



LUFTFARTSSTYRELSENS ÅTGÄRDSPROGRAM ENLIGT 12 § FÖRORDNING (2004:675) OM OMGIVNINGSBULLER

1.1 Syfte och innehåll

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller skall det genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. 2§ första stycket miljöbalken).

Ett åtgärdsprogram skall innehålla

1. en uppgift om att åtgärdsprogrammet är upprättat i enlighet med denna förordning och vilken myndighet eller kommun som upprättat åtgärdsprogrammet,
2. en beskrivning av vilka bullerkällor som myndigheten eller kommunen skall kartlägga enligt 3-6 §§ och bullerkällornas omgivningar,
3. en sammanfattning av bullerkartläggningen som skall innefatta en uppskattning av det antal personer som beräknas vara utsatta för buller,
4. en beskrivning av situationer som behöver förbättras samt problem som bedöms vara prioriterade och kriterierna för hur dessa valts ut,
5. en sammanställning över de samråd som skett enligt 5 kap. 4§,
6. en beskrivning av de bullerminskande åtgärder som vidtagits eller planeras, däribland åtgärder som planeras att vidtas under de kommande fem åren,
7. en beskrivning av åtgärder för att skydda områden där ljudnivån ansetts utgöra en särskild kvalitet såsom parker, rekreationsområden, friluftsområden och andra natur- och kulturmiljöer,
8. en långsiktig strategi för hantering av buller och effekten av buller, vid behov även minskning av buller,
9. en beskrivning av hur åtgärdsprogrammets genomförande och resultat avses att utvärderas,
10. en analys av kostnaderna i förhållande till åtgärdsprogrammets effektivitet och nytta, och
11. en sammanfattning av åtgärdsprogrammet på högst tio sidor.



1.2

Gällande rätt

Nedan redovisas de delar av gällande rätt som bedöms ha särskild betydelse för detta åtgärdsprogram.

Förordning (2004:675) om omgivningsbuller

6 § Luftfartsstyrelsen skall senast den 30 juni 2007 ha kartlagt buller från flygtrafik vid civila flygplatser med en trafiktäthet på mer än 50 000 flygrörelser per år och utarbetat strategiska bullerkartor som avser år 2006. Luftfartsstyrelsen skall upprätta förslag till ett åtgärdsprogram och fastställa det senast den 18 juli 2008. Vid fastställandet av antalet flygrörelser skall inte starter och landningar som utförs enbart för övningsändamål med lätta luftfartyg räknas. Förordning (2004:1135).

Miljöbalk (1998:808)

Av förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd framgår att civil flygplats med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter är tillståndspliktiga enligt 9 kap miljöbalken.

Detta innebär att flygplatserna Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter är tillståndspliktiga enligt miljöbalken.

MB 24:1

Av 24:1 MB framgår att en verksamhet som fått tillstånd enligt miljöbalken som huvudregel är skyddad mot ytterligare krav på miljöskyddsåtgärder. Detta innebär att föreskrifter som meddelats efter det att ett tillstånd lämnats som regel inte får någon betydelse för verksamheten. Föreskrifter meddelade med stöd av 7:20 MB och 9:5 MB bryter dock igenom befintliga tillstånd. Som framgår ovan kan ett åtgärdsprogram däremot innehålla skyldigheter för myndigheter att exempelvis initiera omprövning av villkor eller tillstånd (24:5 MB).

I 24 kap. Tillstånds giltighet, omprövning m.m. sägs angående verkan av domar och beslut enligt miljöbalken

1 § Om en dom eller ett beslut som har meddelats i ett ansökningsmål enligt 21 kap. 1 § första stycket denna balk eller 7 kap. 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet avser tillstånd till en verksamhet enligt balken och domen eller beslutet har vunnit laga kraft, gäller tillståndet mot alla, såvitt avser frågor som har prövats i domen eller beslutet. Detsamma gäller beslut om tillstånd till miljöfarlig verksamhet som har meddelats av en länsstyrelse eller kommun med stöd av 9 kap. 8 § samt beslut om tillstånd till markavvattning som har meddelats av länsstyrelse enligt 11 kap. Avser tillståndet utförandet av en vattenanläggning, innefattar det rätt att bibehålla anläggningen. Till följd av detta



kapitel, 7 kap. 20 och 22 §§, 9 kap. 5 §, 10 kap. 17 § denna balk eller 2 kap. 10 § samt 7 kap. 13-17 §§ lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, kan dock ett tillstånd begränsas eller förenas med ändrade eller nya villkor, eller återkallas och fortsatt verksamhet förbjudas. Ett sådant ingripande kan också ske genom förelägganden eller förbud enligt 10 kap. 14 § eller 26 kap. 9 § fjärde stycket.

Med tillstånd avses i detta kapitel även godkännande av arbeten eller åtgärder enligt 11 kap. 16 §.

En omprövningsdom eller ett omprövningsbeslut har samma verkan som en tillståndsdom eller ett tillståndsbeslut. Lag (2007:660).

6 kap MB

Miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program

Av miljöbalken 6 kap. 11 § framgår:

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, skall myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

I förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 4 § redovisas grunderna för begreppet *betydande miljöpåverkan*:

Vid tillämpningen av 6 kap. 11 § miljöbalken skall genomförandet av en plan, ett program eller en ändring i en plan eller ett program antas medföra en betydande miljöpåverkan om

1. genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas innefatta en verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28a §¹ miljöbalken, eller
2. planen, programmet eller ändringen anger förutsättningarna för kommande tillstånd för sådana verksamheter eller åtgärder som anges i bilaga 1² eller 3³ till denna förordning och är
 - a) en översiktsplan enligt 4 kap. plan- och bygglagen(1987:10),
 - b) en plan för tillförsel, distribution och användning av energi enligt lagen (1977:439) om kommunal energiplanering,
 - c) en avfallsplan enligt 15 kap. 11 § miljöbalken,
 - d) ett åtgärdsprogram enligt 5 kap. 5 § miljöbalken,
 - e) en länsplan enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, eller
 - f) en annan plan eller ett annat program som utarbetas för jord- eller

¹ Natura 2000-område

² Bilaga 1 Förteckning över verksamheter som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan (civil flygplats med instrumentbana längre än 1 200 m)

³ Bilaga 3 Förteckning över verksamheter och åtgärder (anläggning av flygfält - andra projekt än de som omfattas av bilaga 1)



skogsbruk, fiske, energi, industri, transporter, regional utveckling, avfallshantering, vattenförvaltning, telekommunikationer, turism, fysisk planering eller markanvändning.

I fråga om detaljplaner enligt 5 kap. plan- och bygglagen (1987:10) eller andra planer och program som avses i första stycket och som enbart avser användningen av små områden på lokal nivå skall, trots första stycket, genomförandet antas medföra en betydande miljöpåverkan endast om myndigheten eller kommunen med beaktande av de kriterier som anges i bilaga 4 till denna förordning finner att så är fallet. Detsamma gäller när myndigheten eller kommunen endast gör mindre ändringar i sådana planer och program som avses i första stycket. Förordning (2005:356).

För Luftfartsstyrelsens del gäller att åtgärdsprogrammet enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller inte anger förutsättningarna för kommande tillstånd enligt miljöbalken. Flygplatser är prövningspliktiga enligt miljöbalken och såväl Arlanda som Landvetter flygplatser har gällande tillstånd. Av miljöbalken 24 kap. 1§ framgår att en verksamhet som fått tillstånd enligt miljöbalken som huvudregel är skyddad mot ytterligare krav på miljöskyddsåtgärder. Detta innebär att föreskrifter som meddelats efter det att ett tillstånd lämnats som regel inte får någon betydelse för verksamheten.

Förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser

Inledande bestämmelse

1 § I denna förordning finns bestämmelser om att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser¹.

Definitioner

2 § I denna förordning används följande beteckningar:

flygplats: civil flygplats inom gemenskapen med över 50 000 flygrörelser avseende civila jetdrivna underljudsflygplan per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning), varvid hänsyn skall tas till medeltalet under de tre kalenderåren närmast innan bestämmelserna i den här förordningen började tillämpas på den aktuella flygplatsen,

..

..

civila jetdrivna underljudsflygplan: flygplan med tillåten startmassa på 34 000 kg eller mer, vars godkända passagerarkapacitet för denna typ av flygplan är mer än 19 passagerare - platser endast avsedda för besättningen dock ej inräknade, luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal: civila jetdrivna underljudsflygplan, som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on International Civil Aviation) med en sammanlagd avvikelser på



högst 5EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels); med sammanlagd avvikelserna avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av avvikelserna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen vilka är fastställda i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till den ovannämnda konventionen, driftsrestriktioner: bullerrestriktioner som begränsar eller minskar civila jetdrivna underljudsflygplans tillträde till en flygplats, såsom åtgärder som innebär att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal inte får använda vissa angivna flygplatser eller att start- och landningsförbud gäller under vissa tider, berörda parter: fysiska eller juridiska personer som berörs av eller sannolikt kommer att beröras av bullerbekämpande åtgärder, däribland i form av driftsrestriktioner, eller som har ett rättmätigt intresse av att sådana åtgärder vidtas.

..

Behörig myndighet

3 § Luftfartsstyrelsen är behörig myndighet enligt denna förordning. Förordning (2004:1134).

Införande av driftsrestriktioner

4 § I ärenden om införande av driftsrestriktioner med stöd av denna förordning tillämpas 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

Ett beslut om driftsrestriktioner får inte innebära att vissa flygbolag eller tillverkare av luftfartyg diskrimineras eller att de diskrimineras på grund av att de kommer från vissa stater.

Driftsrestriktioner som utgår från bulleregenskaper skall baseras på luftfartygens bullervärden enligt det certifieringsförfarande som fastställs i volym 1, tredje upplagan (juli 1993), i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart.

Regler för bedömning

5 § I ärenden om införande av driftsrestriktioner skall de uppgifter som anges i bilagan till denna förordning beaktas i så stor utsträckning som det är lämpligt och möjligt för de aktuella driftsrestriktionerna och förhållandena på flygplatsen.

När ett flygplatsprojekt är föremål för en miljökonsekvensbedömning i enlighet med miljöbalkens bestämmelser skall denna bedömning anses motsvara och uppfylla kraven enligt bestämmelserna i första stycket, under förutsättning att den information som avses i bilagan till denna förordning i så stor utsträckning som möjligt beaktas i bedömningen.

Regler för införande av driftsrestriktioner som har till syfte att fasa ut luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal



6 § Om en bedömning, som gjorts i enlighet med 5 § och som omfattar alla tänkbara åtgärder, inklusive införande av flygrestriktioner under vissa tider, visar att det måste införas driftsrestriktioner som innebär utfasning av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal för att målen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen skall uppnås, skall följande regler tillämpas för den berörda flygplatsen i stället för förfarandet i artikel 9 i förordning (EEG) nr 2408/92:

- Sex månader efter det att bedömningen färdigställts och beslut fattats om att införa driftsrestriktioner, får det i jämförelse med motsvarande tidsperiod för året före inte ges ytterligare tillstånd för ny trafik med luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal på den aktuella flygplatsen.
- Tidigast sex månader därefter får flygbolag åläggas att minska flygrörelserna för sina luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal som trafikerar den aktuella flygplatsen, varvid den årliga utfasningstakten inte får överstiga 20 procent av de totala ursprungliga rörelserna.

..

1.3 Åtgärdsprogram

Detta program är numrerat i enlighet med numreringen i 12 § i förordning (2004:675) om omgivningsbuller.

1. Åtgärdsprogrammet är upprättat av Luftfartsstyrelsen och avser flygplatserna Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter. Flygplatserna är civila flygplatser med en trafiktäthet på mer än 50 000 flygrörelser per år och omfattas därmed av kraven på kartläggning och åtgärdsprogram i förordningens 6 §.

2. Bullerkällorna som skall kartläggas är starter och landningar med luftfartyg.

Eftersom båda flygplatserna är större flygplatser som är belägna utanför tätorter kartläggs endast starter och landningar med luftfartyg. I de fall flygplatser är belägna inom tätorter kartläggs även annan flygplatsverksamhet än starter och landningar.

3. Sammanfattning av bullerkartläggningen redovisas i nedanstående tabell. Redovisningarna är hämtade från den genomförda kartläggningen och avser 2006 års bullerexponering.

Bullerutbredningen Lden och Lnight redovisas för respektive flygplats i bilagor.



Arlanda flygplats

Antal flygrörelser år 2006: 227 000

Lden (dBA)	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
Antal exponerade	1322	84	0	0	0
Exponerad yta (km ²)	37,6	15,0	6,5	2,5	1,8

Lnight (dBA)	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
Antal exponerade	120	13	0	0	0
Exponerad yta (km ²)	15,2	6,2	2,3	0,9	0,6

Landvetter flygplats

Antal flygrörelser år 2006: 66 000

Lden (dBA)	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
Antal exponerade	221	98	31	0	0
Exponerad yta (km ²)	11,0	4,6	1,7	0,7	0,6

Lnight (dBA)	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
Antal exponerade	103	83	0	0	0
Exponerad yta (km ²)	5,7	2,1	0,8	0,4	0,3

4. Stockholm-Arlanda flygplats och Göteborg-Landvetter flygplats är prövade enligt miljöskyddslagen/miljöbalken. Ett tillstånd enligt miljöskyddslagen/miljöbalken reglerar flygplatsens verksamhet bl.a. avseende tillåten produktionsmängd (antal rörelser), utformning av flygvägar, in- och utflygningsprocedurer, bullerskyddsåtgärder etc.

På grund av omfattningen och komplexiteten av flygplatsernas tillstånd och villkor är det inte möjligt att återge dem i detta åtgärdsprogram.

Luftfartsverket redovisar gällande tillstånd och villkor för Stockholm-Arlanda flygplats på Luftfartsverkets hemsida under följande länk:
<http://www.arlanda.se/sv/Granne/Banor-vader-och-vind/Villkor-for-buller-och-flygvagar/>

För Göteborg-Landvetter flygplats redovisas gällande tillstånd och villkor av LFV på följande länk:
<http://www.lfv.se/upload/Flygplatser/Landvetter/Miljo/miljorapport%202006.pdf>

Det är Luftfartsstyrelsens uppfattning att de bullerreducerande åtgärder som vidtagits med anledning av gällande miljödomar i huvudsak varit mer omfattande än vad som kan motiveras med anledning av omgivningsbullerförordningens syfte och resultatet av den kartläggning som utförts i enlighet med förordningen.



Behovet av åtgärder

De åtgärder som motiveras med hänsyn till kartläggning av flygbullersituationen enligt omgivningsbullerförordningen skulle förutom mot flygplatsinnehavare teoretiskt kunna riktas mot andra intressenter som exempelvis planmyndigheter.

De situationer som teoretiskt skulle kunna motivera åtgärder enligt omgivningsbullerförordningen är

- åtgärder som utförs genom flygplatshållares ansvar, exempelvis flygvägssystem och bulleråtgärder på bostadshus,
- åtgärder som utförs genom planmyndigheternas ansvar som exempelvis översiktsplanering
- åtgärder som utförs genom Luftfartsstyrelsens ansvar exempelvis att fastställa normer för bulleremissioner eller driftsrestriktioner enligt förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser.

Ifråga om flygplatshållarens ansvar konstaterar Luftfartsstyrelsen att flygplatshållarens åtgärder vid de två aktuella flygplatserna inte kan regleras i detta sammanhang eftersom flygplatsverksamhet som fått tillstånd enligt miljöbalken som huvudregel är skyddad mot ytterligare krav på miljöskyddsåtgärder. Enligt Luftfartsstyrelsens uppfattning motiverar inte den genomförda kartläggningen enligt omgivningsbullerförordningen någon omprövning av flygplatsernas tillstånd.

Ifråga om planeringsåtgärder gäller att Luftfartsstyrelsen enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden mm efter samråd med Boverket och andra berörda centrala förvaltningsmyndigheter ska lämna uppgifter till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt miljöbalken. Myndigheternas underlag tas omhand i den översiktsplanering som kommunerna driver. Det är länsstyrelsens uppgift att samordna statens intressen (4 kap 5 § PBL).

Lagstiftningen syftar till att stat och kommun ska komma överens i den översiktliga planeringen.

Riksintresset utgör i sig endast ett begränsat skydd. Genom utpekande av områden som bedöms vara av riksintresse garanteras staten inflytande över planerings- överbäganden och i slutänden över de rättsverkande markanvändningsbesluten. Riksintressets anspråk kan tillgodoses på olika sätt, där rekommendationer i översiktsplanen är den "lägsta" nivån. Detaljplan och områdesbestämmelser är tänkbara som regleringsformer för flygets frågor. Kommunen ska i sin översiktsplan redovisa hur den avser tillgodose riksintresset.

Ifråga om Stockholm-Arlanda flygplats har arbetet med precisering av riksintresse och influensområde gått så långt att detta arbete inte bör kompletteras med krav i detta åtgärdsprogram.



Ifråga om Göteborg-Landvetter flygplats anser Luftfartsstyrelsen att det är motiverat med en precisering av förutsättningarna för fysisk planering i flygplatsens omgivningar. Detta bör dock enligt Luftfartsstyrelsens uppfattning göras genom att Luftfartsstyrelsen preciserar vad som är flygplatsens riksintresse- och influensområde.

Luftfartsstyrelsens ansvar att fastställa föreskrifter om bl a bulleremissioner är i praktiken beroende av internationella överenskommelser. Vid Arlanda och Landvetter flygplatser förekommer i huvudsak jetflyg och propellerdrivna flygplan vars maximalt tillåtna startvikt överstiger 8618 kg. Nyutvecklade jetflygplan och sådana propellerflygplan skall uppfylla bulleremissionskraven i kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen (Annex 16). Kapitel 4 gäller från år 2006. Luftfartsstyrelsen deltog aktivt i ICAO:s miljökommittés arbete med normskärpningen. Luftfartsstyrelsen räknar inte med att någon normskärpning kan bli aktuell innan detta åtgärdsprogram skall uppdateras efter fem år.

Det kan vara aktuellt att införa driftsrestriktioner enligt förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser vid Arlanda och Landvetter flygplatser.

5. Enligt 5 kap. 4 § miljöbalken skall myndigheter, kommuner, organisationer, verksamhetsutövare, allmänheten och övriga som berörs av åtgärdsprogrammet genom kungörelse i ortstidning eller på annat sätt beredas tillfälle under minst två månader att lämna synpunkter på förslaget.

Luftfartsstyrelsen har genomfört remissbehandling av åtgärdsprogrammet genom att informera om och publicera remissen av åtgärdsprogrammet på myndighetens hemsida. Vidare har riktad information gått ut till ett antal myndigheter och kommuner.

6. Nedan beskrivs de bullerminskande åtgärder som vidtagits eller planeras, däribland åtgärder som planeras att vidtas under de kommande fem åren.

Åtgärder på bostäder

Vad gäller åtgärder på bostäder sker sådant arbete utanför Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen inte är infrastrukturägare och kan således inte styra bullerisoleringsarbetet på flygplatserna. Det är villkoren i flygplatsernas miljötillstånd som bestämmer hur flygplatsen ska arbeta med bullerisolering av bostäder och både Göteborg-Landvetter flygplats och Stockholm-Arlanda flygplats har genomfört och genomför program för isolering av bostäder.

Luftfartsverket har på uppdrag av regeringen bullerisolerat bl a bostäder som utsätts för flygbuller överstigande 90 dBA dagtid eller 80 dBA nattetid, samt bostäder som utsätts för buller överstigande FBN 60 dBA. Målet för åtgärderna har varit att ljudnivån inomhus inte skall överstiga ekvivalentnivån 30 dBA eller maximalnivån 45 dBA nattetid. FBN är i detta fall definierat med tidigare



gällande dygnsviktningsförutsättningar. Skillnaden mellan Lden och den tidigare definitionen av FBN bedöms som försumbar.

Åtgärder i den kommunala planeringsprocessen

Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter flygplatser är område för riksintresse enligt miljöbalken. Detta innebär att flygplatserna skyddas mot sådan tillkommande bebyggelse i flygplatsens närhet som kan innebära påtaglig skada mot flygplatserna. Av de tolkningar som Naturvårdsverket gjort ifråga om vilken rättsverkan åtgärdsprogram enligt omgivningsbullerförordningen har, framgår att ett åtgärdsprogram inte direkt kan tvinga fram antagande, ändring eller upphävande av en plan enligt plan- och bygglagen. Ett åtgärdsprogram kan däremot föranleda en kommun att ta initiativ till en planändring. Åtgärdsprogrammet blir därmed mindre styrande för den kommunala planeringen än bestämmelserna om skydd av riksintressen i 12 kap. miljöbalken.

För Stockholm-Arlanda flygplats har ett underlag för precisering av riksintresset redovisats av Luftfartsverket genom Luftfartsstyrelsen. Underlaget innehåller bl.a. en precisering av influensområdet för buller. För närvarande är underlaget föremål för behandling i en särskild projektgrupp som leds av länsstyrelsen i Stockholms län. Målet för arbetet är en översyn av planeringsunderlaget för riksintresset Stockholm-Arlanda flygplats.

Motsvarande arbete har inte genomförts för Göteborg-Landvetter flygplats. Luftfartsstyrelsen har tagit fram en rapport med principer för precisering av riksintresse och dess influensområden. Dessa principer är publicerade på Luftfartsstyrelsens hemsida.

Med utgångspunkt från dessa principer avser Luftfartsstyrelsen initiera arbete med att precisera riksintresset för Göteborg-Landvetter flygplats och därmed bl.a. ta fram influensområdet för flygbuller som kommer att användas i den kommunala planeringen.

Som ett led i arbetet med att ta fram principer för redovisning av riksintresse och influensområden vid flygplatser pågår även ett arbete med att ta fram en handbok i som stöd för berörda intressenters arbete.

Luftfartsstyrelsen avser att i första hand i samråd med LFV analysera förutsättningarna att införa driftsrestriktioner enligt förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser. Förordningen ger Luftfartsstyrelsen möjlighet att vid Arlanda och Landvetter reglera användningen av flygplan som marginellt uppfyller gällande bullernorm med liten marginal. Sådana driftsrestriktioner bedöms dock inte medföra någon avgörande bullerminskning kring de två flygplatserna.

7. Åtgärder för att skydda områden där ljudnivån ansetts utgöra en särskild kvalitet såsom parker, rekreationsområden, friluftsområden och andra natur- och kulturmiljöer.



Det finns områden med särskilda skyddsvärda kvaliteter kring såväl Arlanda som Landvetter flygplatser. Söder om Arlanda kan nämnas sjön Fysingen med ett rikt djurliv. Vid utredningen och remissyttranden i samband med prövningen av Arlanda flygplats enligt miljölagstiftningen framkom att sjön Fysingen är skyddsvärd.

I Landvetters närhet ligger det relativt orörda friluftsområdet Härskogen norr om flygplatsen. Detta område är riksintresse för friluftsliv.

Ambitionen att minimera flygbullerstörningar har fört med sig konsekvensen att in- och utflygningar har förlagts till områden utanför tätbebyggelse, d v s över orörda skyddsvärda natur- och friluftsområden. Detta är en avväggningsfråga mellan störningar i naturområden och störningar av boende och frågan avgörs i prövningar enligt miljöbalken.

8. Den långsiktiga strategin för hantering av buller och effekten av buller är att i ökad omfattning informera berörda kommuner om prognostiserad flygtrafik och dess bullereffekter, som underlag för kommunernas bebyggelseplanering.

9. Ytterligare åtgärder utöver de som inom ramen för nationell lagstiftning och regeringsbeslut redan vidtagits är varken motiverade eller med hänvisning till 24:1 MB möjliga att genomföra.

10. Åtgärdsprogrammet ska innehålla en analys av kostnaderna i förhållande till åtgärdsprogrammets effektivitet och nytta.

Detta åtgärdsprogram för med sig administrativa kostnader som bedöms som försumbara.

De aktiviteter som medför kostnader och som innebär förbättringar av bullersituationen runt flygplatserna, dels genom miljöprövningen som reglerar flygplatsens verksamhet utifrån bl.a. bulleraspekten, dels precisering av flygplatsens influensområde vad gäller buller och tillämpning av detta underlag för att planera lokalisering av ny bebyggelse och ställa krav på utformning och isolering är inte förknippade med åtgärdsprogrammet utan följer andra kravbilder.

11. Sammanfattning av åtgärdsprogrammet.

Då de aktuella flygplatserna Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter är miljöprövade och har tillstånd enligt miljöbalken 9 kap. är Luftfartsstyrelsens möjligheter att i ett åtgärdsprogram föreslå åtgärder mycket små. Enligt miljöbalken 24:1 är en verksamhet som fått tillstånd enligt miljöbalken som huvudregel skyddad mot ytterligare krav på miljöskyddsåtgärder. I miljötillståndet regleras bullerreducerande åtgärder som exempelvis val av flygvägar, omfattningen av flygplatsens verksamhet, bullerisoleringsåtgärder m.m.



Kommunal markanvändningsplanering utgör ett komplement till flygplatsernas miljöarbete genom att bullerstörda områden runt flygplatserna preciseras och denna precisering blir vägledande för lokalisering av ny bebyggelse samt för isoleringsbehov.

Sammanfattningsvis innehåller detta åtgärdsprogram en redovisning av att motiverade åtgärder med hänsyn till kartläggningen av 2006 års bullernivåer i huvudsak redan är vidtagna. Luftfartsstyrelsen avser initiera precisering av riksintresse och dess influensområde kring Landvetter flygplats. För Arlanda och Landvetter avser Luftfartsstyrelsen att analysera förutsättningarna att införa driftsrestriktioner enligt förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser.

Bilagor:

Flygbullerkartering kring Stockholm-Arlanda Airport
inklusive

Bilaga 1 Arlanda utfall 2006, Lden

Bilaga 2 Arlanda utfall 2006, Lnight

Flygbullerkartering kring Göteborg-Landvetter Airport
inklusive

Bilaga 1 Landvetter utfall 2006, Lden

Bilaga 2 Landvetter utfall 2006, Lnight