant que décision) que lors de l'examen de la mise en place de surfaces de compensation écologique, les besoins de l'agriculture seront pris en compte. Les indications sur la méthode sont contenues dans les recommandations des offices fédéraux en matière de compensation écologique sur les aérodromes. Dans ces recommandations, les exigences de l'agriculture sont également prises en compte. De cette manière, il est répondu à la proposition.
2	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3	Bressaucourt		
	Décisions, Protection de la nature et du paysage, environnement, modifier: «*Les* mesures *de remplacement et de compensation* seront coordonnées avec celles découlant du remaniement parcellaire en cours dans la commune de Bressaucourt. *Les intérêts et les besoins de l'agriculture seront pris en compte.*»	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Protection de la nature et du paysage, environnement «*Les* mesures *de remplacement et de compensation* seront coordonnées avec celles découlant du remaniement parcellaire en cours dans la commune de Bressaucourt. *Les intérêts et les besoins de l'agriculture seront pris en compte.*»	La proposition est acceptée.
	Nulle part, il n'est fait mention du Plan sectoriel des surfaces d'assolement alors que la question a été traitée dans le processus de coordination et a trouvé une solution. Par souci de transparence et de traçabilité, il faudrait faire allusion à ces circonstances dans le chapitre «Protection de la nature et du paysage»	Le texte est modifié comme suit: Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement «*En termes de surfaces d'assolement, tout conflit avec le projet d'aérodrome est évité. Le canton du Jura avait déjà retiré ces surfaces de l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement. Il n'y a donc plus de SDA dans le périmètre d'aérodrome. Le canton du Jura a aussi confirmé en date du 8 avril 2003 que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est toujours respecté.*»	La proposition est acceptée.

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft / OFEFP Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage / UFAFP Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio			
1	Genereller Antrag für alle SIL-Objektblätter: Bevor eine auf alten Datengrundlagen basierende Lärmkurve im SIL festgesetzt wird, ist zu prüfen, ob die für die Berechnung massgebenden Faktoren noch stimmen (Bewegungszahl, Flottenmix, An-/Abflugverfahren, jährliche Verteilung der Flugbewegungen). Die festgesetzte Lärmkurve und das unter generelle Informationen ausgewiesene Verkehrsleistungspotential sollten übereinstimmen. Ist bei der Genehmigung des Objektblatts bereits bekannt, dass einer der Berechnungsfaktoren massgeblich ändert, ist im Objektblatt anzumerken, dass die Lärmkurve zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sei.	keine	Bestehende Lärmkurven werden im Rahmen der Koordination immer überprüft, bei Bedarf nach den Vorgaben der Lärmschutzverordnung für die Festsetzung im Objektblatt neu berechnet. Das Verkehrsleistungspotential (Bewegungszahl) wird nicht festgesetzt. Damit bleibt dem Flugplatzbetreiber ein gewisser Anreiz, mit lärmmindernden Massnahmen (z.B. Einsatz von leiserem Fluggerät) mehr Flugbewegungen zu erreichen. Die Einhaltung der festgesetzten Lärmkurve wird anhand der Bewegungsstatistik durch das BAZL jährlich überprüft. Bewilligungspflichtige Änderungen bei der Infrastruktur (Piste, An-/Abflugverfahren) oder im Betrieb (Betriebszeiten, Verkehrsarten) erfordern immer eine Überprüfung der festgesetzten Lärmbelastungskurve. Wo erforderlich, wird dies im Objektblatt auch entsprechend angemerkt. Dem Antrag wird damit Rechnung getragen.
2	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten: verschiedene Anträge und Bemerkungen zum Vorentwurf der Objektblätter	keine	Die Anträge wurden im Anhörungsentwurf bereits berücksichtigt.
3	Lugano-Agno Spiegazioni: completare il documento relativo alla rivalutazione ecologica conformemente al testo delle altre schede di coordinamento; le raccomandazioni per la rivalutazione ecologica degli aerodromi sono state pubblicate; adattare il testo di conseguenza.	Protezione della natura e del paesaggio, rivalutazione ecologica: « *occorre distinguere tra misure sostitutive inerenti al progetto e misure di compensazione indipendenti dal progetto ai sensi della Concezione «Paesaggio svizzero» (misure 6.03).* La realizzazione … dell'aerodromo ~~ai sensi della Concezione Paesaggio svizzero (misure 6.03)~~ deve tenere …» «I servizi federali … *hanno elaborato* raccomandazioni … per la rivalutazione ecologica degli aerodromi *(UFAC/UFAFP 2004).* ~~Queste devono essere … agricola.~~»	La proposta è accolta.
4	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
BWG Bundesamt für Wasser und Geologie / OFEG Office fédéral des eaux et de la géologie / UFAEG Ufficio federale delle acque e della geologia			
1	Lugano-Agno Nota: lungo il Vedeggio vi è soltanto una parziale protezione contro le piene. Attualmente, a livello cantonale, si sta elaborando un progetto di protezione contro le piene, che dovrà essere coordinato con la pianificazione dell'aerodromo.	Spiegazioni, protezione della natura e del paesaggio, « *Protezione contro le piene: il progetto in fase di realizzazione a livello cantonale è coordinato con la pianificazione dell'aerodromo.* »	La coordinazione tra il progetto di protezione contro le piene e la pianificazione dell'aerodromo è garantita a livello cantonale.
2	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3	Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
EDA Eidgenösisches departement für auswärtige Angelegenheiten / DFAE Département des affaires étrangères / DFAE Dipartimento federale degli affari esteri		
1 Bressaucourt Il aurait fallu consulter également les autorités françaises.	aucune	La proposition est refusée. La consultation/procédure d'information-participation sur le principe d'une installation aéronautique à Bressaucourt a eu lieu à l'occasion de la première procédure générale de consultation (de janvier à mai 1999): une fiche spécifique du PSIA concernait le projet de Bressaucourt. Les autorités françaises ont été consultées dans ce cadre et n'ont amené aucun commentaire. En outre, le périmètre de la future installation de Bressaucourt se trouve entièrement en Suisse. De même, les territoires soumis aux restrictions d'usage en vertu des obstacles à la navigation aérienne ou du bruit se trouvent également sur le seul sol suisse.
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze		
1 Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2 Lugano-Agno Nota: gli eventuali costi derivanti dall'allungamento della pista per gli altri vettori di traffico (circonvallazione, linea ferroviaria) dovrebbero essere assunti dall'aerodromo in ossequio al principio della verità dei costi. I chiarimenti citati dovrebbero tenere conto di questo punto.	nessuna	La questione del finanziamento dovrà essere trattata nell'ambito del processo di coordinazione relativo all'allungamento della pista o al momento di realizzare il progetto.
Oberzolldirektion / Direction générale des douanes / Direzione generale delle dogane		
1 Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2 Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
Die Schweizerische Post, Immobilien / La Poste Suisse, Immobilier / La Posta Svizzera, Immobili		
1 Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2 Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3 Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
SBB, Infrastruktur / CFF, Infrastructure / FFS, Infrastruttura		
1 Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2 Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3 Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		
seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie / seco Segretariato di Stato dell'economia		
1 Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports / DDPS Difesa Protezione della popolazione Sport			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf, Olten, Lausanne: keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
2	Lugano-Agno: nessuna proposta o osservazione		
3	Bressaucourt Il faut être certain que, en accord avec l'exploitant, les Forces aériennes puissent utiliser l'aérodrome (avions à hélices, hélicoptères ou drones) lors d'engagements subsidiaires ou d'aide en cas de catastrophe au profit des autorités fédérales ou cantonales. Il en va de même pour de la formation ou du transport lors des périodes d'ouverture de l'aérodrome.	aucune	La proposition n'a pas d'influence sur la fiche. Elle sera traitée dans le cadre des procédures selon la Loi sur l'aviation.
Kanton Zürich			
1	Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf: keine Anträge und Bemerkungen Objektblätter mit kantonalem Richtplan abgestimmt.		
Gemeinde Kappel am Albis			
1	Hausen am Albis: keine Anträge und Bemerkungen		
Gemeinde Fehraltorf			
1	Speck-Fehraltorf Erläuterungen, Lärmbelastung: Die Anzahl der Helikopterbewegungen, die eine Neuberechnung der Lärmkurven erfordern, soll auf 600 begrenzt werden.	keine	Das geltende Betriebsreglement schliesst eine intensivere Helikopternutzung innerhalb der festgesetzten Lärmkurve nicht aus. Bei 600 Bewegungen ist noch keine relevante Veränderung der Lärmkurve zu erwarten, eine Neuberechnung demzufolge nicht erforderlich. Eine solche Beschränkung des Helikopterverkehrs müsste auf privatrechtlicher Ebene (zwischen Gemeinde und Flugplatzhalter) vereinbart oder neu im Betriebsreglement verankert werden.
Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO)			
1	Hausen am Albis Stand der Koordination: «Mit dem geltenden Betriebsreglement sind die Rahmenbedingungen zur Nutzung ~~und Entwicklung~~ des Flugplatzes verbindlich festgelegt. ~~An diesen Vorgaben soll weiterhin festgehalten werden.~~ Die Verkehrsleistung ist auf 16'000 Bewegungen pro Jahr beschränkt.»	Stand der Koordination: «… die Rahmenbedingungen zur Nutzung ~~und Entwicklung~~ des Flugplatzes verbindlich festgelegt. ~~An diesen Vorgaben soll weiterhin festgehalten werden.~~ Die Verkehrsleistung ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Mit den Festlegungen im SIL-Objektblatt und den Bestimmungen im Betriebsreglement sind die Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Flugplatzes verbindlich festgelegt. Der erläuternde Satz kann weggelassen werden.
	Erläuterungen: «Zusätzlich gilt die im Betriebsreglement verbindlich festgelegte maximale Zahl der jährlichen Flugbewegungen von 16'000, davon 6'000 für die ortsansässigen Fluggruppen (ohne Schulung; Zählperiode jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni). ~~An dieser Regelung wird festgehalten.~~»	Erläuterungen: «… Zählperiode jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni). ~~An dieser Regelung wird festgehalten.~~»	
Kanton Solothurn (Amt für Raumplanung)			
1	Olten: keine Anträge und Bemerkungen Die Festlegungen des Objektblatts werden bei der Fortschreibung des Richtplans als Richtplanbeschlüsse aufgenommen.		

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Stadt Olten		
1 Olten: keine Anträge und Bemerkungen		
Gemeinde Wangen bei Olten		
1 Olten: keine Anträge und Bemerkungen		
Cantone Ticino		
1 Aeroporto di Lugano-Agno		
Precisazione: l'allungamento della pista non è chiesto dall'esercente dello scalo, ma è dettato dalle nuove norme internazionali (JAR OPS) e dall'evoluzione tecnica dei velivoli impiegati.	Stato della coordinazione: «Con l'allungamento della pista si terrà conto del traffico aereo regionale *e delle nuove norme internazionali (JAR OPS.*»	La proposta è accolta.
Ulteriori infrastrutture, da realizzare eventualmente in base alle nuove procedure di atterraggio e decollo resesi necessarie viste le restrizioni d'esercizio ordinate dall'UFAC, non figurano nella scheda di coordinamento. All'occorrenza, singole infrastrutture devono poter essere realizzate anche al di fuori del perimetro dell'aerodromo.	Stato della coordinazione: «*Nell'ottobre 2003 l'UFAC ha ordinato delle restrizioni d'esercizio per l'aerodromo di Lugano-Agno. Per attenuare gli svantaggi connessi con questa misura, l'esercente dell'aeroporto sta studiando procedure di avvicinamento alternative. L'esercizio di volo è inoltre attualmente oggetto di un riesame globale da parte dell'UFAC per quanto riguarda la sicurezza. Queste due misure potrebbero comportare una modifica delle procedure di atterraggio e di decollo. L'esercizio di volo definito nella concessione quadro e nella concessione d'esercizio in linea di principio non è tuttavia messo in discussione. Le procedure di avvicinamento alternative renderanno eventualmente necessarie installazioni tecniche (strumenti per la navigazione) al di fuori del perimetro dell'aerodromo.*» Spiegazioni, perimetro dell'aerodromo: «*Le installazioni tecniche situate nelle vicinanze dell'aerodromo che fungono da aiuto alla navigazione (strumenti per la navigazione, elementi dell'illuminazione di pista) possono essere approvate e realizzate anche al di fuori del perimetro dell'aerodromo.*»	Gli strumenti di aiuto alla navigazione situati nelle vicinanze dell'aerodromo non devono necessariamente essere integrati nel perimetro dell'aerodromo. Si fa presente questo punto e si accoglie la proposta in tal senso.
Con l'approvazione della scheda del Piano direttore cantonale relativa alla circonvallazione di Agno e Bioggio, vengono create le condizioni pianificatorie per l'allungamento della pista a sud. I due progetti devono ancora essere coordinati tra loro. Ci si attende che, in sede di progettazione, realizzazione e finanziamento, i servizi federali competenti diano il proprio contributo proporzionalmente all'interesse pubblico rappresentato dal progetto.	nessuna	Nella scheda di coordinamento si attira l'attenzione sulla coordinazione tra l'allungamento della pista e la circonvallazione. La questione del finanziamento dovrà essere trattata nell'ambito del processo di coordinazione relativo all'allungamento della pista o al momento di realizzare il progetto.
Esposizione al rumore: le curve del rumore devono essere rappresentate in modo distinto per le ore diurne e notturne.	nessuna	La curva del rumore relativa al valore di pianificazione del grado di sensibilità II, che figura nella scheda di coordinamento, rappresenta anche le altre curve del rumore. Nel verbale di coordinazione sono descritte le curve relative agli altri valori limite e gradi di sensibilità. Per valutare le modifiche dei piani delle zone o le misure di protezione fonica, la distinzione tra curve del rumore diurne e notturne non è rilevante.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Comune di Agno		
1 Aeroporto di Lugano-Agno		
Il possibile allungamento della pista verso sud non deve essere preso in considerazione nella zona esposta al rumore.	nessuna	La zona esposta al rumore (dati acquisiti) si riferisce all'esercizio sull'attuale pista, così come è definito nella concessione quadro, integrata con le curve del rumore notturne. Il possibile allungamento della pista verso sud non vi è contemplato. La proposta del Comune è pertanto accolta.
Lugano Airport		
1 Aeroporto di Lugano-Agno		
Richiama che Lugano-Agno esiste come campo d'aviazione già dal 1938.	Scopo dell'impianto: «L'aerodromo di Lugano, esistente dal ~~1947~~ *1938*, …»	La proposta è accolta.
La durata della concessione è da riferire alla data di crescita in giudicato (15.11. 1999) e non alla decisione del DATEC (16.9.1996).	nessuna	Sul piano giuridico, l'obiezione non è corretta. La proposta non è accolta.
Per quanto riguarda la costruzione di opere a carattere provvisorio, sono già stati stabiliti criteri di fattibilità.	Spiegazioni, perimetro dell'aerodromo: «… l'esercente e i Comuni *hanno definito* insieme i criteri …»	La proposta è accolta.
Canton de Vaud		
1 Lausanne		
Les résultats de l'enquête publique sur la modification du règlement d'exploitation de l'aérodrome, notamment quant au cadastre d'exposition au bruit, qui est utilisé pour l'établissement de la carte accompagnant la fiche, devraient être intégrés dans la fiche. En conséquence, la consultation sur la fiche d'installation est prématurée. Il serait donc dommage d'entériner un document appelé à être à nouveau modifié à brève échéance.	aucune	Le PSIA ne fixe que le cadre dans lequel doit s'inscrire la réalisation d'un projet, pour peu qu'il voie le jour. Le PSIA, et la fiche en particulier, forment le cadre général dans lequel doivent prendre place les procédures spécifiques selon la loi sur l'aviation. Or sans cadre, il n'y a pas de procédure de détail. Le plan sectoriel montre l'état actuel de la coordination et de la collaboration entre les services chargés de tâches à incidence spatiale de la Confédération et des cantons et en fixe le résultat. Les résultats définitifs de la procédure de modification du règlement d'exploitation seront peut-être connus dans plusieurs années. Il est donc justifié de terminer les travaux de la fiche PSIA de Lausanne-La Blécherette.
Il n'est pas exact de considérer les problèmes liés à l'exposition au bruit (territoires exposés au bruit et cadastre d'exposition) comme classés dans la catégorie «coordination réglée» (CR). En effet, le cadastre d'exposition vient d'être mis à l'enquête dans le cadre de la modification du règlement d'exploitation. Tant que ce règlement n'est pas formellement approuvé par l'OFAC, cet élément doit être considéré comme une coordination en cours (CC).	aucune	Les activités à incidences spatiales ont été coordonnées entre elles lors des séances de coordination dont la fiche est le reflet. La nouvelle courbe de bruit en faisait partie. Tous les partenaires se sont montrés d'accord. C'est la raison pour laquelle le bruit figure en coordination réglée dans la fiche PSIA. Les mesures classées en coordination réglée sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure.
Dans la liste des documents de base, il est encore fait mention du cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996, tandis que la carte présentée dans la fiche PSIA est issu du rapport «Calcul des courbes d'exposition au bruit» du bureau Bächtold Ingénieurs SA du 11 novembre 2003.	aucune	Le cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996 figure en tant que document de base car il constitue encore actuellement le seul document officiellement en vigueur et liant les autorités entre elles.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Un certain nombre de remarques a été formulé dans le cadre de la procédure de consultation sur la modification du règlement d'exploitation de l'aérodrome, notamment quant aux zones d'affectation figurant sur la carte «Exposition au bruit», en annexe du règlement susmentionné. La carte doit être complétée par certaines zones manquantes et l'affectation de certaines zones doit être modifiée.	aucune	Ces remarques n'ont pas d'influences sur la fiche PSIA et seront traitées dans le cadre de la procédure idoine.
Le canton rappelle qu'une vision coordonnée du développement du Nord lausannois commence à se mettre en place. Le cahier des charges pour l'établissement d'un schéma directeur sera fixé prochainement. La planification du secteur de l'aéroport peut être un élément stratégique pour fixer les objectifs d'aménagement.	aucune	Ces remarques n'ont pas d'influences sur la fiche PSIA. Elles doivent trouver écho dans la mise en place des instruments cantonaux de planification.
Ville de Lausanne		
1 Lausanne		
La consultation de la fiche est prématurée. Elle devrait intégrer les résultats de la procédure de modification de règlement d'exploitation en cours. La coordination est de fait en cours (CC).	aucune	voir ci-dessus
Pour le bruit, la coordination est également en cours (CC) et non réglée (CR).	aucune	voir ci-dessus
La commune demande à être associée à l'étude du concept de compensation écologique.	aucune	Il sera donné suite à la remarque étant entendu qu'il s'agit là précisément d'une exigence de la fiche PSIA.
Aéroport Région Lausanne-La Blécherette SA (ARLB)		
1 Lausanne		
Décisions, Conditions générales de l'exploitation, modifier: «… En vue de réduire la charge sonore, il est … de procéder aux approches et décollages des hélicoptères par l'ouest *également, les arrivées par l'est étant maintenues.*»	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Conditions générales de l'exploitation: «… En vue de réduire la charge sonore, il est … de procéder aux approches et décollages des hélicoptères par l'ouest *également, les arrivées par l'est étant maintenues.*»	La proposition est acceptée.
Explications, fonction de l'installation, exploitation, modifier: «- approches et décollages des hélicoptères par l'ouest *également, les arrivées par l'est étant maintenues.*»	Le texte est modifié comme suit: Explications, fonction de l'installation, exploitation: «- approches et décollages des hélicoptères par l'ouest *également, les arrivées par l'est étant maintenues.*»	La proposition est acceptée.
Canton du Jura		
1 Bressaucourt		
Le canton du Jura réitère son soutien au projet. Celui-ci fait l'objet de la fiche n° 2.09 du projet de plan directeur cantonal dans laquelle l'aérodrome de Bressaucourt est considéré par le Gouvernement comme une mesure arrêtée.	aucune	aucune
Commune de Bressaucourt		
1 Bressaucourt: aucune proposition ni remarque		

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Syndicat d'améliorations foncières Bressaucourt		
1 Bressaucourt		
Explications, Périmètre d'aérodrome, infrastructure, modifier: «Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m^3 et sa remise en place à 17'800 m^3. La différence, soit 20'400 m^3 sera mise à disposition ~~de la Commune de Bressaucourt~~ *du Syndicat d'améliorations foncières qui, par sa Commission d'estimation, l'utilisera et la redistribuera selon les besoins des agriculteurs.*»	Le texte est modifié comme suit: Le décapage de la terre végétale est estimé à 38'200 m^3 et sa remise en place à 17'800 m^3. La différence, soit 20'400 m^3 sera mise à disposition *du Syndicat d'améliorations foncières de Bressaucourt qui, par sa Commission d'estimation, l'utilisera et la redistribuera selon les besoins des agriculteurs*.	La proposition est acceptée.
Association des opposants au projet d'aérodrome de Bressaucourt et M. Jean Fernex		
1 Bressaucourt		
L'aérodrome existant de Porrentruy-Courtedoux peut sans aucun problème être maintenu pour l'aviation.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
L'octroi de la concession d'exploitation doit pouvoir être susceptible de recours.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
La justification du projet n'est pas donnée de manière satisfaisante. (Diminution du trafic à Porrentruy, pas d'analyse de la diminution, pas de bases aux prévisions d'augmentation)	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Il n'y a pas d'étude sur les impacts économiques.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Il manque la justification devant expliquer le projet comme contribution au développement durable.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
L'étude de variantes n'est pas suffisante et ne correspond pas aux exigences actuelles.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Les résultats des prévisions de trafic sont totalement incohérents. Il y a une baisse du trafic généralisée en Suisse.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Dans le domaine de l'air, les émissions ne sont pas calculées correctement.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le rapport d'impact ne mentionne pas les effets sur l'air et le bruit durant la phase de chantier.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
L'évaluation de l'exposition au bruit est présentée de manière fallacieuse.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
L'association conteste les prévisions de trafic, demande une expertise neutre de l'exposition au bruit et demande un calcul du bruit pour les bâtiments les plus exposés.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le projet se trouve en limite de bassin d'alimentation des forages; la prudence est de mise en région karstique.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Il manque une investigation géologique.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Il manque un plan des canalisations pour l'acheminement des eaux polluées vers le réseau A16, qui n'a pas été adapté en conséquence.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les eaux usées domestiques ne sont pas raccordées au réseau idoine.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les analyses de sol présentées ne peuvent pas être localisées et ne sont pas complètes (manque cadmium).	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
	De la forêt (au sens de la loi) est touchée: une demande de défrichement doit être déposée.	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Protection de la nature et du paysage, environnement *«En matière de forêt, l'exploitant procédera, le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.» (P/CR)* Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement *«Il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, l'exploitant procéderait à une demande de défrichement et une procédure serait menée. Les mesures définitives seront fixées dans les décisions d'approbation.»*	La proposition est traitée comme suit: il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, la problématique serait résolue dans le cadre des procédures idoines.
	L'intégration du projet dans le remaniement parcellaire ne constitue pas une compensation.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	Les mesures de compensation prévues ne permettent pas de compenser la destruction du paysage bocager et le cloisonnement des biotopes.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	Les affirmations du rapport sur le paysage sont en complète contradiction avec les déclarations de l'OFEFP.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	Il y a contradiction sur la manière d'évacuer les eaux de la piste (météoriques / polluées lors d'un accident).	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	Le projet ne présente pas de plan d'alarme et d'intervention.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	Le budget d'investissement et le budget de fonctionnement contiennent plusieurs éléments insuffisants.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Pro Natura Jura, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage et M. Pierre Rota			
1	Bressaucourt		
	L'aérodrome existant de Porrentruy-Courtedoux peut sans aucun problème être maintenu pour l'aviation. Les appareils de type Ecolight peuvent se substituer aux appareils actuels: Porrentruy est suffisant.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	Le piquetage sur le terrain était très lacunaire lors de la mise à l'enquête, de même que les gabarits.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	Il n'y a pas de plan d'ensemble de l'aérodrome.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	Il n'y a pas de plan des abattages ou élagages nécessaires à l'installation.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	Il y a minimisation et saucissonnage du projet (approbation initiale et extension ultérieure).	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	On parle d'une piste de 800 m alors que la plate-forme est de 920 m.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
	On parle de déplacer un aérodrome alors qu'il s'agit de construire un aéroport plus grand.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	La conjonction de l'installation et de l'A16 entraînerait une péri-urbanisation à l'ouest de Porrentruy créant une conurbation sur plus de 4 km	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
	Les documents sur lesquels se fonde la justification du projet ne sont plus d'actualité.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
L'étude de variantes n'est pas suffisante et ne correspond pas aux exigences actuelles.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
La notion de développement durable aurait dû guider la pesée des intérêts entre plusieurs sites pressentis.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
L'étude comparative des variantes de 1989 n'est pas reproduite in extenso.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les critères de décision (accessibilité rail et route) ne sont pas satisfaisants.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les enseignements en matière de situation financière d'aéroports publics n'ont pas été tirés.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
La justification du projet n'est pas donnée de manière satisfaisante (désenclavement du Jura, évolution des besoins).	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le choix du site obtient la note la plus défavorable concernant l'aspect nature et paysage.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
La demande devrait porter aujourd'hui déjà sur la possibilité d'exploiter l'aérodrome aux instruments.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Contradiction entre l'absence de balisage lumineux et l'activité de vol de nuit.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
L'absence d'une carte des obstacles rend impossible l'estimation des impacts paysagers	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Les résultats des prévisions de trafic sont totalement incohérents. Il y a une baisse du trafic généralisée en Suisse.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Dans le domaine de l'air, les émissions ne sont pas calculées correctement.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le rapport d'impact ne mentionne pas les effets sur l'air et le bruit durant la phase de chantier.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le projet se trouve en limite de bassin d'alimentation des forages; la prudence est de mise en région karstique.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Il manque une investigation géologique.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Il manque un plan des canalisations pour l'acheminement des eaux polluées vers le réseau A16, qui n'a pas été adapté en conséquence.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les eaux usées domestiques ne sont pas raccordées au réseau idoine.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Il y a contradiction sur la manière d'évacuer les eaux de la piste (météoriques / polluées lors d'un accident).	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les analyses de sol présentées ne peuvent pas être localisées et ne sont pas complètes (manque cadmium).	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
De la forêt (au sens de la loi) est touchée: une demande de défrichement doit être déposée.	Le texte est modifié comme suit: Décisions, Protection de la nature et du paysage, environnement *«En matière de forêt, l'exploitant procédera, le cas échéant, à une demande de défrichement et une procédure sera menée.» (P/CR)* Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement *«Il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, l'exploitant procéderait à une demande de défrichement et une procédure serait menée. Les mesures définitives seront fixées dans les décisions d'approbation.»*	La proposition est traitée comme suit: il n'est pas encore certain que de la forêt soit réellement touchée par le projet. Si tel devait être le cas, la problématique serait résolue dans le cadre des procédures idoines.
L'intégration du projet dans le remaniement parcellaire ne constitue pas une compensation.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le site actuel de Porrentruy est plus proche de la jonction A16, contrairement à ce qui est écrit dans le rapport.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le projet occasionne une perte de biotope (végétation) et touche deux espèces animales à l'encontre desquelles de nouvelles atteintes ne sont pas acceptables.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Les affirmations du rapport sur le paysage sont en complète contradiction avec les déclarations de l'OFEFP.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le projet ne présente pas de plan d'alarme et d'intervention.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Le budget d'investissement et le budget de fonctionnement contiennent plusieurs éléments insuffisants.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Lettre standard d'opposants à l'aérodrome de Bressaucourt		
1 Bressaucourt		
Le projet n'est pas justifié.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Il n'y a pas de justification économique.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Le projet sera implanté sur un site d'une grande richesse naturelle à préserver.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
On assistera à une augmentation des nuisances.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
Le budget ne pourra pas être tenu; on court à la faillite.	aucune	Thème abordé dans le dossier de demande et traité dans la procédure idoine.
Il existe un risque de pollution des eaux souterraines.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.
12 hectares de terres agricoles seront soustraits définitivement à l'agriculture.	aucune	Thème abordé dans le RIE et traité dans la procédure idoine.

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Bundesamt für Raumentwicklung
26.05.2004

Inhalt Prüfungsbericht

1 Einleitung

11 Anlass der Prüfung
12 Gegenstand der Prüfung
13 Inhalt der Prüfung

2 Gegenstand und Form des Sachplans

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung

31 Anlass für die Erarbeitung bzw. Anpassung
32 Projektorganisation
33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben
34 Anhörung und Mitwirkung
35 Bereinigung
36 Veröffentlichung
37 Fazit zum Verfahren

4 Inhalt

41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten
42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben
43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung
44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften
45 Erläuterungen
46 Fazit zum Inhalt

5 Schlussfolgerung

1 Einleitung

11 Anlass der Prüfung

Am 18.10.2000 verabschiedete der Bundesrat den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Teil I-III B und beschloss ein schrittweises Vorgehen für die Erarbeitung des Objektteils. Zwei Serien anlagespezifischer Objektblätter (SIL Teil III C, 1. Serie und 2. Serie) wurden danach am 30.01.2002 bzw. am 14.05.2003 genehmigt. Mit den vorliegenden Dokumenten wird nun eine 3. Serie (SIL Teil III C, 3. Serie) dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet. Die Objektblätter zu den weiteren Anlagen werden dem Bundesrat wie bereits erwähnt in weiteren Schritten vorgelegt.

12 Gegenstand der Prüfung

Die vorliegende Prüfung betrifft 6 Anlagen, namentlich:

- Hausen am Albis, Flugfeld
- Speck-Fehraltorf, Flugfeld
- Olten, Segelflugfeld
- Lugano-Agno, aerodomo regionale
- Bressaucourt, aérodrome régional
- Lausanne-La Blécherette, aérodrome régional.

Bei den 5 erst erwähnten Anlagen handelt es sich dabei um Erstgenehmigungen des Objektblattes. Bei Lausanne-La Blécherette geht es um eine Anpassung (Lärmbelastung) des am 30.01.2002 genehmigten Objektblattes.

Ein Erläuterungsbericht ist dem zur Genehmigung vorliegenden Dokument beigelegt.

13 Inhalt der Prüfung

Der Sachplaninhalt Teil III C, 3. Serie stellt eine Fortsetzung des bereits genehmigten Sachplans Teil I-III B dar, dessen Grundsätze und Vorgaben er mit anlagespezifischen räumlichen Bedingungen konkretisiert. Er lehnt sich an die im Rahmen der zwei ersten Serien bereits erprobten Form und Verfahren an.

Im vorliegenden Prüfungsbericht beschränkt sich das ARE somit darauf, festzustellen, ob die neuen, noch nicht geprüften Aspekte (betr. Verfahren und Inhalt der neuen Anlagen-Serie) mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts übereinstimmen, die anzustrebende Entwicklung sinnvoll unterstützen und allfällige Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes sowie den geltenden kantonalen Richtplänen ausgeräumt sind.

2 Gegenstand und Form des Sachplans

Gegenstand und Form des Teils I-III B (konzeptioneller Teil des SIL) sowie der entsprechenden Erläuterungen wurden mit der ersten Genehmigung schon untersucht (s. Prüfungsbericht 2000).

Gegenstand und Form des Teils III C (anlagespezifischer Teil des SIL) sowie der entsprechenden Erläuterungen wurden ebenfalls mit der zweiten Genehmigung betr. SIL Teil III C, 1. Serie überprüft (s. Prüfungsbericht 2002).

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung

31 Anlass für die Erarbeitung bzw. Anpassung

Mit der Erarbeitung der vorliegenden Objektblätter wurden die Bestrebungen zur Koordination der Luftfahrtanlagen fortgesetzt und behördenverbindliche Objektblätter erstellt bzw. für eine Anlage angepasst. Die angesprochene Anpassung zum Regionalflugplatz Lausanne-La Blécherette basiert insgesamt auf dem bereits festgelegten Rahmen vom 30.01.2002 (SIL Teil III C, 1. Serie) mit kleineren Änderungen des Betriebs und behandelt konkret die Änderung der Lärmbelastung, gemäss erteiltem Auftrag zur Überprüfung der An- und Abflugverfahren und Verminderung der Fluglärmbelastung (Zwischenergebnis).

Die Anforderungen von Artikel 14 und 17 RPV an die Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung sind erfüllt.

32 Projektorganisation

Der SIL Teil III C, 3. Serie wurde federführend durch das BAZL erarbeitet. Auf Bundesebene hat es hierfür – wie bereits für den Teil III C, 1. Serie und 2. Serie – eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der hauptbetroffenen Bundesstellen (ARE und BUWAL), eingesetzt.

Das ARE war in die laufenden Arbeiten stets eingebunden. Die Zusammenarbeit kann wie bisher als eng und konstruktiv bezeichnet werden.

Die Anforderungen von Artikel 17 Absätze 1 – 3 RPV an die Organisation und Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung sind erfüllt.

33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben

Der anlagespezifische Koordinationsprozess zur Sicherstellung der räumlichen Einordnung der in Frage stehenden Anlagen erfolgte, wie bei den zwei ersten Serien in laufender und intensiver Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den beteiligten Kantonalstellen, den betroffenen Gemeinden und Flugplatzhaltern. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit (Stand der Abstimmung und Vorgehen für die Bereinigung vorhandener Konflikte), die mehrere Runden benötigte, wurden jeweils in Koordinationsprotokollen erfasst. Auf dieser Basis wurden anschliessend die sechs SIL-Objektblätter erstellt bzw. angepasst (Lausanne-La Blécherette).

Die Anforderungen von Artikel 18 RPV an die Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben sind erfüllt.

34 Anhörung und Mitwirkung

Im September – Dezember 2003 (für Bressaucourt, bzw. Lugano-Agno) sowie Februar – März 2004 (für die weiteren Anlagen) erfolgten zum Entwurf der sechs angesprochenen SIL-Objektblätter eine bundesinterne Ämterkonsultation sowie die Anhörung der betroffenen Kantone, Gemeinden und Flugplatzhalter. Der Erläuterungsbericht informiert über die entsprechenden Ergebnisse.

Die interessierte Bevölkerung, die Wirtschaftsverbände, die Parteien, die Luftfahrtorganisationen sowie die Raum- und Umweltorganisationen wurden ihrerseits im Rahmen der ersten grossen Mitwirkungsrunde (Januar – März 1999) mittels Publikation im Bundesblatt (BBl 1998 5634) zur Mitwirkung eingeladen. Deren Ergebnisse sind im Erläuterungsbericht 2000 (Anhang A) dargestellt und die einzelnen Anträge zudem in einer auf Internet öffentlich zugänglichen Datenbank zusammengefasst. Die hier zur Prüfung stehenden Anlagen waren Bestandteil der unterbreiteten Unterlagen. Die damals erfolgten Eingaben und Anregungen sind in die Koordinationsarbeiten des weiteren Planungsprozesses eingeflossen.

Der Regionalflugplatz Bressaucourt ist ein Sonderfall. Mit der ersten SIL-Genehmigung wurde der Grundsatz eines neuen Regionalflugplatzes ohne Linienverkehr (Projekt Bressaucourt als Ersatz des Flugfeldes Porrentruy) verankert. Da diese Anlage eine neue Anlage bildet, wurde demnach im dritten Quartal 2003, parallel zur öffentlichen Auflage des Projektes, zum SIL-Objektblattentwurf ein zusätzliches Informations- und Mitwirkungsverfahren bei der Bevölkerung durchgeführt (s. dazu den Erläuterungsbericht).

Die Anforderungen von Artikel 19 RPV an die Anhörung sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind erfüllt.

35 Bereinigung

Die Kantone ZH, SO, VD, JU und TI erhielten im Rahmen der abschliessenden Anhörung die Möglichkeit, sich zum überarbeiteten Sachplanentwurf zu äussern und noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Artikel 12 RPG wurde nicht verlangt.

Die Anforderungen von Artikel 20 RPV sind erfüllt.

36 Veröffentlichung

Der vom Bundesrat verabschiedete SIL Teil III C, 3. Serie soll wie die bereits publizierten Teil I-III B, Teil III C, 1. Serie und 2. Serie in Papierform veröffentlicht und den Adressaten zugestellt werden. Eine Version im pdf-Format wird ebenfalls auf Internet zur Verfügung stehen.

Das gewählte Vorgehen für die Veröffentlichung der Publikation wird als zweckmässig beurteilt (Art. 4 Abs. 3 RPG).

37 Fazit zum Verfahren

Das Verfahren für die Erarbeitung des vorliegenden Sachplanteils genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

4 Inhalt

41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten

Zur Festlegung der anlagespezifischen Bedingungen im Hinblick auf die räumliche Einordnung und Abstimmung wurde, wie bereits bei den Anlagen der 1. und 2. Serie, eine intensive Zusammenarbeitsphase – unter frühzeitigem Beizug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonalstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter) – eingesetzt. Für jede Anlage wurde wiederum ein detailliertes Koordinationsprotokoll (Karte und Text) als Grundlage für die anlagespezifischen Objektblätter des SIL erstellt.

In diesem breit abgestützten Prozess konnten alle Interessen auf den Tisch gelegt, die Konflikte aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten geprüft werden bzw. Aufträge zu deren Lösung formuliert werden.

Die Anforderungen von Artikel 2 RPV an die Koordination sind erfüllt.

42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben

Bedarf und Standort der Anlagen sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden – unter Einbezug der betroffenen Amtsstellen – die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und deren Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung überprüft.

Die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 3 RPV an die Festsetzung konkreter Vorhaben sind erfüllt.

43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung

Bei der Genehmigung des SIL Teil I-III B wurde bereits grundsätzlich geprüft, ob die Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur sowie die festgelegten Netze mit der angestrebten räumlichen Entwicklung des Landes vereinbar sind.

Auf der Stufe der spezifischen Anlagen wird im Hinblick auf die angestrebte räumliche Entwicklung auf regionaler Ebene der Akzent auf die Optimierung der räumlichen Einordnung gesetzt. Dies erfolgt im Rahmen des vorgesehenen Koordinationsprozesses. Dabei wurde insbesondere versucht, die zusätzlichen Belastungen der Umwelt- und Lebensraumqualität zu minimieren und die wirtschaftlichen und sozialen Interessen sinnvoll zu unterstützen. Die getroffenen Lösungen können aus der Sicht der Ziele und Grundsätze der Raumplanung insgesamt als zweckmässig beurteilt werden. Die verbleibenden Probleme sind in den Objektblättern erwähnt und entsprechende Aufträge zur Problemlösung erteilt. Im Falle von Lugano-Agno ist hierzu zu erwähnen, dass die Fragen im Zusammenhang mit dem allfälligen Pistenverlängerungsprojekt zurzeit erst angedeutet sind und zum gegebenen Zeitpunkt Gegenstand eines neuen Koordinationsprozesses sein werden. Offen ist für diese Anlage zudem die Frage der Auswirkungen der zurzeit laufenden Überprüfung der schweizerischen Flughäfen mit Linienverkehr bezüglich der Sicherheit.

Der vorliegende Sachplanteil ist in diesem Sinne mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar.

44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften

Die abschliessende Anhörung der Kantone und die Ämterkonsultation haben gezeigt, dass zwischen dem Teil III C, 3. Serie und dem raumrelevanten Bundesrecht, den geltenden Konzepten und Sachplänen des Bundes und den geltenden Richtplänen der Kantone keine Widersprüche bestehen. Die Kantone haben insbesondere bestätigt, dass ihre Fruchtfolgeflächen-Kontingente nicht tangiert werden.

Die Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 Bst. e RPV sind erfüllt.

45 Erläuterungen

Die Erläuterungen geben Aufschluss über die Abstimmungsprozesse und liefern zusätzliche Informationen zur besseren Verständigung der Festlegungen. Sie vermitteln Informationen über den Ablauf der Planung und die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und zeigen, welche Bemerkungen und Hinweise, wie berücksichtigt wurden oder liefern Begründungen, wieso diese nicht übernommen werden konnten.

Die Anforderungen von Artikel 16 RPV an die Erläuterungen eines Sachplans sind erfüllt.

46 Fazit zum Inhalt

Der Inhalt des zur Genehmigung vorliegenden Sachplans Teil III C, 3. Serie genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

5 Schlussfolgerung

Der SIL Teil III C, 3. Serie stimmt in Bezug auf den Gegenstand, die Form, das Verfahren und den Inhalt mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts überein. Es bestehen keine Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes nach Artikel 13 RPG oder zu den kantonalen Richtplänen nach Artikel 6 – 12 RPG. Auf Grund der Zusammenarbeit mit den Bundesstellen und den Kantonen kann festgestellt werden, dass dieser Sachplanteil die übrigen raumrelevanten Anliegen von Bund und Kantonen sachgerecht berücksichtigt.

Der komplexe anlagespezifische Koordinationsprozess wird weitergeführt und die weiteren SIL-Objektblätter des Teil III C etappenweise zur Genehmigung unterbreitet.

In Berücksichtigung der obigen Erkenntnisse ist das ARE der Meinung, dass der SIL Teil III C, 3. Serie vom Bundesrat gutgeheissen werden kann.