



17.12.2014

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 10^e série

avec rapport explicatif et rapport d'examen

Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Elaboration des cartes et réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2014 swisstopo (BA140336)

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand et en italien

12.2014

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 10^e série

avec rapport explicatif et rapport d'examen

17.12.2014

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planifier et de coordonner ses activités à incidence spatiale, mais également de mieux maîtriser, par ce biais, les problèmes de plus en plus complexes liés à la réalisation de tâches ou de projets d'intérêt national. Dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Elaborés sur la base d'un partenariat entre les autorités fédérales et cantonales, ces instruments contribuent à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiches par installation 10^e série

ZH	Speck-Fehraltorf (adaptation)
BL	Dittingen
AG	Birrfeld (adaptation)
AG	Holziken
TI	Locarno
TI	Ambri
VD	Payerne (adaptation)
VS	Münster (adaptation)
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adaptation)
Légende des cartes par installation	
Explication des termes utilisés	

Annexes

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT

Introduction

Le 18 octobre 2000, le Conseil fédéral a adopté la partie conceptionnelle (chapitres I à II B) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 46 aérodromes, dont celles de aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse.

Le présent objet concerne la dixième série de fiches (PSIA partie III C), laquelle est établie pour les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	BL	Dittingen	Champ d'aviation
	AG	Holziken	Héliport
	TI	Ambri	Champ d'aviation
	TI	Locarno	Champ d'aviation
Adaptations	ZH	Speck-Fehraltorf	Champ d'aviation
	AG	Birrfeld	Aérodrome régional
	VD	Payerne	Aérodrome militaire avec utilisation civile
	VS	Münster	Champ d'aviation
	NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	Aérodrome régional

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 17.12.2014)

IIIA Principes de gestion du PSIA		Décision
Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1	18.10.2000
Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2	18.10.2000
Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3	18.10.2000
Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel		
Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3	18.10.2000
Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3	18.10.2000
Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique (adaptation du principe 6)	IIIB – 3	15.05.2013
Intégration dans le système global des transport	IIIB – 7	18.10.2000
Protection globale de l'environnement	IIIB – 10	18.10.2000
Coordination spatiale	IIIB – 15	18.10.2000
Réseaux partiels		
B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du réseau / suppression d'Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
B4 – Champs d'aviation (intégration champ d'aviation Lodrino (TI))	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
B5 – Héliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Héliports (adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Héliports (abandon du projet d'héliport de Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Héliports (suppression de l'héliport de Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B5 – Héliports (radiation de l'héliport de Lodrino (TI) du réseau partiel)	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a	27.06.2007
B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000

IIIC Objectifs et exigences concernant les installations				
Fiches par installation			série	
ZH	Zürich		IIIC – ZH-1	26.06.2013
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (adaptation)	10	IIIC – ZH-3	17.12.2014
ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	IIIC – ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	4	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adaptation)	8	IIIC – BE-1	04.07.2012
BE	Interlaken	3	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adaptation)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adaptation)	6	IIIC – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St. Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (adaptation)	9	IIIC – BE-9	20.11.2013
BE	Thun	8	IIIC – BE-10	04.07.2012
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	IIIC – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
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	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (Anpassung)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
AG	Fricktal-Schupfart	4	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (adaptation)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013

AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3 ^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10	IIIC – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	IIIC – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	IIIC – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	IIIC – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	IIIC – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	IIIC – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	IIIC – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	IIIC – PAM 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	IIIC – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10	IIIC – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

D'autres séries de fiches sont en préparation

Dixième série de fiches par installation

IIIC – ZH-3	Speck-Fehraltorf (adaptation)
IIIC – BL-1	Dittingen
IIIC – AG-1	Birrfeld (adaptation)
IIIC – AG-4	Holziken
IIIC – TI-2	Locarno
IIIC – TI-4	Ambri
IIIC – VD-2	Payerne (adaptation)
IIIC – VS-2	Münster (adaptation)
IIIC – NE-1	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adaptation)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

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, Russikon, Uster, Volketswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Fehraltorf, Pfäffikon
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 18 750 (2009–2012)
 - max. 10 Jahre: 30 855 (2003)
 - 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 Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Er muss sich nach der Luftraumstruktur richten, die wesentlich durch die An- und Abflugverfahren auf dem Flughafen Zürich bestimmt ist.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 01.04.1974
- Betriebsreglement vom 20.03.2012
- Lärmbelastungskataster 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 05.12.2013
- Koordinationsprotokoll vom April 2002 (Ergänzungen vom 11.06.2002, 21.10.2003) und vom 13. September 2013

Zur Verbesserung der Piste ist eine Befestigung mit Kunststoff-Lochplatten eingebaut worden (Plangenehmigung vom 28. Oktober 2004). Nun sollen verschiedene bestehende Hochbauten saniert werden (Hangar, Restaurant, Tankstelle). Zur Verbesserung der Organisation auf dem Flugplatz sollen zudem die Büroräume neu im Hangargebäude untergebracht werden. Dazu ist eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz erforderlich. Auf die ursprünglich geplante Verschiebung und Drehung der Piste mit neuem Rollweg wird verzichtet.			
F E S T L E G U N G E N			
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). 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 einschliesslich Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge [1] und Landefeld für die Fallschirmspringer [2] (vgl. Anlagekarte).			
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.			
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (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, beanspruchte Fruchtfolgeflächen nach den Vorgaben des Kantons zu kompensieren.			
F	Z	V	
• • • • • • •			

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Speck-Fehraltorf ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4). Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Änderungen bei den An- und Abflugverfahren sowie bei den Betriebszeiten sind nicht vorgesehen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umschliesst die Piste mit den Sicherheitsabständen, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge sowie die bestehenden Flugplatzbauten. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Fehraltorf. Innerhalb des Perimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Das Flugplatzareal ist im kantonalen Richtplan als Fruchtfolgefläche (FFF) ausgeschieden. Sollten FFF durch den Bau neuer Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind sie nach den Vorgaben des Kantons zu kompensieren.

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).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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).

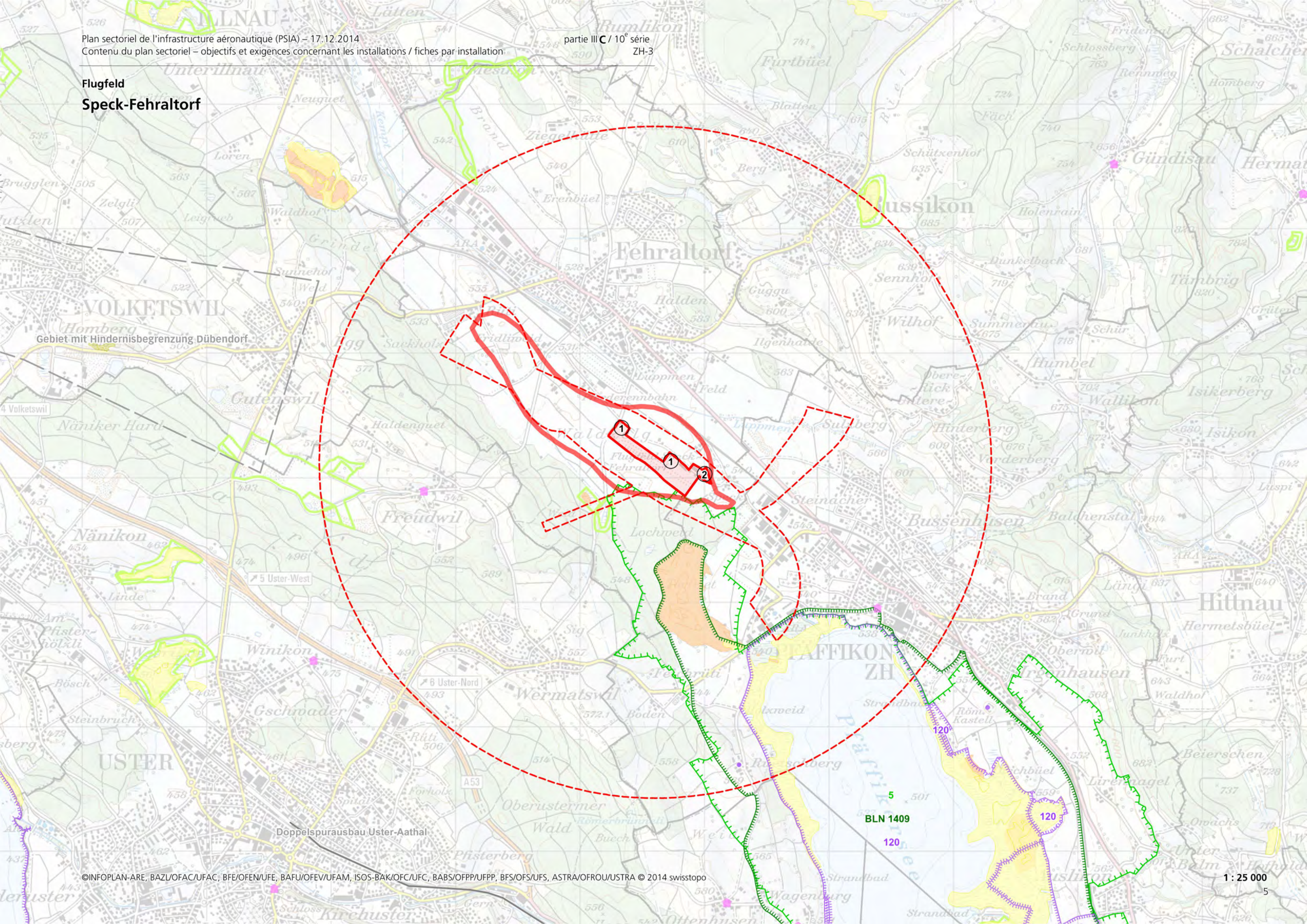
ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1409 Pfäffikersee Moorlandschaft: 5 Pfäffikersee Wasser- und Zugvogelreservat: 120 Pfäffikersee (ZH) 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



Anlage: **Dittingen**

BL-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Basel-Landschaft
- Perimetergemeinde: Dittingen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Blauen, Brislach, Dittingen, Hofstetten-Flüh, Laufen, Metzerlen-Mariastein, Röschenz, Zwingen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Dittingen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 2846 Bewegungen (2009–12) (Motorsegler und -flächenflugzeuge)
 - max. 10 Jahre: 3551 (2009)
 - Datenbasis LBK: 2143 (1993)
 - Potential SIL: 3500

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privates Segelflugfeld, seit 1956 in Betrieb, gehalten und betrieben durch die Segelfluggruppe Dittingen.

Das Flugfeld dient primär dem Segelflugsport einschliesslich Segelflugschulung, in beschränktem Masse dem Motorflugsport.

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugfelds stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit den Zielen des kantonalen Richtplans abgestimmt.

Das Flugfeld soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Es dient vorwiegend dem Segelflugsport sowie der Aus- und Weiterbildung im Segelflug. Massgebend für den betrieblichen Entwicklungsspielraum des Flugfelds ist das Gebiet mit Lärmbelastung.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 28.10.1981
- Lärmbelastungskataster vom Juli 1993
- Betriebsreglement vom 18.08.2004
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom August 2013

Die Graspiste ist aufgrund ihrer Vegetation im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (TWW) enthalten, soll indes auf Antrag von Standortgemeinde und Kanton Basel-Landschaft aber aus diesem Bundesinventar entlassen und als kantonales Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Der Flugbetrieb ist trotz Unterschutzstellung im bisherigen Rahmen zu gewährleisten. Das Flugplatzareal befindet sich im Eigentum der Burgerkorporation Dittingen und ist von der Segelfluggruppe Dittingen gepachtet. Für eine allfällige Erweiterung der Infrastruktur steht eine Fläche östlich des Hangars zur Verfügung.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Das Segelflugfeld Dittingen ist ein privates Flugfeld. Es dient primär dem Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im Segelflug, in beschränktem Masse dem Motorflugsport. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter 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 einschliesslich einer Fläche für eine allfällige Erweiterung der Infrastruktur (vgl. Anlagekarte). Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Die ökologische Aufwertung des Flugfelds richtet sich nach den Vorgaben der Schutzverordnung zur kantonalen Unterschutzstellung der Graspiste. Die Fortführung des Flugbetriebs im bisherigen Rahmen ist zu gewährleisten.	F • • • • • •	Z	V

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugfelds Dittingen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4.

Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Änderungen sind nicht vorgesehen. Aus Sicherheitsgründen wird die Segelfluggruppe mit dem Grundeigentümer anstelle der Wegquerung über die Piste eine alternative Wegführung westlich der Piste für nicht-landwirtschaftliche Wegnutzer prüfen.

Die Segelfluggruppe Dittingen führt periodisch Flugveranstaltungen («Dittinger Flugtage») durch. Diese sind Gegenstand einer Spezialbewilligung gemäss Art. 85 ff. LFV. Zudem nutzt die Luftwaffe das Flugfeld gelegentlich als Helikopterbasis.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen, die bestehenden Bauten (Hangar, Klubhaus, Büro/WC), die Abstellplätze für die Segelflugzeug-Anhänger, die Autoparkplätze sowie eine Fläche für eine allfällige Erweiterung der Infrastruktur.

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 massgeblich ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.

Der Lärmbelastungskataster wurde auf Basis des SIL-Potenzials von jährlich 3500 Motorflugbewegungen und der Flottenzusammensetzung überprüft. Für die Festlegung der Lärmbelastungskurve im SIL wurde angesichts der geringen Verkehrsleistung auf eine neue Lärmberechnung verzichtet und gegenüber dem LBK mit einer Mehrbelastung von 2 dB(A) gerechnet. Die Isophonen wurden zudem gegenüber dem LBK nach Westen verschoben, da alle Flugzeuge ganz am westlichen Ende der Pistenverlängerung starten.

Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom Februar 2013.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

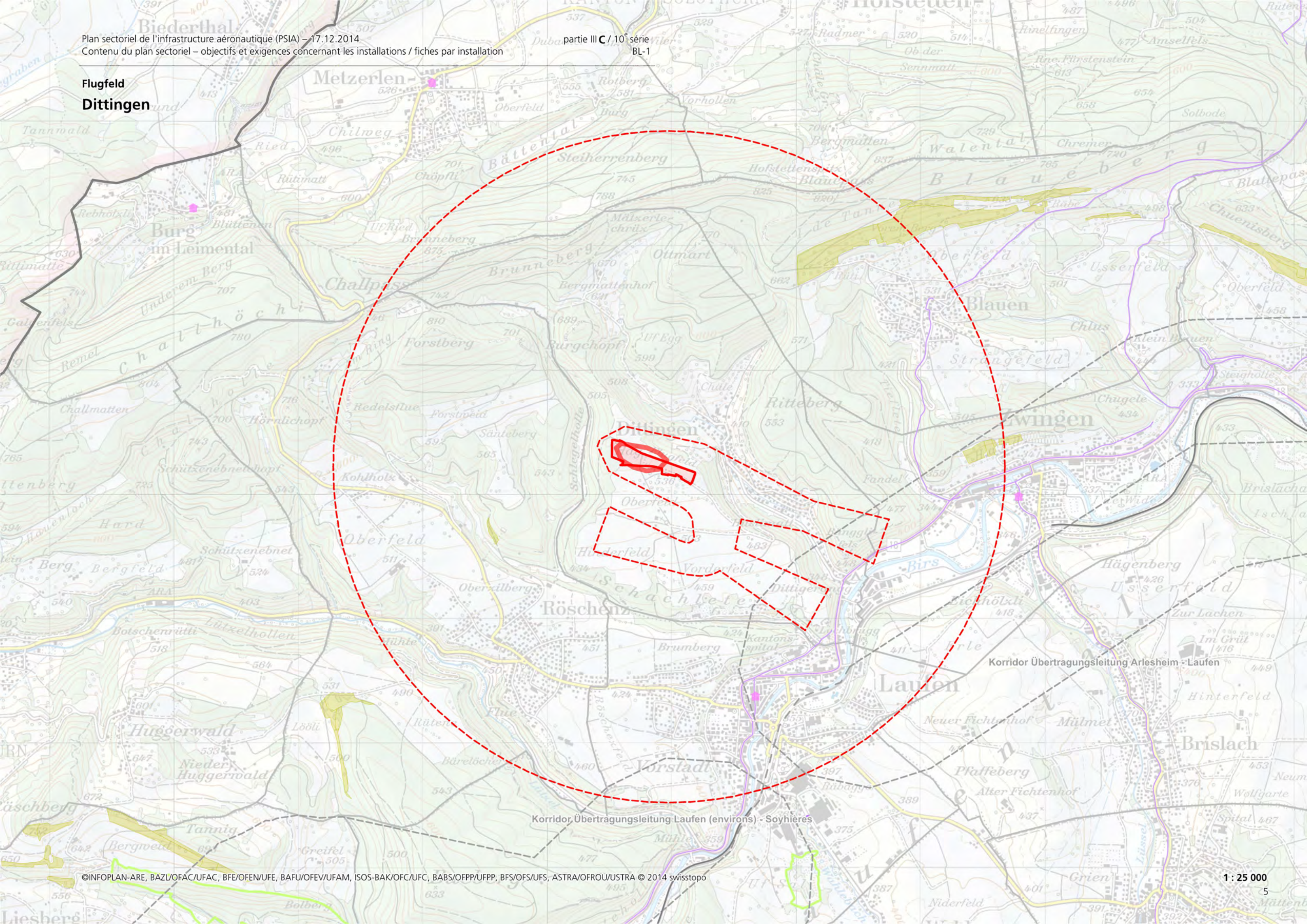
Flugplatzhalterin:
Segelfluggruppe Dittingen
Flugplatz
4243 Dittingen

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die ökologisch wertvolle Graspiste soll aus dem Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden (TWW) entlassen und als kantonales Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Der Kanton regelt in Absprache mit der Burgerkorporation Dittingen (Grundeigentümerin), der Gemeinde Dittingen und der Segelfluggruppe Dittingen die grundeigentümerverbindlichen Bewirtschaftungsauflagen. Die Durchführung von Gemeindeanlässen, die regelmässig auf dem Flugfeld durchgeführt werden, sowie die Fortführung des bisherigen Flugbetriebes ist hierbei sicherzustellen. Der Grasschnitt erfolgt nach den Bedürfnissen des Flugbetriebs.

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden. Mit der Unterschutzstellung der Graspiste als kantonales Naturschutzgebiet ist der Grundsatz zur ökologischen Aufwertung von Flugplätzen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz vollumfänglich erfüllt. Der angestrebte Richtwert von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters wird bei weitem übertroffen.

Flugfeld
Dittingen



Anlage: **Birrfeld**
 Teilnetz: Regionalflugplatz

AG-1

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinde: Lupfig
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Baden, Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Brunegg, Lupfig, Mägenwil, Mellingen, Mülligen, Scherz, Windisch, Wohlenschwil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Hausen bei Brugg, Lupfig, Mülligen
- Verkehrsleistung (Motorflug):
 - Ø 4 Jahre: 70 740 (2009–12)
 - max. 10 Jahre: 76 960 (2008)
 - Potential SIL: 95 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1937, regionales Flugsportzentrum, seit 1985 konzeptioniert. Die Infrastruktur des Flugplatzes ist auf den Sport- und Schulungsbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen ausgerichtet.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor- und Segelflug, Schulung: Aus- und Weiterbildung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung, gelegentlich Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Das Verkehrspotential (beruht auf der damaligen Verkehrsprognose 2010) entspricht diesen Entwicklungszielen.

Der Flugplatz soll *keine Entlastungsfunktion* für andere Flugplätze übernehmen. Ein Ausbau der Infrastruktur für den Betrieb mit grösseren, zweimotorigen Flugzeugen (Flugverkehrsleitung/Tower, Pistenverlängerung, Instrumentenlandesystem) ist nicht vorgesehen und entspricht weder der Strategie des Flugplatzhalters noch den Interessen der umliegenden Gemeinden.

Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonomer Ebene zu lösen.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 18.12.1985
- Betriebsreglement vom 19.03.1997
- Lärmbelastungskataster vom Mai 1992
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.06.2013
- Sicherheitszonenplan vom 08.07.1975
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001, Ergänzung vom 04.03.2014

Die im Objektblatt vom 14. Mai 2003 erwähnten <i>Ausbauten der Infrastruktur</i> (Befestigung Segelfluggpiste, Neubau Hangar, Verlegung Helikopterlandeplatz) sind realisiert. Der Bau eines durchgehenden Kieswegs südlich der Pisten erfordert eine geringfügige Erweiterung des Flugplatzperimeters. Die Betriebskonzession läuft Ende 2015 aus und muss erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit wird eine Überprüfung des Betriebsreglements vorzunehmen sein. Der <i>Lärmbelastungskataster</i> wird an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL anzupassen sein. Der Sicherheitszonenplan ist gestützt auf den neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster zu überarbeiten.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Birrfeld ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie dem Flugsport (Motor- und Segelflug) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung in allen Sparten (einschliesslich fliegerische Vorschulung), weiter dem Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflügen. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Die Entwicklung des Flugplatzes richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs Der Flugplatz Birrfeld übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter 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: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Der Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.	F • • • • • •	Z	V

	F	Z	V
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung. Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden. Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept des Flugplatzhalters. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • •	•	
E R L Ä U T E R U N G E N Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der bestehenden Flugplatzzone der Gemeinde Lupfig. Lärmbelastung: Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. 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. Das Gebiet mit Lärmbelastung basiert auf einer Verkehrsleistung von 95 000 Bewegungen bei aktueller Flottenzusammensetzung (Lärmberechnung vom Dezember 2002). 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). Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Der Lärmbelastungskataster (LBK) von 1992 (Verkehrsleistung der Betriebsjahre 1983/90 mit 110 691 Bewegungen) wird bei dieser Gelegenheit entsprechend anzupassen sein.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Regionalverband Aargau des AeCS, Postfach 5242 Birr-Lupfig		

Hindernisbegrenzung:

Der Sicherheitszonenplan gewährleistet die Freihaltung der An- und Abflugkorridore von Hindernissen. Er orientiert sich an den geltenden internationalen Normen («ICAO Annex 14»). Er ist für die Grundeigentümer verbindlich und bei der Erteilung von Baubewilligungen zu berücksichtigen. Er entfaltet seine Wirkung mit der öffentlichen Auflage nach Luftfahrtgesetz (LFG, Art. 43).

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im Sicherheitszonenplan. Das in der Anlagekarte als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet beruht auf dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 28. Juni 2013. Dargestellt sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene. Der bestehende Sicherheitszonenplan vom 8. Juli 1975 ist auf der Grundlage dieses HBK zu überarbeiten und neu aufzulegen. Der Umriss des bestehenden Sicherheitszonenplans ist in der Anlagekarte als Festsetzung dargestellt.

Vom Sicherheitszonenplan neu betroffen wird das Gebiet der Gemeinden Baden, Brunegg, Mägenwil, Mellingen, Scherz, Windisch und Wohlenschwil sein.

Die Gemeinden berücksichtigen die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.

Für Hindernisse, die höher als 60 m (im überbauten Gebiet) bzw. 25 m (ausserhalb überbautem Gebiet) sind, gilt zudem die Melde- und Bewilligungspflicht nach Art. 63 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL).

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden. Sie können im Zusammenhang mit der Genehmigung von baulichen oder betrieblichen Erweiterungen des Flugplatzes aber auch verbindlich verlangt werden. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Hangare 6 und 7 hat der Flugplatzhalter ein Bepflanzungskonzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet und umgesetzt. Künftige Massnahmen sollen sich ebenfalls an diesem Konzept orientieren.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1305 Reusslandschaft

Auengebiet: 87 Ruesshalden

Innerhalb des Flugplatzperimeters sind keine Fruchtfolgeflächen (FFF) ausgeschieden. Ausnahme ist die geringfügige Perimetererweiterung für den Bau eines durchgehenden Kieswegs südlich der Pisten. Hier richtet sich eine allfällige Kompensation der FFF nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans.

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flugplatz auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenerschliessung genügt den Anforderungen.

Ein öffentlicher Verkehrsanschluss kann zur Zeit nicht wirtschaftlich betrieben werden. Langfristig wäre die Erschliessung mit einer Postautolinie wünschenswert.

Regionalflygplatz

Birrfeld

Geologisches Standortgebiet für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Geologisches Standortgebiet für hochradioaktive Abfälle HAA «Jura Ost»

Planungsperimeter für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Planungsperimeter für hochradioaktive Abfälle HAA «Jura Ost»

Anlage: **Holziken**

AG-4

Teilnetz: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinde: Holziken
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bottenwil, Holziken, Kölliken, Muhen, Safenwil, Uerkheim
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Holziken, Kölliken, Uerkheim
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 263 Bewegungen (2009–12)
 - max. 10 Jahre: 328 (2010)
 - Kontingent SIL: 990 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1976 in Betrieb, gehalten durch die Rose Helicopter AG.

Das Flugfeld dient vorwiegend gewerbsmässigen und privaten Sport- und Freizeitflügen.

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB5). Sie ist grob auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestimmt (der Heliport befindet sich in einem kantonalen Landschaftsschutzgebiet).

Der Heliport dient vorwiegend gewerbsmässigen und privaten Sport- und Freizeitflügen. Gewerbsmässige Flüge erfolgen aufgrund des in der Betriebsbewilligung enthaltenen Verbots «touristischer Flüge» teils ab Aussenlandestelle. Dieses Verbot soll aufgehoben werden. Dies bedingt eine Anpassung der Betriebsbewilligung.

Die *Entwicklung* des Heliports wird hinsichtlich der Verkehrsleistung durch ein Jahreskontingent an Flugbewegungen begrenzt.

Verweis:

Teilnetz Heliports III – B5

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 08.12.1975
- Betriebsreglement vom 30.01.1976
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 27.06.2012
- Koordinationsprotokoll vom November 2013

<i>Betrieb, Perimeter und Infrastruktur</i> sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele im Wesentlichen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die im Betriebsreglement festgelegte Bewegungsbeschränkung von maximal 4 Bewegungen/Weritag resp. 2 Bewegungen/Sonn- und Feiertag entspricht einem theoretischen Jahreskontingent von 1356 Bewegungen (aufgrund des Auftretens von Bodennebel sind rund 1200 Bewegungen pro Jahr möglich). Dieses soll durch ein kleineres Jahreskontingent mit 990 Flugbewegungen abgelöst werden, das im Gegenzug eine weniger restriktive Tagesbeschränkung (montags bis samstags maximal je 8 Bewegungen) aufweist. Über eine Lockerung der Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit zwischen Kanton, Gemeinden und dem Flugplatzhalter. Im Weiteren sollen die Betriebszeiten neu definiert und im Sinne des Lärmschutzes eine Mittagsruhe sowie flugfreie Feiertage eingeführt werden (vgl. Koordinationsprotokoll). Schliesslich wurden die An- und Abflugrouten optimiert. Die Änderungen am Flugbetrieb bedingen eine Änderung des Betriebsreglements.			
F E S T L E G U N G E N F Z V Zweckbestimmung: Der Heliport Holziken ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig gewerbsmässigen und privaten Sport-, Freizeit- und Arbeitsflügen, daneben Einsatz- und Werkflügen sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb ist auf 990 Flugbewegungen/Jahr begrenzt. Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen zulässig. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt. Zur Verminderung der Lärmbelastung werden die Betriebszeiten sowie die An- und Abflugrouten geändert. Das Betriebsreglement ist anzupassen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter 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: Das Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte) begrenzt (zusammen mit dem jährlichen Bewegungskontingent) den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.			

	F	Z	V
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Auf dem Heliport oder in der Nähe davon soll durch geeignete Massnahmen ein ökologischer Ausgleich geschaffen werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt dem Bund ein Konzept für die Umsetzung vor. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Controlling: Das BAZL prüft alle fünf Jahre, ob der Flugbetrieb die Anforderungen aus dem Objektblatt und dem Betriebsreglement erfüllt und stellt das Prüfergebnis dem Kanton Aargau, der Gemeinde Holziken sowie dem Flugplatzhalter zu.	• • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Zweckbestimmung des Heliports Holziken ergibt sich aus der bisherigen Nutzung, den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL Teil III B5 und der Absicht, das bisherige Verbot touristischer Flüge aufzuheben. Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie einem Tageskontingent von je 8 Bewegungen werktags beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig. Die Erhöhung der Tageskontingente verschafft dem Flugplatzhalter eine gewisse Flexibilität in der Nutzung des Heliports. Die Betriebszeiten werden neu präziser festgelegt und die An- und Abflugrouten zur Verminderung der Lärmbelastung geändert. Dazu ist das Betriebsreglement anzupassen. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die FATO (final approach and take-off area) mit den Sicherheitsabständen, der Helikopter-Standplatz (TLOF), der Hangar und die Autoparkplätze innerhalb des Areals. Auf eine Reservefläche für allfällige Neubauten wurde verzichtet.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Rose Helicopter AG Bändlistrasse 6 5043 Holziken		

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Flugbetrieb des Heliports Holziken im Hinblick auf die Zusammensetzung der Flotte (die Verkehrsleistung wird durch das Bewegungskontingent eingeschränkt).

Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme von 1300 Flugbewegungen, der aktuellen Zusammensetzung der Flotte, den neuen Flugwegen, dem Terrain und berücksichtigt den Schwebeflug von der FATO zum Standplatz. Bis zu einer Zahl von rund 5000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung von Heliports die Immissionsgrenzwerte $\bar{L}_{max}$ (gemittelter Maximalpegel) nach Lärmschutzverordnung (LSV) massgebend. Die Zahl der Bewegungen hat auf diese keinen Einfluss; der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel L_R kommt erst ab rund 5000 Bewegungen zum Tragen.

Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Zwischen dem Gebiet mit Lärmbelastung und den geltenden Nutzungszonen resp. der angestrebten Siedlungsentwicklung bestehen keine Konflikte.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters vom 27. Juni 2012. Dieser Entwurf beruht auf den neuen, optimierten An- und Abflugrouten.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich im Sinne des «Landschaftskonzept Schweiz» (Massnahme 6.03) sind projektunabhängig und damit von projektbezogenen Massnahmen zum ökologischen Ersatz zu unterscheiden.

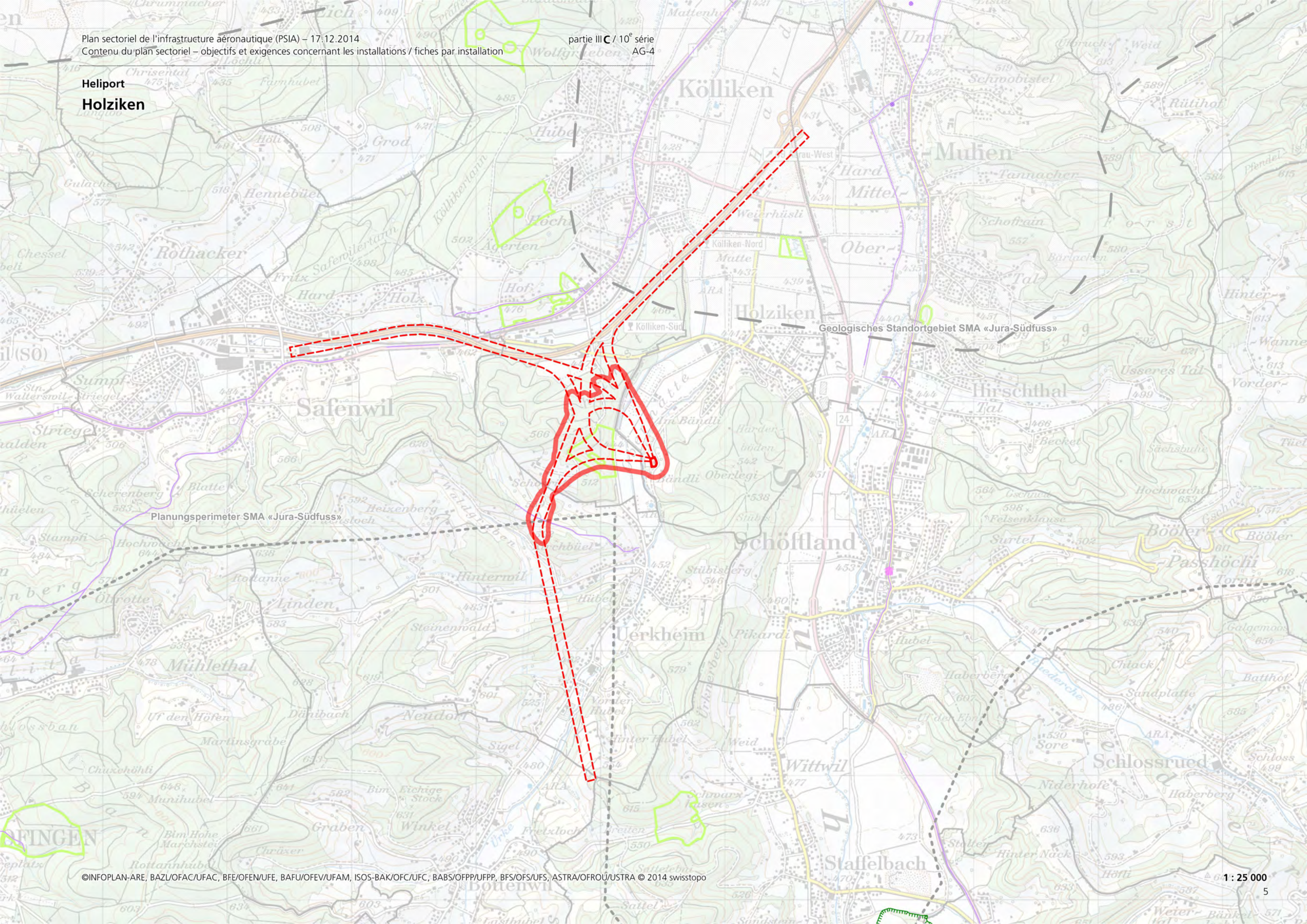
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen beim Helikopterflugfeld erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb / ausserhalb des Flugplatzperimeters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

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. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Controlling:

Die erstmalige Überprüfung des Flugbetriebs findet fünf Jahre nach Genehmigung des Objektblatts statt.

Heliport
Holziken



Planungsperimeter-SMA «Jura-Südfuss»

Geologisches Standortgebiet SMA «Jura-Südfuss»

Impianto: **Locarno****TI-2**

Rete parziale: Campi d'aviazione

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Ticino
- Comune del perimetro dell'impianto: Locarno
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Monteceneri, Tenero-Contra
- Comuni toccati da esposizione al rumore: Gambarogno, Gordola, Locarno, Tenero-Contra
- Prestazioni di traffico:
 - Ø 4 anni (2008–11): 38 900 (civili)
 - max. 10 anni (2000): 48 890 (civili)
 - base di dati CR: 63 233 (civili)
14 589 (militari)
 - Potenziale: 50 000 (civili)

Scopo dell'impianto, funzione nella rete:

L'aerodromo è utilizzato per voli civili dal 1939 e dal 1940 dal Cantone Ticino e dal DDPS come impianto con utilizzazione mista civile e militare.

La parte militare serve alle Forze aeree per l'istruzione di base dei piloti militari, per la formazione degli esploratori paracadutisti e per l'impiego di droni.

La parte civile serve in primo luogo all'aviazione generale, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (volo a vela e paracadutismo), ai voli d'affari con velivoli ed elicotteri, a operazioni di salvataggio, nonché alla formazione e al perfezionamento professionale del personale specializzato, segnatamente nel settore della manutenzione dei velivoli.

Rinvii:

Rete parziale campi d'aviazione III – B4

Documenti di base:*Esercizio civile:*

- Autorizzazione d'esercizio dell'08.08.1972
- Regolamento d'esercizio dell'01.11.1972
- Catasto dei rumori giugno 1994
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (in fase di approvazione, stato agosto 2012)
- Contratto per l'uso comune tra la Confederazione e il Cantone dell'01.11.1972
- Verbale di coordinazione maggio 2007, complemento novembre 2012

Esercente militare:

- Piano settoriale militare (PSM; stato 24.11.2000): aerodromo militare per aerei ad elica ed elicotteri

Stato della coordinazione:

La funzione e lo sviluppo dell'aerodromo sono coordinati con gli obiettivi e le esigenze del Piano settoriale militare (PSMI) e con la politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), adottata dal Consiglio di Stato nell'ottobre del 2006 e ripresa nel piano direttore cantonale. Per il Cantone Ticino l'aerodromo di Locarno rappresenta un'importante ubicazione per l'aviazione generale, i voli non di linea dell'aeronautica commerciale, i voli di soccorso, i voli a motore, i voli con alianti e attività di paracadutismo, nonché la formazione e il perfezionamento professionali del personale aeronautico.

L'esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo sono essenzialmente coordinati con le esigenze di utilizzazione e con gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinazione). Nel quadro della pianificazione direttrice cantonale sono state armonizzate tutte le utilizzazioni del Piano di Magadino incluso il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) del Parco del Piano di Magadino compreso l'aerodromo. Per assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo territoriale ordinato dell'infrastruttura civile, l'esercente ha elaborato un Piano dell'area aeroportuale (giugno 2002). Inoltre, in collaborazione con il DDPS, l'esercente ha elaborato un Piano di compensazione ecologica (novembre 2006).

L'esercente intende allungare verso est la *pista con rivestimento duro* e ottimizzare le aree di parcheggio esistenti per aeromobili ed elicotteri. Inoltre è prevista la costruzione di diversi hangar per il riparo e la manutenzione dei velivoli.

Il calcolo dell'*inquinamento fonico provocato dai voli civili* si basa su 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (Iago) (cfr. cartina dell'impianto). Considerata la possibilità concreta di un allungamento della pista, il Cantone rinuncia a sfruttare completamente il potenziale di 63 000 voli previsto inizialmente per lo sviluppo dell'aerodromo.

L'aerodromo è contemplato nell'*Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP) n. 1802 «Delta del Ticino e della Verzasca»* e si trova nelle immediate vicinanze di diverse riserve di uccelli acquatici e di uccelli migratori d'importanza nazionale e internazionale. Il coordinamento tra l'esercizio dell'aerodromo e la protezione dell'avifauna riveste perciò un'importanza particolare. La questione fondamentale concernente un ampliamento dell'infrastruttura e in particolare un allungamento della pista è stata trattata a livello dipartimentale (DATEC) il 22 dicembre 2009. Il DATEC ha deciso che in linea di principio è possibile allungare la pista. Tuttavia questo intervento non deve comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni dell'avifauna nelle aree protette e a questo scopo il DATEC ha stabilito alcune limitazioni dell'esercizio (cfr. spiegazioni).

In caso di modifiche dell'infrastruttura aeronautica o dell'esercizio dell'aerodromo, il DDPS o le Forze aeree vengono coinvolti nella procedura di approvazione dei piani.

D E C I S I O N I	P/D	R	I
Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Locarno è un campo d'aviazione con utilizzazione mista civile e militare. Nell'ottica dell'aviazione civile serve in primo luogo allo svolgimento dei voli a motore e dei voli a vela dell'aviazione sportiva nonché alla formazione e al perfezionamento aeronautico di piloti e paracadutisti. Inoltre l'aerodromo è un'importante ubicazione per i voli di salvataggio, d'affari, turistici e di lavoro che hanno un interesse pubblico, nonché per la manutenzione di velivoli la formazione e il perfezionamento tecnico del personale aeronautico. Condizioni quadro d'esercizio: L'esercizio civile dell'aerodromo prosegue nell'ambito delle condizioni quadro esistenti in modo da non comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni delle zone protette circostanti. Provvedimenti d'esercizio volte a proteggere l'avifauna devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Ciò deve avvenire con il successivo progetto edilizio di una certa importanza, tuttavia al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda. Al fine di ridurre l'impatto ambientale, l'esercente dell'aerodromo adotta i provvedimenti d'esercizio secondo il principio di prevenzione e vigila sul rispetto delle prescrizioni. Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Un allungamento della pista in direzione est [1] può essere realizzato, se vengono attuati provvedimenti d'esercizio per la protezione dell'avifauna. Questi provvedimenti comprendono regolamentazioni speciali per l'avvicinamento, il decollo e il sorvolo delle Bolle di Magadino, nonché contingentamenti quotidiani durante i periodi di migrazione degli uccelli. Inoltre l'ampliamento della pista non deve comportare un aumento dei decolli di jet e velivoli plurimotore sulle Bolle e i voli degli altri tipi di aeroplani devono essere contingentati in direzione delle Bolle. Per poter assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato, l'esercente definisce le zone di costruzione civili in un piano del comprensorio, concentrando le nuove opere edili nella zona esistente [2]. Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il previsto margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione. La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e l'adeguamento del catasto dei rumori avviene nel quadro della procedura di approvazione relativa al regolamento d'esercizio.	• • • • • • • •		

	P/D	R	I
Limitazione degli ostacoli: La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto. In caso di un allungamento della pista, va adeguato il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli. I Cantoni e i Comuni tengono conto della superficie di limitazione degli ostacoli della pista allungata nei loro piani di utilizzazione. Protezione della natura e del paesaggio: Le superfici non utilizzate per l'aviazione nelle aree dell'aerodromo sono da rivalutare quali superfici di compensazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. Al riguardo, l'esercente elabora un piano con i servizi militari. Quest'ultimo deve essere attuato entro cinque anni. L'esercente prende in esame provvedimenti al fine di offrire maggiore spazio al canale e alla sua riva nella zona di stazionamento degli alianti [3] e le sottopone ai servizi federali competenti per valutazione.	• • • •		
S P I E G A Z I O N I Funzione, esercizio: Il 17 ottobre 2006 il Consiglio di Stato ha adottato la nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), definendo una ripartizione complementare dei compiti tra gli aerodromi di Lugano-Agno e Locarno: lo scalo di Lugano-Agno deve assicurare i collegamenti aerei con il resto della Svizzera e le città europee più importanti, quello di Locarno deve mantenere le sue funzioni civili e militari con le rispettive tipologie di traffico. Questa ripartizione funzionale per l'esercizio civile è ripresa nel PSIA. Condizioni quadro d'esercizio: L'aerodromo di Locarno è contemplato nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP, n. 1802) e si trova nelle immediate vicinanze delle Bolle di Magadino, una riserva di uccelli acquatici e migratori d'importanza nazionale iscritta come riserva naturale protetta nella Convenzione di Ramsar. Le Bolle di Magadino sono uno dei luoghi di sosta più importanti per uccelli migratori prima e dopo il loro sorvolo delle Alpi e rivestono un ruolo fondamentale quasi tutto l'anno per l'avifauna. Secondo l'articolo 6 della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN), per i progetti che non rivestono un'importanza nazionale e che possono causare danni rilevanti non sono ammesse deroghe al principio secondo il quale un oggetto deve essere conservato intatto nelle condizioni stabilite nell'inventario.	ENTI COMPETENTI <i>Ufficio federale competente per l'esercizio civile:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna <i>Esercente civile:</i> Aeroporto cantonale di Locarno 6596 Gordola		

Nel rielaborare il regolamento d'esercizio devono essere previsti provvedimenti d'esercizio volti a ridurre l'impatto ambientale secondo il principio di prevenzione. Particolare attenzione va prestata agli orari al di fuori dell'esercizio militare, in particolare ai voli ripetuti nello spazio dell'aerodromo che presentano uno specifico potenziale di disturbo. La rielaborazione del regolamento d'esercizio può avvenire sia mediante una procedura separata che nell'ambito di un progetto edilizio. Nel caso non venga richiesto un progetto edilizio, la domanda concernente il regolamento d'esercizio deve essere presentata al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda.

In relazione a un allungamento della pista si devono evitare ulteriori peggioramenti delle condizioni dell'avifauna nella riserva delle Bolle di Magadino tramite contingentamenti dei voli e condizioni d'esercizio. Concretamente il DATEC, nella sua decisione del 22 dicembre 2009, mette in relazione il previsto allungamento della pista con le seguenti condizioni relative all'esercizio civile dell'aerodromo:

a) avvicinamenti, decolli e sorvoli delle Bolle di Magadino

- divieto di utilizzazione dello spazio aereo sulla zona A e se possibile sulla zona B al di sotto dei 300 m dal suolo per tutti i velivoli che non devono utilizzare traiettorie di avvicinamento e di decollo al di sopra di queste zone (elicotteri);
- regolamentazione delle traiettorie di avvicinamento e di decollo per aeroplani in modo che l'utilizzazione dello spazio aereo sopra la riserva, a un'altezza inferiore ai 300 m, sia limitato a una rotta il più possibile breve;
- nessuna virata sull'area protetta;
- decolli e atterraggi possibilmente in direzione di Bellinzona;
- rinunciare il più possibile ai voli all'alba, all'imbrunire e ai voli notturni;
- le dichiarazioni d'intenti previste per l'esercizio militare nell'accordo del 2005 vanno riprese per l'esercizio civile.

b) contingentamento dei movimenti

Secondo la proposta contenuta nel rapporto sull'impatto ambientale del novembre 2005 (punto 5.5 fauna pag. 102 s., raccomandazioni del prof. Fornasari), i movimenti civili sulla Bolla rossa, durante i periodi di migrazione degli uccelli dal 15 marzo al 30 aprile (1° periodo di migrazione) e dal 15 agosto al 30 ottobre (2° periodo di migrazione), vanno limitati come segue:

- prima delle 08.00 ora locale (LT) max. 8 sorvoli/anno (per tutti i tipi di velivoli);
- tra le 08.00 e le 09.00 LT max. 5 sorvoli/periodo di migrazione con jet e velivoli bimotore (al massimo però 1 sorvolo/giorno), inoltre max. 5 sorvoli con altri velivoli/giorno;
- tra le 09.00 e le 10.00 LT max. un sorvolo/giorno con un jet; sono ammessi al max. 6 sorvoli durante il 1° periodo di migrazione e al max. 9 sorvoli durante il 2° periodo di migrazione;
- max. 100 sorvoli/giorno (per tutti i tipi di velivoli);
- rispetto di un intervallo di tempo di almeno 3 minuti per tutti i decolli sulle Bolle, anche al di fuori dei periodi di migrazione,

c) limitare i decolli di jet civili e velivoli plurimotore sulle Bolle di Magadino allo stato attuale;

d) definire un contingente di decolli sulle Bolle per le altre categorie di velivoli.

Il numero di decolli in direzione delle Bolle di Magadino con aeroplani a motore e la quota di jet e velivoli plurimotore possono essere evinti dai dati statistici sottostanti.

	anno					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totale decolli in direzione delle Bolle	9852	9008	8444	10,109	8888	9934
di cui jet e velivoli plurimotore	357	360	467	375	319	376

Le misure concrete saranno riprese nel regolamento d'esercizio e dovranno essere approvate nell'ambito di una procedura di diritto aeronautico. Al riguardo, va consultata tra l'altro anche la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP).

Nel quadro dei suoi investimenti, l'esercente dell'aerodromo deve tenere conto di possibili limitazioni d'esercizio dovute alla vicinanza con la riserva di uccelli acquatici e uccelli migratori e non può giustificare un'estensione dell'esercizio con un indotto economico insufficiente in relazione agli investimenti intrapresi.

Per l'esercizio militare nella zona della riserva di uccelli acquatici e migratori, le Forze aeree e l'UFAM, d'intesa con i Cantoni, hanno definito regole particolari.

Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:

Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio aeroportuale con gli impianti civili, all'interno del quale sono situati due piste in erba, una pista con rivestimento duro, un sistema di rullaggio, superfici per l'atterraggio di elicotteri e superfici d'esercizio e per opere edili. All'interno del perimetro vi sono pure le superfici destinate all'utilizzazione militare dell'aerodromo. Determinate aree sono poi utilizzate sia per l'esercizio civile che per quello militare.

Si rinuncia al prolungamento di ca. 1400 m della pista con rivestimento duro verso ovest previsto originariamente e in diversi strumenti di pianificazione, poiché il relativo impatto ambientale e la sostenibilità economica non hanno potuto essere confermati. Il perimetro dell'aerodromo è stato ridotto di conseguenza.

Al fine di compensare le limitazioni d'esercizio dovute all'introduzione di norme internazionali per il traffico aereo commerciale (regolamenti JAR OPS), la pista con rivestimento duro deve essere allungata di ca. 170 m verso est. Questa modifica non comporta nessun cambiamento nella composizione attuale delle categorie di velivoli. L'allungamento della pista dev'essere coordinato con il previsto ampliamento della N13.

Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione primaria secondo il piano delle zone e deve pertanto essere introdotto come indicazione in queste ultime. Gli impianti aeronautici hanno la priorità all'interno del perimetro dell'aerodromo.

Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono. L'armonizzazione con i requisiti della protezione ambientale avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

La maggior parte del perimetro dell'aerodromo è situata nella zona di pericolo e, in caso di piene, potrebbe essere inondata. Le nuove opere edili devono tenere conto di questo rischio. La verifica avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

La delimitazione degli spazi riservati ai corsi d'acqua spetta al Cantone. È possibile individuare dei conflitti solo nell'ambito dell'infrastruttura per i voli di alianti. Sarà necessario trovare soluzioni al momento dello spostamento di tale infrastruttura in un altro sito. Nel separare gli spazi riservati ai corsi d'acqua, occorre tenere conto delle esigenze dell'aviazione.

Esposizione al rumore:

La zona esposta al rumore definisce il possibile sviluppo dell'esercizio. Il calcolo delle curve del rumore si basa su 50 000 movimenti civili (di cui 12 500 decolli in direzione lago), sulla composizione della flotta e sulle traiettorie. Esso tiene conto del possibile prolungamento della pista verso est. Viene rappresentata la curva del rumore relativa al valore di pianificazione del grado di sensibilità II (VP GS II). Questa curva rappresenta anche le restanti curve del rumore (VP GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II-IV).

Nell'ambito della modifica del regolamento d'esercizio le immissioni foniche ammesse sono determinate secondo l'articolo 36 OIF, mentre il catasto dei rumori deve essere adeguato secondo l'articolo 37 OIF. La zona esposta al rumore prescrive il quadro esterno per le immissioni foniche ammesse.

Le curve del rumore relative all'esercizio militare con 11 000 movimenti all'anno non sono oggetto di questa scheda di coordinamento e non sono rilevanti ai fini dell'armonizzazione con la pianificazione del territorio.

Limitazione degli ostacoli:

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli per l'esercizio civile secondo le norme vigenti. Nella rappresentazione grafica sono indicati i contorni delle superfici di avvicinamento e di decollo nonché i piani orizzontali. Il Cantone e i Comuni tengono conto del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli nei loro piani di utilizzazione.

La superficie di limitazione degli ostacoli per l'allungamento della pista è indicata separatamente nella rappresentazione grafica e non è ancora contenuta nell'attuale catasto. Il catasto dovrà essere adeguato con l'approvazione del prolungamento della pista.

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

Nel corso degli anni, nell'area dell'aerodromo e nelle sue immediate vicinanze sono stati definiti i seguenti inventari di importanza nazionale e internazionale:

IFP:	1802	Delta del Ticino e della Verzasca
Zona palustre:	260	Piano di Magadino
Zona golenale:	168	Ciossa Antognini
Zona golenale:	169	Bolle di Magadino
Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori:	119	Bolle di Magadino (TI)

Da parte della Confederazione e del Cantone la ragione d'essere dell'aerodromo e il suo sviluppo non sono mai stati messi in discussione (cf. PSIA 18 ottobre 2000 e scheda piano regolatore cantonale M9).

Le ripercussioni dell'aerodromo sulle zone protette circostanti non sono di norma dovute agli impianti in sé, ma al loro esercizio. Per queste ragioni, laddove è giustificato, la realizzazione di progetti edilizi va associata a provvedimenti d'esercizio (ad es. allungamento della pista, cfr. condizioni quadro d'esercizio). Tali provvedimenti devono essere definiti caso per caso nell'ambito della corrispondente procedura d'approvazione di diritto aeronautico. Di norma, la CFNP deve essere consultata per tutti i progetti previsti.

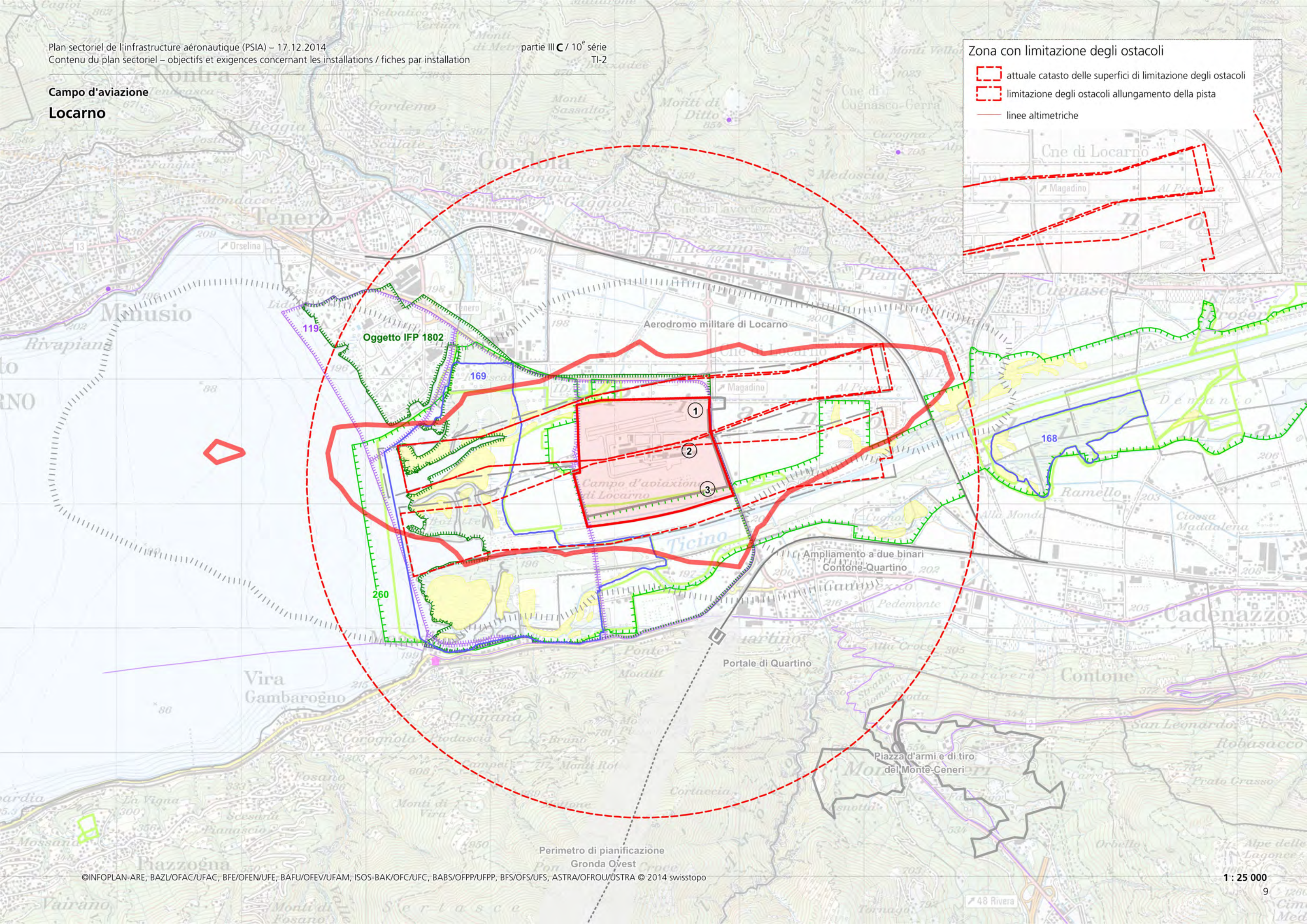
Nella Zona Isolone [3] la distanza tra la riva del canale e la superficie di stazionamento degli alianti è ritenuta insufficiente a livello ambientale. L'esercente deve esaminare provvedimenti volti a migliorare la situazione. Gli edifici esistenti possono continuare ad essere utilizzati e sottoposti a manutenzione in misura limitata. Al più tardi quanto si rende necessario un loro risanamento, devono essere demoliti e il luogo deve essere ripristinato nel rispetto della natura. Gli edifici possono essere sostituiti in un altro luogo favorevole all'esercizio – se necessario anche all'esterno della parte costruita – tenendo conto della protezione della zona palustre.

La realizzazione di misure di valorizzazione ecologica deve tener conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 per cento della superficie dell'aerodromo. Le misure di compensazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del perimetro. Laddove risulta opportuno, possono essere prese in considerazione misure al di fuori del perimetro.

Il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la Fondazione Bolle di Magadino e il DDPS, ha elaborato un piano di compensazione ecologica (PCE) che tiene conto di queste esigenze. Il PCE si rifà alle raccomandazioni della Confederazione del 2004 concernenti la «Compensazione ecologica negli aerodromi». L'attuazione delle misure deve essere regolata nell'ambito della prossima procedura di approvazione dei piani al più tardi entro cinque anni. Gli elementi legati al prolungamento della pista devono essere realizzati in questo contesto.

All'interno del perimetro dell'aerodromo si trovano superficie per l'avvicendamento delle colture, secondo il piano direttore cantonale. Eventuali compensazioni rese necessarie dall'edificazione di queste superfici si basano sulle condizioni del piano direttore cantonale. La disposizione concreta è stabilita nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

Campo d'aviazione
Locarno



Zona con limitazione degli ostacoli

- attuale catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli
- limitazione degli ostacoli allungamento della pista
- linee altimetriche

Impianto: **Ambri**

TI-4

Rete parziale: Campi d'aviazione

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Ticino
- Comune del perimetro dell'impianto: Quinto
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Airolo, Prato (Leventina), Quinto
- Comune toccato da esposizione al rumore: Quinto
- Prestazioni di traffico:
 - Ø 10 anni (2004–13): 1060
 - max. 20 anni (2003): 3890 (1997)
 - potenziale PSIA: 6000

Scopo dell'impianto/funzione nella rete:

Il campo d'aviazione di Ambri è un ex aerodromo militare e dal 1994 è utilizzato anche a scopi civili. Dal 2010 la struttura è gestita dal Parco Multifunzionale Ambri-Piotta (PMAP).

Utilizzazione civile con priorità accordata ai voli d'affari e turistici, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (a motore e a vela) e alla funzione di base d'elicottero.

Stato della coordinazione:

La *funzione e lo sviluppo dell'aerodromo* sono in sintonia con la Politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), approvata nell'ottobre 2006 dal Consiglio di Stato e integrata nel piano direttore cantonale. L'aerodromo continuerà quindi ad essere esercitato con un potenziale di sviluppo pari a circa 6000 movimenti di volo.

L'*esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo* sono essenzialmente armonizzati con le esigenze di utilizzazione e gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinazione). In particolare, l'esercizio di volo previsto non comporta alcun superamento dei valori limite di esposizione al rumore ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).

Rinvii:

Rete parziale campi d'aviazione III – B4

Documenti di base:

Esercizio civile:

- Regolamento d'esercizio del 16.12.1996
- Verbale di coordinazione aprile 2014

La lunghezza della pista è ridotta a 1285 m con relative ripercussioni sulla categoria di aerodromo. La via di rullaggio a nord della pista non sarà più utilizzata per le operazioni di volo. Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una <i>procedura di cambiamento d'uso</i> secondo la legge sulla navigazione aerea. La procedura di cambiamento d'uso richiede il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio, l'adeguamento del regolamento d'esercizio e l'approvazione dei piani per le opere edili e gli impianti (piste, vie di rullaggio, costruzioni per le operazioni di volo). Il DDPS ha venduto al Comune di Quinto le parti dell'impianto necessarie per l'utilizzazione civile dell'aerodromo. Le Forze aeree continueranno ad utilizzare occasionalmente il campo d'aviazione per voli operativi e d'istruzione. Sul lato nord della pista è in corso una procedura per l'istituzione di una Zona parco multifunzionale. È prevista la costruzione di una pista di ghiaccio. Gli spazi disponibili sono limitati e si entra in conflitto con le <i>superfici di limitazione degli ostacoli</i>. Tuttavia, se l'esercente fornisce le prove di un esercizio sicuro (aeronautical study), l'UFAC può accordare la necessaria deroga. Nel perimetro dell'aerodromo gli spazi riservati alle acque devono essere coordinati con l'utilizzazione dello scalo. Questo compito è svolto dal Cantone nell'ambito della determinazione del fabbisogno di spazi riservati alle acque in superficie. Il coordinamento non dovrebbe causare conflitti. Dopo la conclusione del verbale di coordinazione, si è presentata una nuova soluzione per l'ubicazione della base per elicotteri a nord della pista, che fino a quel momento non era stata resa possibile. Poiché non è ancora armonizzata con le altre utilizzazioni, tale soluzione viene ripresa nella scheda di coordinamento come informazione preliminare.			
D E C I S I O N I Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Ambri è un campo d'aviazione civile privato. È utilizzato per voli turistici, d'affari e di lavoro, per la formazione e il perfezionamento aeronautici con elicotteri e aerei come anche per voli sportivi (a motore e a vela) nonché occasionalmente per voli delle Forze aeree. Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una procedura di cambiamento d'uso secondo la legge sulla navigazione aerea. Sul campo d'aviazione l'utilizzazione aviatoria ha la priorità assoluta sulle altre utilizzazioni. La sicurezza delle operazioni di volo deve essere garantita in ogni momento. Per rafforzare la sicurezza, occorre adottare misure adeguate intese ad impedire alle persone non autorizzate di accedere al comprensorio dell'aerodromo. Tali misure devono essere coordinate con la rete di trasporti e le esigenze dell'ambiente e del paesaggio.	D • • •	R	I

	D	R	I
Condizioni quadro d'esercizio: Se necessario, il regolamento d'esercizio sarà modificato nel quadro della verifica prevista dalla procedura di cambiamento d'uso. Al fine di ridurre l'inquinamento ambientale, l'esercente deve adottare, a titolo preventivo, i provvedimenti operativi possibili e controllare il rispetto delle disposizioni.	•		
Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio nonché la superficie per lo spostamento della base per elicotteri (1) (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). La lunghezza della pista è ridotta a 1285 m. Per lo spostamento della base per elicotteri è allo studio un'ulteriore ubicazione (2). In caso di spostamento, devono essere adeguate le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli. Quale soluzione transitoria, la base per elicotteri può rimanere nell'attuale ubicazione per un periodo limitato. Nell'ambito della definizione degli spazi riservati alle acque dei piccoli ruscelli nell'area delle piste (3), si dovrà garantire che le strisce di sicurezza possano essere percorse e restino libere da ostacoli.	• • •		•
Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione. La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) avviene nel quadro della procedura di cambiamento d'uso. Occorre indicarla nel catasto dei rumori.	• •		
Limitazione degli ostacoli: La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinate l'esercizio e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto. Il catasto viene definito nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso.	•		
Protezione della natura e del paesaggio: Le superfici dell'aerodromo non utilizzate per scopi aviatori sono da rivalutare come superfici di rivalutazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. L'esercente verifica queste possibilità di rivalutazione e stabilisce le misure, d'intesa con il Comune e i servizi federali e cantonali competenti. Le misure sono fissate in modo vincolante nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso.	• •		

S P I E G A Z I O N I

Scopo dell'impianto, funzione nella rete:

L'aerodromo, oltre ad essere utilizzato per scopi aviatori, viene preso in considerazione anche per attività non legate all'aviazione (ad es. manifestazioni sportive e del tempo libero, disponibilità di parcheggi in occasione di partite di hockey su ghiaccio). Tali utilizzazioni non sono oggetto del PSIA. L'esercente è tuttavia responsabile del coordinamento delle attività non inerenti all'aviazione con le operazioni di volo e garantisce la sicurezza di volo in ogni momento.

Maggiori dettagli sulla procedura di cambiamento d'uso e sulla documentazione necessaria per l'inoltro della domanda sono pubblicati nella scheda informativa dell'UFAC sul cambiamento d'uso (versione febbraio 2004).

Le modalità relative all'utilizzazione occasionale dell'impianto da parte delle Forze aeree saranno regolate mediante un accordo tra l'esercente dell'aerodromo e le autorità militari.

Condizioni quadro d'esercizio:

L'esercizio civile è in via di sviluppo. Contrariamente ad altri ex aerodromi militari, le prestazioni di traffico degli ultimi anni non possono essere utilizzate come riferimento per il calcolo della curva del rumore del campo d'aviazione. Il quadro del futuro sviluppo delle operazioni di volo è illustrato nella scheda informativa dell'UFAC sul cambiamento d'uso. In questo modo è possibile rispettare il principio secondo cui l'aerodromo dovrà continuare ad essere utilizzato entro i limiti attuali.

Realizzando la Zona parco multifunzionale si crea un comprensorio attrattivo molto frequentato al lato opposto della pista. Per quanto concerne la pianificazione dei collegamenti di questa zona, occorre impedire che le piste possano essere attraversate da veicoli o pedoni. Se ciò non dovesse essere fattibile, bisognerà adottare misure di sicurezza efficaci per impedire alle persone non autorizzate di accedere alle superfici d'esercizio.

Area con esposizione al rumore:

La zona esposta al rumore definisce il futuro sviluppo dell'esercizio. Il calcolo delle curve del rumore si basa su 6000 movimenti (di cui 1000 elicotteri), sulla composizione della flotta e sulle traiettorie di volo. Occasionalmente movimenti militari (ad es. per voli operativi e d'istruzione) sono equiparati a quelli civili. Viene rappresentata la curva relativa al valore di pianificazione del grado di sensibilità II (VP GS II). Questa curva rappresenta anche le restanti curve del rumore (VP GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II - IV).

Con il cambiamento d'uso dell'aerodromo le immissioni foniche ammesse sono stabilite in virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF). Tali immissioni non possono superare la zona esposta al rumore definita nella scheda di coordinamento. Il catasto dei rumori deve in seguito essere adeguato alle nuove condizioni.

L'esercizio civile è stato introdotto dopo l'entrata in vigore della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), motivo per cui l'aerodromo è considerato un «nuovo impianto» ai sensi dell'ordinanza sulla protezione dell'ambiente. Per quanto concerne il rumore, il nuovo impianto deve rispettare valori di pianificazione più severi. La relativa valutazione avviene nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso. Non sono previsti conflitti con le utilizzazioni circostanti.

ENTI COMPETENTI

Ufficio federale competente:

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

Esercente civile:

Parco Multifunzionale
Ambri-Piotta (PMAP),
6777 Quinto

Attualmente l'aerodromo ospita ogni anno una manifestazione aerea pubblica con decolli e atterraggi di aerei militari (Hunter). Tali voli non rientrano nell'esercizio regolare dell'aerodromo e non sono presi in considerazione per il calcolo del rumore. Finché la parte della pista eliminata non verrà rivitalizzata e sarà possibile garantire la sicurezza, il Comune intende continuare ad organizzare la manifestazione annuale con i Hunter.

Perimetro dell'aerodromo:

Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti che comprendono una pista con rivestimento duro ridimensionata a 1285 m, superfici per l'atterraggio di elicotteri nonché superfici per l'esercizio e per opere edili. A causa dello spostamento di 165 m delle soglie pista su entrambi i lati, la lunghezza massima della pista utilizzabile per atterraggi e decolli è di 1120 m, vale a dire che la pista ora rientra nella categoria «aerodrome reference code number 1».

Nelle vicinanze del comprensorio dell'aerodromo vi sono diversi piccoli ruscelli, in parte coperti, che figurano nella «lista della pianificazione strategica cantonale di rivitalizzazione». Secondo le disposizioni transitorie della modifica dell'ordinanza sulla protezione delle acque (OPAc) del 4 maggio 2011, lo spazio riservato alle acque a titolo preventivo per i piccoli ruscelli nella zona «Irischia» (3) e «Casa di fuori» (3) penetra parzialmente nel comprensorio dell'aerodromo. Il Cantone è responsabile della delimitazione dello spazio riservato alle acque. Esso dovrà garantire che le strisce di sicurezza possano essere percorse e che restino libere da ostacoli (incl. ostacoli negativi quali buche o fossati).

Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione secondo i piani delle zone del Comune di Quinto e deve pertanto essere introdotto come indicazione in questi ultimi. Gli impianti aeronautici hanno la priorità all'interno del perimetro dell'aerodromo.

Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono.

Con il cambiamento d'uso i singoli elementi degli impianti militari sono sottoposti a verifica per accertare se sono conformi ai requisiti vigenti (OACI, norme ambientali, dei pompieri, sicurezza del lavoro, ecc.). Se del caso, devono essere effettuati i necessari adeguamenti.

Una parte del perimetro dell'aerodromo è situata nella zona di pericolo e, in caso di piena, potrebbe essere inondata. Le nuove opere edili devono tenere conto di questo rischio. La verifica avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

L'attuale area di atterraggio per elicotteri situata all'estremità est della pista deve essere spostata in una nuova ubicazione (1). Il perimetro dell'aerodromo come pure le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli sono dimensionate in base a questa ubicazione. Dopo la conclusione del verbale di coordinazione, si è presentata una nuova soluzione per l'ubicazione della base per elicotteri a nord della pista. Quest'ubicazione non è ancora armonizzata con le utilizzazioni circostanti e per questo motivo viene ripresa nella scheda di coordinamento come informazione preliminare. Affinché sia stabilito un dato acquisito devono essere adeguate in particolare anche le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli. Quale soluzione transitoria fino al suo spostamento, la base per elicotteri può rimanere nell'attuale ubicazione. Lo spostamento deve essere stabilito al più tardi nel quadro del cambiamento d'uso.

Limitazione degli ostacoli:

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli per l'esercizio civile sulla pista ridimensionata secondo le norme vigenti. Nella rappresentazione grafica sono indicati i contorni delle superfici di avvicinamento e di decollo nonché i piani orizzontali.

Queste superfici sono indicate nel catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso. L'attuale catasto militare è abrogato. Il Cantone e i Comuni tengono conto del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli nei loro piani di utilizzazione.

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

Per quanto concerne la rivalutazione ecologica occorre distinguere tra misure sostitutive inerenti al progetto e misure di compensazione indipendenti dal progetto:

Le misure sostitutive si riferiscono all'obbligo di ripristino o sostituzione confacente, secondo l'art. 18 cpv. 1^{er} della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN), nel caso di interventi tecnici necessari che pregiudicano habitat degni di protezione. Con le misure di compensazione ecologica, invece, si fornisce un contributo ai sensi dell'art. 18b LPN per rimediare all'inquinamento causato dall'esercizio dell'aerodromo sull'ambiente naturale e sul paesaggio (cfr. anche Concezione Paesaggio svizzero CPS, misura 6.03).

La realizzazione di misure di compensazione ecologica deve tenere conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e operative. 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 opportuno, d'intesa con gli operatori agricoli, possono essere prese in considerazione anche le superfici al di fuori del perimetro.

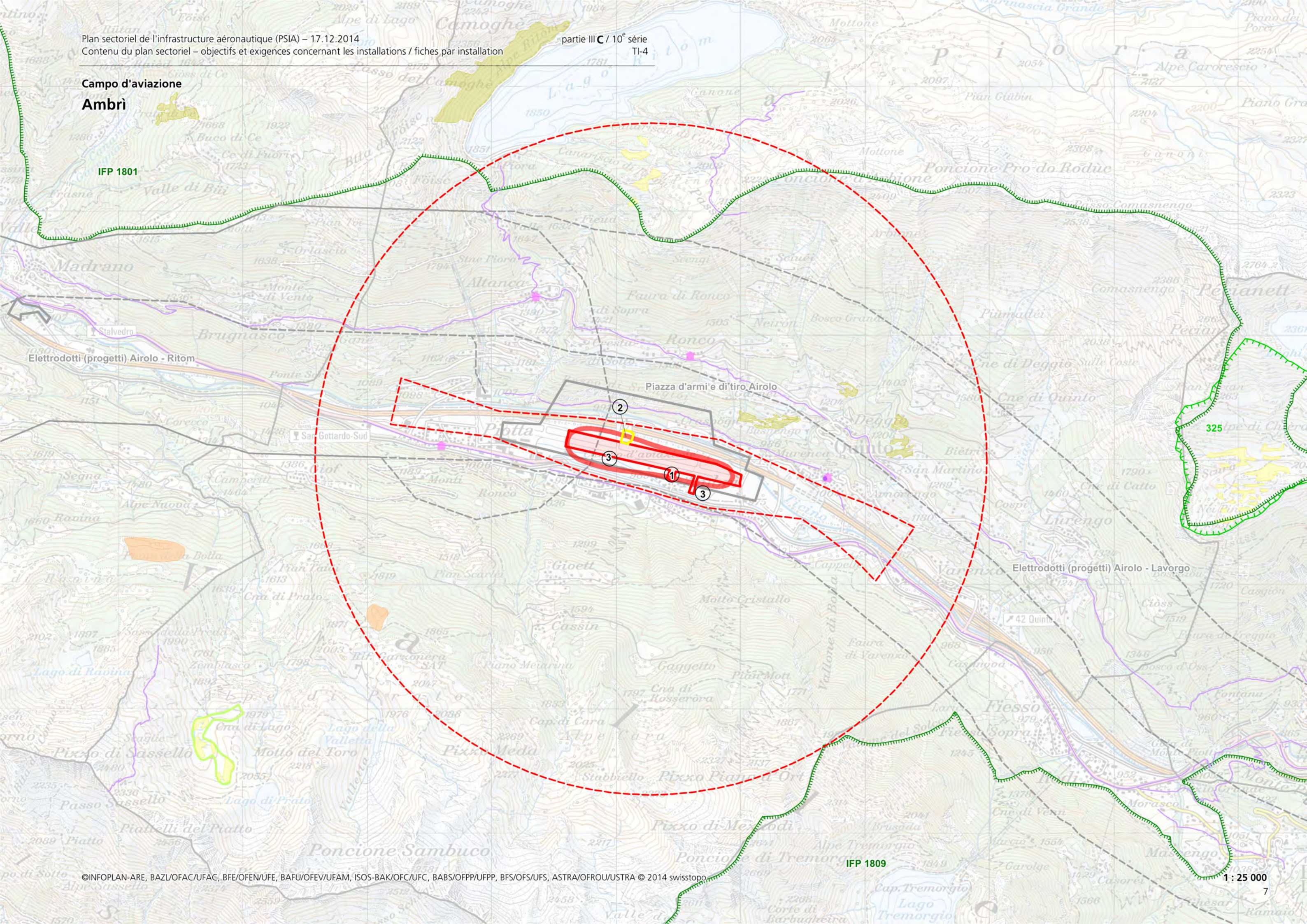
Nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso l'esercente indica in che forma e con quali mezzi intende realizzare la compensazione ecologica (estensione e posizione delle superfici, tipo di gestione, garanzia giuridica). I servizi federali, a titolo di strumento ausiliario, hanno elaborato raccomandazioni con esempi pratici per la rivalutazione ecologica degli aerodromi (UFAC/OFEFP 2004).

Indicazioni relative alle zone protette contrassegnate da numeri nella rappresentazione grafica:

IFP:	1801	Piora-Lucomagno-Dötra
IFP:	1809	Campolungo-Campo Tencia-Piumogna
Zona palustre	325	Alpe di Chièra

Campo d'aviazione
Ambri

IFP 1801



IFP 1809

Installation: **Payerne****VD-2**

Réseau partiel: Aérodrome militaire avec utilisation civile

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

Informations générales et données techniques:

- Cantons: Vaud et Fribourg
- Communes de site: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec limitation d'obstacles: Avenches, Bussy (FR), Châbles, Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Chevroux, Cheyres, Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Domdidier, Dompierre (FR), Estavayer-le-Lac, Fétigny, Gletterens, Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières, Missy, Molondin, Montagny (FR), Morens (FR), Murist, Payerne, Rovray, Rueyres-les-Prés (FR), Russy, Saint-Aubin (FR), Sévaz, Vallon (FR), Vernay, Yvonand
- Communes avec exposition au bruit civil: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil: Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR), Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: nouvelle utilisation civile
 - max. 10 ans: nouvelle utilisation civile
 - base de référence CB: 8400 (2013)
 - potentiel PSIA: 8400 (2007)

Renvois:

Réseau aérodromes militaires avec utilisation civile III – B3

Documents de base:

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- protocole de coordination: complément de mai 2014

Rôle et fonction de l'installation:

Jusqu'alors, Payerne est un aérodrome militaire avec vols civils occasionnels ne relevant pas du PSIA. Principale base aérienne des Forces aériennes de l'armée suisse.

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a eu le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile. Depuis le 27 septembre 2013, l'aérodrome dispose désormais d'un règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue».

La nouvelle utilisation de l'installation provoque ainsi, dans le PSIA, une modification du statut de Payerne qui appartient dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

Les fonctions prévues par la nouvelle utilisation civile concernent principalement les vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises destinés en premier lieu aux entreprises de la région.

Etat de la coordination:

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) fixe les principes d'utilisation militaire de l'installation dans le PSM. Le concept de stationnement de l'armée du 1^{er} juin 2005 permet la révision du PSM et pose les bases de l'extension de la co-utilisation civile de Payerne.

Le *rôle* de l'aérodrome nécessite un arrangement spécial sous la forme d'une Convention entre les autorités militaires (armasuisse) et l'exploitant civil (COREB). Ainsi, la Convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007 fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement des exploitants civil et militaire et avec les principes des Plans directeurs des cantons de Vaud et Fribourg qui soutiennent l'ouverture de Payerne à l'aviation civile. Ce soutien est en outre confirmé par le canton de Vaud qui a défini l'Aéropôle voisin de la piste comme pôle de développement cantonal stratégique de premier niveau basé sur un centre de compétence aéronautique, et dans lequel des entreprises s'y sont déjà installées; il est prévu que de nouvelles entreprises viennent également s'y établir. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Le *périmètre, l'exploitation et certains éléments de l'infrastructure* de la partie civile de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007 et complément de mai 2014) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec les cantons et communes concernés. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines (par exemple concernant les surfaces d'assolement) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les surfaces du cadastre de limitation d'obstacles (VFR *only*) ont été fixées lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Le cadastre civil de limitation d'obstacles proprement dit doit encore être établi.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire. Pour ce qui est du domaine de la <i>protection de la nature et du paysage, environnement</i>, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants ont été étudiés en détail et les mesures correspondantes ont été fixées dans la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation civile ou seront fixées dans les décisions d'approbation des plans. En principe, les surfaces vertes de l'installation doivent être valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).			
D É C I S I O N S Fonction de l'installation: Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée essentiellement aux vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises liés à des activités économiques régionales à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation qui détaille les modalités de l'exploitation. Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8400 mouvements civils. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. Périmètre d'aérodrome: Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction futurs situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manoeuvre) [1].	P/CR • • • •	CC	IP

	P/CR	CC	IP
Exposition au bruit: La courbe de référence civile correspond à l'état futur de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013 et correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18 250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB). Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire). Les deux expositions (civile et totale) serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le pourtour de la surface de limitation d'obstacles fixé lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Elle montre le territoire sur lequel l'exploitation aéronautique et l'utilisation du sol sont harmonisées en termes de limitation en hauteur. Un cadastre de limitation d'obstacles civil doit être établi. 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 civil s'assurera que les mesures déjà prises en termes de valorisation écologique de l'installation sont suffisantes. Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	• • • • • • •		

E X P L I C A T I O N S

Fonction de l'installation, exploitation:

L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et une escadrille de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95.

Pour la partie civile, le mode d'exploitation a été fixé dans le règlement d'exploitation civile de septembre 2013. Le cadre général se base sur un potentiel de 8'400 mouvements civils annuels.

Les grandes lignes de l'exploitation civile sont les suivantes. Ouverture de 07h30 à 20h00 la semaine et durant le samedi également mais selon un horaire restreint: entre 9h00 et 12h00 et entre 13h30 et 17h00. Du lundi au vendredi, aucun décollage ne peut être planifié de 12h00 à 13h15; durant cette période, les décollages ne sont autorisés que s'ils sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Aucun vol n'est prévu le dimanche et en principe les jours fériés indiqués dans l'AD INFO du VFR manual.

La Confédération considère que l'exploitation civile selon les heures ainsi définies provoque une modification notable de l'installation au sens de l'art. 2, OEIE. Dans ce contexte, le cadre d'évaluation de la Confédération prévoit que 1) du lundi au vendredi, les mouvements accomplis entre 19h00 et 20h00 sont limités à 34 par mois et 2) le samedi, l'ensemble des mouvements accomplis est limité à 34 par mois.

En outre, la position des communes riveraines sur le nombre de mouvements de jets militaires retenus dans le PSM ne concerne pas le PSIA et sera réglé dans le cadre de la procédure liée à la fiche Payerne du PSM.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome, tel que défini par le PSIA, délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation civile. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. A l'exception de l'Aéropôle, il se trouve entièrement à l'intérieur du périmètre militaire.

Les bâtiments et équipements aux fins uniquement militaires ne sont pas pris en considération dans le périmètre PSIA. Le périmètre d'aérodrome militaire est fixé dans le PSM.

Les projets de construction (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manoeuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

Les cantons et communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Si des projets d'infrastructures aéronautiques civiles 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, le PSIA sera adapté. Une procédure d'approbation de plans sera menée.

I N S T A N C E S

R E S P O N S A B L E S

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

Exploitant d'aérodrome:
COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.

Deux courbes sont représentées sur la carte; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation civile. Cette courbe de bruit civile a été calculée en décembre 2010 et correspond à l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Cette exposition au bruit correspond donc à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Les 8'400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant: 4000 jets, 2000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 1200 monomoteurs, 500 hélicoptères.

La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification de l'annexe 5 OPB.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11 000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).

Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 8 de l'OPB. Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

L'ampleur de cette exposition totale est majoritairement due au nombre et aux types de mouvements militaires, lesquels dépendent exclusivement de l'autorité d'exécution militaire.

Les deux courbes symbolisent 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 civile, approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile du 27 septembre 2013, et la courbe de bruit de l'exploitation totale (civile + militaire) qui doit être recalculée par le DDPS et l'OFAC, serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles fixé dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur de 60 m sur sol.

Le cadastre civil de limitation d'obstacles proprement dit doit encore être élaboré.

Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

D'une manière générale, les surfaces vertes d'une installation aéronautique doivent être valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). La réalisation de mesures de compensation doit tenir compte des possibilités liées à la nature, à l'exploitation aéronautique et à l'agriculture.

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. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. «*La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations. L'environnement pratique 2004*»). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées par l'exploitant civil prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme. Enfin, le document «Aérodrome de Payerne, projet Nature – Paysage – Armée (NPA), 20 avril 2005» doit également être pris en compte lors de la planification de projets.

A Payerne, des mesures ont déjà été prises. D'une part, une série de mesures en matière de compensation écologique ont déjà été mises en place lors des travaux liés à l'introduction des avions F/A-18 et lors des travaux d'adaptation de l'infrastructure militaire dans le cadre du projet «Nature-Paysage-Armée» (NPA). D'autre part, la ville de Payerne a pris une série de mesures dans le cadre de la légalisation de l'Aéropôle.

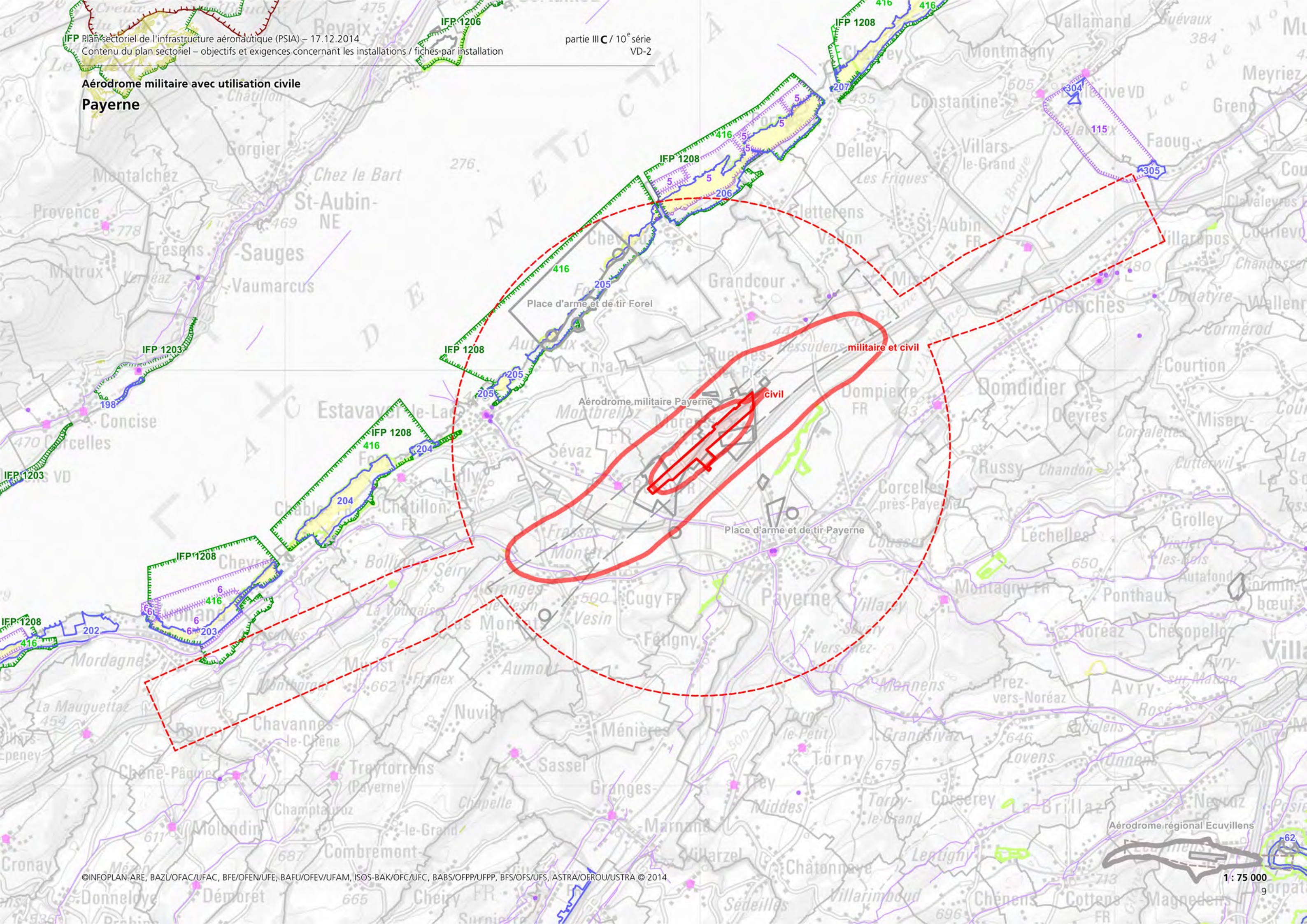
Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

Objet IFP	1004	Creux du Van et gorges de l'Areuse
Objet IFP	1203	Grèves vaudoises de la rive gauche du lac de Neuchâtel
Objet IFP	1206	Coteaux de Cortaillod et de Bevaix
Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	62	La Sarine: Rossens-Fribourg
Zone alluviale	198	Les Grèves de Concise
Zone alluviale	203	Les Grèves d'Yvonand-Cheyres
Zone alluviale	204	Les Grèves de Cheyres-Font
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac-Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux-Portalban
Zone alluviale	207	Les Grèves de Portalban-Cudrefin
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Zone alluviale	305	Embouchure du Chandon

Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants 5 Chevroux jusqu'à Portalban (FR, VD) Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants 6 Yvonand jusqu'à Cheyres (FR, VD) Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants 115 Salavaux (VD) Equipement: Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).	
--	--

Aérodrome militaire avec utilisation civile
Payerne



Payerne

416

militaire et civil

civil

Place d'arme et de tir Payerne

Anlage: **Münster**

VS-2

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Münster-Geschinen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Münster-Geschinen, Reckingen-Glurigen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Münster-Geschinen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 1490 (2004–2013)
 - max. 10 Jahre: 2240 (2004)
 - Datenbasis LBK: –
 - Potential SIL: 3000 (Motorflüge)

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 28.05.2002
- Betriebsreglement vom 28.05.2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 01.09.1995
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001, Ergänzungen vom 14.05.2002 und 21.05.2014

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1959 (Segelfluglager im Sommer).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Für das Flugplatzareal ist die Nutzungsplanung «Matten» der Gemeinde Münster-Geschinen von 2005 massgebend.

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst die Überprüfung des Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde Münster verkauft. Neue Flugplatzhalterin ist die Flugplatzgenossenschaft Münster. Der Betrieb des Flugfeldes wird bis nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt.

In der Region Goms wurde zur Zahl der <i>jährlichen Flugbewegungen</i> eine Vereinbarung getroffen (Kompromiss vom 27.09.2001). Diese Vereinbarung gilt sowohl als verbindliche Vorgabe für die privatrechtliche Regelung zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft (Mietvertrag) als auch für die Festlegungen im SIL (maximal 3000 Motorflugbewegungen pro Jahr). Im Umnutzungsverfahren wird auf die Berechnung der Lärmbelastung verzichtet. Die <i>Piste</i> soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden. Bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Flugplatzbetrieb sind bereits realisiert (z.B. Trennung von Piste und Strassenzufahrt). Die nutzbare Pistenlänge soll im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt und die <i>Hindernisfreiheit</i> sicher gestellt werden. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens. Ökologische Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit der <i>Liquidation des Militärflugplatzes</i> werden zwischen den beteiligten Bundesämtern und der Gemeinde Münster geregelt. Diese Massnahmen sollen mit dem Konzept der Flugplatzhalterin koordiniert werden.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Münster ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie der Durchführung von Segelfluglagern im Sommer und der touristischen Nutzung. Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und bei Bedarf angepasst. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Betrieb im bisher zulässigen 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). Die Piste soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.	F • • • • •	Z	V

	F	Z	V
Lärmbelastung: Die Verkehrsleistung ist auf jährlich maximal 3000 Motorflugbewegungen begrenzt. Unter dieser Voraussetzung muss die Lärmbelastung nicht berechnet werden. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Der HBK ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassen. Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen und festzulegen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Februar 2004) enthalten. Privatrechtlich haben die Gemeinde Münster-Geschinen als Eigentümerin und die Flugplatzgenossenschaft als Betreiberin die künftige Nutzung des Flugplatzes im Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten. Im Kompromiss der Region Goms vom 27.9.2001 wurde zur Zahl der jährlichen Flugbewegungen vereinbart: - Grundsätzlich sind maximal 2500 Flugbewegungen pro Jahr zulässig. Jeweils innerhalb einer Periode von fünf Jahren können nicht ausgeschöpfte Kontingente bis maximal 3000 Flugbewegungen pro Jahr kompensiert werden. Bei Schleppaufzügen werden nur zwei Bewegungen gezählt. - Zusätzliche Motorflugbewegungen, insbesondere für touristische Zwecke, werden nach Bedarf durch die Gemeinde Münster-Geschinen im Einverständnis mit der Nachbargemeinde Reckingen-Gluringen bewilligt. Diese Vereinbarung gilt als verbindliche Vorgabe für den Mietvertrag zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Münster, 3985 Münster		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen, einschliesslich der Hochbauten, der Montage-, Manövrier- und Abstellflächen am südwestlichen Pistenende sowie der Unterstände U5, U6 und U7 auf der Südseite der Piste. Der ehemalige Rollweg auf der Südseite der Piste wird für den Flugbetrieb nicht mehr genutzt. Für das Verschieben der Segelflugzeuge steht auf der Nordseite der Piste Platz zur Verfügung. An den Pistenenden wurden Flugplatzinfrastruktur und Zufahrtsstrasse baulich voneinander getrennt. Mit diesen Massnahmen konnten der Rollverkehr und der Zubringerverkehr zur Freizeit- und Campingzone entflochten und damit die Sicherheit verbessert werden.

Vorgesehen ist weiter der Rückbau der Piste auf die minimal erforderliche Breite von 18 m. Eine Reduktion der physischen Pistenlänge ist aus flugtechnischen Gründen nicht möglich, die operationell nutzbaren Distanzen sollen im Umnutzungsverfahren festgelegt werden.

Die Bewilligung der Flugplatzanlagen ist Gegenstand einer Plangenehmigung im Rahmen des Umnutzungsverfahrens. Die Sanierung der Tankanlage wurde in einem separaten Plangenehmigungsverfahren bereits bewilligt. Der Zeitpunkt für den vorgesehenen Rückbau der Piste ist noch nicht definitiv bestimmt.

Lärmbelastung:

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Die Erfahrung zeigt, dass die massgebenden Lärmkurven angesichts der geringen Verkehrsleistung nur unwesentlich über den Flugplatzperimeter hinausragen. In der Karte zum Koordinationsprotokoll vom Juli 2001 ist eine Abschätzung der Lärmkurve dargestellt. Der Flugplatz liegt vollständig im Landwirtschaftsgebiet, die massgebenden Grenzwerte können überall eingehalten werden. Aufgrund dieser Beurteilung kann auf eine Berechnung der Lärmkurve verzichtet werden, solange sich die Art und die Menge des Verkehrs sowie die Zusammensetzung der Flotte nicht wesentlich ändern.

Im Gegenzug wird, gestützt auf den Kompromiss der Region Goms, die Zahl von maximal 3000 Motorflugbewegungen pro Jahr verbindlich festgelegt. Damit kann dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen werden. Diese Beurteilung beruht auf der durchschnittlichen Verkehrsleistung von jährlich 2450 Motorflugbewegungen zwischen 1992 und 2001.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf zur Anpassung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK). In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Der HBK soll im Zuge des Umnutzungsverfahrens in Kraft gesetzt werden. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) 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 Flugplatzhalterin zeigt im Umnutzungsverfahren, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Vorgesehen ist eine Fläche am nordöstlichen Pistenende. 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-Objekt: 1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (südlicher Teil)

Auengebiet: 140 Zeiterbode

Auengebiet: 141 Matte

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4 C) sind bei der Liquidation von Militärflugplätzen die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. VBS und BUWAL haben dazu einen Vorschlag erarbeitet (Studie zum Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995). Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde verkauft. Aufwertungsmassnahmen wurden bis jetzt nicht realisiert.

Die Gemeinde Münster hat für das gesamte Areal des ehemaligen Militärflugplatzes ein Nutzungskonzept erarbeitet. Vorgesehen sind unter anderem eine Freizeit- und Campingzone mit naturnahen Ausgleichsflächen entlang der Rhone sowie eine extensive Wieslandnutzung auf dem zivilen Flugplatzareal. Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese Konflikte sind zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde noch zu bereinigen.

Diese Massnahmen sind mit den Massnahmen zum ökologischen Ausgleich, welche die Flugplatzhalterin im Rahmen des Umnutzungsverfahrens ausweisen muss, zu koordinieren.

Bei der Planung ökologischer Aufwertungsmassnahmen ist zu beachten, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Perimeter der laufenden Güterzusammenlegung liegen und damit der entsprechenden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungspflicht unterliegen. Die Verfahren zur Umnutzung des Flugplatzes und zur Güterzusammenlegung sind aufeinander abzustimmen.

Altlasten:

Für die im Verdachtflächenkataster des VBS ausgewiesenen Altlasten sind Sanierungsmassnahmen eingeleitet. Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).

Strassenbau:

Für die im kantonalen Richtplan festgelegte Verlegung der Furkastrasse (Umfahrung Münster) besteht zur Zeit kein konkretes Projekt.

BLN 1706

Waffen- und Schiessplatz Gluringen

Waffen- und Schiessplatz Gluringen

141

140

Installation: **La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures****NE-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: Neuchâtel
- Commune de site: La Chaux-de-Fonds
- Communes avec limitation d'obstacles: La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Les Brenets, Les Planchettes, La Sagne
- Communes avec exposition au bruit: La Chaux-de-Fonds
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 12 319 (2010–2013)
 - max. 10 ans: 15 407 (2011)
 - base de référence CB: 20 250 (2009)
 - potentiel PSIA: 20 250 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1912. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail) et non commercial (vols privés de tourisme et de plaisance, vols à moteur à des fins sportives, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols d'essai).

Etat de la coordination:

Cette installation a déjà fait l'objet d'une fiche PSIA adoptée en 2002. Une adaptation est aujourd'hui nécessaire en raison d'un nouveau projet de rallongement de la piste et d'un agrandissement d'un parking pour avions situés hors du périmètre fixé, occasionnant dès lors une modification de ce dernier.

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.

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 en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 31.08.2001
- règlement d'exploitation du 02.12.2000 avec modification du 06.09.2011
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 2009
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 1997
- plans des zones de sécurité de décembre 1978
- protocole de coordination: compléments de mars 2005 et de novembre 2013

<i>Procédures en cours:</i> les futures demandes d'approbation de plans pour la construction de hangars au nord de la piste doivent être menées à terme. Ces projets ont été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination. La demande d'approbation des plans pour le rallongement de la piste, l'agrandissement d'un parking pour avions et la construction d'un nouvel hangar au sud doivent être également menés à terme. Ces projets ont été coordonnés dans le cadre du complément du 27 novembre 2013 du protocole de coordination. <i>Les surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).			
D É C I S I O N S Fonction de l'installation: L'aéroport des Eplatures 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. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement 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 futurs hangars au sud [1] et au nord [2] de la piste, le rallongement de la piste [3] et l'agrandissement d'un parking pour avions [4]. Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'exposition au bruit maximale future de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II). Elle se fonde sur celle du rapport d'impact sur l'environnement relatif au projet de prolongements de piste approuvé le 15.03.2002. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur les surfaces de limitation d'obstacles définies dans le cadre du projet «Etape 7». Un nouveau plan de la zone de sécurité doit être établi.	P/CR • • • • •	CC	IP

	P/CR	CC	IP
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 examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte. L'exploitant prendra en compte la présence de l'aire d'alimentation Z_u des captages du Locle et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de l'exploitation et pour des projets futurs. Équipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains. Une amélioration de la desserte par les transports en commun est souhaitable à moyen terme. La Confédération, le canton, la ville et l'exploitant chercheront une solution pour améliorer la desserte par les transports en commun.	• • • •	•	
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation: L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation, approuvé dans le cadre du renouvellement de la concession en 2001. En 2011, le règlement d'exploitation a été modifié suite à l'introduction d'une nouvelle procédure GPS d'approche en piste 24. Le cadre général reste inchangé avec une enveloppe de 20250 mouvements comme potentiel 2010. Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Les projets de rallongement de la piste, de construction d'un nouvel hangar et d'agrandissement d'un parking font l'objet d'une demande d'approbation des plans. Ils ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le périmètre a en outre été modifié. La procédure suit son cours. 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. Le projet de hangar au nord de la piste fera l'objet d'une demande d'approbation des plans. Il a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, 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 des plans sera menée.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> ARESA Aéroport des Eplatures, Bd des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds		

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition et donc 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, une nouvelle exposition doit être calculée.

La courbe de bruit représentée sur la carte correspond à une exposition de 55 dB(A) (valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon tableau 21, annexe 5 OPB) de l'exposition maximale future selon les prévisions 2010 (potentiel PSIA 2010 de 20'250 mouvements par année, une composition de la flotte et des routes de vol de l'EIE de juin 2001). Elle délimite également – en l'absence de secteurs avec un DS I – le «territoire exposé au bruit». 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). Cette courbe a servi de base à l'établissement du cadastre d'exposition au bruit de décembre 2009.

Les «immissions de bruit admissibles» selon l'art. 37a OPB sont à déterminer dans le cadre d'une procédure administrative (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation).

Suite au projet de rallongement de la piste et du décalage du seuil de piste 24, l'exploitant a fait calculer à nouveau la charge sonore. Le calcul se fonde sur les mouvements et la composition de la flotte effectifs de 2011 (15064 mouvements), extrapolés à 20250 mouvements (potentiel PSIA 2010). La superposition de l'exposition maximale initiale (courbes d'exposition au bruit issues de la fiche PSIA du 2 novembre 2005) à celle issue de la charge sonore recalculée ne montre pas d'écart significatif au-dessus de 55 dB(A). La minime péjoration des valeurs d'exposition au bruit au niveau 50 dB(A) constatée au sud-est de l'installation n'a cependant pas d'incidence en matière d'utilisation du sol compte tenu de l'absence d'un DS I. Après examen, l'OFAC considère que les calculs sont corrects et que les courbes de bruit de la fiche PSIA du 2 novembre 2005 sont conservées: elles ne provoquent aucun conflit en matière d'utilisation du sol. De même, le cadastre de bruit de 2009 peut rester en vigueur sans adaptation.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles comprenant les routes d'approche et de départ et une assiette horizontale. La taille et le positionnement de ces surfaces dépendent de la configuration et de l'utilisation des pistes (longueur de piste utilisée, position de départ et seuil de piste, procédures d'approche et de départ) et répondent aux normes internationales en vigueur.

L'aire de limitation d'obstacles désigne une zone où les hauteurs des objets et des constructions sont limitées (voir carte).

Les cantons et les communes veillent à ne pas créer de nouvelles zones à bâtir ou à procéder à des changements d'affectation de zones à bâtir dont les constructions pourraient percer les surfaces de limitation d'obstacles. Le plan de la zone de sécurité définit les limitations d'obstacles contraignantes pour les propriétaires fonciers.

Le plan de la zone de sécurité de 1978 est actuellement en vigueur. Un nouveau plan de la zone de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera; les surfaces de limitation d'obstacles de la carte correspondent aux futures surfaces de limitation d'obstacles.

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).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. Ce concept sera élaboré dans le cadre de la demande d'approbation des plans pour le projet d'allongement de la piste et de la construction d'un hangar (projet «Etape 7»). La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

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. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. «La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations. Environnement pratique 2004»). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

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.

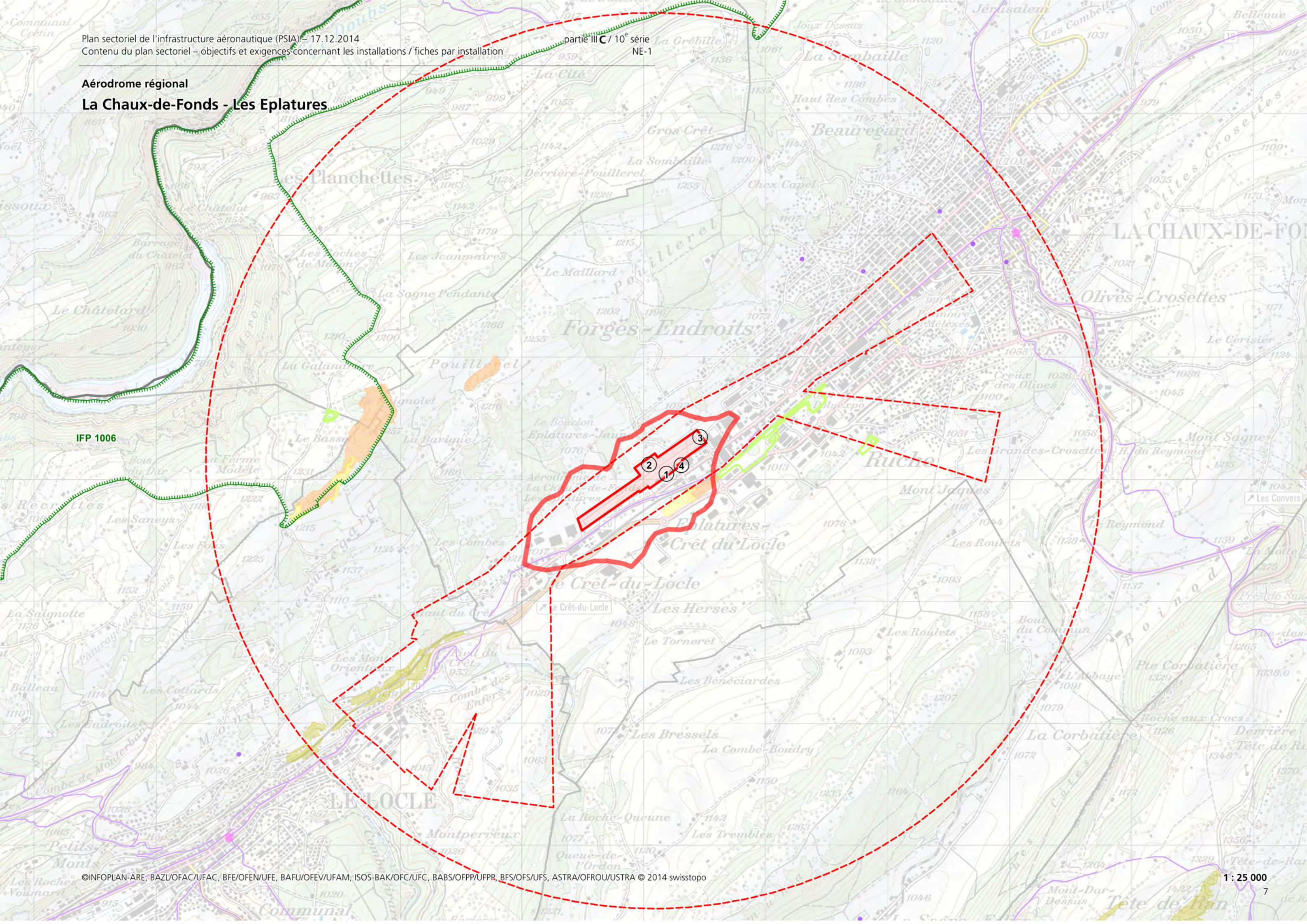
L'aéroport se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation Z_u. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation dans les futurs projets et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

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 des Eplatures se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. Le canton poursuit ses réflexions sur différentes variantes en relation avec la présence d'un futur pôle de développement économique.

Aérodrome régional
La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)*
territoire exposé au bruit (VP DS II)*
aera con esposizione al rumore (VP GS II)*

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare

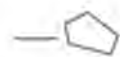


* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax.
Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.
In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax

Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali



Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



Infrastruktur Schiene (Projekte)
infrastructure rail (projets)
infrastruttura ferroviaria (progetti)



Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)



Geologische Tiefenlager (Projekte)
dépôts en couches géologiques
profondes (projets)
depositi in strati geologici profondi
(progetti)

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi



Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.	
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).	
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).	
Prestations de trafic		
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.	
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).	
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).	
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.	
Décisions	• Coordination réglée CR • Coordination en cours CC • Information préalable IP	

Coordination réglée
CR

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies:

- la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée;
- les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale).

Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que «coordination réglée» que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur.

Les mesures de catégorie «coordination réglée» sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

Coordination en cours
CC

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination en cours» se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- la collaboration entre les autorités concernées a été engagée;
- il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

Les mesures de catégorie «coordination en cours» sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie «coordination en cours».

Information préalable
IP

Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise;
- la collaboration n'a pas encore été engagée.

Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification et collaboration
- 3 Prise en compte des propositions

1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptionnelle du plan (parties I – IIIB).

Depuis, des fiches sont établies aéroport par aéroport dont elles spécifient pour chacun les exigences (partie IIIC). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches propres à chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés et en tenant compte des plans directeurs cantonaux.

Les neuf premières séries de fiches par installation avec 44 installations (dont 10 aéroports régionaux, 2 aéroports militaires avec utilisation civile, 30 champs d'aviation et 2 héliports) ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002 (1^{ère} série), respectivement le 14 mai 2003 (2^e série), le 18 août 2004 (3^e série), le 2 novembre 2005 (4^e série), le 7 décembre 2007 (5^e série), le 1^{er} juillet 2009 (6^e série), le 6 juillet 2011 (7^e série), le 4 juillet 2012 (8^e série) et le 20 novembre 2013 (9^e série).

La dixième série comprend les fiches par installation pour les champs d'aviation de Dittingen (BL), Ambri (TI) et Locarno (TI) et l'héliport Holziken (AG) ainsi qu'une adaptation des fiches pour les installations de Speck-Fehraltorf (ZH), Birrfeld (AG), Payerne (VD), Münster (VS) et La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (NE).

2 Déroulement de la planification et collaboration

La nouvelle série de fiches (qui portent sur les installations de Dittingen, Holziken, Locarno et Ambri) se fonde sur le protocole de coordination pour la coordination spatiale (partie III A-3) exigé par la partie conceptionnelle du PSIA. Le protocole retranscrit le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés:

- Services fédéraux
 - Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), responsable du projet
 - Office fédéral du développement territorial (ARE)
 - Office fédéral de l'environnement (OFEV)
 - Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aéroport)

Les fiches des installations ont été mises en consultation de juillet à septembre 2014, d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure d'audition, auprès des cantons et communes concernés. Les cantons ont vérifié que ces fiches s'inscrivaient dans les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec les plans directeurs en vigueur. Dans le même temps, la population a été informée et associée dans le cadre d'une procédure de participation publique. Les propositions issues des procédures d'audition et de participation publique et la suite qui y a été donnée sont récapitulées ci-après.

Les procédures d'audition et de participation publique concernant le fiche de Locarno se sont déroulées plus tôt, de mars à mai 2013. Elles ont débouché sur des pourparlers entre le DETEC et le Conseil d'État tessinois sur le survol des Bolle di Magadino. Les présentes décisions relatives aux prestations de trafic et au territoire exposé au bruit se fondent sur le résultat de ces pourparlers. Elles ne concernent que le trafic civil et ne touchent par conséquent pas le trafic militaire. Les activités des Forces aériennes peuvent dès lors se poursuivre indépendamment des restrictions applicables au trafic civil.

Les modifications des fiches existantes portent essentiellement sur le périmètre des aérodromes. Dans le cas des aérodromes de Speck-Fehraltorf, de Birrfeld, de Payerne et de La Chaux-de-Fonds - Les Éplatures, la modification allait de pair avec l'approbation des plans d'installations aéroportuaires, dans le cas de l'aérodrome de Münster avec un changement d'affectation du champ d'aviation civil. La coordination avec les services concernés et la consultation des cantons et communes sur les modifications ont eu lieu dans le cadre de ces procédures. L'aire de limitation d'obstacles a en outre été adaptée aux nouveaux cadastres des surfaces de limitation d'obstacles.

Une deuxième consultation des offices a été organisée en octobre 2014. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conception et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

3 Prise en compte des propositions

3.0 En général pour toutes les fiches par installation

3.0.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
1 Das Bundesamt für Landwirtschaft (BLW) verlangt, dass grundsätzlich keine ökologischen Ersatzmassnahmen in den Fruchtfolgeflächen (FFF) und keine fixen, irreversiblen ökologischen Ersatzmassnahmen in der landwirtschaftlichen Nutzfläche vorzunehmen sind.	Keine Änderung	Auf den einzelnen Flugplätzen geht der Planung und Umsetzung von ökologischen Aufwertungsmassnahmen immer eine Abwägung mit den landwirtschaftlichen Interessen voraus. Eine fixe gesetzliche oder sachplanerische Vorgabe besteht dazu nicht. Ein solcher Grundsatz ist allenfalls im Rahmen der anstehenden Revision des SIL-Konzeptteils zu diskutieren. Die vorliegenden Objektblätter werden nicht geändert.
1 L'Office fédéral de l'agriculture (OFAG) exige qu'aucune mesure de compensation écologique ne soit mise en oeuvre dans les surfaces d'assolement (SDA) et qu'aucune mesure de compensation écologique définitive et irréversible ne s'applique aux surfaces agricoles utiles.	Aucune modification	La planification et la mise en œuvre des mesures de revalorisation écologique sur les aéroports supposent toujours de prendre en considération en amont les intérêts de l'agriculture. De plus, une norme établie à ce propos ne figure ni dans la loi, ni dans les plans sectoriels. Ce principe serait éventuellement à discuter dans le cadre de la prochaine révision de la partie conceptionnelle du PSIA. Les présentes fiches par installation ne sont pas modifiées.
1 L'Ufficio federale dell'agricoltura (UFAG) chiede che, in linea di massima, non si prevedano misure di compensazione ecologica sulle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC) come neppure misure di compensazione ecologica fisse e irreversibili sulle superfici agricole utili.	Nessuna modifica	Prima di pianificare e attuare misure di rivalutazione ecologica presso i singoli aeroporti si procede sempre a una ponderazione degli interessi agricoli. In merito non vi sono basi legali fisse o vincoli sotto il profilo del piano settoriale. Un tale principio può eventualmente essere discusso nell'ambito della prevista revisione della parte concettuale PSIA. Le schede di coordinamento esistenti non vengono modificate.

3.1 Objektblatt Speck-Fehraltorf (ZH)

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Keine ökologischen Ausgleichsmassnahmen in den Fruchtfolgeflächen (FFF).	-	Die Abwägung zwischen den Interessen von Natur- und Kulturlandschutz erfolgt auf Grund eines konkreten Konzepts. Eine allfällige Kompensation der FFF richtet sich nach den Vorgaben des Kantons.
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UOPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Zürich (Baudirektion)		
1 Fruchtfolgeflächen (FFF): die geltende Kompensationspflicht bei der Beanspruchung von FFF durch den Bau von Anlagen ist in die Festlegungen aufzunehmen (nicht nur in den Erläuterungen zu erwähnen).	Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz: «... die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen, <u>beanspruchte Fruchtfolgeflächen nach den Vorgaben des Kantons zu kompensieren.</u> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Archäologie: das Flugplatzareal liegt in einer archäologischen Zone, Bodeneingriffe sind der Kantonsarchäologie vorgängig zu melden (in den Erläuterungen zu erwähnen).	-	Die archäologische Prüfung eines Bauvorhabens erfolgt im Rahmen des Plan-genehmigungsverfahrens und wird durch den Kanton sichergestellt. Im Objektblatt muss nicht speziell darauf hingewiesen werden.
3 Generelle Anmerkung zum SIL: die Zweckbestimmung, wonach der Flugplatz Speck-Fehraltorf keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernimmt, genügt nicht. Wird der Sichtflugverkehr vom Flughafen verdrängt (Prioritätenfolge der Verkehrsarten im Objektblatt vom Juni 2013), ist gesamtschweizerisch zu regeln, wo in Zukunft welche Kapazitäten für diese Verkehrsart bereitzustellen sind.	-	Die Festlegung der Zweckbestimmung beruht auf dem Ergebnis der Koordination (Koordinationsprotokoll April 2002). Auf gesamtschweizerischer (strategischer) Ebene wird der Umgang mit dem Sichtflugverkehr im Rahmen der anstehenden Revision des SIL-Konzeptteils geprüft.
Gemeinde Pfäffikon (Bauamt)		
keine Bemerkungen	-	-
Stadt Uster (Stadtrat)		
keine Bemerkungen	-	-

3.2 Objektblätter Dittingen (BL)

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
Der Flugplatzperimeter ist materiell mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und Weiden von nationaler Bedeutung abgestimmt (Objekt Nr. 135 «Hag»).	-	-
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Bei einer allfälligen Erweiterung der Infrastruktur oder ökologischen Aufwertungsmassnahmen sind die Fruchtfolgeflächen (FFF) soweit wie möglich zu schonen und zu erhalten. Werden nach sorgfältiger Interessenabwägung trotzdem FFF beansprucht, hat der Kanton deren Kompensation zu prüfen.	-	Weder die für die Erweiterung der Hochbauten vorgesehene Fläche noch ökologische Aufwertungsmassnahmen tangieren FFF.
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Basel-Landschaft (Regierungsrat)		
Ist mit den Inhalten des Objektblatts einverstanden. Es bestehen keine Konflikte mit dem kantonalen Richtplan und dem kommunalen Nutzungsplan.	-	-

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

keine Eingaben

b) Privatpersonen

keine Eingaben

3.3 Objektblätter Birrfeld (AG)

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Ökologische Ausgleichsmassnahmen haben in Absprache mit den Bewirtschaftern zu erfolgen.	-	Die Realisierung ökologischer Massnahmen kann nur in Absprache mit den Grundeigentümern resp. Bewirtschaftern erfolgen.
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Aargau (Regierungsrat)		
1 Im Rahmen der Konzessionserneuerung 2015 werden verschiedene Planungsgrundlagen zu überarbeiten sein (inkl. Anpassung Objektblatt). Dabei werden Regelungen zum Helikopterbetrieb zu treffen sein. Kanton erwartet, in diese Planungsarbeiten einbezogen zu werden.	-	Der Koordinationsprozess für die vorgesehenen Änderungen im Betrieb (Helikopter) wird auf das anstehende Konzessionsverfahren abgestimmt. Diese Änderungen sind rechtlich jedoch nicht mit der Konzessionserneuerung verknüpft.
2 Anpassung Flugplatzperimeter: kein Einwand	-	-
Gemeinde Birrhard (Gemeinderat)		
Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung tangiert das Gemeindegebiet zusätzlich und könnte die Erstellung von Bauten beeinflussen. Die Wirkung dieser Hindernisbegrenzung ist zu klären und der Gemeinde mitzuteilen.	-	Über mögliche Einschränkungen durch den Sicherheitszonenplan werden die betroffenen Gemeinden zu gegebener Zeit informiert.
Gemeinde Mülligen (Gemeinderat)		
Das Gebiet «Fohracker» ist die letzte Baulandreserve der Gemeinde. Deren Nutzung muss gewährleistet bleiben.	-	Das Baugebiet liegt ausserhalb des Gebiets mit Lärmbelastung (Planungswert Empfindlichkeitsstufe 2) und deutlich tiefer als die massgebende Hindernisbegrenzungsfläche. Die Festlegungen im SIL-Objektblatt stehen der Nutzung der Bauzone «Fohracker» nicht entgegen.
Flugplatz Birrfeld (Aeroclub Aargau)		
keine Bemerkungen	-	-

3.4 Objektblatt Holziken (AG)

3.4.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Ökologische Ausgleichsmassnahmen haben in Absprache mit den Bewirtschaftern zu erfolgen.	-	Die Realisierung ökologischer Massnahmen kann nur in Absprache mit den Grundeigentümern resp. Bewirtschaftern erfolgen.
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Aargau (Regierungsrat)		
1 Die Zweckbestimmung ist wie folgt zu ergänzen: «Veranstaltungen, welche Publikum anziehen (Flugmeetings, Restaurant- und Barbetrieb usw.) sind auszuschliessen. Eine Nutzung des Heliports für Aktivitäten und Veranstaltungen ohne Zusammenhang mit dem Flugbetrieb ist ausgeschlossen.»	-	Flugmeetings bedürfen einer separaten Bewilligung des BAZL. Für die Bewilligung anderweitiger Veranstaltungen, Aktivitäten und Nutzungen auf dem Heliport, die nicht (resp. nicht vorwiegend) im Zusammenhang mit Flugbetrieb stehen, hat der Bund keine Kompetenz. Folglich können im SIL keine entsprechenden Festlegungen getroffen werden.
2 Da eine Ausweitung der Flugbewegungen an Sonn- und Feiertagen mit den Festlegungen des kantonalen Richtplans (Landschaft von kantonalen Bedeutung) nicht vereinbar ist, dürfen an Sonn- und Feiertagen maximal 2 Flugbewegungen durchgeführt werden.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der <u>Betreffend</u> Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb ... Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen; an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.» Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonalen Bedeutung Rechnung.
Gemeinde Holziken (Gemeinderat)		
1 Das Jahreskontingent von 990 Bewegungen sowie das Tageskontingent von 8 Bewegungen (Mo-Sa) wird begrüsst.	-	-
2 Das Tageskontingent von 2 Bewegungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen ist beizubehalten	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der <u>Betreffend</u> Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb ... Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen; an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonalen Bedeutung Rechnung.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie <u>einem</u> Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u> »	
3 Flugbewegungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Flugschulstunden sind ausserhalb des Heliports durchzuführen oder ansonsten vom Tageskontingent abzuziehen.	-	Schwebeflüge zwischen dem Standplatz Süd und Nord des Heliports zählen (analog dem Rollverkehr von Flächenflugzeugen auf Flugplätzen) nicht als Flugbewegung. In das neue Betriebsreglement soll ein Artikel aufgenommen werden, wonach einzelne Schwebeflüge zwischen dem Standplatz Süd und Nord des Heliports auf das betrieblich Notwendige zu beschränken sind.
4 Im Weiteren wird die Haltung des Kantons Aargau unterstützt.	-	-
Gemeinde Uerkheim (Gemeinderat)		
1 Die Haltung des Gemeinderats Holziken wird grundsätzlich unterstützt mit dem Unterschied, dass an Sonn- und Feiertagen vier Flugbewegungen akzeptiert werden.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen, an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.</u> » Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie <u>einem</u> Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u> »	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonaler Bedeutung Rechnung.
2 Flugbewegungen bzw. Flugmanöver im Zusammenhang mit der Durchführung von Flugschulstunden sind zwingend ausserhalb des Gemeindegebiets Uerkheim durchzuführen.	-	Ist nicht Gegenstand des SIL.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die An- und Abflüge zum Heliport Holziken sind ausgewogen auf die Flugkorridore zu verteilen.	-	Die Benutzung der Flugrouten richtet sich nach dem Ziel des Fluges sowie den meteorologischen Verhältnissen. Der Fluglärmrechnung liegt eine ausgewogene Verteilung zugrunde.
Gemeinde Safenwil (Gemeinderat)		
Die Haltung des Gemeinderats Holziken wird unterstützt.	-	-

3.4.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BirdLife Aargau – Natur- und Vogelschutz		
1 Das Tageskontingent von 2 Bewegungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen ist beizubehalten.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen, an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.» Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonalen Bedeutung Rechnung.
2 Der ökologische Ausgleich muss im Rahmen einer Plangenehmigung verbindlich festgelegt und von Fachleuten begleitet werden.	-	Ist so vorgesehen.
3 Die Ausführung von Flugmanövern (Schwebeflügen) auf dem Heliport soll nicht erlaubt werden.	-	Flugmanöver auf dem Heliport sind beim Betrieb des Heliports unumgänglich. In das neue Betriebsreglement soll ein Artikel aufgenommen werden, wonach einzelne Schwebeflüge zwischen dem Standplatz Süd und Nord des Heliports auf das betrieblich Notwendige zu beschränken sind.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
WWF Aargau		
1 Das Tageskontingent von 2 Bewegungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen ist beizubehalten.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen, an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.</u>» Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u>»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonomer Bedeutung Rechnung.
2 Das Verbot touristischer Flüge soll beibehalten werden.	-	Bereits heute sind private Sport- und Freizeitflüge zulässig. Die Aufhebung des Verbots touristischer Flüge lässt sich vor diesem Hintergrund sowie angesichts des strikten Jahres- und Tageskontingents bei den Flugbewegungen rechtfertigen.
3 Der ökologische Ausgleich muss im Rahmen einer Plangenehmigung verbindlich festgelegt und von Fachleuten begleitet werden.	-	Ist so vorgesehen.
Natur- und Vogelschutzverein Holziken		
Die Inhalte des Objektblatt-Entwurfs mit maximal 4 Flugbewegungen an Sonn- und Feiertagen werden begrüsst.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holziken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen, an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.</u>»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonomer Bedeutung Rechnung.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie <u>einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u>»	

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Privatpersonen (Kollektiv)		
1 Die bestehenden Tageskontingente sind beizubehalten. Eine Ausweitung der Flugbewegungen steht im Widerspruch zum kant. Landschaftsschutzgebiet, führt zu mehr Strassenverkehr auf der Bändlistrasse und ist folglich abzulehnen.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holiken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen; an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.» Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie <u>einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u>»	Tageskontingente: Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzzielen des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonomer Bedeutung Rechnung. Ausweitung der Flugbewegungen gegenüber bisher: Der Objektblatt-Entwurf sieht eine Einschränkung der maximal zulässigen Verkehrsleistung vor. Inwieweit der Flugplatzhalter das zulässige Maximum tatsächlich ausschöpft, bleibt ihm überlassen.
2 Die Betriebszeiten sind klar zu definieren und auf das kommunale Polizeireglement abzustimmen.	-	Die Änderung der Betriebszeiten ist (gemäss Objektblatt-Entwurf) im Rahmen der Betriebsreglements-Änderung vorgesehen.
3 Die neue Zweckbestimmung öffnet den Heliport für neue Ziele und ist abzulehnen resp. das Verbot touristischer Flüge soll beibehalten werden.	-	Private Sport- und Freizeitflüge sind gemäss der bisherigen Betriebsbewilligung bereits heute zulässig. Die Aufhebung des Verbots touristischer Flüge ist vor diesem Hintergrund sowie angesichts des strikten Jahres- und Tageskontingents bei den Flugbewegungen gerechtfertigt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Schwebeflüge vom Standplatz Süd zum Standplatz Nord oder umgekehrt sind zu untersagen.	-	In das neue Betriebsreglement soll ein Artikel aufgenommen werden, wonach einzelne Schwebeflüge zwischen dem Standplatz Süd und Nord des Heliports zu beschränken sind.
Privatpersonen (Kollektiv)		
Die Inhalte des Objektblatt-Entwurfs mit den neuen Tageskontingenten werden begrüsst.	Änderung Ausgangslage, Stand der Koordination (S. 2, 3. Abs.): «Über die Lockerung der Betreffend Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen besteht zwischen dem Kanton Aargau und der Standortgemeinde Holiken einerseits (2 Bewegungen) und dem Flugplatzhalter andererseits (max. 4 Bewegungen) besteht Uneinigkeit.» Änderung Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb Montags bis samstags sind maximal je 8 Flugbewegungen, an Sonn- und Feiertagen maximal 4 Bewegungen zulässig. <u>An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen erlaubt.</u>» Änderung Erläuterungen, Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb und die Verkehrsleistung des Heliports werden durch ein Jahreskontingent von 990 Flugbewegungen sowie <u>einem Tageskontingente von je 8 Bewegungen werktags resp. 4 Bewegungen an Sonn- und Feiertagen beschränkt. An höchstens zwei Sonn- und Feiertagen pro Monat sind maximal 4 Bewegungen, an den übrigen Sonn- und Feiertagen maximal 2 Bewegungen zulässig.</u>»	Eine zurückhaltende Lockerung der geltenden Bewegungsbeschränkung an Sonn- und Feiertagen gewährleistet die notwendige Flexibilität in der Nutzung des Heliports und trägt dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen sowie den Schutzziele des kantonalen Richtplans für Landschaften von kantonalen Bedeutung Rechnung.

3.5 Scheda di coordinamento Locarno (TI)

3.5.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
La direzione del decollo e dell'atterraggio è determinata dalla direzione del vento. Per ragioni di sicurezza, è opportuno decollare e atterrare controvento. A Locarno quasi l'80 % dei decolli avviene verso ovest in direzione lago, visto che il vento proviene prevalentemente da questa direzione. Il DDPS fa notare che la restrizione dei decolli verso ovest, iscritta nella scheda di coordinamento, potrebbe limitare le attività di volo civile quando il contingente è esaurito e tira un vento sfavorevole. Esso sottolinea che le Forze aeree non saranno sottoposte a tale restrizione e potranno eseguire in ogni momento operazioni di volo sicure e adeguate. Un'attività di volo in contromarcia sulla stessa pista non è possibile.	-	La zona esposta al rumore indicata nella scheda di coordinamento è dotata di un contingente di 12 500 decolli verso ovest. Tale contingente è regolato in modo vincolante soltanto nel regolamento d'esercizio. Negli ultimi anni il numero di decolli verso ovest è stato inferiore a 10 000. Nel caso di un aumento del volume di traffico, l'esercente dell'aerodromo sarà costretto, d'intesa con le Forze aeree, a utilizzare in modo efficiente il contingente e a rinunciare ai decolli verso ovest per tutelare l'avifauna, in particolare durante i periodi sensibili. È sottointeso che la sicurezza delle attività di volo deve essere garantita in ogni momento. Le operazioni delle Forze aeree non sono sottoposte a queste restrizioni. Se necessario il DDPS, in qualità di proprietario dell'aerodromo, può organizzare l'esercizio in base alle proprie esigenze.
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
1 La cifra di 50 000 movimenti civili indicata nella parte "situazione" quale potenziale di prestazione di traffico non coincide con il numero di movimenti di volo pari a 55 000 indicato nelle "spiegazioni" a pagina 7. La frase deve essere stralciata, visto che non riporta i risultati dei colloqui tra il Cantone e il DATEC.	Spiegazioni, esposizione al Rumore: «L'esercizio civile è limitato a 55 000 movimenti civili nel caso si rinunci a un prolungamento della pista.»	Si tratta di un'affermazione superata e sarà stralciata definitivamente. La zona esposta al rumore si basa su 50 000 movimenti di volo civili.
2 Nelle «spiegazioni» a pagina 7 è riportato il numero di 11 000 movimenti militari. Nella parte «situazione» è indicato un valore medio pari a 9000 movimenti. Quest'ultima cifra deve essere eliminata.	Situazione, Informazioni generali e dati tecnici, «Prestazioni di traffico 4 anni: 38 900 (civili), 9000 (militari)»	La proposta è accolta e la cifra è cancellata.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
nessuna proposta	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Nessuna misura di compensazione ecologica circa le superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC).	-	La ponderazione tra gli interessi della protezione della natura e delle terre coltivate avviene sulla base di criteri ben precisi. Un'eventuale compensazione delle SAC avviene secondo le prescrizioni cantonali in vigore.
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UOPER Ufficio federale del personale</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
	-	-

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

3.5.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Consiglio di Stato del Cantone Ticino		
1 L'aeroporto di Locarno si trova all'interno del Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino. Questo importante progetto è ora al vaglio del Parlamento e deve trovare una giusta annotazione nella scheda PSIA.	Situazione – Stato della coordinazione (p. 2, cpv. 2): ... sono state armonizzate tutte le utilizzazioni del Piano di Magadino <u>incluso il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) del Parco del Piano di Magadino</u> compreso l'aerodromo.	Il testo viene completato nella parte «Situazione», «Stato della pianificazione e coordinazione».
2 Si segnala che la cartografia allegata riporta nell'angolo nord-est una linea grigia, all'esterno del perimetro dell'area aeroportuale, che va eliminata, e che il limite nord va rivisto così come definito nel PUC del Parco del Piano di Magadino.	-	Le linee grigie rappresentano lo stato attualmente valido del Piano settoriale militare. Per il PSIA hanno solo carattere indicativo. Non si dà seguito alla richiesta.
3 La valenza del «piano del comprensorio» deve essere regolata attraverso una corretta procedura pianificatoria.	-	Nel quadro della coordinazione, l'esercente dell'aerodromo ha espresso la necessità di definire diversi settori all'interno del comprensorio aeroportuale, per garantire un'edificazione ordinata del comprensorio. Il diritto federale prevede solamente la definizione di un perimetro e non dispone di nessuno strumento o procedura atti a stabilire zone di utilizzazione o settori analoghi che siano vincolanti per le autorità. Tali zone o settori oltretutto non sono necessari per il rilascio di approvazioni di piani. Nell'esaminare il progetto edilizio, l'autorità preposta alla decisione verifica se queste zone e settori sono conformi a quanto stabilito nel piano del comprensorio elaborato dall'esercente.
4 Tramite questo piano sarà inoltre possibile proporre adeguate soluzioni al tema puntuale del rapporto tra le infrastrutture del volo a vela e le esigenze di rispetto del canale situato nella zona di stazionamento degli alianti, citato nel capitolo vincolante della scheda PSIA.	Decisioni – Protezione della natura e del paesaggio (p. 4 cpv. 2): L'esercente prende in esame provvedimenti d'esercizio al fine di offrire maggiore spazio al canale e alla sua riva nella zona di stazionamento degli alianti [3] e le sottopone ai servizi federali competenti per valutazione. Spiegazioni – Protezione della natura e del paesaggio, ambiente: (p. 8). Nella Zona Isolone [3] la distanza tra la riva del canale e la superficie di stazionamento degli alianti è ritenuta insufficiente a livello ambientale. L'esercente deve esaminare provvedimenti d'esercizio volti a migliorare la situazione. <u>Gli edifici esistenti possono continuare ad essere utilizzati e sottoposti a manutenzione in misura limitata. Al più tardi quanto si rende necessario un loro risanamento, devono essere demoliti e il luogo deve essere ripristinato nel rispetto della natura. Gli edifici possono essere sostituiti in un altro luogo favorevole all'esercizio, tenendo conto della protezione della zona palustre.</u>	Nell'angolo sud-est, all'interno della zona palustre di importanza nazionale (zona palustre n. 260) si trova la zona di stazionamento degli alianti come pure un hangar e un locale per la formazione e la sosta. Dal punto di vista operativo, il luogo è ritenuto adeguato ad ospitare l'infrastruttura esistente dagli anni Settanta. Fintantoché soddisfano i corrispondenti requisiti, gli edifici possono continuare a essere utilizzati. Tuttavia solo la manutenzione corrente è ammissibile. Infatti, una volta che si rende necessario il loro risanamento, gli edifici dovranno essere demoliti. È ammissibile la loro sostituzione in un altro luogo favorevole all'esercizio, eventualmente anche al di fuori della zona edificata, tenendo conto della protezione della zona palustre.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Visti gli importanti interessi pubblici in gioco è essenziale poter trovare un equo equilibrio nella ponderazione degli interessi in gioco. La scheda PSIA segnala che sono necessari dei provvedimenti volti a proteggere in particolare l'avifauna e che questi devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Nel principio tale impostazione può essere condivisa, a patto tuttavia che la scheda indichi una scadenza temporale definita, entro la quale tale compito andrà concretizzato.	Decisioni – Condizioni quadro d'esercizio (p. 3, cpv. 2): I Provvedimenti d'esercizio volti a proteggere l'avifauna devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Ciò deve avvenire <u>al più tardi</u> con il successivo progetto edilizio di una certa importanza, <u>tuttavia al più tardi entro 5 anni dall'approvazione della presente scheda.</u> Spiegazioni – Condizioni quadro d'esercizio (p. 4 e 5): Nuova suddivisione: (p.4): ... quale un oggetto deve essere conservato intatto nelle condizioni stabilite nell'inventario. (p. 6 → p.5) Nel rielaborare il regolamento d'esercizio devono essere previsti provvedimenti d'esercizio volti a ridurre l'impatto ambientale secondo il principio di prevenzione. Particolare attenzione va prestata agli orari al di fuori dell'esercizio militare, in particolare ai voli ripetuti nello spazio dell'aerodromo che presentano uno specifico potenziale di disturbo. La rielaborazione del regolamento d'esercizio può avvenire sia mediante una procedura separata che nell'ambito di un progetto edilizio. <u>Nel caso non venga richiesto un progetto edilizio, la domanda concernente il regolamento d'esercizio deve essere presentata al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda.</u> In relazione a un allungamento ...	Si dà seguito alla proposta del Consiglio di Stato e la scheda di coordinamento viene completata con una scadenza temporale di cinque anni.
6 Il Consiglio di Stato sottolinea come la ricerca di un equilibrio con le esigenze di protezione della natura non debba in alcun modo comportare problemi di sicurezza operativa nella gestione dell'aeroporto, rispettivamente comportare il peggioramento delle condizioni di rumore delle regioni residenziali circostanti l'area dell'aeroporto.	Situazione – Stato della coordinazione (p. 2, cpv. 4): <u>In linea con quanto espresso nel piano direttore cantonale (scheda M9) Il calcolo dell'inquinamento fonico provocato dai voli civili si basa su 55 000 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (lago) (cfr. cartina dell'impianto).</u> Considerata la possibilità ... Spiegazioni – Esposizione al rumore (p. 7, cpv. 1): La zona esposta al rumore definisce il possibile sviluppo dell'esercizio. Il calcolo delle curve del rumore si basa su 55 000 50 000 movimenti civili (di cui 40 000 12 500 decolli in direzione lago), sulla composizione della flotta e sulle traiettorie. Cartina dell'impianto: modifica delle aree con esposizione al rumore.	Le curve di esposizione al rumore, alle quali si fa riferimento per l'esercizio dell'aerodromo, sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle, e stabilite come area con esposizione al rumore. Nel progetto in consultazione, il calcolo era basato su 55 000 movimenti, di cui 10 000 partenze in direzione delle Bolle. Questo è il risultato di una ponderazione degli interessi volto ad assicurare sia lo sviluppo dell'aerodromo che la protezione dell'ambiente e che tiene conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile. Affinché siano rispettati i contingenti imposti in relazione al prolungamento della pista, l'aerodromo dovrà gestire le attività di volo in maniera accorta e mirata, nell'interesse di uno sviluppo sostenibile dell'impianto. Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha accettato questa soluzione, tuttavia nella sua risposta richiama espressamente l'attenzione sul fatto che il DATEC si è dichiarato disposto a rivalutare in futuro gli effetti del sorvolo di queste zone sensibili. Si dà seguito parzialmente alla proposta.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
7 E' mantenuta l'intenzione di allungare la pista. A riguardo, si chiede che vengano utilizzati i dati tecnici contenuti nel Rapporto d'impatto ambientale (EIA).	-	In caso di prolungamento della pista, ai fini della prevenzione devono essere prese ulteriori misure di protezione a favore dell'ambiente, in modo da ridurre al minimo eventuali disturbi all'avifauna.
8 Il Cantone segnala che per il tramite del Piano di utilizzazione cantonale Parco Piano di Magadino (PUC-PPdM), ha già provveduto a consolidare le superfici SAC all'interno del perimetro PSIA. Si ritiene inoltre necessario che la scheda PSIA definisca il tema delle superfici SAC e in particolare il loro conteggio all'interno della zona aeroportuale.	Spiegazioni – Protezione della natura e del paesaggio, ambiente (p. 8, ultima frase): All'interno del perimetro dell'aerodromo non vi è nessuna si trovano superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC), <u>secondo il piano direttore cantonale. Eventuali compensazioni rese necessarie dall'edificazione di queste superfici si basano sulle condizioni del piano direttore cantonale. La disposizione concreta è stabilita nel quadro della procedura di approvazione dei piani.</u>	Di norma, le superfici per l'avvicendamento delle colture sono indicate nel verbale di coordinazione, ma non nella scheda di coordinamento. Le SAC non figurano nel verbale di coordinazione, in quanto sono state delimitate dal Cantone dopo la sua elaborazione.
9 L'aerodromo si trova in un'area d'inondazione. Ogni nuova costruzione dev'essere realizzata tenendo conto della situazione dei pericoli. La confluenza dei canali «Principale» e «Bolla Rossa» rappresenta un punto idraulicamente critico, ulteriori immissioni di acqua nel canale «Principale» sono da evitare. Conformemente alla LPac e all'OPac, lo spazio da riservare ai corsi d'acqua deve essere determinato entro il 31 dicembre 2018.	Spiegazioni – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura (p. 6 cpv. 5): Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono. <u>L'armonizzazione con i requisiti della protezione ambientale avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.</u> <u>La maggior parte del perimetro dell'aerodromo è situata nella zona di pericolo e, in caso di piene, potrebbe essere inondata. Le nuove opere edili devono tenere conto di questo rischio. La verifica avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.</u> <u>La delimitazione degli spazi riservati ai corsi d'acqua spetta al Cantone. È possibile individuare dei conflitti solo nell'ambito dell'infrastruttura per i voli di alianti. Sarà necessario trovare soluzioni al momento dello spostamento di tale infrastruttura in un altro sito. Nel separare gli spazi riservati ai corsi d'acqua, occorre tenere conto delle esigenze dell'aviazione.</u>	Nelle spiegazioni, si fa riferimento al rischio di inondazioni e alla definizione degli spazi riservati ai corsi d'acqua.
10 In un'ottica di coordinamento territoriale riteniamo indispensabile che la scheda PSIA faccia riferimento anche al Piano settoriale dei trasporti, menzionando il progetto di collegamento A2-A13. Vi invitiamo ad approfondire il tema del tracciato stradale anche nell'ottica dello sviluppo delle normative internazionali in materia di sicurezza operativa degli aeroporti.	-	Attualmente, le informazioni concernenti il possibile sviluppo di norme per la sicurezza aeronautica non sono sufficientemente concrete perché possano essere formulati requisiti per il tracciato della strada di collegamento A2-A13. In seguito alla votazione Fédérale del 24 novembre 2013, il decreto sulla rete stradale non è entrato in vigore. Pertanto la competenza relativa alla pianificazione e alla realizzazione della strada rimane del Cantone Ticino. La definizione del tracciato stradale necessita un coordinamento a livello di pianificazione del territorio. In tale procedura possono confluire, se necessario, le richieste dell'aerodromo.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno</i>		
1 Le nuove proposte di limitazioni dell'esercizio di volo sono in contraddizione con la normale impostazione del Dipartimento federale, che impone proprio l'approccio scientifico e globale nella valutazione dei progetti con valenza ambientale. Ora, curiosamente, ci si limita a giustificare le ulteriori limitazioni alle attività di volo con una semplice valutazione «statistica». Nessun accenno, come invece impone un «approccio scientifico», alle conseguenze che non sono limitate alle «Bolle», ma implicano l'aumento delle immissioni foniche sul Piano di Magadino, dove il Consiglio di Stato sta promovendo la qualità ambientale, e sulla sponda destra del Locarnese, una zona che notoriamente ospita zone residenziali e turistiche di pregio.	-	Sulla base di una ponderazione degli interessi, nella quale si è tenuto conto delle diverse esigenze, è stata elaborata una soluzione sostenibile, accettata dal Consiglio di Stato. Benché un approccio scientifico risulti adeguato in molti casi, gli oneri ambientali non devono necessariamente essere dimostrati scientificamente. In particolare, le misure di protezione prese in base al principio di prevenzione possono essere definite sulla base di una ponderazione degli interessi. Per quanto concerne l'esposizione al rumore, nell'area circostante l'aerodromo, oltre ai valori limite di immissione, sono rispettati anche i valori di pianificazione più severi.
2 La limitazione dei decolli sopra le Bolle può condurre alla situazione assurda secondo cui alla fine dell'anno, se il contingente è esaurito, i voli sono vietati benché a quel momento gli uccelli migratori non si trovino più in Ticino.	-	Il lasso temporale per il calcolo dei contingenti non deve coincidere necessariamente con il calendario civile, ma può essere impostato in modo da iniziare alla fine di un periodo di migrazione.
3 Limitazione dei decolli verso le Bolle: in assenza di limitazioni vengono sorvolate 2'000 persone, in presenza di limitazioni, almeno 10 000 persone.	-	Il nuovo calcolo dell'inquinamento fonico sulla base di 55 000 movimenti, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle, indica una curva di esposizione al rumore più piccola rispetto a quella del progetto in consultazione. L'esposizione al rumore delle zone abitative si riduce soprattutto a est. Le nuove curve di esposizione al rumore rispettano non solo il valore limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi.
4 Fissare un tetto massimo dei decolli verso le Bolle comporta gravi pregiudizi per la sicurezza delle attività di volo; questa situazione va dunque imperativamente esaminata. L'aerodromo di Locarno dispone di tre piste. Lo spazio aereo dev'essere gestito in modo unitario per l'esercizio di volo militare e civile. Modificare la direzione d'uso allo scopo di sgravare le Bolle dai decolli è un'operazione complessa, onerosa in termini di tempo e pregiudizievole per i piloti estranei alla zona. In particolare, in un aerodromo nel quale si svolgono attività di formazione non è sostenibile operare in condizioni di controvento (direzione principale del vento dal lago; la direzione di decollo preferita è dunque quella sopra le Bolle).	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato	È vero che un aumento dei voli civili è possibile solo attraverso una diversa distribuzione dei movimenti aerei. Per assicurare ciò, occorre una gestione accorta delle attività di volo e necessita indubbiamente di un impegno ulteriore a favore della protezione ambientale. Nella scheda di coordinamento rielaborata vengono leggermente aumentate le partenze in direzione delle Bolle. Ciò consente di alleviare le divergenze. Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Ovviamente le attività di volo devono essere gestite in modo tale da non pregiudicare la sicurezza.
5 Le misure di protezione basate sullo studio Fornasari limitano le operazioni di volo ma potrebbero essere realizzate senza generare eccessivi svantaggi.	-	Ai fini della prevenzione, in caso di prolungamento della pista si chiedono ulteriori misure di protezione delle Bolle. Occorre tenere conto di eventuali svantaggi. Vedi anche il punto 4 sopra.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Le condizioni di controvento sono potenzialmente pericolose. La responsabilità ultima è del pilota, che deve decidere se atterrare controvento. L'esercente dell'aerodromo ha poco influsso sulla direzione d'uso e sul rispetto del contingente.	-	Il rispetto del contingente deve essere garantito grazie a una gestione accorta delle attività di volo. Il contingentamento ha scopo preventivo ed è voluto. Ovviamente le attività di volo devono essere gestite in modo tale da non pregiudicare la sicurezza.
7 Fissare un tetto massimo dei decolli verso le Bolle non è compatibile con il principio «safety first» dell'UFAC.	-	No, malgrado il contingentamento delle partenze in direzione delle Bolle, le attività di volo devono basarsi sul principio «safety first». Vedi anche punto 4 sopra.
8 L'indicazione «divieto di utilizzazione dello spazio aereo sulla zona A e se possibile sulla zona B al di sotto dei 300 m dal suolo per tutti i velivoli che non devono utilizzare traiettorie di avvicinamento e di decollo al di sopra di queste zone (elicotteri);» è inutile e inadeguata, in quanto non realistica. Lo mostra palesemente la contrapposizione AIP e Zona A delle Bolle.	-	L'indicazione è rivolta agli elicotteri che hanno tale flessibilità.
9 Le misure «rinunciare il più possibile ai voli all'alba, all'imbrunire e ai voli notturni» e «le dichiarazioni d'intenti previste per l'esercizio militare nell'accordo del 2005 vanno riprese per l'esercizio civile» non sono né motivate né accettabili e vanno pertanto stralciate dal testo definitivo.	-	Gli specialisti della stazione ornitologica di Sempach considerano i voli all'alba e all'imbrunire particolarmente critici e per questo si richiede la presente misura preventiva. Non è chiaro per quale motivo la regolamentazione ritenuta accettabile (e attualmente già valida) per le attività di volo militari non possa applicarsi anche in ambito civile.
10 La misura c «limitare i decolli di jet civili e velivoli plurimotore sulle Bolle di Magadino allo stato esistente» è in contrasto con la funzione di alleggerimento secondo SIL 2000. Non è accettabile limitare una tipologia di aeromobili operante da anni a Locarno, non da ultimo poiché la misura non è motivata e ostacola l'esercizio di volo. Deve pertanto essere stralciata dalla scheda di coordinamento.	-	Nella parte concettuale del PSIA, ai campi d'aviazione viene riconosciuta una funzione di alleggerimento nel sistema globale (III B4, B1-B7 – 20). Nella scheda di coordinamento di Lugano si fa riferimento alla ripartizione complementare dei compiti. Né dalla parte concettuale del PSIA né dalla scheda di coordinamento è possibile desumere un obbligo di alleggerimento nei confronti dell'aeroporto di Lugano. Dal punto di vista della protezione degli uccelli, si teme che la velocità dei jet e dei velivoli plurimotore possa costituire un maggiore rischio per l'avifauna. È questo il motivo della presente misura di protezione preventiva. L'intento è quello di mettere in evidenza il fatto che il prolungamento della pista non deve comportare un'evoluzione sfavorevole all'avifauna, che non sarebbe stata possibile senza il prolungamento della pista.
11 La misura d «definire un contingente di decolli sulle Bolle per le altre categorie di velivoli» limita le possibilità di sviluppo non soltanto in termini di numero di movimenti aerei. Ciò non è ammissibile per il terzo più grande aerodromo, in quanto ne risulterebbero totalmente modificate le condizioni entro cui possono svilupparsi le diverse imprese. Inserire queste indicazioni nella scheda di coordinamento è inammissibile; la misura deve pertanto essere stralciata dal testo definitivo.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e il punto 4 sopra.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
12 Proponiamo un affinamento delle indicazioni evidenziate dal prof. Fornasari che vada oltre il progetto di aggiornamento delle infrastrutture, tenendo conto del quadro generale nazionale sovraordinato. Considerato che l'attuale situazione generale nella quale si trova la tipologia di aviazione presente da decenni a Locarno non indica un prossimo aumento delle attività di volo e quindi un aumento dei sorvoli delle Bolle, la scheda PSIA può essere approvata dal Consiglio federale come proposto dall'Autorità cantonale.	-	Sulla base di una ponderazione degli interessi, nella quale si è tenuto conto delle diverse esigenze, è stata elaborata una soluzione sostenibile, accettata dal Consiglio di Stato. Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Non si dà seguito alla proposta.
13 Il limite nord dell'area deve essere corretto in modo che l'esistente canale di bonifica non sia nella zona aeroportuale PSIA.	Il perimetro viene adeguato in tal senso sulla cartina dell'impianto.	-
14 L'indicazione a nord/est e all'esterno del limite aeroportuale dev'essere stralciata in quanto non ha alcun nesso con l'aerodromo.	-	Vedi punto 2 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
15 Il piano del comprensorio dev'essere completato con le zone di utilizzazione «ostello» e «Infopoint».	-	Le zone di utilizzazione secondo il diritto cantonale o comunale non sono riprese nei Piani settoriali. Non si dà seguito alla proposta.
16 Occorre chiarire in quale procedura di pianificazione territoriale viene «approvato» il piano del comprensorio. Tale richiesta dev'essere illustrata nella scheda di coordinamento.	Modifica secondo il punto 3 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 3 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
17 Nell'ultimo decennio il tema dell'attuale ubicazione delle infrastrutture del volo a vela Ticino è stato messo in discussione. Nell'ambito dell'affinamento del PUC Parco del Piano di Magadino, il Dipartimento del territorio ha confermato la correttezza dell'ubicazione, se questa rientra nel concetto di una razionale gestione del comprensorio aeroportuale ed è ripresa nel perimetro definitivo del PSIA. Vi preghiamo pertanto di riformulare questo dato nel testo definitivo e di confermare che le infrastrutture esistenti corrispondono all'esercizio dell'aerodromo.	Modifica secondo il punto 4 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
18 Le future impostazioni della normativa ICAO devono essere considerate da parte della Confederazione nella pianificazione della tratta della A2-A13. Concretamente ciò significa che la strada deve distare diverse decine di metri dal perimetro dell'aerodromo.	-	Vedi punto 10 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
19 Viene chiesta una ponderazione degli interessi con meno limitazioni operative sopra le Bolle. Questi i motivi addotti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili sia militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
Comune di Tenero-Contra (Municipio)		
Il Comune di Tenero-Contra si allinea al parere della Commissione intercantonale dei trasporti del Locarnese (CIT) e chiede una ponderazione degli interessi con meno limitazioni operative sopra le Bolle. Questi i motivi addotti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili sia militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia; - con l'allungamento della pista le Bolle vengono sorvolate a un'altitudine maggiore, e quindi sgravate; la notevole importanza economica dell'aerodromo per la regione (200 posti di lavoro e una cifra d'affari di 30 mio. di fr.).	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
Città di Locarno (Sindaco)		
Il Comune di Locarno richiama l'attenzione sugli sforzi profusi dal Cantone a favore della salvaguardia delle Bolle e auspica che si rinunci a ulteriori restrizioni operative per favorire un modesto sviluppo delle attività di volo a Locarno.	-	D'ora in poi il calcolo dell'inquinamento fonico si basa su 50 000 movimenti, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle e consente pertanto uno sviluppo limitato delle attività di volo a Locarno. Vedi anche punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Comune di Gambarogno (Municipio)		
Il Comune di Gambarogno condivide il concetto generale che mira a salvaguardare la zona protetta delle Bolle di Magadino, e in particolare le limitazioni all'esercizio aeronautico previste e parzialmente legate al prolungamento della pista. Il Municipio manifesta invece una certa preoccupazione per le misure proposte che porterebbero ad un aumento del traffico aereo sulla zona densamente popolata del Piano di Magadino.	Modifica della cartina dell'impianto secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Dopo una ponderazione degli interessi le curve di esposizione al rumore sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle. Il nuovo calcolo comporta una riduzione significativa delle curve, che rispettano non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi.
Comune di Cugnasco-Gerra (Municipio)		
1 Il Comune di Cugnasco-Gerra ricorda l'importanza economica e aviatoria dell'aerodromo e respinge l'adozione di ulteriori misure di protezione. Questi i motivi addotti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili sia militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia. - si teme che le modifiche operative proposte comportino manovre più lunghe e complesse, accompagnate da un ulteriore carico fonico nelle zone abitate; - si teme inoltre che aumenti anche il pericolo per la popolazione e che gli oneri aggiuntivi pregiudichino l'equilibrio esistente.	Modifica della cartina dell'impianto secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Ovviamente le attività di volo devono essere gestite in modo tale da non pregiudicare la sicurezza. Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi validi per i nuovi impianti.
2 La scheda di coordinamento non deve comportare un peggioramento della situazione per la popolazione del Comune di Cugnasco-Gerra.	-	Le curve indicate nella bozza di scheda di coordinamento hanno dato l'impressione di un'eccessiva esposizione al rumore. L'esposizione al rumore provocata dall'aerodromo avviene nel rispetto dei valori di pianificazione.

3.5.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Fondazione Bolle di Magadino		
1 Preoccupante e inaccettabile è il mancato riferimento alla problematica del rischio di incidenti causato dagli uccelli (birdstrike). Però già si prevedono le possibilità di installare strutture legate alla sicurezza fuori dal perimetro dell'aerodromo.	-	Da diversi decenni, le collisioni tra uccelli e velivoli sono molto rare a Locarno. Pertanto una loro menzione non è ritenuta necessaria. Non si può escludere del tutto che, data la loro velocità, i jet e i velivoli plurimotore costituiscono un maggiore rischio per l'avifauna. Per questo motivo, in caso di prolungamento della pista, la scheda di coordinamento prevede misure di protezione preventive. Nelle spiegazioni del capitolo Perimetro dell'aerodromo, Infrastruttura, viene indicato che gli aiuti alla navigazione, gli impianti d'illuminazione e le strutture legate alla sicurezza possono essere realizzati all'esterno del perimetro dell'aerodromo, se necessario per motivi tecnici. Tale indicazione significa che in certi casi gli impianti che servono a un esercizio sicuro dell'aerodromo possono essere approvati anche al di fuori del perimetro dell'aerodromo. Progetti di questo tipo devono essere sottoposti a una procedura di approvazione, nel corso della quale vanno esaminate tra l'altro anche le ripercussioni sull'ambiente. Le schede di Lugano e Lodrino contengono indicazioni analoghe.
2 La Commissione scientifica della Fondazione ritiene incompatibili gli obiettivi di protezione della riserva con gli interventi pianificati nella scheda PSIA così come presentata. Si chiede che le misure atte a mitigare e contenere gli impatti negativi dell'attività aviatoria siano previste per la situazione odierna, prima di qualsiasi ulteriore pianificazione di interventi infrastrutturali (piste, hangar, impianti di illuminazione, ecc...).	-	La Confederazione e il Cantone non mettono in discussione la ragione d'essere dell'aerodromo. L'infrastruttura fa parte dell'esercizio dell'aerodromo e deve essere adeguata alle relative esigenze. Le ripercussioni dell'aerodromo sull'ambiente devono essere gestite mediante l'esercizio e non limitando l'infrastruttura. Nell'ambito della procedura di approvazione dei piani si valuta se i progetti infrastrutturali soddisfano i requisiti del diritto ambientale.
3 Richiesta di modifica della scheda PSIA: «Per poter assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato ... concentrando le nuove opere edili nella zona esistente.» Proposta di adattamento del testo PSIA: Lo sviluppo edilizio all'interno del perimetro dell'aerodromo va vincolato ad una riduzione dell'attività aviatoria e al ripristino della situazione degli edifici esistenti al di fuori di questo perimetro centrale (baracche stazionamento volo a vela). Motivazione: Tenendo conto che la superficie aeroportuale è inserita nella zona C di protezione delle Bolle di Magadino secondo l'Ordinanza cantonale di protezione del 1979, e che questa vieta qualsiasi nuova costruzione in zona protetta (salvo deroghe motivate), non riteniamo corretto che uno strumento pianificatorio consideri acquisito uno sviluppo edilizio e nuove costruzioni.	Modifica dei punti 3 e 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Lo sviluppo dell'aerodromo è stato stabilito nel quadro di una ponderazione degli interessi. Non esiste un obbligo di riduzione dell'attività aviatoria (vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino). La richiesta di ripristino della situazione degli edifici esistenti all'interno dell'inventario delle zone palustri va ben al di là dei requisiti di legge, i quali limitano solamente l'ampliamento e la nuova costruzione di edifici e impianti che non adempiono determinate condizioni, ma non esigono un ripristino. Gli edifici possono continuare a essere utilizzati se adempiono alla loro funzione. Tuttavia è ammessa solo la loro manutenzione corrente. Essi devono essere smantellati al più tardi quando diventa necessario il loro risanamento. È ammessa la loro sostituzione in un altro luogo favorevole all'esercizio, purché venga tenuto conto della protezione delle zone palustri. Vedi anche

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
		punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Per quanto concerne l'ordinanza cantonale, si fa riferimento all'art. 37 cpv. 4 della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0), secondo il quale nell'ambito della procedura di approvazione dei piani va tenuto conto del diritto cantonale, per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo. Non si dà seguito alla proposta.
4 Richiesta di stralciare dal PSIA: «In linea di massima la ragione d'essere dell'aeroporto e il suo sviluppo non sono mai stati messi in discussione.» Motivazione: È stato ribadito a più riprese da parte nostra e dagli specialisti in materia che uno sviluppo dell'aerodromo mette in discussione la convivenza con la riserva naturale.	Spiegazioni – Protezione della natura e del paesaggio, ambiente (p. 7, cpv. 3): <u>In linea di massima Da parte della Confederazione e del Cantone la ragione d'essere dell'aerodromo e il suo sviluppo non sono mai stati messi in discussione (cf. PSIA 18 ottobre 2000 e scheda piano regolatore cantonale M9).</u>	In considerazione dell'importanza dell'aerodromo nel contesto nazionale, la sua ragione d'essere non è messa in discussione né dalla Confederazione né dal Cantone Ticino, come dimostrano la parte concettuale del PSIA del 18 ottobre 2000 e il piano regolatore Cantonale scheda M9. Sono modificate in tal senso le spiegazioni nella scheda di coordinamento.
5 Richiesta di stralciare dal PSIA: «Le ripercussioni dell'aerodromo sulle zone protette circostanti non sono dovute agli impianti in sé, ma al loro esercizio.» Motivazione: La frase non corrisponde alla situazione reale odierna. Per esempio la posa dell'impianto attuale di segnalazione luminosa della pista ha coinciso con la spazzatura dei territori dell'allodola (Aluada arvensis) dal sedime dell'aeroporto.	Spiegazioni – Protezione della natura e del paesaggio, ambiente: (p. 7, cpv. 4) ... Le ripercussioni dell'aerodromo sulle zone protette circostanti non sono <u>di norma</u> dovute agli impianti in sé, ma al loro esercizio. Per queste ragioni, laddove è giustificato, la realizzazione di progetti edilizi va associata a provvedimenti d'esercizio (ad es. allungamento della pista, cfr. condizioni quadro d'esercizio). ...	Il testo viene relativizzato nella scheda di coordinamento, tenendo conto dell'obiezione.
6 Richiesta di modifica della scheda PSIA: «Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono.» Proposta di adattamento del testo PSIA: «Aiuti alla navigazione, impianti di illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche le richiedono e solo se compatibili con gli obiettivi di protezione della natura.»	Spiegazioni – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura (p. 6, cpv. 2): Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono. <u>L'armonizzazione con i requisiti della protezione ambientale avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.</u>	Il testo viene adeguato nel senso della proposta.
7 Richiesta di modifica della scheda PSIA: «Nella zona Isolone (3) la distanza tra la riva del canale e la superficie di stazionamento degli aerei è ritenuta insufficiente a livello ambientale.» Proposta di adattamento del testo PSIA: «Nella zona Isolone (3) venga risanata la situazione e rimesso a cielo aperto il canale.» Motivazione: In realtà il canale è stato interrato e ricoperto abusivamente con gli edifici.	-	La OPAC obbliga il Cantone a determinare lo spazio destinato alle acque entro il 31 dicembre 2018. In tale contesto il Cantone dovrà stabilire anche eventuali misure di risanamento nella zona Isolone. Non si dà seguito alla proposta.
8 La proposta del DATEC di applicare condizioni e misure mitigative solo in relazione a un allungamento della pista è da respingere. Il problema esiste già oggi e va affrontato nell'immediato.	Modifica secondo il punto 5 del parere del Consiglio di Stato.	Nelle condizioni quadro d'esercizio, la scheda di coordinamento obbliga l'esercente dell'aerodromo, anche senza prolungamento della pista, ad adottare i provvedimenti d'esercizio secondo il principio di prevenzione. Un'ulteriore regolamentazione è richiesta nell'ambito del prolungamento della pista. Vedi anche punto 5 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
9 Il potenziale di 55 000 movimenti civili riferito al 1989 in cui la situazione dell'aviazione civile era completamente differente da quella odierna non può più essere conservato come tetto massimo.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Con la riduzione del potenziale a 50 000 movimenti aerei/anno la richiesta è parzialmente soddisfatta. Vedi punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
10 Dai dati presentati nella scheda, l'intervento sulle infrastrutture è motivato per il mantenimento dei jet e l'incremento dei loro movimenti. Da 150 movimenti/anno si aprono le possibilità a 638–934 movimenti/anno. Non essendo specificata la quota parte rispettiva tra le due tipologie, risulta evidente che possono esserci situazioni con, nel caso peggiore, 636 movimenti di jet e 2 movimenti di velivoli plurimotore, senza entrare in conflitto con la scheda PSIA.	-	Nella scheda di coordinamento, il prolungamento della pista non viene motivato con il mantenimento o addirittura il potenziamento dei movimenti aerei di jet, bensì con il mantenimento dello status quo, dopo l'introduzione dei regolamenti JAR-OPS. Si parte dal principio che, data la loro velocità, i jet e i velivoli plurimotore costituiscono un rischio maggiore per l'avifauna. Con l'onere in base al quale le partenze di jet e velivoli plurimotore in direzione delle Bolle rimangono invariati in caso di prolungamento della pista si mette in evidenza il fatto che il prolungamento della pista non deve comportare un'evoluzione sfavorevole all'avifauna, che non sarebbe stata possibile senza il prolungamento della pista. Vedi anche punto 10 del parere dell'esercente dell'aerodromo.
World Wide Fund for Nature (WWF) Svizzera		
1 La scheda deve garantire chiaramente di mantenere intatta la zona protetta dalla Convenzione di Ramsar e l'IFP n. 1802.	-	I confini delle zone protette secondo la Convenzione di Ramsar e l'IFP non vengono modificati. L'intera infrastruttura aeronautica si trova all'interno delle zone di protezione da quando sono state delimitate. Quale risultato della ponderazione degli interessi, le curve di esposizione al rumore sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti aerei all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle. Inoltre, in caso di prolungamento della pista, devono essere previste ulteriori misure di protezione dell'avifauna. Non si dà seguito alla proposta.
2 La scheda deve imporre entro un periodo non superiore a 5 anni misure di risanamento e contenimento dei disturbi ed eliminare i danni accertati alla zona protetta, tenendo conto del principio di prevenzione.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
3 Il numero di movimenti va contingentato al di sotto degli attuali 39 000 movimenti annui, tenendo conto non solo delle esigenze di protezione delle Bolle, ma anche della qualità di vita della popolazione residente.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
4 I jet vanno vietati. In caso contrario va indicato chiaramente nella scheda che eventuali misure di sicurezza causate da bird-strike o altri motivi non possono derogare al principio di conservare intatto l'oggetto IFP 1802.	-	Da diversi decenni, le collisioni tra uccelli e velivoli sono molto rare a Locarno. Pertanto una loro menzione non è ritenuta necessaria. Non si può escludere del tutto che, data la loro velocità, i jet e i velivoli plurimotore costituiscono un maggiore rischio per l'avifauna. Per questo motivo, in caso di prolungamento della pista, la scheda di coordinamento prevede misure di protezione preventive. Eventuali progetti (modifica del regolamento d'esercizio o progetto edilizio) devono essere verificati d'ufficio prima della loro approvazione. Lo stesso vale per la loro compatibilità con gli obiettivi di protezione secondo l'IFP. Ulteriori precisazioni

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
		nella scheda di coordinamento non sono necessarie.
5 La pista in duro non può essere prolungata.	-	Non vi sono motivi per escludere a priori un prolungamento della pista. Tuttavia deve essere garantito il rispetto delle esigenze della protezione dell'ambiente. Le misure previste in caso di prolungamento della pista assicurano che ciò avvenga.
6 I disturbi alla popolazione e alle Bolle non possono essere ampliati alle ore serali, notturne e all'alba. Perciò si chiede lo stralcio dell'autorizzazione alla posa degli impianti d'illuminazione.	-	Gli «impianti d'illuminazione» menzionati nelle Spiegazioni – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura, capoverso 5 (p. 6) non hanno la funzione di illuminare la pista (tale funzione, infatti, non è menzionata in nessun punto del PSIA), bensì sono impianti necessari per la sicurezza aerea, che devono essere ubicati al di fuori dell'aerodromo. Tali progetti devono essere verificati d'ufficio prima della loro approvazione. Questo vale anche per la verifica della loro compatibilità con gli obiettivi di protezione secondo l'IFP. Non si dà seguito alla proposta.
7 Nell'ottica di ridurre l'impatto si chiede lo stralcio dei voli d'affari e turistici (scopo dell'impianto nella rete).	-	I voli d'affari e turistici fanno parte dell'esercizio e sono un'esigenza dell'economia della regione. La protezione dell'ambiente non deve avvenire mediante lo scopo dei voli, bensì mediante provvedimenti d'esercizio. Non si dà seguito alla proposta.
8 La costruzione di nuovi hangar è da vietare (stato della coordinazione).	-	Vedi punto 2 dei pareri della Fondazione Bolle di Magadino.
9 Si chiede una riduzione dei movimenti a un massimo di 30 000 annui. Il disturbo all'avifauna dell'attuale attività del campo d'aviazione va risanato entro termini accettabili.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
10 La zona con limitazione degli ostacoli non deve sovrapporsi con il paesaggio palustre d'importanza nazionale.	-	Il catasto di limitazione degli ostacoli viene elaborato allo scopo di riconoscere e valutare eventuali conflitti con ostacoli esistenti o dovuti alla crescita degli alberi o progetti edilizi. Il catasto serve da base per la valutazione ed eventualmente ammissione di ostacoli. La forma e l'estensione del catasto sono determinati da norme (capitolo 4 dell'annesso 14 OACI, vol. I e II). Non si dà seguito alla proposta.
11 Fissare un termine entro il quale realizzare le misure di compensazione ecologica.	Decisioni – Protezione della natura e del paesaggio (p. 4, cpv. 1): ... Al riguardo, l'esercente elabora un piano con i servizi militari. <u>Quest'ultimo deve essere attuato entro cinque anni.</u> Spiegazioni – Protezione della natura e del paesaggio, ambiente (p. 8, cpv. 2): ... L'attuazione delle misure deve essere regolata nell'ambito della prossima procedura di approvazione dei piani <u>al più tardi entro cinque anni. Gli elementi legati al prolungamento della pista devono essere realizzati in questo contesto.</u>	Il piano deve essere attuato entro cinque anni. La scheda di coordinamento viene adeguata in tal senso.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
12 La zona di stazionamento degli alianti deve essere risanata conformemente agli obiettivi di conservazione del paesaggio palustre e dell'IFP.	Modifica secondo il punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	La richiesta va ben oltre i requisiti di legge, i quali limitano solamente l'ampliamento e la nuova costruzione di edifici e impianti che non adempiono determinate condizioni, ma non esigono in linea di principio un ripristino. Gli edifici possono continuare a essere utilizzati se adempiono alla loro funzione. Tuttavia è ammessa solo la loro manutenzione corrente. Essi devono essere smantellati al più tardi quando diventa necessario il loro risanamento. È ammessa anche la loro sostituzione in un altro luogo favorevole all'esercizio, purché venga tenuto conto della protezione delle zone palustri. Vedi anche punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
Pro Natura Ticino		
1 ProNatura chiede che l'esercizio dell'aerodromo sia, mediante il regolamento d'esercizio, ridotto fino al conseguimento della compatibilità con la protezione delle Bolle e con il bisogno di tranquillità del territorio toccato dai rumori eccessivi. Esso deve comprendere perlomeno i seguenti elementi: - divieto di voli con jet; - il numero di movimenti viene contingentato da subito all'attuale livello, e poi successivamente ridotto ogni anno; - le fasce orarie di apertura dello scalo nel periodo delicato per l'avifauna in aprile e maggio vengono successivamente ridotte, specialmente all'alba e all'imbrunire; - l'eventuale impatto con l'avifauna viene affrontato con restrizioni preventive sui movimenti e le loro modalità, al fine di ridurre il rischio (birdstrike).	-	L'area con esposizione al rumore è stabilita in base a 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle. Nel progetto in consultazione, il calcolo era basato su 55 000 movimenti, di cui 10 000 partenze in direzione delle Bolle. Questo è il risultato di una ponderazione degli interessi volto ad assicurare sia lo sviluppo dell'aerodromo che la protezione dell'ambiente e che tiene conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile. In caso di prolungamento della pista, la scheda di coordinamento prevede una limitazione dei movimenti di jet e velivoli plurimotore. Ulteriori misure non sono giustificate. Le collisioni tra uccelli e velivoli sono molto rare a Locarno e non giustificano un'ulteriore limitazione dei voli. Vedi anche punto 1 del parere della Fondazione Bolle di Magadino. Non si dà seguito alla proposta.
2 Qualora l'impatto residuo dell'esercizio debba restare incompatibile con gli obiettivi di protezione delle Bolle e il contenimento dei rumori, è stabilito il principio, quale risultato intermedio, che l'aerodromo civile venga chiuso e smantellato.	-	Vedi punto 1 sopra. Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi validi per i nuovi impianti. Non si dà seguito alla proposta.
3 ProNatura chiede che qualsiasi ampliamento della struttura sia escluso a priori nel modo più assoluto e anche solo a titolo transitorio.	-	La Confederazione e il Cantone non mettono in discussione la ragione d'essere dell'aerodromo. L'infrastruttura fa parte dell'esercizio dell'aerodromo e deve essere adeguata alle relative esigenze. Le ripercussioni dell'aerodromo sull'ambiente devono essere gestite mediante l'esercizio e non limitando l'infrastruttura. Nell'ambito della procedura di approvazione dei piani va valutato se i progetti infrastrutturali soddisfano i requisiti del diritto ambientale. Non si dà seguito alla proposta.
4 Si chiede lo stralcio dei voli d'affari e turistici (scopo dell'impianto nella rete).	-	Vedi punto 7 del parere del WWF.
5 E da escludere qualsiasi prolungamento della pista.	-	Vedi punto 5 del parere del WWF.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Nel capitolo «perimetro dell'aerodromo» è da - evitare ogni sovrapposizione del perimetro del campo d'aviazione con il paesaggio palustre d'importanza nazionale; - rimuovere le costruzioni in contrasto con le norme del paesaggio palustre d'importanza nazionale.	Modifica secondo il punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Una sovrapposizione delle utilizzazioni non è esclusa né dalle indicazioni dell'Inventario né dall'ordinanza. Gli interventi all'interno delle zone palustri devono rispettare le condizioni imposte dall'ordinanza. Ciò è possibile. La richiesta va ben oltre i requisiti di legge, i quali limitano solamente l'ampliamento e la nuova costruzione di edifici e impianti che non adempiono determinate condizioni, ma non esigono un ripristino. Gli edifici possono continuare ad essere utilizzati se adempiono alla loro funzione. Tuttavia è ammessa solo la loro manutenzione corrente. Essi devono essere smantellati al più tardi quando diventa necessario il loro risanamento. È ammessa anche la loro sostituzione in un altro luogo favorevole all'esercizio, purché venga tenuto conto della protezione delle zone palustri. Vedi anche punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
7 Nel capitolo «esposizione al rumore» includere nel regolamento d'esercizio una diminuzione vincolante del rumore anno per anno.	-	Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo anche con 50 000 movimenti sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi. Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Non si dà seguito alla proposta.
8 Nel capitolo «limitazione degli ostacoli» dev'essere esclusa la sovrapposizione della superficie di limitazione degli ostacoli con il paesaggio palustre d'importanza nazionale.	-	Vedi punto 10 del parere del WWF.
9 Nel capitolo «protezione della natura e del paesaggio» definire un termine di 5 anni per la realizzazione delle superfici di compensazione ecologica.	Modifica secondo il punto 11 del parere del WWF	Vedi punto 11 del parere del WWF.
Associazione traffico e ambiente (ATA), Sezione della Svizzera italiana		
1 Già l'attuale struttura presenta conflitti sanabili solo con un esercizio molto limitato, se non addirittura con il graduale smaltimento, ma certamente incompatibili con un sviluppo in termini di movimenti, l'allungamento della pista, nuovi hangar e ulteriori strutture. La scheda deve essere rivista in senso molto restrittivo.	-	L'area con esposizione al rumore è stabilita in base a 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle. Nel progetto in consultazione, il calcolo era basato su 55 000 movimenti, di cui 10 000 partenze in direzione delle Bolle. Questo è il risultato di una ponderazione degli interessi volto ad assicurare sia lo sviluppo dell'aerodromo che la protezione dell'ambiente e che tiene conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile. Vedi punto 2 del parere della Fondazione Bolle di Magadino Non si dà seguito alla proposta.
2 I voli d'affari e turismo da/per il campo d'aviazione di Locarno-Magadino sono da stralciare. Giustificazione: Per questi voli si presta meglio l'aeroporto di Lugano-Agno.	-	Vedi punto 7 del parere del WWF.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Voli di jet devono essere vietati. Giustificazione: pericolo di birdstrike e ulteriori fattori.	-	Si teme che la velocità dei jet e dei velivoli plurimotore costituisca un maggiore rischio per l'avifauna. Per questo motivo, nell'ambito del prolungamento della pista sono previste misure di protezione che consentono di evitare un aumento di tali voli. Vedi punto 1 dei pareri della Fondazione Bolle di Magadino Non si dà seguito alla proposta.
4 Il numero di movimenti deve essere contingentato da subito al livello attuale, e poi successivamente ridotto. Inoltre il regolamento d'esercizio del campo d'aviazione di Locarno deve prevedere, quale dato acquisito, la riduzione degli impatti fine al conseguimento della compatibilità con la protezione delle Bolle e con il bisogno di tranquillità del territorio toccato dai rumori eccessivi. Giustificazione: conflitto con la zona protetta e disturbo dovuto al rumore.	-	Vedi punto 1 sopra. Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo anche con 50 000 movimenti sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi. Una regolamentazione concreta relativa al regolamento d'esercizio non è oggetto della presente procedura. Non si dà seguito alla proposta.
5 Nessun prolungamento della pista.	-	Vedi punto 5 del parere del WWF.
6 Evitata ogni sovrapposizione del perimetro del campo d'aviazione con il paesaggio palustre d'importanza nazionale. Inoltre sono da rimuovere le costruzioni abusive in contrasto con le norme del paesaggio palustre d'importanza nazionale. Ulteriori sviluppi sono da evitare.	Modifica secondo il punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere di Pro Natura Ticino.
7 I voli d'elicottero vanno regolamentati in senso restrittivo, in base alle necessità reali e di limitazione dell'impatto acustico.	-	I voli di elicotteri fanno parte dell'esercizio complessivo e se ne tiene conto nel calcolo dell'esposizione al rumore, che costituisce il quadro di riferimento per lo sviluppo delle attività di volo. Un'ulteriore regolamentazione specifica non è ammissibile a livello PSIA.
Schweizer Vogelschutz SVS/Bird Life Schweiz		
1 Unter «Funktion des Anlagens» sind touristische Flüge zu streichen. Begründung: Die Zahl der Flüge muss reduziert werden. Andere Flugplätze sind dafür besser geeignet.	-	Vedi punto 7 del parere del WWF.
2 Auf eine Pistenverlängerung ist zu verzichten. Begründung: Flugplatz befand sich im Entwurf zur Moorlandschaft von 1991. Die Pistenverlängerung wäre gesetzeswidrig und würde einer rechtlichen Prüfung nicht standhalten.	Modifica secondo il punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 5 del parere del WWF.
3 Es wird eine Abnahme des Betriebs im Betriebsreglement verlangt. Begründung: Lärm beeinträchtigt sowohl die Bevölkerung als auch die Fauna übermässig.	-	Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo anche con 50 000 movimenti sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi. Non si dà seguito alla proposta.
4 Keine Hindernisbegrenzung in den Schutzgebieten. Begründung: Der Baumbestand ist charakteristisch für das national bedeutende Natur- und Landschaftsschutzgebiet.	-	Vedi punto 10 del parere del WWF.
5 Unter «protezione della natura e del paesaggio» wird ein Vollzug innerhalb von 5 Jahren verlangt.	Modifica secondo il punto 11 del parere del WWF	Vedi punto 11 del parere del WWF.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Betriebsreglement soll des Flugplatzes soll den Betrieb soweit reduzieren, dass der Betrieb im Einklang mit dem Schutzgebiet und dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe steht. Es muss zumindest folgende Elemente beinhalten: - Jets sind nicht zugelassen; - Flugbewegungen werden auf den heutigen Stand plafoniert und sukzessive reduziert; - Die Betriebszeiten werden in der für die Vögel heiklen Jahreszeit, vor allem frühmorgens und abends im April und Mai sukzessive ab 2014 eingeschränkt; - Birdstrike wird mit präventiver Begrenzung der Flugbewegungen entgegengewirkt.	-	Vedi punto 1 del parere di Pro Natura.
7 Als Zwischenergebnis ist das Prinzip der Schliessung und der Rückbau der zivilen Anlage aufzunehmen, für den Fall, dass der Betrieb weiterhin nicht schutzverträglich ist.	-	Vedi punti 1 e 2 del parere di Pro Natura. Non si dà seguito alla proposta.
FICEDULA, Associazione per lo studio e la conservazione degli uccelli della Svizzera Italiana		
Ficedula si esprime negativamente in merito alla previsione di sviluppo dell'aerodromo previsto dal PSIA e chiede che si rinunci agli interventi sulle infrastrutture e che si attuino fin d'ora misure efficaci per ridurre l'impatto attuale dell'aerodromo di Locarno sulle Bolle di Magadino.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Non si dà seguito alla proposta.
Skyguide, swiss air navigation services ltd.		
1 Starts und Landungen mit Rückenwind sind generell möglich und werden auf anderen Flugplätzen auch durchgeführt. Sie sind aus Sicht der Flugsicherung jedoch nicht empfehlenswert. Die zulässigen Rückenwindkomponenten hängen vom Flugzeugtyp und der Pistenlänge ab. Der diesbezügliche Entscheid liegt schlussendlich immer beim Piloten.	-	Le dichiarazioni riflettono la posizione della Confederazione.
2 Es ist möglich am Morgen die Starts und Landungen auf die Piste 08 in Richtung Bellinzona zu leiten und im Verlaufe des Vormittags auf die Piste 26 Richtung See zu wechseln. Es ist unproblematisch alle Landungen und Starts in eine andere Richtung zu wechseln.	-	Le dichiarazioni riflettono la posizione della Confederazione.
3 Für die Flugsicherung ist es undenkbar und nicht möglich Piste 08 und Piste 26 zur selben Zeit zu benutzen. Es folgt daraus, dass sich die Auflagen für den zivilen Betrieb auch auf den Militärischen auswirken.	-	-
Aero Club der Schweiz		
1 Aus Sicht des AeCS sind jegliche Massnahmen, welche die Flugbewegungen in eine bestimmte Richtung oder aus einer bestimmten Richtung kanalisieren, der Flugsicherheit abträglich.	-	Vedi punto 4 del parere dell'esercente dell'aerodromo.
2 Die Einschränkungen der Anzahl Flugbewegungen über di Bolle di Magadino und die damit einhergehende Begrenzung der Starts Richtung See auf 10 000 pro Jahr lehnt der AeCS ab.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Koexistenz zwischen Flugplatz und BLN besteht seit 1977. Es ist nicht bekannt, dass es seit 1977 schädigende Auswirkungen auf die Avifauna des BLN hatte, welche nun Massnahmen angezeigt erscheinen lassen. Die Topographie des Gebietes lässt es ferner sinnvoll erscheinen, dass die nach Westen offene Landschaft über den See mehr Raum für den Steigflug lässt, um anschliessend in das gegen Osten enger werdende Tal für eine allfällige Alpenüberquerung einzufliegen. Die im Entwurf der SIL-Objektblatt enthaltenen Massnahmen, welche der Kanton Tessin vorgeschlagen hat, sind ausreichend, um sowohl dem Naturreservat des Bolle di Magadino, als auch dem sicheren Flugbetrieb und der nachhaltigen Entwicklung der Region Rechnung zu tragen.	-	Le misure sono il risultato di una ponderazione degli interessi volto ad assicurare sia lo sviluppo dell'aerodromo che la protezione dell'ambiente e che tiene conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile. Il Consiglio di Stato sostiene queste misure (vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino).
4 Als lärmvermindernde Massnahme macht der AeCS aber beliebt, dass der Bund technische Weiterentwicklungen – z. B. auch im Bereich elektroangetriebener Luftfahrzeuge – unterstützt und fördert.	-	Si dà seguito alla richiesta con la prevista revoca del divieto per velivoli elettrici, velivoli pilotati aerodinamicamente ed eliplani.
5 Die im Objektblatt-Entwurf enthaltenen Einschränkungen schwächen einen seit langem etablierten Standort im Gesamtsystem Luftfahrt und damit einhergehend die zivile und militärische Ausbildung von Luftfahrtpersonal.	-	Grazie a una gestione accorta delle attività di volo è possibile uno sviluppo dell'aerodromo che tiene maggiormente conto delle esigenze della protezione ambientale. Il contingentamento ha scopo preventivo ed è voluto. La scheda di coordinamento conferisce all'aerodromo una sicurezza di pianificazione e consente così un suo sviluppo mirato, anche nell'interesse della formazione aeronautica.
6 Die Erhaltung des Segelflugs auf dem Flugplatz Locarno ist von erheblicher Bedeutung, nicht zuletzt weil die Anlage historisch auf einem Dreipistensystem basiert, wobei die südliche Graspiste für Segelflugzeuge reserviert bleibt.	-	Ciò è incontestato e non viene messo in discussione nei dati acquisiti della scheda di coordinamento.
7 Aero-Club beantragt, auf die neuen Massnahmen und Einschränkungen mittels Plafonierung der Anzahl Flugbewegungen in der endgültigen Version des SIL Objektblattes Locarno zu verzichten. Sie wurden dem Bestreben des BAZL nach «safety first» diametral entgegenlaufen.	-	Malgrado il tetto massimo di partenze in direzione delle Bolle, le attività di volo devono rispettare il principio «safety first». Ciò presuppone una gestione accorta di tali attività che è assolutamente voluta nell'interesse della protezione ambientale. Vedi anche punto 4 del parere dell'esercente dell'aerodromo e punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
8 Ungehindertes Steigen mit genügend Raum für Umkehrkurven, sowie Flexibilität in der Wahl der sicheren Ausflugverfahren ist eine unablässige Voraussetzung zur Förderung der Flugsicherheit.	-	Già oggi il pilota non può scegliere liberamente la direzione di avvicinamento e di decollo e deve sottostare alle disposizioni dei servizi della navigazione aerea e della direzione dell'aerodromo. In caso di aumento delle attività di volo, l'esercente dell'aerodromo deve assicurare, mediante una gestione accorta che le partenze in direzione delle Bolle non aumentino in ugual misura.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Aero Club Locarno		
1 Le attività sportive sono sempre più assoggettate al ferreo principio del «Safety first», mentre le misure da voi proposte vanno nella direzione opposta, obbligando i piloti a decollare ed atterrare in condizioni di «vento di coda». Questo è di chiara valenza «Safety last».	-	Vedi punto 7 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno. Malgrado i contingenti, le attività di volo devono rispettare il principio «safety first».
2 L'ubicazione delle infrastrutture del Gruppo Volo a Vela Ticino è stata messa in discussione. Nell'ambito dell'affinamento del PUC Parco del Piano di Magadino, anche il Dipartimento del territorio ha confermato l'idoneità dell'ubicazione, se questa rientra nel concetto di una razionale gestione del comprensorio aeroportuale e se è ripresa nel perimetro definitivo del PSIA. Nel testo finale della scheda vi preghiamo quindi di riformulare questa indicazione, segnalando che le attuali infrastrutture sono conformi alla gestione aeroportuale.	Modifica secondo il punto 4 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
3 Limitare a 10 000 i decolli civili verso le Bolle significa bloccare l'attività aviatoria.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto di Locarno.
4 Il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000 e, nel 1999, gli interventi sulle infrastrutture civili all'obiettivo di mantenere l'attuale tipologia di utenza. Da quanto ci risulta le valutazioni ambientali che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» sono tutte da dimostrare.	-	Benché un approccio scientifico risulti adeguato in molti casi, gli oneri ambientali non devono essere necessariamente dimostrati scientificamente. In particolare le misure di protezione prese in base al principio di prevenzione possono essere definite sulla base di una ponderazione degli interessi.
5 Si chiede una nuova ponderazione degli interessi con meno limitazioni operative sopra le Bolle. Questi i motivi addotti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili sia militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - da quanto ci risulta le valutazioni ambientali nell'EIA che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» considerano le necessità dell'avifauna migratrice; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi; per giunta non sono ritenute efficaci; - la limitazione dei decolli sopra le Bolle può condurre alla situazione assurda secondo cui alla fine dell'anno, se il contingente è esaurito, i voli sono vietati benché a quel momento gli uccelli migratori non si trovino più in Ticino.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 2 del parere dell'esercente dell'aerodromo.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Association Suisse des Aérodomes		
1 Les mesures restrictives que la Confédération veut introduire pénalisent une démarche d'amélioration opérationnelle. Nous en demandons le retranchement.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
2 Le PSIA doit donner des indications sur le maintien et le développement de l'infrastructure aéronautique. Il sert à simplifier les procédures ultérieures. Il n'a donc pas à prédéfinir le contenu d'une approbation des plans ou les termes d'un règlement d'exploitation.	-	In virtù dell'art. 3a cpv. 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1) il PSIA definisce in particolare «l'obiettivo, l'area richiesta, le grandi linee di utilizzo, le infrastrutture e le condizioni d'esercizio generali». È quanto viene fatto con il presente Piano settoriale.
3 Les procédures de vol doivent être optimisées sur la base de critères de sécurité et non pas définies par la nidification d'oiseaux voisins.	-	Le procedure di volo non devono essere modificate in base alla scheda di coordinamento. Tuttavia, a partire da un determinato punto, l'ulteriore sviluppo dell'aerodromo può avvenire solo grazie a una gestione accorta delle attività di volo. Ciò costituisce una protezione a scopo preventivo dell'avifauna.
4 Nous en appelons à l'intervention de votre office afin que les intérêts de l'aviation soient priorités.	-	La scheda di coordinamento è il risultato di una ponderazione che tiene conto dei diversi interessi. Vedi anche punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
5 Nous contestons l'existence d'une réelle et objective pesée des intérêts en présence et requérons que votre Office intervienne afin de rééquilibrer celle-ci.	-	Con l'aumento del contingente di partenze in direzione delle Bolle da 10 000 a 12 500 si dà seguito parzialmente alla richiesta.
6 L'allongement minime de la piste doit être approuvé sans conditions ni charges nouvelles et l'exploitation de l'aérodrome régie en toute priorité par des critères aéronautiques.	-	In base alla ponderazione degli interessi, la richiesta è respinta.
Aero Locarno, la scuola di volo del Ticino		
1 Riteniamo che nella decisione finale che il Consiglio federale prenderà, la componente economica va considerata nel giusto modo. Alcune indicazioni della Scheda PSIA vanno quindi tolte o perlomeno riformulate.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Le curve di esposizione al rumore, alle quali si fa riferimento per l'esercizio dell'aerodromo, sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle e stabilite come area con esposizione al rumore. Nel progetto in consultazione, il calcolo era basato su 55 000 movimenti, di cui 10 000 partenze in direzione delle Bolle. Questo è il risultato di una ponderazione degli interessi volto ad assicurare sia lo sviluppo dell'aerodromo che la protezione dell'ambiente e che tiene conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile. Si dà seguito parzialmente alla proposta.
2 Le nuove proposte, specie quelle di bloccare a 10 000 i decolli annui civili verso le «Bolle», non sono accettabili, non sono motivate e comportano una serie di problemi sia a livello di sicurezza aerea che a livello di ripartizione del rumore, aumentando le immissioni in zone residenziali e turistiche preservate.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	A seguito della ponderazione degli interessi, il contingente di partenze in direzione delle Bolle è aumentato a 12 500 (vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino). In tal modo la richiesta è soddisfatta parzialmente. In futuro, l'aerodromo dovrà gestire le attività di volo in modo mirato. Ciò è nell'interesse di uno sviluppo sostenibile ed è voluto. Ovviamente le attività di volo devono essere gestite in modo tale da non pregiudicare la sicurezza. Per quanto concerne l'inquinamento fonico, nell'area circostante l'aerodromo sono rispettati non solo i valori limite di immissione, ma anche i valori di pianificazione più severi.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Le nuove limitazioni sono in contraddizione con la normale impostazione del Dipartimento federale, che impone proprio l'approccio scientifico e globale nella valutazione dei progetti con valenza ambientale. Ora, ci si limita a una semplicistica valutazione «statistica».	-	Vedi punto 1 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno.
4 Le limitazioni implicano l'aumento delle immissioni foniche sul piano di Magadino, dove il Consiglio di Stato sta promuovendo la qualità ambientale.	Modifica della cartina dell'impianto secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 1 del parere del Comune di Gambarogno.
5 La gestione dello spazio aereo è sempre stata unitaria tra militare e civile, laddove le due tipologie sono strettamente coordinate. La tipologia di volo principale (scuole di volo) impone che la direzione d'uso (26 o 08) sia unica. Dal profilo operativo è possibile cambiare la direzione d'uso, ma ciò implica un blocco delle attività di volo di 10/15 minuti per volta.	-	Il rispetto del contingente deve essere assicurato da una gestione accorta delle attività di volo. Il contingentamento è nell'interesse di uno sviluppo sostenibile dell'aerodromo. In questo contesto, è ovvio che si deve tenere conto delle regole sulla sicurezza fondamentali (vedi punto 6 dei pareri dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno).
6 Specialmente i contingenti di volo per alcune tipologie di aeromobili del mattino presentano un potenziale pericolo per la sicurezza d'esercizio, in quanto in certe situazioni gli aeromobili civili, esauriti i contingenti, dovrebbero partire in direzione 08, cioè non quella usuale. Ora si propone, in aggiunta alle «misure mirate», di limitare a 10 000 i decolli civili verso le Bolle. Questo amplia il potenziale pericolo per la sicurezza d'esercizio, in quanto si dovrebbe sistematicamente prevedere un uso della direzione 08, che non assicura sempre di avere il vento in direzione opposta al decollo/atterraggio.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino	Vedi punto 5 sopra. Il contingente di partenze in direzione delle Bolle è stato portato a 12 500. Un ulteriore sviluppo dell'aerodromo può avvenire solo grazie a una gestione accorta delle attività di volo.
7 Un simile esercizio è intrinsecamente pericoloso, ma lo è ancor più se si pensa che una buona parte delle attività sono di scuola e che non possono essere soggette a situazioni di questo tipo.	-	Deve essere data la priorità alla sicurezza. Eventualmente vanno posti dei limiti all'ampliamento delle attività di scuola.
8 Le limitazioni dei sorvoli delle «Bolle» sono molto incisive e devono essere riesaminate tenendo conto dei seguenti aspetti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili che militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno l'obiettivo di mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - Da quanto ci risulta le valutazioni ambientali nell'EIA che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» considerano le necessità dell'avifauna migratrice; - le nuove proposte di limitazioni provocano una serie di problemi ambientali ed operativi non commisurati alla loro efficacia.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Swiss Helicopter Group / Elitcino SA		
1 Le nuove proposte, specie quelle di blocco a 10 000 i decolli annui civili verso le «Bolle», non sono accettabili, non sono motivate e comportano una serie di problemi sia a livello di sicurezza aerea che a livello di ripartizione del rumore, aumentando le immissioni in zone residenziali e turistiche preservate.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino	Vedi punto 2 del parere di Aero Locarno.
2 Le nuove limitazioni sono in contraddizione con la normale impostazione del Dipartimento federale, che impone proprio l'approccio scientifico e globale nella valutazione dei progetti con valenza ambientale. Ora, ci si limita a una semplicistica valutazione «statistica».	-	Vedi punto 1 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno.
3 Le limitazioni implicano l'aumento delle immissioni foniche sul piano di Magadino, dove il Consiglio di Stato sta promovendo la qualità ambientale.	Modifica della cartina dell'impianto secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato	Vedi punto 1 del parere del Comune di Gambarogno.
4 La gestione dello spazio aereo è sempre stata unitaria tra militare e civile, laddove le due tipologie sono strettamente coordinate. La tipologia di volo principale (scuole di volo) impone che la direzione d'uso (26 o 08) sia unica. Dal profilo operativo è possibile cambiare la direzione d'uso, ma ciò implica un blocco delle attività di volo di 10/15 minuti per volta. È verosimile che questo blocco si ripercuota anche sugli elicotteri in quanto in parte già da tempo. Proprio per non volare a quote troppo basse nella zona delle Bolle, si è obbligati a volare su rotte potenzialmente in conflitto (stessa quota) e che richiedono quindi la presenza attiva di Skyguide con gli aeromobili ad ala fissa.	-	Il rispetto del contingente deve essere assicurato da una gestione accorta delle attività di volo. Il contingentamento è nell'interesse di uno sviluppo sostenibile dell'aerodromo. In questo contesto, è ovvio che si deve tenere conto delle regole di sicurezza fondamentali (vedi punto 6 dei pareri dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno).
5 Specialmente i contingenti di volo per alcune tipologie di aeromobili del mattino presentano un potenziale pericolo per la sicurezza d'esercizio, in quanto in certe situazioni gli aeromobili civili, esauriti i contingenti, dovrebbero partire in direzione 08, cioè non quella usuale. Ora si propone, in aggiunta alle «misure mirate», di limitare a 10 000 i decolli civili verso le Bolle. Questo amplia il potenziale pericolo per la sicurezza d'esercizio, in quanto si dovrebbe sistematicamente prevedere un uso della direzione 08, che non assicura sempre di avere il vento in direzione opposta al decollo/atterraggio.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino	Vedi punto 4 sopra. Il contingente di partenze in direzione delle Bolle è stato portato a 12 500. Un ulteriore sviluppo dell'aerodromo può avvenire solo grazie a una gestione accorta delle attività di volo.
6 Le limitazioni dei sorvoli delle «Bolle» sono molto incisive e devono essere riesaminate tenendo conto dei seguenti aspetti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili che militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000;	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato.	Vedi punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
- gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - da quanto ci risulta le valutazioni ambientali nell'EIA che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» considerano le necessità dell'avifauna migratrice; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia.			
Commissione intercantonale dei trasporti (CIT) / Ente Regionale di Sviluppo Locarnese e Vallemaggia			
1	Vi è un chiaro ed evidente disaccordo sulle limitazioni dei sorvoli delle «Bolle». È necessario un riesame generale che consideri nel dovuto modo i seguenti aspetti: - L'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili che militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - da quanto ci risulta le valutazioni ambientali nell'EIA che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» considerano le necessità dell'avifauna migratrice; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia.	Modifica secondo il punto 6 del parere del Consiglio di Stato	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
2	Vi invitiamo ad abbandonare le ultime proposte di limitazioni operative, poco o nulla incidenti sulla qualità ambientale che l'avifauna migratrice necessita, in quanto tutte le misure (pianificatorie e gestionali) proposte sia nell'ambito della scheda PSIA Locarno che in quello del RIA del progetto di aggiornamento delle infrastrutture operative civili sono la premessa per un miglioramento a favore della natura della relazione tra il sorvolo e le Bolle.	-	Con l'aumento del contingente di partenze in direzione delle Bolle si dà seguito parzialmente alla richiesta. Vedi anche punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
3	Proposte concrete: - precisare che il limite di sviluppo a lungo termine è quello indicato dal Consiglio Federale nel 2000 (63 000 movimenti aerei annui); - stralciare la citazione che impedisce l'aumento dei decolli dei jet e dei plurimotori sulle Bolle; - stralciare le misure limitative alle attività di volo che vanno oltre a quelle proposte dal Cantone.	-	Vedi anche punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Si dà seguito parzialmente alle proposte.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 I servizi federali devono tenere conto delle future norme OACI nel progettare la strada di collegamento A2/A13. Concretamente ciò significa che la strada deve distare di varie decine di metri dal perimetro dell'aerodromo.	-	Vedi punto 10 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale (alba)		
1 Le attività sportive sono sempre più assoggettate al ferreo principio del «Safety first», mentre le misure da voi proposte vanno nella direzione opposta, obbligando i piloti a decollare ed atterrare in condizioni di «vento di coda». Questo è di chiara valenza «Safety last».	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno.
2 L'ubicazione delle infrastrutture del Gruppo Volo a Vela Ticino è stata messa in discussione. Nell'ambito dell'affinamento del PUC Parco del Piano di Magadino, anche il Dipartimento del territorio ha confermato l'idoneità dell'ubicazione, se questa rientra nel concetto di una razionale gestione del comprensorio aeroportuale e se è ripresa nel perimetro definitivo del PSIA. Nel testo finale della scheda, vi preghiamo quindi di riformulare questa indicazione, segnalando che le attuali infrastrutture sono conformi alla gestione aeroportuale.	Modifica secondo il punto 4 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 4 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.
3 Limitare a 10 000 i decolli civili verso le Bolle significa bloccare l'attività aviatoria.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto di Locarno.
4 Il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000 e, nel 1999, gli interventi sulle infrastrutture civili all'obiettivo di mantenere l'attuale tipologia di utenza. Da quanto ci risulta le valutazioni ambientali che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» sono tutte da dimostrare.	-	Vedi punto 4 del parere di Aero Club Locarno.
5 Si chiede una nuova ponderazione degli interessi con meno limitazioni operative sopra le Bolle. Questi i motivi addotti: - l'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili sia militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno come obiettivo mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - per quanto sia dato sapere, nella valutazione degli aspetti ambientali si è tenuto conto soltanto delle esigenze degli uccelli migratori; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi e non sono ritenuti efficaci; - la limitazione dei decolli sopra le Bolle può condurre alla situazione assurda se-	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 2 del parere dell'esercente dell'aerodromo.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
condo cui alla fine dell'anno, se il contingente è esaurito, i voli sono vietati benché a quel momento gli uccelli migratori non si trovino più in Ticino.		
Ente Turistico Lago Maggiore		
1 L'aeroporto di Locarno riveste una grande importanza per il turismo e, quindi, per la regione perché permette, pur con qualche limitazione, di restare in contatto con le maggiori città svizzere ed europee.	-	L'importanza dell'aerodromo per il turismo non è messa in discussione. Il risultato della ponderazione degli interessi tiene conto sia degli interessi della protezione della popolazione che di quelli della natura e in particolare dell'avifauna, senza trascurare gli interessi legittimi dell'aerodromo e dell'economia regionale. Vedi anche punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato.
2 Dal profilo del disturbo va evidenziato che la nostra clientela non si lamenta della presenza di aeromobili sul Verbano, anzi per una buona parte di loro è un elemento che concorre a fare della nostra regione un tocco di internazionalità e modernità. Se proprio c'è qualche disturbo fonico, ciò è da addebitare al volo degli elicotteri impiegati nelle ore mattutine nel trasporto di materiali.	-	L'aerodromo di Locarno rappresenta una sede importante per l'esercizio degli elicotteri e manterrà questa funzione anche in futuro.
Hotelleriesuisse Ticino		
1 L'aeroporto di Locarno riveste una grande importanza per il turismo e, quindi, per la regione perché permette, pur con qualche limitazione, di restare in contatto con le maggiori città svizzere ed europee.	-	Vedi punto 1 del parere dell'Ente turistico Lago Maggiore e Valli.
2 Dal profilo del disturbo va evidenziato che la nostra clientela non si lamenta della presenza di aeromobili sul Verbano, anzi per una buona parte di loro è un elemento che concorre a fare della nostra regione un tocco di internazionalità e modernità. Se proprio c'è qualche disturbo fonico, ciò è da addebitare al volo degli elicotteri impiegati nelle ore mattutine nel trasporto di materiali.	-	Vedi punto 2 del parere dell'Ente turistico Lago Maggiore e Valli.
Aquanostra		
Ora vi è un chiaro ed evidente disaccordo sulla limitazione dei sorvoli delle «Bolle»; è quindi necessario un riesame generale che consideri nel dovuto modo i seguenti aspetti: - L'Aeroporto di Locarno è uno degli aeroporti più importanti della Confederazione per l'aviazione generale e per la formazione di piloti, sia civili che militari; - la vicinanza dell'aeroporto alle «Bolle» è uno, ma non l'unico, aspetto sul quale il Cantone, l'aeroporto e gli utenti hanno sempre posto attenzione; - il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000; - gli interventi sulle infrastrutture civili hanno l'obiettivo di mantenere l'attuale tipologia di utenza e non di potenziarla; - le limitazioni di sorvolo delle Bolle sono troppo incisive e provocano una serie di problemi ambientali e operativi non commisurati alla loro efficacia.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Socialisti e indipendenti Minusio</i>		
1 La qualità di vita per gli abitanti è compromessa. Considerando il previsto insediamento di un Parco naturalistico, sembra ulteriormente improponibile lo scenario di sviluppo, che è in profondo conflitto con gli interessi del turismo e della qualità di vita. Chiediamo di limitare allo stato attuale lo sviluppo civile (e militare) e che siano presi tutti i provvedimenti necessari per ridurre il disturbo proveniente dall'aviazione dell'aeroporto di Locarno	-	Quale risultato della ponderazione degli interessi, le curve di esposizione al rumore sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti aerei all'anno (riduzione di 5 000 movimenti rispetto al progetto in consultazione), di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (10 000 movimenti nel progetto in consultazione). In tal modo si tiene conto sia degli interessi della protezione della popolazione che di quelli della natura e in particolare dell'avifauna, senza trascurare gli interessi legittimi dell'aerodromo e dell'economia regionale.
2 Chiediamo di valutare la reale utilità pubblica dell'infrastruttura rispetto ai disturbi e, se ciò non fosse dimostrato, di procedere alla chiusura e smantellamento dell'aeroporto.	-	Vi sono sia un'utilità per l'aviazione (in particolare per la formazione aeronautica civile e militare) che un'importanza economica dell'aerodromo di Locarno per la regione e per un pubblico ampio. La ponderazione degli interessi assicura che viene tenuto conto sia degli interessi della protezione della popolazione che di quelli della natura e in particolare dell'avifauna, senza trascurare gli interessi legittimi dell'aerodromo e dell'economia regionale.
<i>Partito Socialista, Sezione ticinese del PSS</i>		
1 Chiediamo di rinunciare a ogni ampliamento della pista di atterraggio.	-	Vedi punto 5 del parere del WWF.
2 Chiediamo di: - congelare l'attività dell'aerodromo al livello attuale; - di diminuire l'impatto fonico sulla popolazione e sulla fauna del Piano di Magadino, prevedendo un piano di ridimensionamento progressivo dell'attività aviazione.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Per quanto concerne l'esposizione al rumore, nell'area circostante l'aerodromo, oltre ai valori limite di immissione, sono rispettati anche i valori di pianificazione più severi.
3 Chiediamo di migliorare la protezione del paesaggio palustre di importanza nazionale delle Bolle di Magadino.	-	Vedi punto 6 del parere di Pro Natura Ticino.
<i>Gruppo Cugnasco-Gerra domani</i>		
Chiediamo: - di congelare l'attività dell'aerodromo al livello attuale dei movimenti; - che siano presi tutti i provvedimenti necessari per ridurre il disturbo del rumore provocato dagli aviogetti facenti capo al citato campo di aviazione; - valutare la reale utilità pubblica dell'aeroporto rispetto ai disturbi che crea e, se ciò non fosse realmente dimostrato, si dovrebbe procedere al sostanziale ridimensionamento dell'aeroporto (resta esclusa da questa richiesta l'infrastruttura dedicata alle attività di soccorso e salvataggio che, a seconda delle esigenze e possibili alternative, sono da considerare separatamente).	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 2 dei pareri dei Socialisti e indipendenti Minusio.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Associazione Piano di Magadino a misura d'uomo		
Chiediamo: - una riduzione graduale delle attività dell'aeroporto fino alla sua chiusura; - rinuncia a un prolungamento della pista e al potenziamento dell'infrastruttura.	-	La Confederazione e il Cantone non mettono in discussione la ragione d'essere dell'aerodromo. Quale risultato della ponderazione degli interessi le curve di esposizione al rumore, alle quali si fa riferimento per l'esercizio dell'aerodromo, sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle. In tal modo si tiene conto sia degli interessi della protezione della popolazione che di quelli della natura e in particolare dell'avifauna, senza trascurare gli interessi legittimi dell'aerodromo e dell'economia regionale. Vedi anche punto 5 del parere del WWF.
Gofir SA		
1 Non è compito dell'Ufficio federale PER l'aviazione civile mettere in seria discussione la funzione dell'aeroporto che era e sarà quella di dare spazio a tutte le attività aeronautiche, dai voli d'affari, a quelli commerciali non di linea, alle scuole di volo, al salvataggio e al volo sportivo, esclusi i voli di linea.	-	Anche in futuro, l'aerodromo sarà a disposizione di tutte le attuali attività aeronautiche. Lo sviluppo di quelle attività che potrebbero costituire un pericolo per l'ambiente sarà tuttavia limitato in base alla ponderazione degli interessi e in senso preventivo.
2 Il regime dei venti significa che le piste di regola in uso sono in direzione lago. Non è pensabile, dal punto di vista della sicurezza, che si pretenda di operare con il vento in coda, obbligando gli equipaggi ad assumersi dei rischi inutili.	-	Vedi punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto di Locarno.
3 Limitare a 10 000 i decolli civili verso le Bolle significa bloccare l'attività aviatoria.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto di Locarno.
4 Il Consiglio di Stato ha ridotto il potenziale dei movimenti aerei civili da 100 000 a 63 000 e, nel 1999, gli interventi sulle infrastrutture civili all'obiettivo di mantenere l'attuale tipologia di utenza. Tutte le valutazioni ambientali che hanno portato ad una serie di limitazioni al sorvolo delle «Bolle» sono da dimostrare.	-	Vedi punto 4 del parere dell'Aero Club Locarno.
RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation		
1 Die Zweckbestimmung des Flugplatzes sei mit «Unterhalt und Entwicklung von Luftfahrzeugen» zu ergänzen.	Decisioni – Funzione dell'impianto (p. 3, cpv. 1): ... di piloti e paracadutisti. Inoltre l'aerodromo è un'importante ubicazione per i voli di salvataggio, d'affari, turistici e di lavoro che hanno un interesse pubblico, nonché per la <u>manutenzione di velivoli</u> , la formazione e il perfezionamento tecnico del personale aeronautico.	La manutenzione degli aeromobili, già oggi un'attività importante per l'aerodromo di Locarno, viene espressamente citata al punto: Situazione – Scopo dell'impianto, funzione nella rete (p. 1 cpv. 3). Questa funzione manca nei dati acquisiti e verrà completata. Nell'ambito del coordinamento non è stato posto espressamente l'obiettivo di un rafforzamento dello sviluppo degli aeromobili. Si dà parzialmente seguito alla proposta.
2 Aus Sicht RUAG sind die geplanten Auflagen und Einschränkungen – insbesondere Begrenzung auf 10 000 Starts in Richtung See – von zentraler Bedeutung. Sie stellen eine nachhaltige wirtschaftliche Weiterentwicklung der RUAG-Aktivitäten in Locarno ernsthaft in Frage, auch wenn die konkreten Auswirkungen noch nicht quantifizierbar sind.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die Auflagen und Einschränkungen sind aus Sicht der wirtschaftlichen Interessen nochmals zu überprüfen und es dürfen keinesfalls noch zusätzliche Auflagen und Einschränkungen gegen die wirtschaftlichen Interessen der Partner am Flugplatz Locarno zugelassen werden.	-	Vedi punto 6 del parere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino e punto 4 del parere dell'esercente dell'aeroporto cantonale di Locarno.

b) Privati

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Nei propri pareri, i privati sottolineano i pregiudizi arrecati alla qualità di vita dal carico fonico dovuto alle attività di volo (in particolare dagli elicotteri) e le conseguenze negative che il traffico aereo ha sulle zone protette, sull'avifauna e sul turismo. In parte viene addirittura messa in discussione l'utilità dell'aerodromo. I privati chiedono che venga mantenuto lo status quo, o che siano ordinate restrizioni operative per tutelare la natura e la popolazione. In particolare si chiede di rinunciare al prolungamento della pista. In alcuni pareri si esige che l'utilità pubblica dello scalo venga ponderata con gli svantaggi che esso comporta; qualora l'utilità pubblica non sia dimostrata, l'aerodromo andrebbe chiuso e i suoi impianti smantellati.	Modifica secondo il punto 6 dei pareri del Consiglio di Stato del Cantone Ticino.	Vi sono sia un'utilità per l'aviazione (in particolare per la formazione aeronautica civile e militare) che un'importanza economica dell'aerodromo di Locarno per la regione e per un pubblico ampio. Quale risultato della ponderazione degli interessi, le curve di esposizione al rumore sono calcolate sulla base di 50 000 movimenti aerei all'anno (riduzione di 5'000 movimenti rispetto al progetto in consultazione), di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (10 000 movimenti nel progetto in consultazione). In tal modo si tiene conto sia degli interessi della protezione della popolazione che di quelli della natura e in particolare dell'avifauna, senza trascurare gli interessi legittimi dell'aerodromo e dell'economia regionale. Anche con 50 000 movimenti sono rispettati i valori limite di immissione. Non vi sono motivi per escludere a priori un prolungamento della pista. Tuttavia deve essere garantito il rispetto delle esigenze della protezione dell'ambiente. Le misure previste in caso di prolungamento della pista assicurano che ciò avvenga.

3.6 Scheda di coordinamento Ambri (TI)

3.6.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
I movimenti annuali degli hunter non sono confluiti nei calcoli del rumore. Tali voli, anche se devono essere autorizzati singolarmente, rappresentano operazioni di volo regolari e dovrebbero essere conteggiati. Affinché l'aerodromo rispetti i limiti di rumore (corsetto fonico) prescritti a livello di pianificazione del territorio, il calcolo del rumore deve contemplare anche i movimenti degli hunter.	-	Le decisioni contenute nella scheda di coordinamento si basano su un ridimensionamento della pista a 1285 m. Tale riduzione sarà vincolante dopo l'approvazione della trasformazione dell'aerodromo in un campo d'aviazione civile (modifica d'uso). I voli hunter non saranno più possibili sulla pista raccorciata. Sino ad allora, è consentito utilizzare gli hunter in occasione di manifestazioni aeree. Tali eventi non rappresentano operazioni regolari disciplinate nel regolamento d'esercizio; esse necessitano infatti di un'autorizzazione speciale da parte dell'UFAC. I movimenti di volo durante le manifestazioni non sono pertanto considerate immissioni foniche ai sensi dell'art. 37a OIF e non devono perciò essere regolamentati nella scheda di coordinamento (zone esposte ai rumori).
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Le misure di compensazione ecologica devono essere adottate d'intesa con i gestori.	-	La realizzazione delle misure di compensazione ecologica può avvenire solo d'intesa con i proprietari fondiari o con i gestori.
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
nessuna proposta	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
	-	-

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

3.6.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Cantone (Consiglio di Stato)		
1 L'elaborato grafico è poco chiaro sia a causa della presenza di elementi non definiti nella leggenda, sia per la scelta della scala e dello sfondo, che rende illeggibili alcuni elementi. Chiediamo pertanto che nella scheda PSIA definitiva questo aspetto sia affinato e corretto.	-	La scheda di coordinamento di Ambri è stata elaborata secondo gli stessi criteri e la stessa scala applicati ad altre schede già approvate. In sede di verifica, si è constatato che alla documentazione per la consultazione è stata allegata una leggenda inesatta. Si procede alle necessarie correzioni.
2 Va verificata la coerenza tra il perimetro dell'area aeroportuale PSIA e la variante di Piano Regolatore relativa alla nuova pista del ghiaccio ora in fase di approvazione finale da parte del Governo cantonale.	-	Il confine del perimetro aeroportuale corre lungo il lato sud della pista di rullaggio. Il Comune conferma che non vi è sovrapposizione tra la prevista zona di utilizzazione e il perimetro aeroportuale. Non vi è conflitto tra perimetro aeroportuale e variante del Piano Regolatore.
3 Per le parti intubate, andrà valutata – nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso – una loro rimessa a cielo aperto. Chiediamo che quest'aspetto sia ancorato nella parte relativa alle «Decisioni».	-	Nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso, si verifica se l'aerodromo è conforme alle norme in vigore e, in caso contrario, si stabilisce con quali provvedimenti assicurare tale conformità. Ciò vale per tutti i settori, compresa la protezione dei corsi d'acqua. Una specifica indicazione per la protezione dei corsi d'acqua non è giustificata. È sufficiente l'obbligo di svolgere una procedura di cambiamento d'uso. Non si dà seguito alla proposta.
4 Eventuali aiuti alla navigazione (impianti d'illuminazione ed altre strutture legate alla sicurezza aerea) non dovranno interessare comparti inventariati d'importanza nazionale o cantonale. Si chiede che quest'aspetto sia precisato nelle decisioni.	-	Sulla base degli obiettivi di protezione della zona corrispondente, va verificato caso per caso e deciso nell'ambito della procedura di approvazione dei piani se un impianto può essere costruito o meno in una zona protetta. Non si dà seguito alla proposta, che va ben oltre i requisiti di legge.
5 L'oggetto 325 – Alpe di Chièra indicato nelle spiegazioni è una zona palustre e non una zona golenale.	Protezione della natura e del paesaggio, ambiente (p. 5), ultima linea: Zona golenale <u>Zona palustre</u> 325 Alpe di Chièra	La scheda di coordinamento viene corretta.
6 Il perimetro PSIA dell'aerodromo di Ambri è attraversato da un corridoio ecologico di interesse regionale (TI_3). Inoltre, al di fuori dello stesso se ne trovano altri due: il TI_2 a ovest e il TI_4 a est. Si ritiene necessario che perlomeno il corridoio TI_3 venga segnalato nella scheda PSIA unitamente agli obiettivi di mantenerne la funzionalità.	-	I corridoi ecologici di importanza nazionale non figurano nella scheda di coordinamento, ma possono essere ripresi nel verbale di coordinazione, se un'armonizzazione dovesse rendersi necessaria. Tuttavia, nell'ambito della procedura di coordinazione, nessuna parte ha fatto presente tale necessità. Eventuali misure di protezione vanno verificate nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso ed eventualmente decise. Non si dà seguito alla proposta.
7 Si chiede che le superfici dell'aerodromo non utilizzate per scopi aviatori siano ripristinate a superfici agricole utili (SAU) e che venga pure concretizzata integralmente la proposta di compenso agricolo reale nell'ambito di variante di PR comunale concernente la nuova pista di ghiaccio.	-	Questo punto non è stato proposto da nessun partecipante alla procedura di coordinazione e non è stato trattato. La legge fédérale non richiede una tale misura. La variante di PR comunale concernente la nuova pista di ghiaccio è una pianificazione, sulla quale la Confederazione può esercitare il suo influsso solo se sono toccati i suoi interessi (sicurezza aerea, sicurezza delle strade nazionali).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
		Le misure di compensazione delle superfici agricole non rientrano nella sfera di competenze della Confederazione. Tali meccanismi, se previsti dal Cantone, possono essere integrati nell'approvazione della zona di utilizzazione. Non si dà seguito alle proposte.
8 Si chiede che la scheda PSIA definitiva specifichi che la competenza per la definizione dello spazio riservato ai corsi d'acqua sia <u>comunale e</u> cantonale. Il testo a pagina 2 è da completare come segue: «In ogni caso sono da escludere nuovi interramenti (messa in galleria, copertura) di corsi d'acqua». Il testo a pagina 5 è da completare come segue: <u>Il Comune</u> e il Cantone sono responsabili della delimitazione dello spazio riservato alle acque. Questi dovranno garantire, compatibilmente con quanto previsto dall'OPAc, che le strisce di sicurezza possano essere percorse e che restino libere da ostacoli (incl. ostacoli negativi quali buche o fossati).	-	L'OPAc (art. 62) attribuisce ai Cantoni la competenza di determinare lo spazio riservato alle acque. Questi ultimi sono liberi di delegare ai Comuni questi compiti totalmente o in parte. La Confederazione non può imporre al Cantone Ticino ulteriori condizioni tramite la scheda di coordinamento. La legislazione in materia di protezione delle acque disciplina la copertura e la messa in galleria dei corsi d'acqua. Le autorità devono tenere conto di tali disposizioni nell'esaminare eventuali domande. Ulteriori oneri non sono necessari nella scheda di coordinamento. Non si dà seguito alle proposte.
Comune di Quinto (municipio)		
1 Il Municipio di Quinto sta valutando l'acquisizione dell'hangar H3, ancora di proprietà dei militari. Questo sarebbe un'ubicazione ideale per l'elibase.	Scopo dell'impianto/funzione nella rete - Stato della coordinazione (p. 2, dopo l'ultimo capoverso): <u>Dopo la conclusione del verbale di coordinazione, si è presentata una nuova soluzione per l'ubicazione della base per elicotteri a nord della pista, che fino a quel momento non era stata resa possibile. Poiché non è ancora armonizzata con le altre utilizzazioni, tale soluzione viene ripresa nella scheda di coordinamento come informazione preliminare.</u> Decisioni – Perimetro dell'aerodromo (p. 3, cpv. 1): Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio <u>nonché la superficie per lo spostamento della base per elicotteri (1)</u> (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Decisioni – Perimetro dell'aerodromo (p. 3, dopo cpv. 2): <u>Per lo spostamento della base per elicotteri è allo studio un'ulteriore ubicazione (2). In caso di spostamento, devono essere adeguatamente le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli. Quale soluzione transitoria, la base per elicotteri può rimanere nell'attuale ubicazione per un periodo limitato.</u> Spiegazioni – Perimetro dell'aerodromo (p. 5) dopo l'ultimo capoverso: <u>L'attuale area di atterraggio per elicotteri situata all'estremità est della pista deve essere spostata in una nuova ubicazione (1). Il perimetro dell'aerodromo come pure le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli sono dimensionate in base a questa ubicazione. Dopo la conclusione del verbale di coordinazione, si è presentata una nuova soluzione per l'ubicazione della base per elicotteri a nord</u>	Solo dopo la conclusione del verbale di coordinazione, si è presentata una nuova soluzione per l'ubicazione della base per elicotteri a nord della pista, che fino a quel momento non era stata resa possibile. Poiché non si è più potuto armonizzarla con le altre utilizzazioni, tale soluzione è stata ripresa nella scheda di coordinamento come informazione preliminare.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	della pista. Quest'ubicazione non è ancora armonizzata con le utilizzazioni circostanti e per questo motivo viene ripresa nella scheda di coordinamento come informazione preliminare. Affinché sia stabilito un dato acquisito devono essere adeguate in particolare anche le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli. Quale soluzione transitoria fino al suo spostamento, la base per elicotteri può rimanere nell'attuale ubicazione. Lo spostamento deve essere stabilito al più tardi nel quadro del cambiamento d'uso.	
Comune di Airolo (municipio)		
1	Nessun osservazione	-

3.6.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Nessun osservazione

b) Privati

Nessun osservazione

3.7 Fiche par installation Payerne (VD)

3.7.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
1 La dénomination «Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne» devrait être remplacée par «Aérodrome militaire avec co-utilisation civile de Payerne».	-	La dénomination retenue dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de 2000 est «Aérodrome militaire avec utilisation civile»: cette dénomination est par conséquent conservée. C'est dans le cadre de la révision du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique qu'une proposition de changement de dénomination peut être proposée.
2 Les deux documents de base existants «NPA Payerne» et le «Pfllegeplan Payerne 2014–2018» sont à intégrer lors de la planification et de l'application du projet de construction d'un centre technologique pour l'entreprise Boschung. De plus, des mesures de compensation écologique sont à planifier et à mettre en place dans le projet, en accord avec tous les acteurs concernés du DDPS.	Explications, protection de la nature et du paysage, environnement: «Enfin, le document «Aérodrome de Payerne, projet Nature – Paysage – Armée (NPA), 20 avril 2005» doit également être pris en compte lors de la planification de projets».	Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. En l'occurrence, le projet en questions est une installation annexe; la procédure et l'autorisation de construire sont par conséquent du ressort de l'autorité cantonale. Néanmoins, la mention du document «NPA Payerne» a été ajoutée dans la fiche PSIA. En revanche, le document «Pfllegeplan Payerne 2014–2018», par son niveau de détail, n'entre pas dans le cadre de la fiche PSIA.
3 Le mandat de l'OFAC auprès du DDPS de recalculer l'exposition au bruit total (civil + militaire) doit être convenu entre les deux instances.	Décisions, Exposition au bruit: «Le DDPS et l'OFAC sont chargés est chargé de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire)». Explications, Exposition au bruit : «Le DDPS et l'OFAC sont chargés est chargé de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire)». [...] « ... et la courbe de bruit de l'exploitation totale (civile + militaire) qui doit être recalculée par le DDPS et l'OFAC, ... ».	Le DDPS et l'OFAC devront s'entendre pour définir la démarche qui visera à mettre à jour les données liées aux expositions de bruit civil et total (civile + militaire) contenues dans le cadastre du bruit.
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Il est demandé que la Convention OFEV, OFAC et SG-DDPS de mars 2007, qui précise l'application du Principe 5 du PSIA partie III B3, de même que les modalités de contrôle relatives aux restrictions émanant du document précité, soient mentionnées dans la fiche PSIA.	-	L'ensemble des modalités de l'exploitation ont été définies dans le cadre de la décision d'approbation du règlement d'exploitation du 27 septembre 2013. Le niveau de détail élevé de ce type d'information s'intègre dans la décision précitée et également dans le règlement d'exploitation (RE) mais pas dans un instrument de planification tel que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique.
2 L'OFEV propose de préciser les aspects liés au bruit. Ainsi, l'OFEV demande de parler d'une exposition au bruit (définie de manière juridique, en cohérence avec l'OPB, but et résultat du calcul) lorsque c'est ce dont il est question, et de courbe de bruit lorsqu'il est question de sa représentation graphique (délimitation du secteur exposé	Situation initiale, Etat de la coordination: «Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. Des conflits subsistent concernant les horaires. En raison d'une base de calcul erronée (seuil de piste civil ne correspondant pas au seuil militaire), la courbe de bruit	Les remarques de l'OFEV sont intégrées dans la fiche PSIA. Les précisions apportées permettent d'améliorer la clarté des explications liées au bruit.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
à du bruit au-dessus de la valeur de l'isophone). De même, l'OFEV demande d'inclure l'obligation résultant du nouvel art. 37a OPB.	civile a été recalculée en novembre 2007. Seule la position du seuil de piste 05 a changé, les autres éléments du calcul sont restés identiques. Cette nouvelle courbe de bruit civile remplace celle d'avril 2007. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les courbes de bruit Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des les développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire». Décisions, Exposition au bruit: «Les courbes de référence correspondent à l'état futur de l'exploitation. La première courbe se base uniquement sur 8400 mouvements civils. La courbe de référence civile correspond à l'état futur de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013 et qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB) . Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS est chargé de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire). La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation. Les deux courbes expositions (civile et totale) serviront de base au à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS». Explications, Exposition au bruit: «Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de de l'exposition au 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	

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, <u>de nouvelles courbes doivent être calculées une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.</u> Deux courbes sont représentées sur la carte; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8'400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation civile. <u>Dans un premier temps, elle provenait du rapport d'impact sur l'environnement d'avril 2007, lié aux procédures spécifiques d'autorisation. Cette courbe a été recalculée en novembre 2007 pour que la base de calcul (seuils de piste) soit identique à l'exploitation militaire. Cette nouvelle courbe remplace celle d'avril 2007.</u> <u>Cette courbe de bruit civile a été calculée en décembre 2010 et correspond à l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Cette exposition au bruit correspond donc à la charge sonore admissible selon l'art. 37 a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).</u> Les 8400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant: 4000 jets, 2000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 800 monomoteurs hélice variable, 400 monomoteurs hélice fixe 1200 monomoteurs, 500 hélicoptères. La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le <u>tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB.</u> Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification <u>de l'annexe 5 OPB.</u> La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18 250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18 250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11 000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. <u>Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civile pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS est chargé de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).</u> Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification selon l'OPB pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) <u>selon le tableau 21 de l'annexe 8 de l'OPB.</u> Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir».	

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 La décision d'approbation du règlement d'exploitation futur comprenant les vols IFR implique une adaptation des références relatives à l'exposition au bruit dans la fiche PSIA.	-	L'OFAC considérera les adaptations nécessaires à intégrer dans la fiche PSIA suite à l'approbation du règlement d'exploitation futur comprenant les vols IFR.
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Préciser l'état de la question concernant le quota cantonal des surfaces d'assolement du Canton de Vaud suite à l'emprise sur des surfaces d'assolement pour le projet BEAA/SolarImpulse inscrit dans la fiche PSIA de 2007.	-	En lien avec l'emprise sur les surfaces d'assolement du projet BEAA/SolarImpulse, le Canton de Vaud devait apporter la preuve que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est respecté : après information prise auprès du Canton de Vaud, ce quota est respecté.
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.7.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Canton de Vaud</i>		
1 Le canton, par l'entremise de la Direction générale de la mobilité et des routes (DFMR-SM), informe que l'itinéraire vélo n°34 Alter Bernerweg et roller n°3 Mittelland Skate de «La Suisse à vélo et en VTT / roller» empruntent la route en bordure directe de l'extension du périmètre PSIA. A cet égard, il demande que la continuité et la sécurité de ces tracés soient assurées.	-	Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. En l'occurrence, le projet lié à la modification du périmètre PSIA est une installation annexe; la procédure et l'autorisation de construire sont par conséquent du ressort de l'autorité cantonale.

3.8 Objektblatt Münster (VS)

3.8.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
Das BAFU empfiehlt die Darstellung eines Gebiets mit Lärmbelastung in der Anlagekarte im Objektblatt. Eine solche Darstellung ist auch bei einer kleinen Verkehrsleistung zweckmässig	-	An der Festlegung, wonach die Verkehrsleistung auf maximal 3000 Motorflbewegungen begrenzt ist und die Lärmbelastung unter dieser Voraussetzung nicht berechnet werden muss, wird festgehalten. Mit dieser Regelung stellt der Flugplatz Münster zwar einen Spezialfall dar, der angesichts seiner Hauptnutzung als Segelfluggelände während des Sommers aber gerechtfertigt ist.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.8.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Wallis (Departement für Verkehr, Bau und Umwelt)		
1 Aufwertung Naturschutzgebiet Brunne/Eye: muss mit dem Projekt der 3. Rhonekorrektur koordiniert werden, die Massnahmen müssen mit der Rhonekorrektur vereinbar sein.	-	Die Koordination zwischen den Massnahmen zur ökologischen Aufwertung und anderen Naturschutzmassnahmen ist im Rahmen der Umnutzung sicherzustellen, soweit der Flugplatz davon betroffen ist.
2 Die Erweiterung des Flugplatzperimeters im Abstand von 10 m zur Bestockung entlang der Rhone ist zu unterlassen; ansonsten ist die vorgängige Erstellung eines Waldkatasters notwendig. Für die abschliessende Beurteilung des Waldabstandes ist eine Anpassung des Parzellenplans notwendig. Die Nutzung der Eye ausserhalb des Perimeters als Park-, Abstell- oder Campingplatz ist zu unterlassen.	Anlagekarte: Anpassung Flugplatzperimeter im Bereich des Montage- und Abstellplatzes für Segelflugzeuge, Einhaltung von 10 m Abstand zur Bestockung entlang der Rhone.	Dem Antrag zur Perimeteranpassung im SIL-Objektblatt wird entsprochen. Die Anpassung des Parzellenplans, die Beurteilung des Waldabstandes und Auflagen zur Nutzung im Gebiet Eye sind Gegenstand des Umnutzungsverfahrens.
3 Das Auenrelikt Brunne/Eye soll aufgewertet und als Naturschutzzone von kantonaler Bedeutung ausgeschieden werden. Auf eine Ausweitung des Flugplatzperimeters in diesem Bereich ist zu verzichten.	-	Naturschutzmassnahmen im Gebiet Brunne/Eye sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens mit der Nutzung des Flugplatzes zu koordinieren.
Gemeinde Münster-Geschinen (Gemeinderat)		
keine Bemerkungen	-	-
Gemeinde Reckingen-Gluringen (Gemeinderat)		
1 Die Zufahrt zum Flugplatz von Norden über die Jemattenbrücke soll dauernd gewährleistet sein.	-	Die Zufahrt zum Flugplatz wird im Umnutzungsverfahren geregelt.
2 Der Flugbetrieb im heute akzeptierten Rahmen darf nicht überschritten werden, zusätzliche Flugbewegungen sind mit der Gemeinde vorgängig abzusprechen. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, weshalb die Lärmbelastung zu berechnen ist.	-	Die Absprache zwischen den Gemeinden zu den Flugbewegungen ist in der Vereinbarung der Region Goms von 2001 geregelt (vgl. Erläuterungen im Objektblatt). Die Immissionsgrenzwerte können eingehalten werden, eine Lärmberechnung ist nicht erforderlich (vgl. Koordinationsprotokoll 2001 / Ergänzung 2014).

3.9 Fiche par installation La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (NE)

3.9.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Le DDPS demande à être informé de toutes modifications notoires concernant les développements envisagés de l'aéroport qui pourraient avoir une influence sur l'espace aérien.	-	L'OFAC tiendra informé le DDPS en cas de développements de l'aéroport qui pourraient avoir une influence sur l'espace aérien.
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 L'OFEV propose de préciser les aspects liés au bruit. Ainsi, l'OFEV demande de parler d'une exposition au bruit (définie de manière juridique, en cohérence avec l'OPB, but et résultat du calcul) lorsque c'est ce dont il est question, et de courbe de bruit lorsqu'il est question de sa représentation graphique (délimitation du secteur exposé à du bruit au-dessus de la valeur de l'isophone). De même, l'OFEV demande d'inclure l'obligation résultant du nouvel art. 37a OPB.	Décisions, Exposition au bruit: «Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'<u>exposition au bruit maximale future</u> à l'état futur de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II). Elle se fonde sur celle du rapport d'impact sur l'environnement relatif au projet de prolongements de piste approuvé le 15.03.2002. <u>Un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi.</u>». Explications, Exposition au bruit: «Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'<u>exposition et donc</u> 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, <u>de nouvelles courbes doivent une nouvelle exposition doit</u> être calculées. La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) <u>correspond à une exposition de 55 dB(A) (valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon tableau 21, annexe 5 OPB) de l'exposition maximale future selon les prévisions 2010 (potentiel PSIA 2010 de 20 250 mouvements par année, une composition de la flotte et des routes de vol de l'EIE de juin 2001). Elle délimite également – en l'absence de secteurs avec un DS I – le «territoire exposé au bruit».</u> montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1^{er} 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). <u>Cette courbe a servi de base à l'établissement du cadastre d'exposition au bruit de décembre 2009.</u> Les «immissions de bruit admissibles» selon l'art. 37a OPB sont à déterminer dans le cadre d'une <u>procédure administrative (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation).</u>	Les remarques de l'OFEV sont intégrées dans la fiche PSIA. Les précisions apportées permettent d'améliorer la clarté des explications liées au bruit.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	Dans sa décision d'approuver le règlement d'exploitation du 31.08.01, l'OFAC de- mandait de réétudier l'ensemble de la si- tuation du bruit et d'actualiser les calculs de bruit dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour le projet de prolongement de piste. Dans la précédente fiche par installation PSIA (2002) la courbe était fixée de ma- nière provisoire (coordination en cours). Il était mentionné que la nouvelle courbe de bruit proviendrait du rapport d'impact du projet de prolongement de piste et qu'elle serait fixée après la procédure d'appro- bation des plans (autorisation délivrée le 15 mars 2002). La nouvelle courbe de bruit, désormais fixée dans la catégorie «coordination ré- glée», découle de ces travaux. Elle montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010 pour l'aviation civile (20 250 mouvements). Elle est de dimen- sion plus restreinte que la courbe provi- soire précédente, ce qui réduit les conflits potentiels en matière d'utilisation du sol. La courbe fixée servira de base à l'établis- sment d'un nouveau cadastre d'exposi- tion au bruit. Suite au projet de rallongement de la piste et du décalage du seuil de piste 24, l'exploitant a fait calculer à nouveau la charge sonore. Le calcul se fonde sur les mouvements et la composition de la flotte effectifs de 2011 (15 064 mouvements), extrapolés à 20 250 mouvements (poten- tiel PSIA 2010). La superposition de l'exposition maximale initiale (courbes d'exposition au bruit issues de la fiche PSIA du 2 novembre 2005) à celle issue de la charge sonore recalculée ne montre pas d'écart significatif au-dessus de 55 dB(A). La minime péjoration des valeurs d'exposi- tion au bruit au niveau 50 dB(A) constatée au sud-est de l'installation n'a cependant pas d'incidence en matière d'utilisation du sol compte tenu de l'absence d'un DS I. Après examen, l'OFAC considère que les calculs sont corrects et que les courbes de bruit de la fiche PSIA du 2 novembre 2005 sont conservées: elles ne provoquent au- cun conflit en matière d'utilisation du sol. De même, le cadastre de bruit de 2009 peut rester en vigueur sans adaptation».	
2	L'OFEV demande que le concept de com- pensation écologique soit mis en œuvre de manière contraignante.	- Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront ame- nés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. En l'occurrence, l'établissement et la mise en œuvre con- traignante d'un concept de compensa- tion écologique ont été inscrits comme charge dans la décision du projet «Etape 7» du 4 août 2014.
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Les terres agricoles ne doivent être con- sommées que si les besoins s'avèrent né- cessaires.	-	La fiche PSIA mentionne explicitement que les besoins de l'agriculture seront pris en compte.
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazio- ni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.9.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Neuchâtel		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de La Chaux-de-Fonds		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune des Brenets		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Communes des Planchettes		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation:

- *Speck-Fehraltorf, champ d'aviation, adaptation*
- *Dittingen, champ d'aviation, nouveau*
- *Birrfeld, aérodrome régional, adaptation*
- *Holziken, héliport, nouveau*
- *Locarno, champ d'aviation, nouveau*
- *Ambri, champ d'aviation, nouveau*
- *Payerne, aérodrome militaire avec utilisation civile, adaptation*
- *Münster, champ d'aviation, adaptation*
- *La Chaux-de-Fonds, aérodrome régional, adaptation*

Bases d'examen:

plan sectoriel du 05.12.2014
Rapport explicatif du 05.12.2014

Service compétent: OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Evaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	Selon la première décision du PSIA (18.10.2000), il a été prévu de procéder par étapes à l'élaboration de la partie IIIC consacrée aux installations aéronautiques. Une 10 ^e série de fiches par installation est ainsi soumise pour approbation au Conseil fédéral. Elle regroupe neuf installations, dans les catégories héliport, champ d'aviation, aérodrome régional et aérodrome militaire avec utilisation civile. Quatre fiches sont nouvelles (Dittingen, Holziken, Locarno, Ambri); cinq installations (Speck-Fehraltorf, Birrfeld, Payerne, La Chaux-de-Fonds, Münster) font l'objet de modifications mineures. Les planifications en question ont des effets variables sur le territoire et l'environnement; ces activités doivent cependant toutes être coordonnées et nécessitent une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	Par la présente adaptation, la Confédération précise, sur la base de la partie conceptionnelle du PSIA, les objectifs qu'elle vise pour les neuf installations en question et indique comment elle entend les faire concorder entre eux, avec ceux de l'organisation du territoire ainsi qu'avec les utilisations du sol adjacentes. La conception des fiches et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie

	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	L'élaboration d'une fiche d'installation repose sur le protocole de coordination prévu dans les objectifs et exigences de caractère conceptionnel relatifs à la coordination spatiale (PSIA IIIB – 15/16) et dans lequel sont consignés les résultats de la collaboration. Le processus de coordination, auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes et exploitants d'aérodrome), a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu. Les conflits et les divergences ont été identifiés (par ex. au sujet du nombre et de la direction des mouvements à Holziken et Locarno, ainsi que du territoire affecté par les nuisances sonores à Locarno) et des mesures et mandats formulés afin de les résoudre. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)	Le processus de coordination du plan sectoriel a permis d'examiner les mesures possibles en vue d'une meilleure intégration spatiale (locale/régionale) des installations et afin de réduire à un minimum les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie. S'agissant notamment de Locarno, les mouvements au-dessus des « Bolle di Magadino » ont été limités.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	Les consultations des cantons concernés (ZH, BL, AG, TI, VD, VS et NE) et des services fédéraux n'ont pas montré de contradiction de fond avec les plans sectoriels de la Confédération (notamment les plans sectoriels militaire et des surfaces d'assolement) et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Pour donner suite à la requête du canton d'Argovie, la fiche d'installation d'Holziken a fait l'objet d'une modification concernant les mouvements.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3, OAT)	L'emplacement et le besoin des installations ressortent de la partie conceptionnelle du PSIA. Les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement ont été déterminées lors du processus de coordination et leur compatibilité avec la législation pertinente a été vérifiée.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	L'adaptation du plan sectoriel a été élaborée en collaboration avec l'ARE. Les services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et exploitants concernés ont été intégrés de façon précoce dans le processus de coordination lié aux installations. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans des protocoles de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	À l'issue du processus de coordination, qui s'est déroulé entre juin et septembre 2014, les cantons et communes ont eu l'occasion de se prononcer officiellement sur le projet de plan sectoriel. Pour la fiche d'installation de Locarno, le canton et les communes ont été entendu entre mars et mai 2013. Cette procédure de consultation faisait suite à des discussions menées entre le DETEC et le Conseil d'État du Tessin, notamment au sujet du survol des Bolle di Magadino. Les considérants relatifs aux prestations de transport aérien et au territoire affecté par les nuisances sonores se fondent sur ces discussions.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Une phase d'information et de participation de la population et des milieux intéressés a eu lieu entre juillet et septembre 2014. Pour la fiche d'installation de Locarno, le processus participatif a eu lieu entre mars et mai 2013. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons ont eu la possibilité (au 2 ^e trimestre 2013 pour Locarno et au 3 ^e trimestre 2014 pour les autres installations) de constater d'éventuelles contradictions entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation selon l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie

Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Explications (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur l'objet et sur le déroulement de la planification et de la collaboration, ainsi que sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel sera publié sur Internet et pourra être consulté sur les sites de l'OFAC et de l'ARE. Il pourra aussi l'être auprès des services cantonaux responsables de l'aménagement du territoire. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

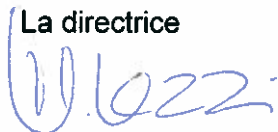
Conclusion

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 17.11.2014

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi