



PM 2012:24 RI (Dnr 001-2611/2011)

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har remitterat ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG” till Stockholms stad för besvarande.

Det övergripande syftet med förordningen är att harmonisera och förstärka effekten av införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i EU. De specifika målen med förslaget är att effektivisera direktivets regler för utfasning av de mest bullriga flygplanen men även att säkerställa att driftsrestriktioner införs på ett enhetligt sätt vid olika flygplatser med jämförbara bullerproblem.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att det är ytterst viktigt att förslaget tillåter lokala och nationella myndigheter att utforma restriktioner och bullervillkor anpassade till en enskild flygplats specifika situation. Stadsledningskontoret välkomnar vidare att förslaget inte innefattar kvalitativa mål för buller utan att dessa istället bör utformas av lokala och nationella myndigheter.

Mina synpunkter

Jag välkomnar en harmonisering av flygbullerfrågan inom EU i och med den nya förordningen samt att nuvarande direktiv 2002/30/EG nu ersätts. Särskilt glädjande är att medlemsstater i den nya förordningen ska fastställa den mest kostnadseffektiva kombinationen av bullerrelaterade åtgärder, vilket är i enlighet med Miljöbalkens proportionalitetsprincip. Dagens tillämpning av regelverket kring bullerrestriktioner vid Stockholm-Bromma flygplats harmoniserar väl med intentionerna i förslaget. Stockholm-Bromma flygplats är en viktig del i stadens och regionens infrastruktur och dess utveckling. Utvecklingen för Arlanda flygplats kan med denna förordning återigen gå åt rätt håll. Att som nu behöva kryssa in till Arlanda med anledning av dagens bullerregler är inte optimalt för flygplatsens utveckling. Som Sveriges största flygplats är Arlanda oundgängligt för såväl Sverige som helhet som för Stockholm som tillväxtregion.

Förordningen tar främst hänsyn till det buller som orsakas på själva flygplatsen och inte buller från exempelvis trafiken i anslutning till flygplatsen. En liknande lagstiftning kring buller vid hamnområden vore att eftersträva.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 8 februari 2012

STEN NORDIN

Bilaga

Remissen ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Daniel Helldén* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anföra följande

Många av stadens invånare, framförallt boende i Bromma och Västerort, är störda av buller från Bromma och från flygplan i förlängningen av Arlandas landningsbanor. Flera av norrortskommunerna är kraftigt berörda av flygbuller kopplat till Arlanda. Buller måste ses som ett ökande hot mot folkhälsan. Regelverket får inte ändras om det kan leda till mer generösa

villkor för buller från flygplatser och inflygningar. Bullersituationen runt flygplatserna får inte tillåtas försämrats.

Bromma flygplats bör snarast avvecklas. Den är en utpräglad inrikesflygplats, där en stor andel av resorna går till Malmö och Göteborg, och flertalet av dessa resor skulle bättre lämpa sig för tåg. Flygplatsen bidrar till en fortsatt ökning av flygets ohämmade tillväxt och ökade klimatutsläpp och ger dessutom upphov till lokala störningar. På Brommafältet kan flera tusen nya bostäder byggas samtidigt som grönområden bevaras och rekreationsområden skapas.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Åsa Jernberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att lämna följande svar på remissen:

Det är anmärkningsvärt att staden svarar genom statsledningskontoret och inte låter stadens egna experter på miljöförvaltningen ta del av remissen och bereda ärendet.

Om man vill vara konspiratorisk kan man tro att detta beror på att den moderatledda alliansen är rädd för att miljöförvaltningen är mer kritisk till flygbuller i allmänhet än vad statsledningskontoret är och det därigenom hade lett till ett helt annat svar på remissen.

Vi är också kritiska till den korta svarstid som står till förfogande i ett sådant pass komplicerat spörsmål som detta. Av denna anledning hade det varit extra viktigt att miljöförvaltning berett ärendet vilket hade underlättat arbetet med att tränga in i handlingarna.

När detta är sagt vill vi framföra följande:

De är dåligt att definitionen närflygplats försvinner vilket får till följd att man inte lokalt kan sätta upp särskilda villkor för verksamheten. Det är också en försämring att man inte längre kommer att sätta upp kvalitativa mål för buller och att man i första hand ska åtgärda bullret vid källan istället för att genomföra driftsrestriktioner, t ex i form av inflygning nattetid. Kommissionen kommer enligt förslaget också ges rätt att upphäva beslut om driftsrestriktioner. Därmed finns det risk för att de restriktioner som idag reglerar bullernivåerna kommer innebära högre buller för de omkringboende och de som ligger under inflygningsvägarna direkt under bullermattan.

Sammantaget är vi rädda för att detta förslag kommer generera mer buller om och kring flygplatserna. Vi anser att hela förslaget skall återremitteras och omarbetas i syftet att bullret ska minska och inte öka vilket kan bli risken med detta förslag.

Om några flygplatser vill gå före och minska bullret mer än vad som är tillåtet kan Kommissionen efter hänvändelse från annan flygplats vara tvungen av konkurrenssynpunkt att använda sin rätt till att upphäva beslut om driftsrestriktioner.

ÄRENDET

Det övergripande syftet med förordningen är att harmonisera och förstärka effekten av införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i EU. De specifika målen med förslaget är att effektivisera direktivets regler för utfasning av de mest bullriga flygplanen men även att säkerställa att driftsrestriktioner införs på ett enhetligt sätt vid olika flygplatser med jämförbara bullerproblem.

Förslaget fokuserar på att dra upp riktlinjer för vilken metod som ska användas för bulleranalys vid flygplatser och vilka principer som ska gälla för efterföljande bulleråtgärder. Den föreslagna förordningen ska således göra att förfarandet för bulleranalys blir mer tillförlitligt med en mer konsekvent tillämpning av den väl avvägda strategin i hela EU. I den väl avvägda strategin tas hänsyn till värdet av relevanta rättsliga skyldigheter, befintliga avtal, nuvarande lagstiftning och etablerad politik, vilka inte heller föreskrivs av den. I korthet föreslås att buller i ett första skede ska åtgärdas vid källan och i sista hand genom driftsrestriktioner, t.ex. i form av förbud av inflygning nattetid. Bedömningen ska ske på ett konsekvent sätt i syfte att bemöta bullerproblem på det mest kostnadseffektiva sättet från flygplats till flygplats. I denna harmoniserade metod anges inte kvalitativa mål för buller, som även fortsättningsvis anges i direktiv 2002/49/EG och annan europeisk, nationell eller lokal lagstiftning och inte heller regleras valet av vissa åtgärder. Medlemsstaterna kan inom den väl avvägda strategin t.ex. differentiera de bullerreducerande åtgärderna efter typ av luftfartyg och start- och landningsbaneanvändning i syfte att garantera ett tillräckligt skydd mot buller från flygtrafik.

I nu gällande direktiv finns en definition om närflygplats, som inkluderar Stockholm-Bromma som medger undantag för strängare regler kring en närflygplats. Definitionen närflygplats försvinner i förslaget till förordning. Stockholm-Bromma flygplats är tillståndspliktig enligt miljöbalken och har idag särskilda villkor som reglerar bullret från flygverksamheten. Det upplåtelseavtal som staden tecknat med Swedavia reglerar öppettider för flygplatsen som innebär att flygtrafik inte får förekomma mellan klockan 22 och 07 på vardagar. På lördagar tillåts flygplatsen vara öppen mellan 9 och 17 och på söndagar mellan 12 och 22 med vissa undantag gällande t.ex. ambulansflyg.

Vidare innebär förslaget till förordning att Kommissionen ges rätt att förhandsgranska beslut om driftsrestriktioner för att säkerställa att förordningens föreslagna metoder och principer efterlevs. Kommissionen ges även rätt att upphäva beslut om driftsrestriktioner.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att det är ytterst viktigt att förslaget tillåter lokala och nationella myndigheter att utforma restriktioner och bullervillkor anpassade till en enskild flyg-

plats specifika situation.

Vidare välkomnar stadsledningskontoret att förslaget inte innefattar kvalitativa mål för buller. Dessa bör istället utformas av lokala och nationella myndigheter vilket ytterligare understryker behovet av att anpassa åtgärder mot buller med hänsyn till lokala förhållanden på bla Stockholm-Bromma flygplats, trots att definitionen om närflygplats försvinner.

Stadsledningskontoret anser att dagens tillämpning av regelverket kring bullerrestriktioner vid Stockholm-Bromma flygplats harmoniserar väl med intentionerna i förslaget. Stockholm-Bromma flygplats är en viktig del i stadens och regionens infrastruktur och dess utveckling.

Slutligen anser stadsledningskontoret att det är oklart hur kommissionens föreslagna granskningsrätt av driftsrestriktioner samt rättighet att upphäva beslut om driftsrestriktioner kommer att fungera i praktiken.