

RAPPORT

Riksintresse för kommunikationer

Sundsvall Timrå flygplats

Version 0.3

Ärendenummer TRV 2017/41161

Arbetskopia: datum 2017-04-21

Remissversion

Innehåll

1. INLEDNING.....	5
1.1 Syfte.....	5
1.2 Målgrupp	5
1.3 Avgränsningar	5
1.4 Genomförande.....	6
1.5 Flygplatsens bakgrund, ägarstruktur och namn.....	6
2. RIKSINTRESSET I PLANERINGEN.....	9
2.1 Översiktsplan och övrig planering	10
2.2 Miljöprövning.....	11
2.3 Riksintressen och andra intressen i flygplatsens närhet	12
2.3.1 Områden av riksintresse för kommunikationer	13
2.3.2 Områden av riksintresse för naturvård, friluftsliv och yrkesfiske	14
2.3.3 Andra intressen i flygplatsens närhet	15
3. FLYGPLATSEN I SAMHÄLLET - FUNKTIONSBESKRIVNING.....	16
3.1 Tillgänglighet – hela resan	16
3.1.1 Intermodalitet.....	18
3.2 Det svenska flygplatssystemet	19
3.3 Turism och privat resande	19
3.4 Tjänsteresor	20
3.5 Frakt.....	20
3.6 Beredskapsflygplatser	20
3.7 Prognoser.....	21
3.7.1 Utfall passagerare och antal landningar – Sundsvall Timrå flygplats.....	22
3.7.2 Passagerare och rörelseprognos – Sundsvall Timrå flygplats	24
3.8 Verksamhetsutövarens beskrivning	26
3.8.1 Framtida utsikter gällande tågets utveckling.....	26
3.8.2 Flygplatsens geografiska och logistiska läge i regionen	27
3.8.3 Möjlighet till utveckling	27
4. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK.....	28

4.1	Område med luftfartsanknuten utrustning	29
4.2	Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet	30
5.	OMRÅDEN SOM BERÖR ELLER BERÖRS AV EN FLYGPLATS	31
5.1	Område där höga objekt kan utgöra hinder för startande eller landande flygplan	31
5.2	Hinderbegränsande ytor	32
5.2.1	Vindkraft	34
5.3	Procedurområden och MSA-ytor	37
5.4	Område med hänsyn till flygbuller	38
5.4.1	Regeringens riktvärde för trafikbuller	39
5.4.2	Trafikvolym och trafikfördelning	40
5.4.3	Metod och resultat	41
5.5	Område med hänsyn till elektromagnetisk störning	42
5.6	Risk för fågelkollisioner	42
5.7	Luftledningar för starkström	44
	BILAGOR	45
1.	FÖRHÅLLNINGSSÄTT FÖR TRAFIKVERKET AVSEENDE RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER – FLYGPLATS	45
1.1	Områden där Trafikverket kan uttrycka att en planerad etablering är olämplig	45
1.2	Områden där Trafikverket bör upplysa om att en planerad etablering kan komma att utgöra störning för verksamheten vid flygplatsen	46
2.	BEGREPPSFÖRKLARING	48
3.	BERÄKNING AV INFLUENSOMRÅDE MED HÄNSYN TILL FLYGBULLER	49
4.	VINDKRAFT	50
5.	REMISSAMMANSTÄLLNING	51

Sammanfattning

Trafikverket har preciserat riksintresseanspråk med tillhörande områden för Sundsvall Timrå flygplats. Preciseringen initierades av flygplatsledningen med anledning av hindersituation runt flygplatsen, samt med anledning av planerad järnvägsutbyggnad och logistikcenter.

Riksintressets markanspråk kring en flygplats utgörs av ett område som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas då ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om områden som påverkas av buller från flygplatsen eller områden där höga objekt skulle kunna utgöra hinder för landande eller startande flygplan.

Riksintresset ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen.

Markanspråket för flygplatsen utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från rullbanans centrumlinje samt 1 500 meter i längdled i vardera riktningen räknat från rullbanans trösklar. Utbredningen relaterar till den faktiska utbredningen av landningsbanan med tillagd marginal för att möjliggöra eventuell framtida utbyggnad.

Till riksintresseområdet finns också områden med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning där tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten. Om två eller fler riksintressen står i konflikt med varandra ska det intresse som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ges företräde. Riksintresse för försvarsmakten har alltid företräde framför andra riksintressen. Prövande myndighet är Länsstyrelsen.

Område med hänsyn till flygbuller har tagits fram, och som grund för dessa beräkningar ligger Trafikverkets prognos för den framtida flygtrafiken på Sundsvall Timrå flygplats. I prognosen ingår inrikestrafik, utrikestrafik, taxifyg, bruksflyg¹, fraktflyg och postflyg samt samhällsnyttigt flyg².

Trafikprognosen för Sundsvall Timrå Flygplats pekar på en ökning med ca 1,4% vilket om den blir verklighet ger en total årsvolym på ca 350 000 passagerare år 2040. Inrikestrafiken dominerar stort på flygplatsen och utrikes linjer utgörs i princip av chartertrafik. Antalet starter och landningar med kommersiellt flyg antas bli ca 18 000 – 20 000 år 2040 vilket ligger i linje med den miljötillståndsansökan flygplatsen avser lämna in under 2017.

¹ Flyg som används för lyft, bogsering, inspektioner m.m.

² Polis- ambulans- och räddningsflyg.

1. Inledning

I denna rapport preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset vid Sundsvall Timrå flygplats tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet och/eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Flygplatsen har av Trafikverket varit utpekad som riksintresse sedan 2010. Senast 2013 beslutade Trafikverket om riksintressen för trafikslagets anläggningar där Sundsvall Timrå flygplats är en av 31 utpekade flygplatser.³ Tidsperspektivet för preciseringen är trettio år och de marknadsanalyser och prognoser som görs baseras på den perioden.

Sundsvall Timrå flygplats ligger i ett område med flera planerade och pågående projekt, bland annat planeras för en ny järnväg inom flygplatsens markanspråk för riksintresse. Dessutom har Timrå Kommun genom fördjupade och tematiska översiktsplaner skapat förutsättningar för både ett nytt logistikcenter och vindkraftsutveckling i flygplatsens närhet.

Ovanstående motiv låg till grund för önskemålet om att flygplatsen skulle riksintressepreciseras. Trafikverket Region Mitt beslutade under 2015 att påbörja en riksintresseprecisering av Sundsvall Timrå Flygplats.

1.1 Syfte

Det övergripande syftet med en riksintresseprecisering är att förklara varför en flygplats är utpekad som riksintresse och nationellt skyddsvärd i planeringsprocessen. Preciseringen tränger djupare in i de värden som utgör grunden för utpekandet och den beskriver även den geografiska utbredningen och varför utbredningen ser ut som den gör.

1.2 Målgrupp

Målgrupp för preciseringen är i första hand handläggare och planerare på länsstyrelser, kommuner och Trafikverket men även verksamhetsutövare, boende, verksamma, exploatörer och allmänhet som berörs av flygplatsens verksamhet.

1.3 Avgränsningar

I riksintresseområdet ingår det markanspråk som görs för att täcka in anläggningens fysiska utbredning inklusive mark som skyddas för nuvarande och kommande infrastruktur som behövs för flygplatsens funktion. I anspråket ingår inte mark som disponeras för kommersiell verksamhet, exempelvis shoppingcenter.

³ TRV 2013/10869

Trafikverkets uppdrag att skydda flygplatsen genom utpekande av riksintresse: är Inrikestrafik, utrikestrafik, taxiflyg, bruksflyg, fraktflyg och postflyg. Militärflyg, allmänflyg och skolflyg skyddas inte särskilt genom utpekandet⁴.

Preciseringen omfattar Sundsvall Timrå flygplats och de anläggningar som krävs för att bedriva flygtrafik. Om flygplatsen trafikeras av militär flygtrafik hänvisas till Försvarmakten för eventuella riksintresseanspråk då Trafikverket inte beskriver militära behov. Områden som tas i anspråk eller kan komma att tas i anspråk för väg eller järnvägstrafik till och från flygplatsen ska däremot redovisas i riksintressepreciseringen.

En riksintresseprecisering ger inte en fullständig bild av en flygplats framtida behov och en flygplats kan därför ha, eller söka, miljötillstånd för mer trafik än vad Trafikverket har som uppgift att skydda.

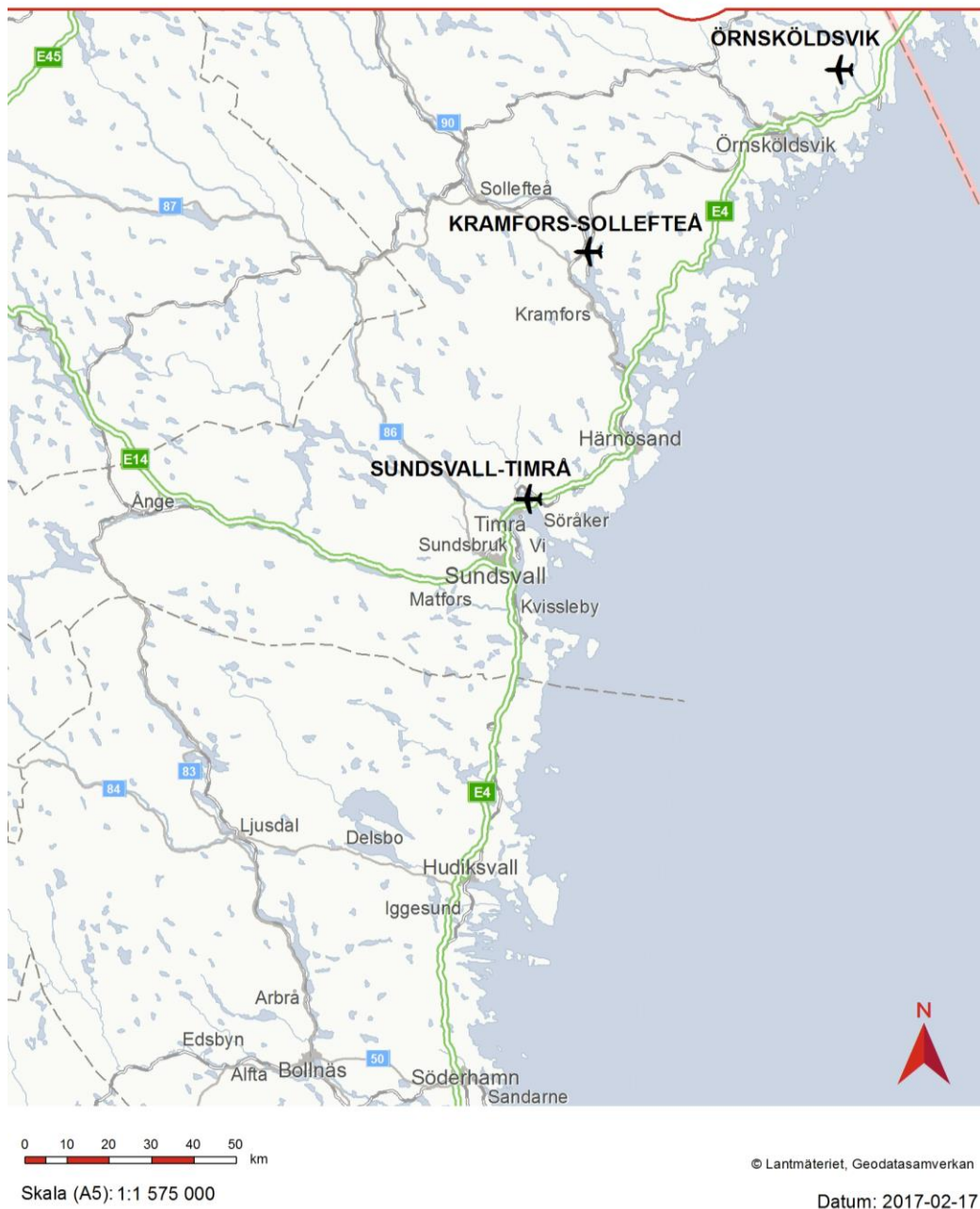
1.4 Genomförande

Trafikverket har drivit projektet med att precisera riksintresset för Sundsvall Timrå flygplats under hösten 2016 och våren 2017. Arbetet genomfördes av en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Pontarius AB, Sundsvall Timrå flygplats, Länsstyrelsen i Västernorrland, Sundsvall kommun och Timrå Kommun. Projektet har också haft en styrgrupp som letts av Trafikverket.

1.5 Flygplatsens bakgrund, ägarstruktur och namn

Sundsvall Timrå flygplats ligger mellan Sundsvall och Härnösand, ca 20 km norr om Sundsvall, 10 km norr om Timrå och 30 km söder om Härnösand. Flygplatsen har en start- och landningsbana som mäter 1954 x 45 meter. Banan är fullt utrustad för instrumentinflygning i bägge riktningarna vilket säkerställer landningar även vid dåligt väder. Kapaciteten i befintlig anläggning bedöms vara tillräcklig för dagens flygtrafik och bedöms räcka under överskådlig tid även om enstaka stora charterflygplan skulle bli aktuella.

⁴ Bullrande verksamhet kopplat flygplatsverksamhet redovisas inte. Sådant buller kommer från till exempel snöröjning och räknas som industribuller.



Figur 1.1. Flygplatsens närområde

Flygplatsen som hos bolagsverket heter Midlanda Flygplats AB, men som utåt marknadsförs under namnet Sundsvall Timrå Airport ägdes före 2013-07-13 av det statliga flygplatsbolaget Swedavia. Beslut togs i riksdagen att Swedavia endast skulle behålla 10 strategiska flygplatser som man ansåg skulle uppfylla behovet av den infrastruktur som flyget förser Sverige med. Det innebär att Swedavias flygplatser reducerades från sexton till tio flygplatser genom att sex flygplatser avyttrades. Fem av dessa flygplatser övertogs av kommuner och en övertogs av privata ägare. För Sundsvall Timrå flygplats tog kommunerna i Sundsvall respektive Timrå över ägandet via ett gemensamt flygplatsbolag då man ansåg att en stängning av flygplatsen skulle ge allt för stora negativa konsekvenser för näringslivet.

Ägarandelarna i flygplatsen är fördelade mellan kommunerna så att de speglar innevånarantalet i de bägge kommunerna. Sundsvalls kommun äger 84% och Timrå kommun äger 16% av aktierna i Midlanda Flygplats AB.

Kommunerna valde att dela driftverksamhet och de fasta tillgångarna i två olika bolag så att mark, landningsbanor och fastigheter ingår i moderbolaget - Midlanda Fastigheter AB. Där ingår representanter från kommunerna som skall driva infrastrukturella och övergripande frågeställningar samt ha en övervakande kostnads och inriktningskontroll på Midlanda Flygplats AB.

Hos Midlanda Flygplats AB finns alla tillstånd, certifikat och avtal gentemot operatörer och hyresgäster samt de värdeskapande verksamheterna. Bolaget har en professionell styrelse som är hämtad från näringslivet i regionen. I ägardirektivet kan man utläsa att huvuduppdraget för flygplatsen är att upprätthålla infrastruktur så att näringslivet kan fortsätta att utvecklas i regionen.

Antalet inrikes passagerare på flygplatsen har sedan ett antal år legat på drygt 270 000 årligen. Inrikestrafiken bedöms utvecklas måttligt de kommande åren prognosen pekar på en stabil men försiktig ökning på ca 1,4% per år vilket ger ca 350 000 resenärer år 2040. Även antalet starter och landningar antas öka, år 2040 räknar flygplatsen med att ha cirka 18 500 kommersiella starter och landningar.

Utrikestrafiken på flygplatsen består i princip av chartertrafik och taxiflyg och utgör endast några procent av totala passagerarvolymen.

2. Riksintresset i planeringen

Enligt hushållningsförordningen⁵ finns tolv myndigheter som har till uppgift att peka ut och definiera riksintressen. Av dessa är Trafikverket respektive Post- och telestyrelsen ansvariga inom sina verksamhetsområden för anläggningar för kommunikationer. Trafikverket ska efter samråd med Boverket, länsstyrelsen, kommuner och andra berörda aktörer lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt miljöbalken⁶. Riksintresseutpekanden enligt 3 kapitlet kan gälla både bevarande och exploatering.

Enligt *Riksintressen för trafikslagens anläggningar*⁷, ska flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar pekas ut som riksintresse för kommunikation:

- Flygplatser som betjänar befolkningscentra där flygplatskapaciteten kan äventyras. (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen).
- Flygplatser som har internationell reguljär trafik.
- Flygplatser som har fundamental nationell betydelse.
- Flygplatser som är av fundamental regional betydelse.

Trafikverket har till uppgift att värna kommunikationer och i miljöbalkens tredje kapitel åttonde paragraf står att läsa:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.”

Enligt Trafikverkets beslut (TRV 2013/10869) anges Sundsvall Timrå flygplats som riksintresse för kommunikationer på grund av att den har fundamental nationell och regional betydelse. Följande faktorer ligger till grund för bedömningen:

- För resande från Sundsvall/Timrå till Stockholmsområdet och eventuellt vidare i landet eller byte till utrikes resa är flyget den rimliga möjlighet som finns. Alternativet att resa till Stockholm med tåg tar idag ca 3,5 timmar.
- Möjligheterna för länets näringsliv och dess kunder, olika myndigheter och organisationer att snabbt kunna resa till och från huvudstaden/ Stockholmsområdet är en viktig förutsättning för länets tillväxt och utveckling.

⁵ 1998:896

⁶ 1998:808 3 kapitlet 8 §

⁷ PM TRV 2010/13990

Flygresorna till och från Sundsvall Timrå flygplats utgörs till övervägande del av tjänsteresor vilket bekräftar vikten av att länet har god tillgänglighet till Stockholm. Vid resvaneundersökningar som görs årligen av flygplatsen så kan man se att 75-80% av resenärerna utgörs av affärsresenärer.

Flygplatsen kan inte alla gånger se exakt slutdestination för passagerarna, då många byter till andra operatörer än de som trafikerar sträckan Sundsvall – Stockholm. Dock kan det konstateras att flygplatsen har en stor och viktig roll även för de internationella affärsförbindelserna som regionen har med övriga världen.

Flygplatsen ligger bra placerad med närhet till flera städer i regionen. Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors och Sollefteå ligger alla inom ca en timmes resa med bil. Närmaste alternativflygplats som erbjuder trafik till Stockholm finns i Kramfors, ca 10 mil från Sundsvall Timrå flygplats. Sundsvall Timrå Airport har dock mer än 15 gånger fler passagerare än Kramfors flygplats och ett större utbud av avgångstider, operatörer och destinationer.

I utredningen "Flygplatserna i Västernorrlands län – översiktlig analys av samhällsnyttan" från december 2014 bedömdes att Sundsvall-Timrå flygplats har en sysselsättningseffekt över tid i regionen motsvarande drygt 6000 arbetstillfällen och en inkomsteffekt av knappt 400 MSEK per år. Den bedömdes därmed vara den flygplats i regionen som har den enskilt största nettoytan.

2.1 Översiktsplan och övrig planering

Enligt plan- och bygglagens tredje kapitel ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. I översiktsplanen ska riksintressen redovisas samt hur kommunen avser att tillgodose de redovisade områdena. Från denna preciseringen bör bullerutredning samt MSA-yta och de hinderbegränsade ytorna redovisas.

Översiktsplanen tas fram av kommunen i samråd med länsstyrelsen som har i uppgift att verka för att riksintressena tillgodoses. Kommuner upprättar även detaljplaner för att ange hur mark- och vattenområden får användas och bebyggas. Kommuner har planmonopol vilket innebär att de själva får råda över kommunens mark men staten, genom länsstyrelsen, kan ingripa mot en detaljplan som riskerar utgöra påtaglig skada mot ett riksintresse. Plan- och bygglagens femte kapitel reglerar detta bland annat genom att kommunen ska samråda med länsstyrelsen i framtagnandet av förslag till detaljplan men att länsstyrelsen också ges rätt att granska förslag samt överpröva ett antaget förslag till detaljplan om ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses.

⁸Under november 2016 påbörjades samråd för en ny kommuntäckande översiktsplan för Timrå kommun. I samrådsförslaget föreslås ett område för näringslivsutveckling väster om vägen till flygplatsen. En del av detta område är också redovisat som ett framtida

⁸ Uppdateras efter remisstid med gällande status

näringslivsområde i gällande fördjupade översiktsplan för Indalsälvens delta, antagen 1990. I förslaget till ny översiktsplan redovisas också Trafikverkets beslutade korridor för ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand, som också utgör riksintresse. Den nya järnvägen kommer sannolikt att passera med bro över Indalsälven norr om flygplatsen. Korridoren ligger inom flygplatsens markanspråk för riksintresset, järnvägens placering kan komma att påverka flygplatsen gällande elektromagnetisk störning. Detta behöver utredas i samråd med flygplatsen och flygtrafikledningstjänst när järnvägsplan tas fram. Inom flygplatsområdet och på hela Skeppsholmen norr om E4 fanns inga detaljplaner i februari 2017.

Sundsvall Timrå flygplats ingår in i Midlandarådet som drivs av Timrå kommun. Midlandarådets uppgift är att samla befintliga och potentiella aktörer med utvecklingsambitioner kring flygplatsen för att arbeta med utveckling av redan befintliga verksamheter och etablering av nya. En ökad rörelse av människor och varor skulle påverka flygplatsen positivt, både passagerarmässigt, men också i intäkter från parkering, restaurang, konferenser, biluthyrning, taxi etc, vilka har en omsättningsbaserad prissättningsmodell.

Då flygplatsen omfattas av kommunallagen därav kan flygplatsen endast i begränsad omfattning internt arbeta med kommersialisering och utbudande av tjänster. Alla tjänster som erbjuds måste falla inom ramen för den kommunala kompetensen. Även om flygplatsen inte själv får utföra och sälja vissa tjänster till passagerare, såsom bilrekonditionering och liknande service, så kan flygplatsen hjälpa företag att etablera dessa verksamheter genom uthyrning av lokaler eller försäljning av mark för etablering av nya verksamheter.

2.2 Miljöprövning

En flygplats anses vara miljöfarlig verksamhet och verksamheten måste därför söka om miljötillstånd enligt miljöbalken. Precisering av riksintressen för luftfart görs av Trafikverket och är helt frikopplad från alla typer av miljöprövningar.

Miljödomstolarna eller miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen fastställer villkor för hur verksamheten får bedrivas i samband med prövningar enligt miljöbalken. Villkoren som formuleras efter en omfattande och öppen prövningsprocess är en garanti för att flygverksamheten bedrivs med utgångspunkt från miljöbalkens hänsynsregler, och att alla motiverade skyddsåtgärder vidtas.

Tillståndsbeslut anger tillåten verksamhet samt villkor för verksamheten. Besluten innehåller direkt eller indirekt bestämmelser om maximalt tillåtet antal starter och landningar (rörelser) som mått för tillåten verksamhet. Verksamheten vid flygplatser omfattar även flygvägarnas utformning till och från flygplatsen. Idag fastställs flygprocedurer vanligtvis i besluten och flygtrafiktjänsten ansvarar för att de följs. Flygtrafiken regleras dock med stöd av luftfartslagen så snart flygplanet släppt kontakten med marken. Det innebär att villkor som miljödomstolen förknippar med tillståndet för att bedriva flygplatsverksamhet inte direkt kan riktas mot flygtrafiken eller flygprocedurerna.

Villkoren utgörs av både allmänna och särskilda villkor. Det allmänna villkoret innebär att verksamheten får bedrivas i huvudsak på det sätt som sökande har redovisat i ärendet. De

särskilda villkoren för verksamheten omfattar normalt flygvägsvillkor och buller samt utsläpp till luft, mark och vatten. Den flygbullerredovisning som legat som grund för tillståndsprövning av flygplatsen har inte någon formellt styrande effekt på bebyggelseutvecklingen kring flygplatsen.

Flygplatsens nuvarande miljötillstånd är från december 1992 men justerats vid ett flertal tillfällen, senast 2014-01-15. Tillståndet medger 48 000 flygplansrörelser (starter eller landningar) per år varav 13 000 med tunga jet-flygplan. Vidare finns 14 ytterligare villkor som reglerar den flygande verksamheten utifrån bland annat buller, utsläpp av kemikalier till vatten och mark, antal flygrörelser per dygn och halkbekämpning. Vidare finns ett antal krav kopplade till brandövningsplats, panncentral, avloppsreningsverk samt några specifika riktlinjer kring avisning av flygplan vid gate.

Flygplatsen påbörjade hösten 2016 en process för att söka ett nytt miljötillstånd, där man har för avsikt att söka tillstånd för 20 000 flygplansrörelser. I arbetet med riksintressepreciseringen har 18 500 rörelser med linje- och chartertrafik använts för att bedöma utbredningen av buller om den prognosticerade flygtrafiken i ansökan om nytt miljötillstånd blir verklighet. Utöver detta finns ca 1500 rörelser för icke schemalagda flygningar.

2.3 Riksintressen och andra intressen i flygplatsens närhet

Markområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Boverket har den allmänna uppsikten över denna hushållning med mark- och vattenområden. Det betyder bland annat att Boverket ska ha en allmän överblick över hur bestämmelserna tillämpas. Boverket ska också verka för samordningen av de statliga myndigheternas underlag för tillämpningen av bestämmelserna.⁹

Om markanvändningen eller nyttjandet av anläggningar och bebyggelse ska ändras kan det få betydelse att ett område är av riksintresse. Verksamhetsutövare och fastighetsägare behöver därför anpassa planerade förändringar så att dessa inte skadar eller försvårar utnyttjandet av de riksintressanta värdena. Myndigheter ska i handläggningen av lov och tillstånd skydda riksintresset. Påverkan på ett riksintressant värde kan ske oavsett om åtgärden sker inom eller utanför den geografiska avgränsningen av riksintresset.

⁹ www.boverket.se 2014-09-05

2.3.1 Områden av riksintresse för kommunikationer

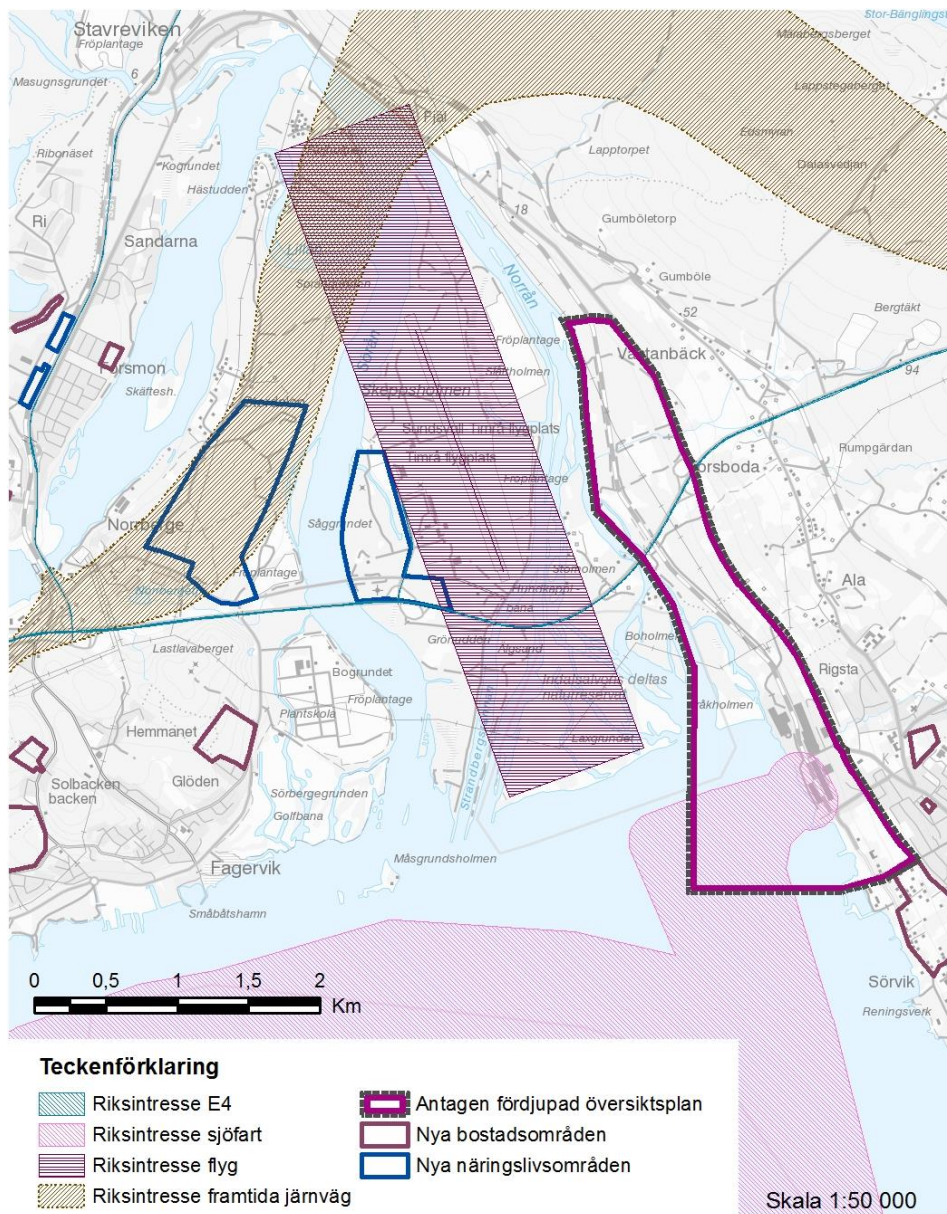
Flygplatsens anslutningsväg klassas som riksintresse då den förbinder både kommunikationsanläggningar och befolkningscentra med riksintresset Sundsvall Timrå flygplats.

Väg E4 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i detta nätverk är av särskild internationell betydelse. E4 utgör ett viktigt stråk för godstransporter inom landet men också viktigt för arbetspendling i regionen. Det är också en rekommenderad väg för transporter med farligt gods. E4 har stor betydelse för turismen längs med hela norrlandskusten, men även koppling mot betydande turism i inland och fjäll. E4 utgör en viktig väglänk mellan norr och söder, den är till största del utbyggd till mötesfri landsväg och en långsiktig målsättning är att hela E4 ska vara mötesfri.

Ådalsbanan kopplar ihop Ostkustbanan och Botniabanan och binder ihop kuststäderna. Möjligheten att i framtiden resa med tåg och korta restider längs med hela norrlandskusten kommer sannolikt att förändra rörelsemönster och färdmedelsval.

Nuvarande bansträckning mellan Sundsvall och Härnösand är en flaskhals på grund av att spåret har lutningar och kurvor som ger långa restider. Trafikverket genomförde därför 2013 en järnvägsutredning för en ny sträckning av banan och en ny korridor för en framtida dragning strax intill flygplatsen finns beslutad, se Figur 2.1. För närvarande bedriver Trafikverket tillsammans med berörda kommuner m.fl. ett arbete för att smalna av korridoren på vissa breda partier samt för att etappindela sträckan. Innan spårets dragning slutligt fastställs bör en flyghinderanalys genomföras.

Det finns också en riksintressepreciserad farled för sjöfart söder om flygplatsen. Farleden går in till Söråkers hamn och trafiken på den kommer i konflikt med flygplatsens start- och stigyta samt med inflygningsytan. Detta innebär att sjöfart och luftfart måste koordineras för att undvika att flygplan startar eller landar samtidigt som fartyg passerar de områden där de riskerar att utgöra hinder. I Figur 2.1 redovisas riksintressena för kommunikationer.



Figur 2.1. Karta över riksintressen för kommunikationer och andra intressen i flygplatsen närhet (hösten 2016). Källa Timrå Kommun.

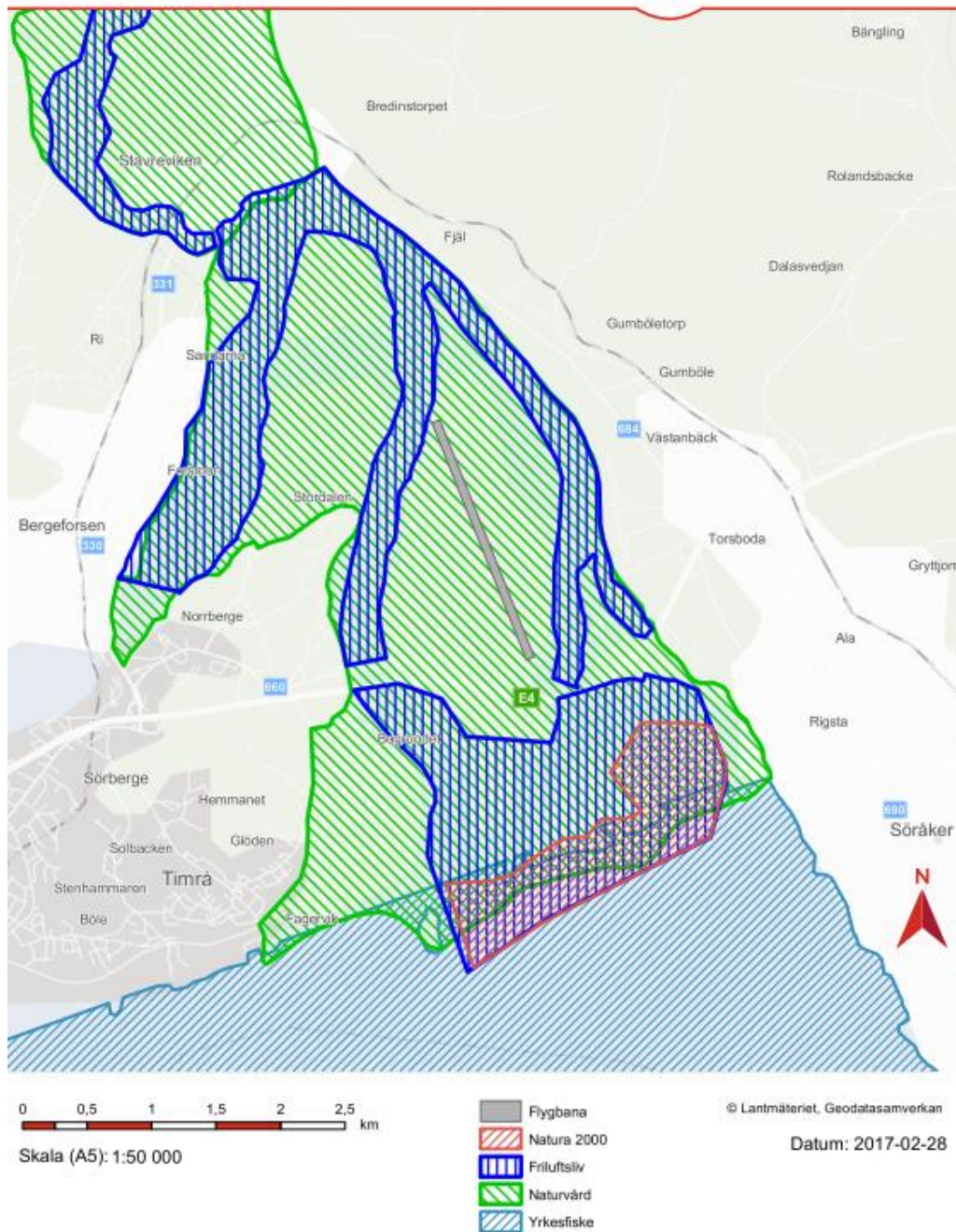
2.3.2 Områden av riksintresse för naturvård, friluftsliv och yrkesfiske

Hela Skeppsholmen utgör riksintresse för naturvård och vid Indalsälvens mynning finns ett natur 2000-område och ett naturreservat, se figur 2.2.

Två riksintressen för friluftsliv ligger i nära anslutning till Skeppsholmen. Området består av det deltaområde som skapades när Vild-Hussen 1796 tömde Ragundasjön och materialet från den katastrofen lagrades upp här. I området finns goda förutsättningar för bad med kilometer lång sandstrand, paddling i deltat. I området finns även flertalet sällsynta växter och det är ett populärt stopp för många fågelarter.

Klingerfjärden utgör även ett riksintresse för yrkesfiske.

Alla riksintressen för friluftsliv är nu beslutade av Naturvårdsverket.



Figur 2.2. Karta över riksintressen för naturvård, friluftsliv och yrkesfiske i flygplatsen närhet. Källa Länsstyrelsen.

2.3.3 Andra intressen i flygplatsens närhet

Timrå Kommun skickade under hösten 2016 ut en samrådshandling för ny översiktsplan. I flygplatsens närhet finns ett antal specifikt utpekade utvecklingsområden vilka redovisas i Figur 2.1. Områden för bostadsutveckling benämns UBO, områden för landskapsutveckling, fiskeriverksamhet och besöksnäring benämns ULA. Planerade utvecklingsområden för näringslivsverksamhet finns väster om flygplatsen och är redovisade som Unä1 och Unä2.

På kartan redovisas även ett stort område för logistikcenter i Söråker-Torsboda, öster om flygplatsen. Denna exploatering beskrivs i en särskilt framtagen fördjupad översiktsplan som antogs 2009.

3. Flygplatsen i samhället - funktionsbeskrivning

För att kunna bedöma en flygplats framtida behov måste flygplatsens betydelse för samhället kartläggas. Genom riksintresseutpekandet ska Trafikverket möta samhällets grundläggande behov av tillgänglighet. Flygplatser utgör en del i utpekandet, och för att fördjupa förståelsen för den aktuella flygplatsen görs en precisering av riksintresset med en funktionsbeskrivning.

Funktionsbeskrivningen beskriver hur olika faktorer fördjupar och nyanserar motiveringen av riksintresse. Bland annat beskrivs begreppen tillgänglighet - hela resan, anläggningens omvärld, samhällets utveckling och kapacitet att möta nuvarande och kommande behov.

Vidare beskrivs de geografiska förutsättningarna, upptagningsområde, närhet till större städer, konkurrens/samarbete med andra flygplatser m.m. på de ställen där kapacitetsbehovet är som störst är också möjligheterna att skapa en ny flygplats som minst med tanke med de stora landområden en flygplats tar i anspråk.

3.1 Tillgänglighet – hela resan

Trafikverket styrs av de transportpolitiska målen. På regeringens hemsida står att läsa:

”Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp specificerade funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.”

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods.

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”¹⁰

Riksdagen poängterar i sitt beslut om framtidens resor och transporter flygets betydelse för att dels tillgodose människors behov av långväga resande, dels uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken¹¹

¹⁰ www.regeringen.se 2014-08-21

¹¹ prop. 2008/09:35

För att en flygplats ska kunna bli en integrerad del i ett transportsystem krävs goda möjligheter till kommunikationer till och från flygplatsen. I preciseringen till funktionsmålet anges att förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. En flygplats erbjuder många arbetstillfällen och är därmed även målpunkt i sig själv. De som har flygplatsen som slutmål har delvis andra behov och krav än de som har flygplatsen som ett delmål på en längre resa. För att transportsystemet ska fungera optimalt är det viktigt att alla behov beaktas. Flera projekt och studier lyfter vikten av att kunna färdas kollektivt. Fördubblingsprojektet är ett branschprojekt med målet att fördubbla kollektivtrafiken i Sverige till år 2020. På sikt är målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel mellan år 2006 - 2020.¹²

”Bytespunkten kan ses som kollektivtrafikens ’entré’ till de mål och aktiviteter som är anledningen till själva resan. Fungerar inte de tre delarna: förflyttningen till entrén, själva bytet samt förflyttningen till det egentliga målet - förlorar hela resekedjan sin mening”.¹³

Hänsynsmålet består av mål för säkerhet, hälsa och miljö. Bland annat ska transportsektorn bidra till att miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås genom minskat beroende av fossila bränslen. Transportsektorns sammanlagda påverkan på klimatet ligger för riket kring en dryg tredjedel av totalsumman¹⁴. Att resa och transportera med flyg ger klimatpåverkan i form av utsläpp av koldioxid, kväveoxid och effekt från kondensstrimmor. Kondensstrimmor bildas då ett flygplan flyger på hög höjd. När de varma avgaserna möter den kalla omgivande luften kyls de av och is-partiklar bildas. Vid fuktiga förhållanden kan strimmorna ligga kvar under längre tid och breda ut sig som slöjliknande moln. Kondensstrimmor bedöms ha samma klimatpåverkande effekt som tunna, höga moln och kan bidra till uppvärmningen av jorden¹⁵. Enligt Internationella klimatpanelen (IPCC) står flyget globalt sett för omkring två procent av de totala utsläppen av koldioxid. Räknar man även in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd samt påverkan från kondensstrimmor brukar man räkna med att flygets totala klimatpåverkan blir ungefär dubbelt så stor som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid.

Eftersom flyget i sig verkar negativt på klimatet bör den totala påverkan av hela transportkedjan med flyg i så hög grad det är möjligt kompenseras med klimatsmarta alternativ till och från flyget.

”Transportslagen ska komplettera och samverka med varandra. Om bilresor ska kunna ersättas med miljövänligare transportsätt måste samverkan mellan transportslagen även avspeglade sig i den fysiska utformningen.”¹⁶

I och med utpekandet av en flygplats av riksintresse har Trafikverket konstaterat att platsen är väl lämpad för funktionen flygplats och att en flygplats på den platsen är av stor vikt för nuvarande eller kommande transportbehov. Därmed borde flygplatsen integreras väl i

¹² www.trafikverket.se 2014-08-21

¹³ Den attraktiva regionen En antologi om tillgänglighet och regional utveckling, TRV 2014:037

¹⁴ www.lfv.se

¹⁵ www.transportstyrelsen.se 2016-04-07

¹⁶ Trafik för en attraktiv stad (TRAST)

kommunens planering och försörjas med anslutningar som i möjligaste mån anpassas efter de transportpolitiska målen.

Det är generellt svårt att hitta lämpliga områden för större trafikinfrastruktur-anläggningar som flygplatser. En flygplats har stor bullerpåverkan och har behov av särskilda förhållanden till exempel hinderfrihet och stora landområden. Detta gäller inte minst i storstadsområden med högt bebyggelsetryck och hög konkurrens om attraktiv mark. Det är i sådana områden behovet av skydd för kommunikationsanläggningar av riksintresse är som störst eftersom alternativa platser inte finns. För en flygplats funktionalitet och attraktivitet är kopplingar till det övriga transportsystemet avgörande, resenärer och personal måste kunna ta sig till och från flygplatsen smidigt, grönt och tryggt¹⁷.

3.1.1 Intermodalitet

Huvuddelen av passagerarna vid Sundsvall Timrå flygplats är affärsresenärer, den vanligaste slutdestinationen är Stockholm men ungefär hälften av passagerarna byter flyg och reser vidare från Stockholm. Det vanligaste sättet att ta sig till och från flygplatsen är med egen bil eller taxi eftersom nuvarande busstrafik till flygplatsen endast utgörs av flygbusstrafik i kommersiell regi. För övriga länet finns inga kollektiva alternativ anpassade för flygavgångarna på flygplatsen varför resenärerna är hänvisade till egen bil eller taxi.

Både nuvarande och framtida korridor för järnvägen ligger parallellt med start och landningsbanan. Det finns behov av en ny järnvägssträckning mellan Sundsvall och Härnösand och Trafikverket beslutade läge för ny järnvägskorridor under 2014. Den framtida järnvägen kommer att passera norr om flygplatsens start och landningsbana.

Närmaste tågstation ligger i Timrå cirka en mil från flygplatsen. Att anlägga en tågstation i direkt anslutning till flygplatsen innebär bland annat att det måste säkerställas att inte inflygningshjälpmedel och flyginstrument påverkas av elektromagnetiska störningar. Detta innebär troligen att en tågstation skulle hamna relativt långt ifrån flygterminalen alternativt att den måste skärmas genom att förläggs under jord. Någon station i direkt anslutning till flygplatsen finns för närvarande (april 2017) inte planerad.

¹⁷ "Smidigt, grönt och tryggt" Trafikverkets vision

3.2 Det svenska flygplatssystemet

Regeringen beslutade 2009 att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud bestående av 10 flygplatser¹⁸. Syftet med att fastställa flygplatser i ett basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Staten har ett ansvar för att det ska finnas bra flygtäckning över hela landet. Utöver flygplatserna i basutbudet har Trafikverket identifierat ytterligare 21 flygplatser som bör skyddas för att kapacitetsbehov ska kunna mötas idag och i framtiden.

Det svenska flygplatssystemet är uppbyggt kring nav- och ekerprincipen där stockholmsflygplatserna Arlanda och Bromma utgör principens nav. Över 90% av all inrikes flygtrafik i landet går till eller från antingen Arlanda eller Bromma därför blir avståndet till Stockholm av avgörande betydelse för de orter där den riskintresseutpekade flygplatsen finns¹⁹.

3.3 Turism och privat resande

Turism är viktigt för Sverige och för luftfarten. Tillväxtverket gör bedömningen att den totala omsättningen för turismen i Sverige har ökat med drygt 83 procent i löpande priser sedan 2000. Uttryckt i fasta priser (med hänsyn till inflationen) har ökningen varit drygt 52 procent. Turismen utgör samtidigt ca 73 % av förädlingsvärdet för luftfarten. Förädlingsvärde är lika med värdet av vad ett företag eller sektor tillför genom sin verksamhet, uttryckt som värdet av ett företags eller sektors samlade produktion minus värdet av de insatser som har använts.²⁰

För resor utomlands på fritiden med övernattnings under 2012 var flyg det vanligaste transportmedlet. Cirka 65 procent av alla resor på fritiden gjordes med flyg. Flyg är samtidigt det vanligaste färdmedlet till Sverige för utländska flerdagsbesökare.

För regionen blir därför en väl fungerande flygplatsinfrastruktur av stor vikt för att den lokala turistnäringen ska kunna utvecklas ytterligare. Det finns flera starka turistattraktioner som lockar många besökare till regionen, bland andra:

- Höga Kusten området, som har av UNESCO år 2000 utsetts till världsarv. Här finns den geologiskt sett snabbaste och största landhöjningen efter den senaste inlandsisen. Höga Kustens landskap lockar turister från hela världen. Tack vare de goda transportmöjligheterna knyts friluftslivet i Höga Kusten samman med närliggande storstäder. De flertalet avgångarna till Arlanda, som sker dagligen från regionens flygplatser, främjar bra relationer och kommunikationer som ger goda möjligheter till internationell konkurrenskraft.

¹⁸ www.regeringen.se

¹⁹ Publikation 2013:107 Trafikprognos för svenska flygplatser 2013

²⁰ Tillväxtverket 2012 Fakta om svensk turism Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan

- Sundsvalls Stenstad med esplanader och utsmyckade stenhäus i ny renässans, som är resultatet av återuppbyggnaden av staden efter den ödesdigra branden år 1888.
- S:t Olavsleden - världens nordligaste pilgrimsled genom två länder. En 564 kilometer lång vandring från kust till kust, från Svenska Selånger i Sundvall till Norska Trondheim.

Det råder således ett ömsesidigt beroende mellan turism och luftfart och om Sverige ska fortsätta vara ett attraktivt land att både besöka och leva i krävs väl fungerande flygplatser med god tillgänglighet. Det krävs därför ett långsiktigt och kontinuerligt arbete för att säkerställa framtida transporter och planera för den infrastruktur som krävs för att kunna utveckla turismen, både nationellt och regionalt.

3.4 Tjänsteresor

Tillväxtverket skriver i sin rapport: "För affärsresenärerna var flyget det enskilt viktigaste färdssättet och svarade för sju av tio resor under 2012". Affärsresorna med flyg ökade kraftigt och andelen flygresor av samtliga resor i landet ökade från cirka 60 till 70 procent mellan 2011 och 2012.

I regionen finns ett flertal statliga myndigheter så som CSN, Bolagsverket, Länsstyrelsen Västernorrland, Pensionsmyndigheten och SIDA samt flera stora bolag som tex SCA men även anda världsledande företag så som Permobil. Bank och försäkringsbranschen är omfattande och det finns ett flertal IT- och telekomföretag.

3.5 Frakt

Sundsvall Timrå flygplats är Sveriges näst största flygpost-hub efter Arlanda. Här lämnar och hämtar postflyg från Umeå, Göteborg och Arlanda post på vardagar. Posten är upphandlad 2016-2020 med option på fyra år och kan i praktiken pågå fram till 2024 utan förnyad upphandling. I dagsläget har postflyget ca 15 avgångar/vecka och beräknas inte minska även om traditionell brevhantering ser en avmattning. De nya volymerna uppstår i pakethantering då internet handel och privatimport ökar.

3.6 Beredskapsflygplatser

Ur Trafikverkets regleringsbrev för 2014:

"Trafikverket har sedan 2012 till uppgift att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras."

Enligt Trafikverkets instruktion ska verket genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap, för att garantera tillgänglighet dygnet runt, när det gäller behov av ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser,

uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. För att uppfylla sina åtaganden får en beredskapsflygplats ersättning för kostnader för att tillhandahålla beredskapen.

Trafikverket tecknar tolv månaderskontrakt gällande beredskapsflygplatser. Sundsvall Timrå flygplats är utsedd till beredskapsflygplats (år 2016).

3.7 Prognoser

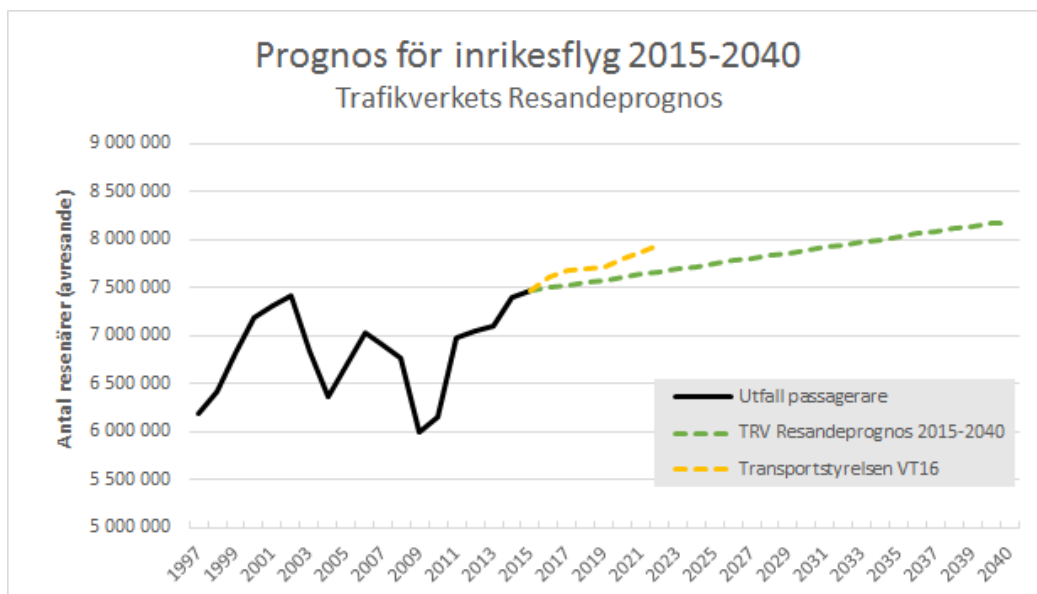
I en diskussion om trafikmängd och prognoser bör man ha i åtanke att in- och utrikestrafik har olika förutsättningar och känsligheter. I korthet kan sägas att inrikesflygets utveckling är mer osäker och har även historiskt varierat i upp- och nedgångar mer än utrikestrafiken vilken mer entydigt hela tiden ökat. I rapporten *Marknadsanalys av godstransporterna och persontrafiken för år 2013*²¹ sammanfattas in- och utrikestrafik och det konstateras att flygets transportarbete år 2013 uppgick till preliminärt 3,4 miljarder personkilometer²², vilket är samma nivå som för åren 2011 och 2012 och en ökning med 0,5 miljarder personkilometer vid en jämförelse med lågkonjunkturåret 2009 samt en minskning med 0,3 miljarder personkilometer vid en jämförelse med toppåret 2001. Trots de stora skillnaderna de senaste åren har flygets transportarbete de senaste 27 åren pendlat mellan 2,8 och 3,7 miljarder personkilometer. Enligt prognoser publicerade i *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*²³ ser man att utrikestrafiken stadigt ökat med endast några mindre tillbakagångar medan inrikestrafiken med små upp- och nedgångar varit stabil sedan 1990.

Att inrikesflyget inte ökar nämnvärt i Sverige beror till stor del på den hårdare konkurrenssituationen gentemot järnvägen i de relationer som trafikerades med X2000. Den i dessa relationer ökade konkurrensen medförde att en relativt stor del av nedgången för flyget går att hänföra till minskningar av resor till/från Stockholm, Göteborg och Sundsvall. Under samma tid har hushållen stärkt sin ekonomi och nedgången skulle kunna ha blivit ännu större. Vidare anges att när "...det gäller utvecklingen för flyget och järnvägen är det viktigt att notera att den ökade konkurrensen mellan transportmedlen har varit betydelsefull för resenärerna genom utvecklingen och vidmakthållandet av lågprisflyget."

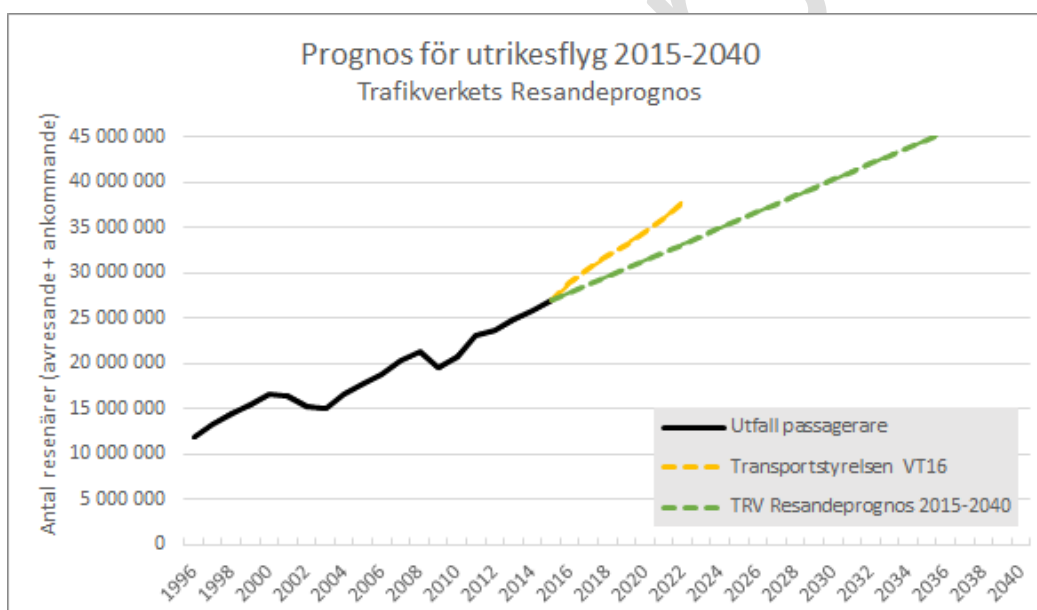
²¹ Trafikverkets rapport 2014-06-19 *Marknadsanalys av godstransporterna och persontrafiken för år 2013*

²² Det sammanlagda antalet km personerna i ett fordon transporteras.

²³ Resandeprognos för flygtrafiken 2040 – Trafikverkets basprognoser 2016-04-01



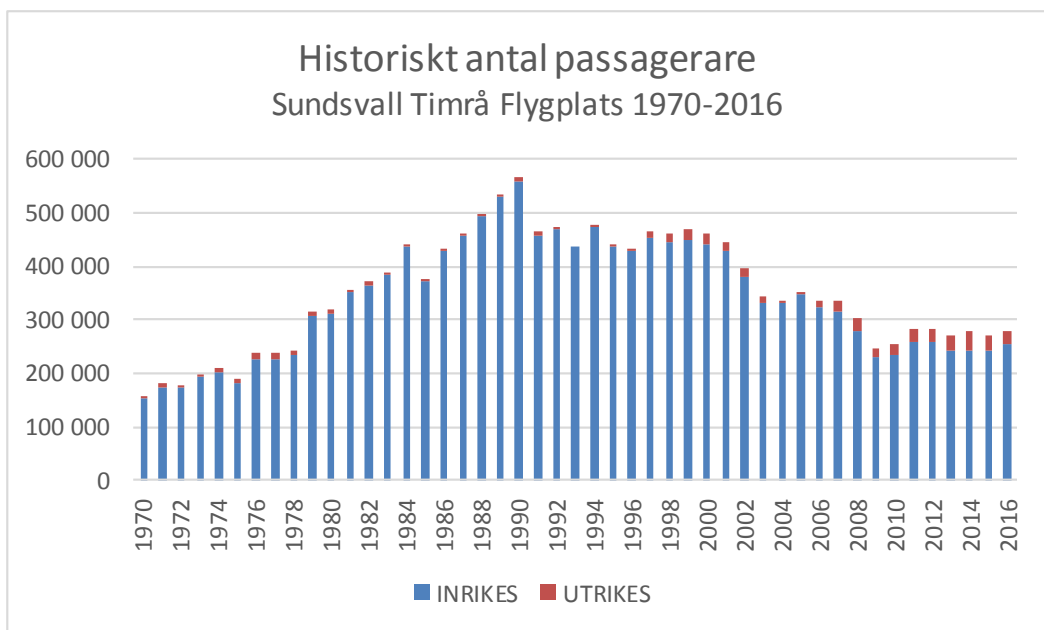
Figur 3.1: Trafikverkets prognoser för inrikesresor Källa: Resandeprognos för flygtrafiken 2040, TRV 2016/24458



Figur 3.2: Prognos utrikesflyg 2040 för samtliga flygplatser i Sverige. Källa: Resandeprognos för flygtrafiken 2040, TRV 2016/24458

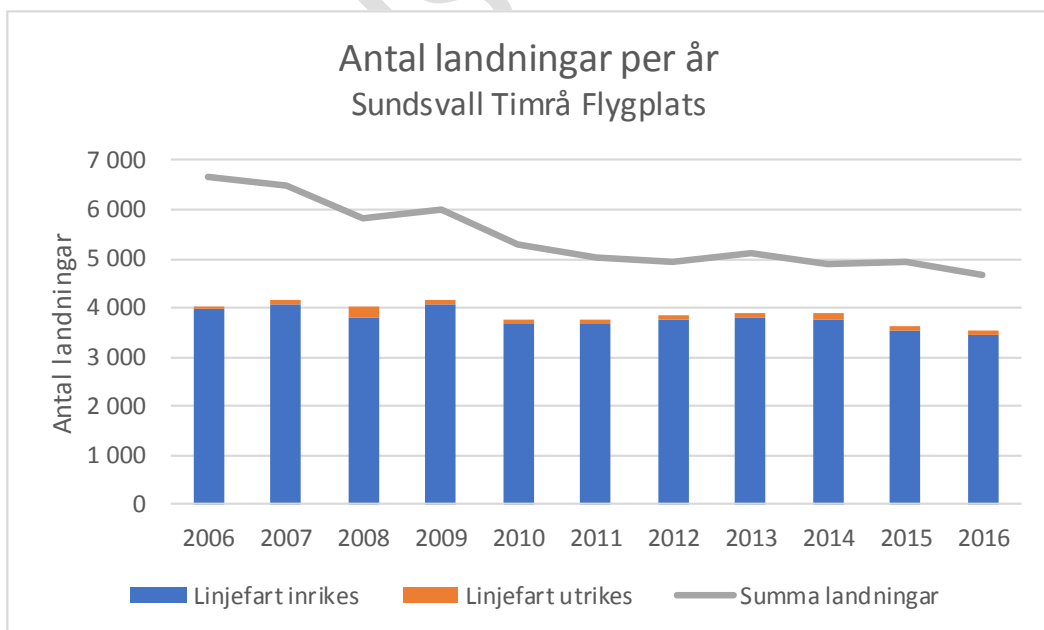
3.7.1 Utfall passagerare och antal landningar – Sundsvall Timrå flygplats

I början på 1990 talet började antalet resenärer på Sundsvall-Timrå flygplats att minska, delvis på grund av att fler passagerare valde tåg men också som en del av en nationell trend. Mot slutet av 1990-talet hade passagerarsiffrorna sjunkit till cirka 450 000 passagerare och efter det ekonomiska krisåret 2008 har trafiken stabiliserats mellan 250 000-270 000 passagerare.



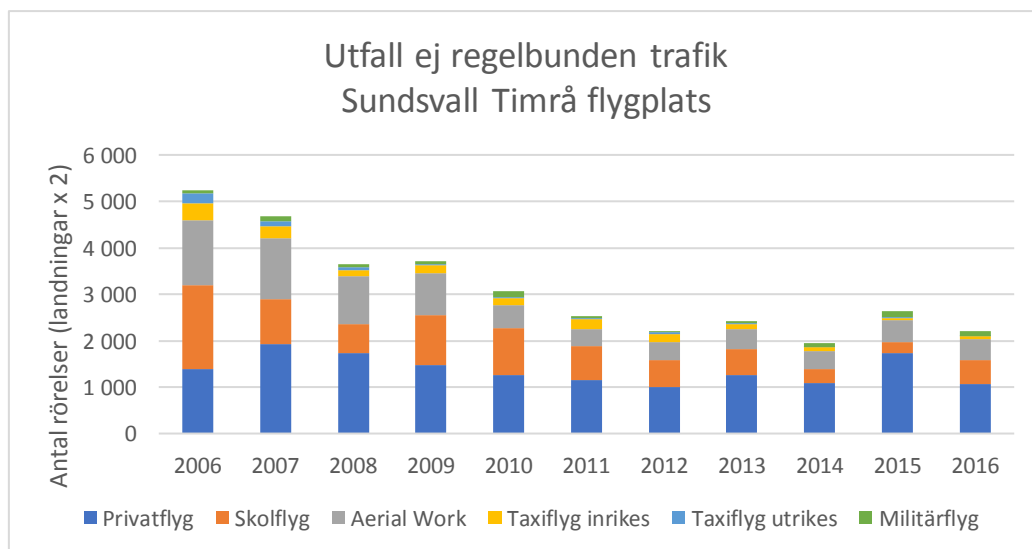
Figur 3.3: Passagerarutvecklingen på Sundsvall Timrå flygplats sedan 1970.

Transportstyrelsen redovisar på sin hemsida det faktiska utfallet av antalet landande flygplan. Antalet landningar särredovisas för flygplan i linjetrafik inrikes respektive utrikes samt för antalet landningar med ej schemalagd flygtrafik. I Figur 3.4 redovisas antal landningar på flygplatsen de senaste 10 åren. Utrikestrafiken på flygplatsen sker med mindre affärsflygplan och enstaka charterflygplan och den utgör en mindre del av den totala passagerarvolymen.



Figur 3.4: Utfall antal landningar Sundsvall Timrå flygplats sedan 2006 (Källa: Transportstyrelsen).

Exempel på den trafik som inte klassas som linjefart är privat- och skolflyg, taxifyg och militärflyg samt sk Aerial Work flygningar vilket är kommersiell nyttotrafik som inte inbegriper transport av passagerare. Dessa skyddas inte av riksintresset men är en del flygplatsens trafik. Utfallet av dessa kategorier flygningar redovisas i Figur 3.5.

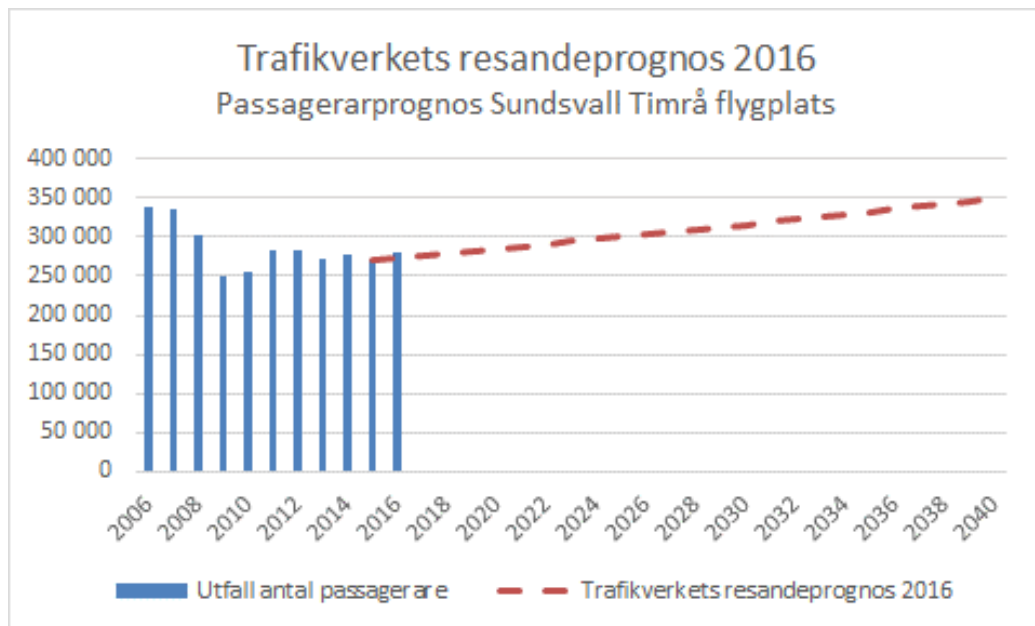


Figur 3.5: Utfall antal landningar med ej linjetrafik Sundsvall Timrå flygplats sedan 2006 (Källa: Transportstyrelsen).

3.7.2 Passagerare och rörelseprognos – Sundsvall Timrå flygplats

I Trafikverket senaste långtidsprognos för passagerare på svenska flygplatser, *Resandeprognos för flygtrafiken 2040*, från april 2016 redovisas en bedömning av den totala passagerartrafiktillväxten inom Sverige. För Sundsvall Timrå flygplats prognostiseras en försiktig tillväxt på 1,4% per år vilket ger ungefär 350 000 passagerare år 2040. Det motsvarar ungefär den passagerarvolym som flygplatsen hade under början av 2000 talet.

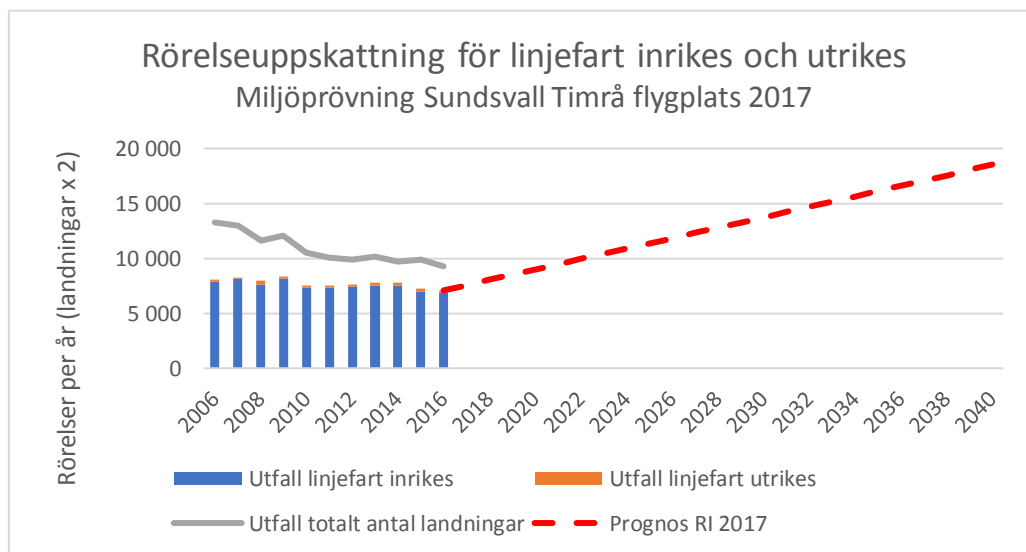
Trafikverkets passagerarprognos redovisas i Figur 3.6.



Figur 3.6: Utfall till 2015 samt prognos för totalt antal passagerare på Sundsvall Timrå Flygplats²⁴

Trafikverket gör inga prognoser för flygplansrörelser. Dock har det inom det ramen för denna riksintresseprecisering funnits ett stort behov av att bedöma rörelseutvecklingen för att få ett underlag till den flygbullerutredning som ingår i preciseringen. I bedömningen har det antagits att rörelserna kommer att öka mer än antalet passagerare och att tillkommande destinationer trafikeras med relativt små flygplan. Detta ligger i linje med förutsättningar som presenteras i ansökan om nytt miljötillstånd för flygplatsen. Antalet starter och landningar med kommersiellt flyg antas bli ca 18 000 – 20 000 år 2040 vilket ligger i linje med den miljötillståndsansökan flygplatsen avser lämna in under 2017. Bedömningen av rörelseutvecklingen presenteras i Figur 3.7.

²⁴ Källa: TRV Resandeprognos 2016-2040



Figur 3.7: Utfall och prognos, inrikes och utrikes rörelser

3.8 Verksamhetsutövarens beskrivning

Sundsvall Timrå flygplats är en tillgång av stor betydelse för regionens tillgänglighet och utveckling. För näringsliv, utbildning, besöksnäring, kulturliv, släkt- och vänturism skapar flygplatsen nu och i framtiden förutsättningar för hållbara och effektiva transporter.

3.8.1 Framtida utsikter gällande tågets utveckling.

Gällande tågets utveckling, ostkustbana och eventuellt dubbelspår till Stockholm så anser flygplatsen att ett sådant scenario kan komma att minska passagerarvolymerna väsentligt. Dock så kommer en viss andel resenärer, framförallt de som skall vidare utomlands att fortsatt välja flyget då man omfattas av resegarantier och möjligheter till ombokningar vid förseningar när man reser hela resan med samma operatör eller allians.

Sundsvall Timrå Airport har genom åren inte haft någon omfattande andel utrikesdestinationer och de passagerare som rest utrikes är främst charterpassagerare. En tydlig trend på svenska flygplatser är dock ett ökande utbud av direktlinjer till utlandet och en ökning av internationellt destinationer bedöms möjlig.

Behovet av att kunna nå en ytterligare hubb, förutom Arlanda är också ett strakt önskemål från innevanarna i regionen. Det skulle möjliggöra en snabbare väg ut i Europa och Asien, öka konkurrensen mellan olika operatörer och allianser samt med stor sannolikhet skapa bättre priser på flygresor för passagerarna. Men en direkt anslutning till en alternativ hubb till Arlanda skulle upptagningsområdet för resenärer öka och så tillika passagerarantalet.

3.8.2 Flygplatsens geografiska och logistiska läge i regionen

Genom sin geografiska placering och etableringar runt om flygplatsen så har flygplatsen inte bara närhet till Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sveg och Hudiksvall, utan tillgång till flera transportslag. Inom en radie på 3 km från flygplatsen så finns hamn med fartygstrafik, logistikpark med anslutande tåg, E4:an och gott om speditörsföretag. Detta knyter samman flygplatsen med flera viktiga komplement till flygplatsen och samtliga större transportslag samt hamnar, logistikterminal etc.

3.8.3 Möjlighet till utveckling

Skeppsholmen, den ö varpå flygplatsen är placerad har gott om oexploaterad mark i direkt anknytning till flygplatsen. Där finns möjligheter till utveckling av flygplatsens egna verksamheter, men också utrymme för företag och näringsliv att etablera sig och utveckla redan befintliga verksamheter, eller starta helt nya företag och inriktningar.

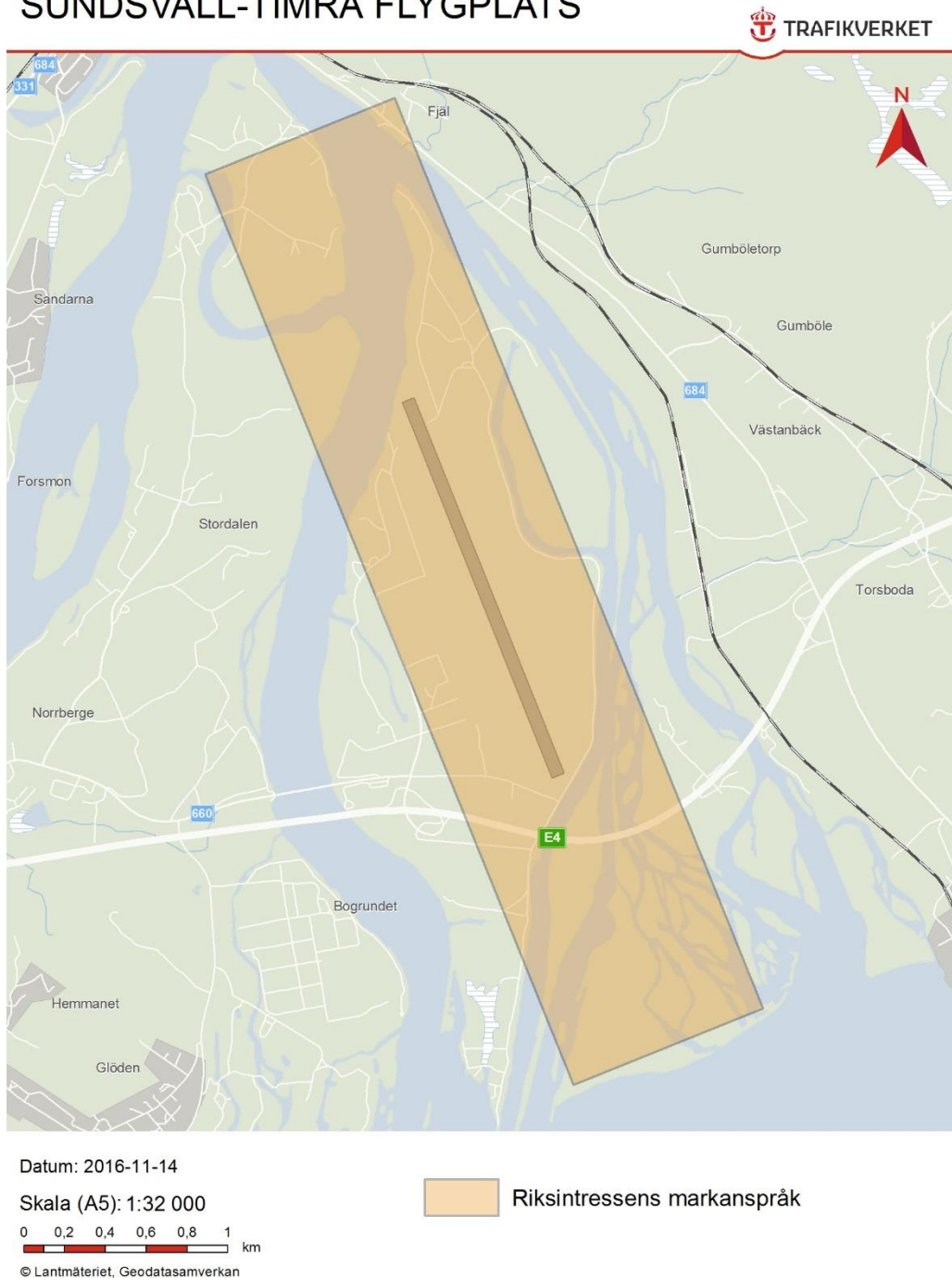
I Midlandarådet och destinationsutvecklingsbolagen där Sundsvall, Timrå och Ånge kommuner samarbetar, diskuteras ständigt möjligheter till utveckling av turism. Den kan ses utifrån både ett besöksperspektiv i området kring flygplatsen, men man ser även flygplatsen som en motor och möjlighet för att starta upp inkommande besök och turism från utlandet, som kan landa direkt i regionen, utan att behöva mellanlanda i Stockholm eller på annan ort.

Det biobaserade flygdrivmedel som tagits fram och de nya drivmedlen som är i sin linda kommer ifrån bland annat skogsnäringen. Då SCA satsar närmare 9 miljarder SEK (2016) de närmsta åren i världen modernaste fabrik, så finns det förhoppningar att SCA skall kunna producera flygbränsle på restprodukterna från skogsråvaran. Skulle lokalt producerat flygbränsle bli en verklighet så bedöms utvecklingen av passagerarantalet att öka då flera företag och organisationer troligen tar bort policys om att välja bort flyg till förmån för andra sätt att resa.

4. Riksintressets markanspråk

Den geografiska utbredningen av riksintresseområdet för en flygplats med en rullbana utgörs av ett schablonmässigt område med 500 meters utbredning i sidled räknat från rullbanans centrumlinje ut till ett avstånd längs banans förlängning om 1500 meter från bantröskeln med därtill tillhörande planerade banförlängningar. Det definierade området kring rullbanan inkluderar område för parallella taxibanor och inflygningsljus.

SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS



Figur 4.1: Karta över markanspråk för riksintresset runt Sundsvall-Timrå flygplats.

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Riksintresseområdets storlek motiveras således av det markbehov som är en följd av nuvarande och framtida flygplatsfunktioner. Genom att vara restriktiv med nybyggnation inom riksintressets markanspråk säkerställer man även möjlighet till visuell inflygning där piloten ser bana och inflygningsljus.

Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet. Den verksamhetens funktion ingår inte i funktionen riksintresse för luftfart och kan därför behöva avvecklas om flygplatsen behöver ta ytterligare mark i anspråk för luftfartsanknuten utrustning.

Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan ska helst inte lokaliseras inom markområdet. Risken att ett flygplan havererar är extremt liten men risken är dock förhöjd vid just start och landning. Kommersiell verksamhet som inte är luftfartsanknuten kan dock vara en naturlig ingrediens i flygplatsens funktion som kommunikationsnav och vara en finansieringsförutsättning för flygplatsverksamheten. I Sverige har acceptabla risknivåer för tredje man inte fastställts. Som underlag för prövning av risk kan en riskanalys utföras. Vid Arlanda flygplats har man till exempel använt sig av National Aerospace Laboratory i Nederländerna för att år 2003 presentera en riskanalys för del av verksamhetsområdet Arlanda Stad. I Storbritannien används modellen "Public Safety Zones" för att reglera markanvändningen vid flygplatser²⁵. Flygplatsens markanspråk redovisas i Figur 4.1.

4.1 Område med luftfartsanknuten utrustning

All markanvändning i riksintresseområdet ska prövas så att tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen inte påverkas negativt. Lokalisering av flygplatsens driftsfunktioner och luftfartsanknuten utrustning skall säkerställas, men dessa funktioner behöver inte disponera hela riksintresseområdet. På den sidan om rullbanan som inte har stationsområde kan dock intrång lättare accepteras. Områden som ligger i rullbanans förlängning skall skyddas mot intrång med hänsyn till risk för 3:e man samt siktskydd för ljuslinjen.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats anger hur inflygningsljusen och andra hjälpmedel ska placeras inom flygplatsen och hur de ska skyddas²⁶. Till exempel får inte inflygningsljus vara skymda för piloten under inflygning, höga objekt vid sidan om inflygningsljusen får i princip inte vara högre än aktuella inflygningsljus inom en viss utbredning från banan. Dock får enstaka föremål som måste finnas i inflygningsljuslinjens plan för navigering under vissa förutsättningar etableras.

Eventuella störningar på luftfartens navigationshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem kan få allvariga konsekvenser. Förvrängning av navigationshjälpmedlets sändningar kan ha stor negativ inverkan på flygsäkerheten eftersom dessa störningar kan

²⁵ www.caa.co.uk 2014-09-08

²⁶ TSFS 2012:92

vara vilseledande och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar kan ha samma effekt.

Inom markområdet för Sundsvall Timrå flygplats finns förutom landningsbana, taxibanor och uppställningsplatser för flygplan bland annat terminalbyggnad, flygledartorn, byggnad för flygplatsens driftutrustning, räddningstjänst och parkeringsplatser. Till flygplatsen hör även sådan utrustning som inte är placerad i direkt anslutning till markområdet utan som står placerad längre ut från flygplatsen, t.ex flygfyrar som används för navigering. Anläggningar ska skyddas mot åtgärder som kan skada dem eftersom de är nödvändiga för att flygplatsen ska fungera optimalt och för dess tillgänglighet.

4.2 Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet

Om det inom riksintresseområdet planeras kommersiell verksamhet måste sådan markanvändning vägas mot behovet av mark för eventuell utbyggnad av flygplatsen eller dess infrastruktur för att möta Trafikverkets prognosticerade behov av kapacitet.

I vissa fall kan kommersiell, icke luftfartsanknuten verksamhet vara en förutsättning för finansiering av flygplatsverksamheten. Det kan finnas ett finansiellt intresse att knyta sådan kommersiell verksamhet till flygplatsens terminaler. Vid avvägning av om yta ska reserveras för luftfartsändamål eller användas kommersiellt har luftfartsändamål som är av riksintresse högre prioritet.

Det finns ett flertal ej luftfartsanknutna verksamheter inom flygplatsens riksintresseanspråk. Förutom Europaväg 4 den planerade järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand finns även:

- Utrustning för väderrapportering, SMHI
- LFV:s flygledningscentral för Remote Tower, RTC
- Bensinmack
- Servicestation för besöksnäringen
- Företag för bilrekon
- Företagshotell, NP10
- Kottodling, SCA
- Hundkapplöpningsbana
- Brukshundklubb
- Jordbruksverksamhet

5. Områden som berör eller berörs av en flygplats

Kring en flygplats finns markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse skulle kunna leda till restriktioner på flygverksamheten. Enligt miljöbalken ska riksintresset ”skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.” Det innebär att nya planer eller objekt i flygplatsens närhet måste analyseras särskilt om de planeras inom nedanstående områden.

1. Område där **höga objekt** kan utgöra hinder för startande eller landande flygplan.
2. Område där **flygbuller** kan störa boende och verksamhet.
3. Område där nya objekt kan leda till **elektromagnetisk störning**.
4. Områden där viss typ av verksamhet kan leda till ökad risk **för fågelkollisioner**.
5. Område inom vilket **luftledningar för starkström** ska undvikas.

Ovanstående områden räknas inte till riksintressets markanspråk men utan dessa skulle funktionen flygplats inte kunna existera med gällande regelverk kring säkerhet och människors miljö.

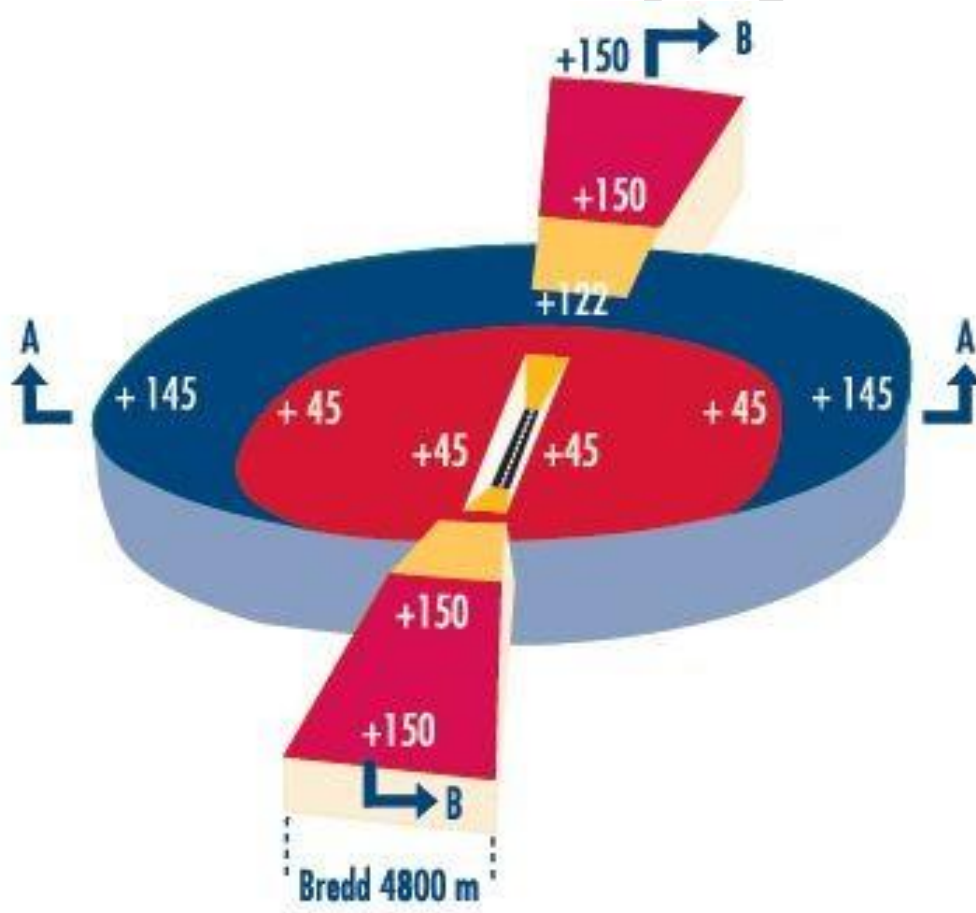
5.1 Område där höga objekt kan utgöra hinder för startande eller landande flygplan

Höga objekt såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Dessa hinder kan medföra att flygverksamheten vid flygplatsen drabbas av sådana restriktioner att utnyttjandet av flygplatsen försvåras påtagligt.

Områden där höga objekt kan utgöra hinder för startande eller landande flygplan kan delas upp i två kategorier. Det är endast den ena typen, hinderfrihetsytor, som Trafikverket anser måste skyddas genom riksintresselagstiftningen. Dock är den andra typen av ytor, procedurområden och Minimum Sector Altitude- (MSA-) ytor, nödvändiga för flygplatsens funktion men av sådan karaktär att de kan förändras utan att det måste innebära att riksintresset påverkas negativt. I preciseringen berörs båda typerna av ytor för att planerare och berörda ska få en mer fullständig beskrivning.

5.2 Hinderbegränsande ytor

Hinderfrihetsytor består av ytor definierade i den internationella luftfartsorganisationen International Civil Aviation Organization *Aerodromes*²⁷, svensk tillämpning finns i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats*²⁸. Dessa ytor är statiska så till vida att de inte förändras i utbredning eller höjd beroende av terräng eller hindersituation. Med utgångspunkt i bantrösklarnas position och markhöjd anges ytor med bestämd utbredning. Ytorna kan vara horisontella eller sluttande plan. Principen innebär i korthet att man med utgångspunkt i rådande markhöjd vid respektive bantröskel²⁹ lägger till ett antal meter och på så sätt skapas ett imaginärt tak genom vilket inga objekt får genomtränga. Vid anläggandet av en flygplats kan det finnas både terräng och byggnader som genomtränger, men avsikten är att ingen hindersituation ska försämrats. I nedanstående bild illustreras principen för de hinderbegränsande ytorna kring flygplatsen.



Figur 5.1: Principskiss för hinderbegränsande ytor runt en flygplats.

Om ett objekt, oavsett om det är permanent eller temporärt, överstiger definierade höjdrestriktioner och därmed genomtränger det imaginära taket kan detta medföra

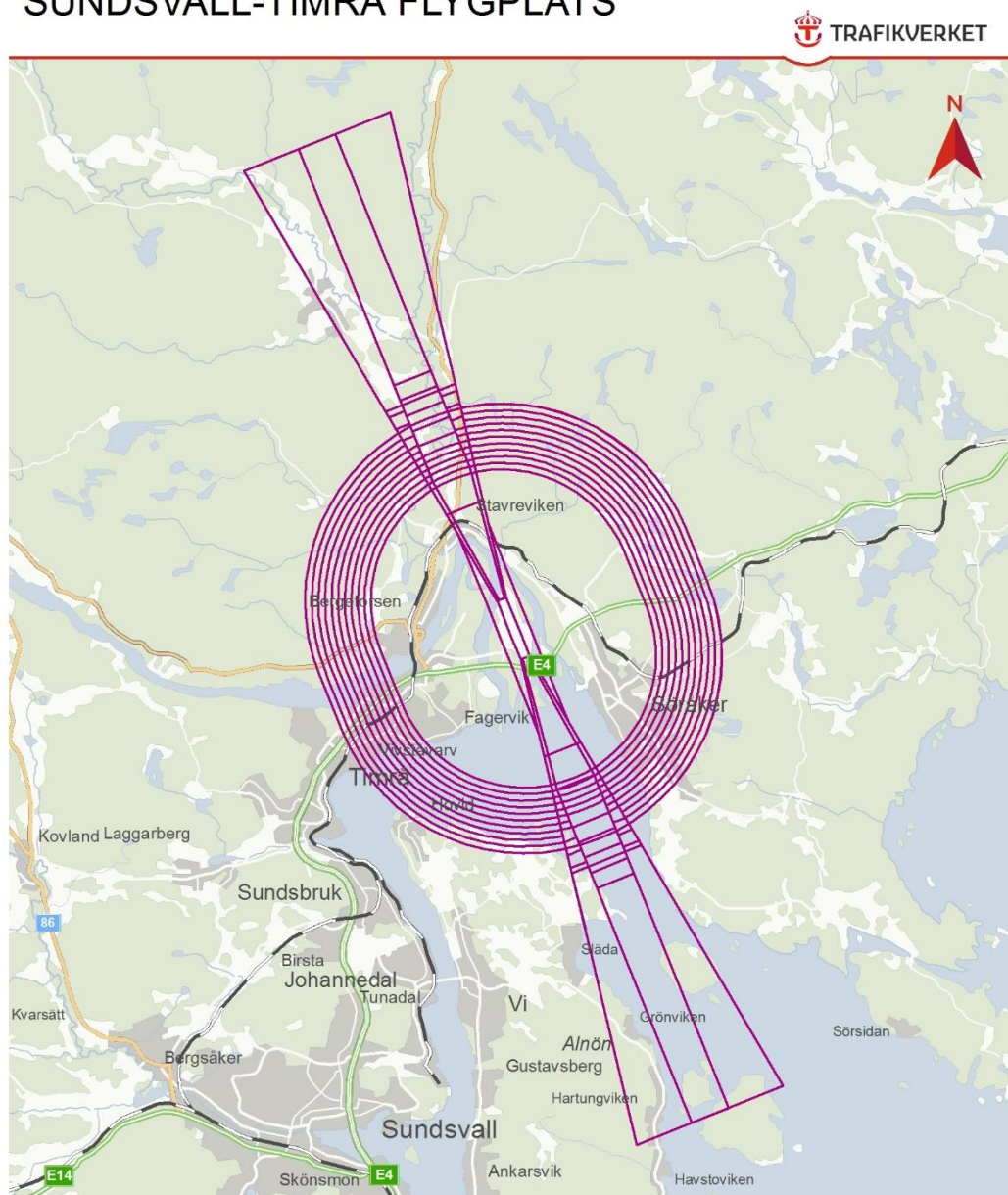
²⁷ ICAO Annex 14,

²⁸ TSFS 2012:93

²⁹ Kan även vara vid flygplatsens referenshöjd "Aerodrome Elevation" vid mindre flygplatser (kategori 1-2).

begränsningar för flygtrafiken. Enligt *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats* ska föremål som avses uppföras inom och under den horisontella projektionen av en flygplats hinderbegränsande ytor analyseras och värderas av flygplatsen mot bakgrund av den flygsäkerhetspåverkan de kan ha. I figur 5.2 illustreras de hinderbegränsande ytorna för Sundsvall Timrå Flygplats.

SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS



Datum: 2016-11-14

Skala (A5): 1:210 000

0 2 4 6 8 10 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

— Hinderbegränsande ytor

Figur 5.2: Illustration av de hinderbegränsande ytorna kring flygplatsen

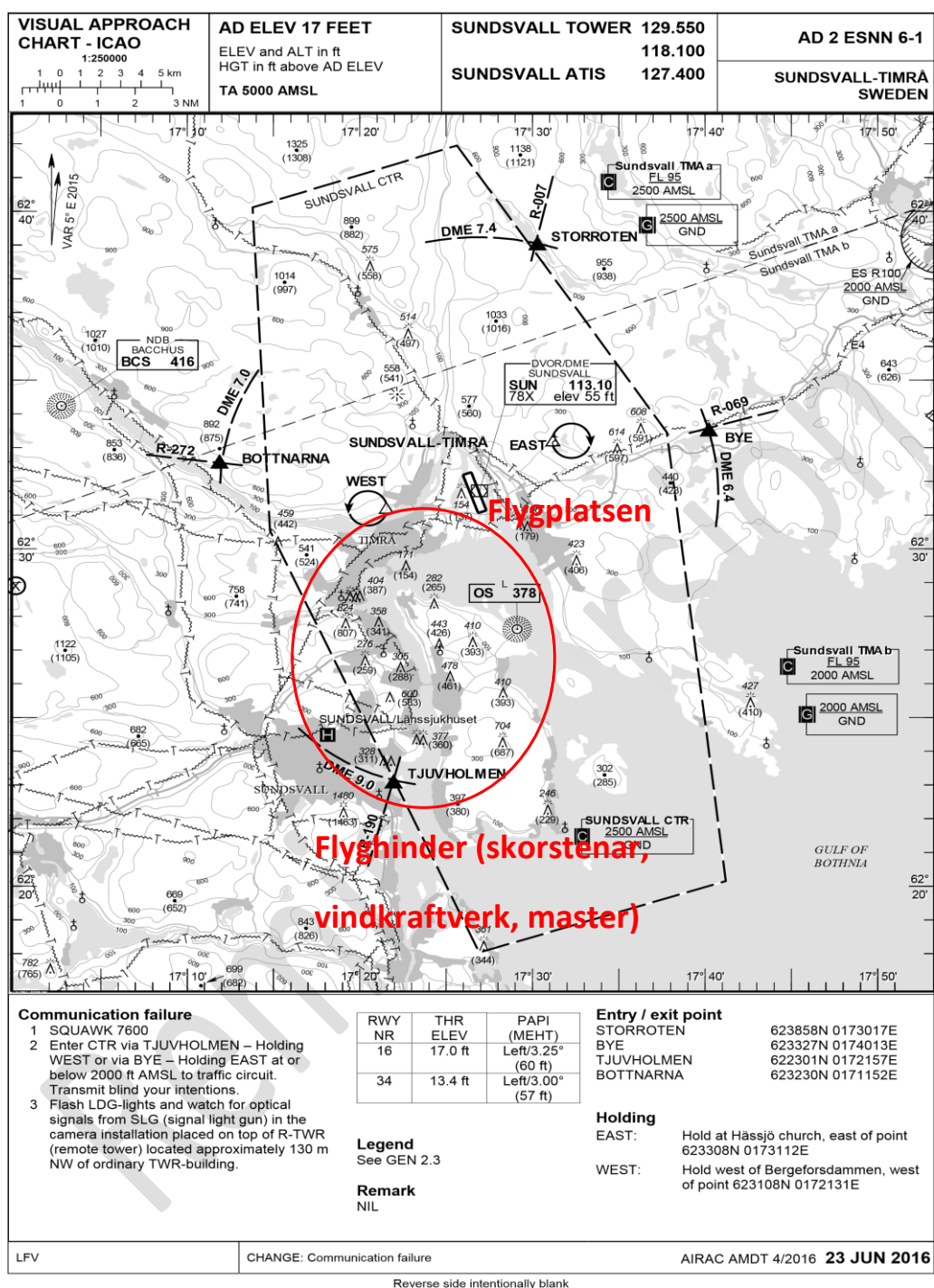
Tänkbara konsekvenser av genomträngning:

- Att lastbegränsningar införs som medför att mängden gods eller bagage måste begränsas eller att inte tillräckligt med bränsle kan tankas för direkt gå till slutdestinationen utan att flygplanet måste mellanlandas.
- Att landning inte kan ske vid dålig sikt och/eller låga moln.
- Att flygplatsen får en sämre regularitet (erbjuder sämre förutsägbarhet), vilket innebär att flygbolagen får svårt att hålla tidtabellerna.

5.2.1 Vindkraft

De geografiska förutsättningarna kring Sundsvall Timrå flygplats ger idag begränsningar för flygtrafiken till och från flygplatsen. Norr och nordväst om flygplatsen är terrängen så pass hög att den i sig genomtränger de standardiserade hinderbegränsande ytorna som kring flygplatsen, se Figur 5.3.

Den reguljära trafik som finns på flygplatsen landar och startar med hjälp av förutbestämda procedurer som tar hänsyn till hindersituationen i området men framförallt helikoptertrafik har behov av att kunna röra sig på det mest rationella sättet.



Figur 5.3: Område med geografiska flyghinder söder om Sundsvall -Timrå flygplats (Källa LFV).

Det innebär att förutsättningarna för flygtrafiken redan är begränsad och tillkommande hinder, såsom vindkraftverk, skulle göra situationen än sämre. På kartan i Figur 5.3 framgår också att en stor mängd hinder finns söder om flygplatsen vilket endast lämnar en kvadrant relativt fri från höga objekt.

När en ny etablering av till exempel vindkraftverk planeras ska det alltid genomföras en flyghinderanalys. Den visar om det finns en påverkan på etablerade procedurer och

principer för inflygning. Även om det skulle visa sig att den planerade etableringen inte formellt påverkar någon procedur kan det vara olämpligt med nya hinder på grund av att förutsättningarna med höga berg och andra existerande hinder redan idag begränsar tillgängligheten till flygplatsen.

En arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket, Swedavia AB, LFV (Luftfartsverket) och Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) har arbetat med att ta fram ett förslag till riktlinjer för hur höga objekt kan uppföras i närheten av civila flygplatser^[1]. Under framtagandet har samråd skett med Energimyndigheten och branschorganisationerna Svensk Vindenergi och Svensk Vindkraftförening som anslutit sig till arbetsgruppens resultat.

Arbetet har resulterat i en generell tillämpningsmodell som är tänkt att fungera som en rekommendation vid planering av vindkraftverk och höga objekt i närheten av flygplatser med civil luftfart. Syftet med tillämpningsmodellen är att underlätta framförallt vindkraftsetableringar utan att för den skull försvåra för flyget. Huvudprincipen är att vindkraftverk i närheten av civila flygplatser kan vara högre ju större avståndet till flygplatsen är, eller omvänt, lägre ju närmare flygplatsen de placeras. Riksintresset för flygplatsen påverkas inte av vindkraftverk som etableras i harmoni med de överenskomna principerna såvida inte områden för buller och/eller elektromagnetisk störning påverkas.

Vid Sundsvall-Timrå flygplats har man tagit fram en karta som illustrerar principen, se bilaga 4. Kartan kan användas som planeringsunderlag och diskussionsmaterial vid vindkraftsetableringar. Kartan ersätter dock inte flyghinderanalys.

^[1] Vindkraft och civil luftfart - en modell för prövning av vindkraftverk i närheten av flygplatser

5.3 Procedurområden och MSA-yltor

Procedurområden och MSA-yltor har av Trafikverket inte bedömts vara avgörande för riksintresset men områdena bevakas av verksamhetsutövaren för att säkerhet och tillgänglighet inte ska äventyras. Trafikverket ska i sina yttranden särskilt hänvisa till flyggplatsägaren då ett planerat objekt ligger inom ett sådant område. Områdena utformas enligt ICAO-dokumentet *Pans-Ops* Doc 8168 och består av ytor som i höjd och utbredning ska garantera hinderfrihet när piloten använder ett landningshjälpmedel. När en pilot ska landa eller starta ett flygplan med hjälp av instrument måste han eller hon följa på förhand fastställda procedurer. Procedurområdets utbredning står i relation till navigationsinstrumentets noggrannhet, ju bättre noggrannhet desto mindre område. Avsikten är att piloten ska kunna sjunka till en viss höjd utan att riskera kollision med ett flyghinder. Ytans höjd, det imaginära taket, består av ett horisontellt eller lutande plan och beror av högsta objekt, terräng eller byggnad inom utbredningen. Byggs ett nytt objekt som inklusive tillagda säkerhetsmarginaler genomtränger det imaginära taket inom en befintlig proceduryta måste ny höjd för det imaginära taket räknas ut.

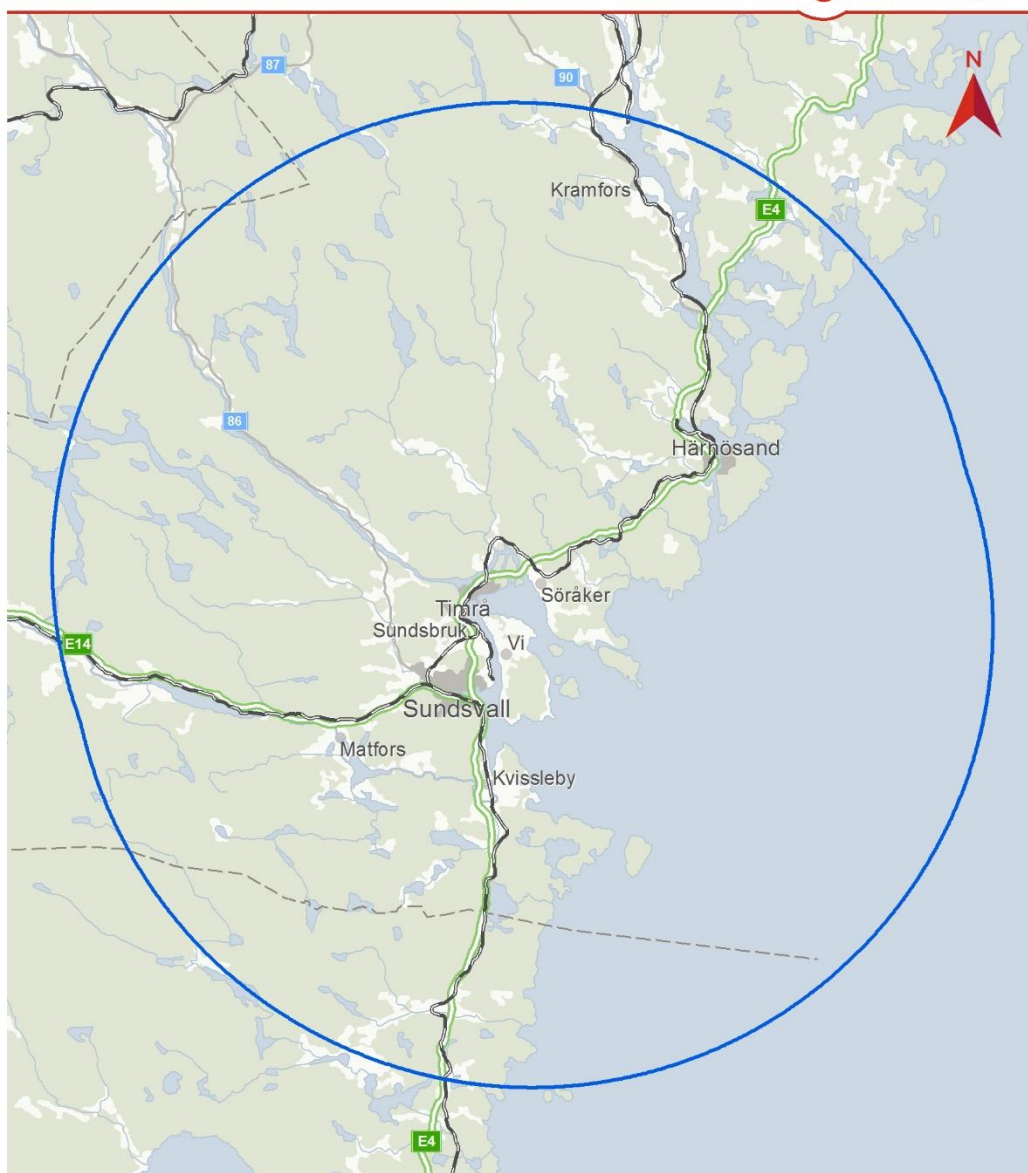
Områdena som definieras i *Pans-Ops* Doc 8168 är ofta större än de ytor som definieras i hinderfrihetsytorna vilket innebär att även byggnadsverk långt från flygplatsen kan komma att påverka procedurerna.

Det sker en förnygring av den teknik som används vid instrumentnavigering och mer precis satellitbaserad Global Navigation Satellite System (GNSS) utrustning kommer in på flygmarknaden. Det innebär att in- och utflygningsprocedurer kan utformas med högre exakthet och tillförlitlighet än dagens motsvarigheter. Den nya tekniken möjliggör även förkortade flygvägar i in- och utflygningsprocedurerna. Mot ovanstående bakgrund är det viktigt att notera att flygplatsens så kallade procedurområden kan komma att förändras.

De områden, så kallade Minimum Sector Altitude- (MSA-) ytor, inom vilka hinder kan påverka flygprocedurer till och från en flygplats täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i flygplatsens landningshjälpmedel. Vid Sundsvall Timrå flygplats finns flera landningshjälpmedel vilket gör att två MSA-yltor överlappar varandra. Finns ett planerat högt objekt inom MSA-yltan ska verksamhetsutövaren ges möjlighet att yttra sig för att såväl MSA-yltan som procedurområden ska kunna skyddas.

Även försvarsmakten har MSA-yltor med annan utbredning än de civila samt andra hinderbegränsande ytor som inte beskrivs i den civila riksintressepreciseringen.

SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS



Datum: 2016-11-14

Skala (A5): 1:850 000

0 7 14 21 28 35 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

— MSA-yta

Figur 5.4: Illustration över MSA-yta vid Sundsvall Timrå flygplats.

5.4 Område med hänsyn till flygbuller

Det är olämpligt att i närheten av flygplatser uppföra bostäder eller andra byggnader/anläggningar där ljudkänslig verksamhet förväntas pågå. Det definierade området avser även skydda verksamhetsutövaren mot kostsamma åtgärder för bullerskydd. Fysiska åtgärder mot flygbuller har dessutom begränsat skydd eftersom ljudet kommer från många olika håll. Flygplatsverksamhet klassas som industribuller då bullret kommer från ljudkällor som är knutna till funktionen flygplats och inte primärt från trafikflyg.

Flygplatsanknutet buller kan komma från exempelvis snöröjningsmaskiner eller tomgångskörande flygplan. Regelverket för industribuller ska inte sammanblandas med det för flygbuller.

5.4.1 Regeringens riktvärde för trafikbuller

Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter anger att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nyuppförande av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

Från och med den 1 juni 2015 gäller en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Förordningen innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Bestämmelserna om buller från flygplatser ska bland annat tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av balken.

Ljudnivå mäts vanligen i decibel vägt med ett så kallat A-filter, som tar hänsyn till människans perception (varseblivning) av olika frekvenser. Enheten benämns dB(A) och är medelvärdet av ljudnivån med hänsyn tagen till när på dygnet en bullerhändelse sker. Syftet med dygnsvägningen är att ta hänsyn till att en bullerhändelse upplevs olika störande beroende på tidpunkten för dess förekomst.

Ur Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader:

Buller från flygplatser

6 § Buller från flygplatser bör inte överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad.

För buller från flygplatser i Stockholms kommun gäller inte den begränsning som anges om maximal ljudnivå flygtrafik i första stycket mellan kl. 06.00 och 22.00.

7 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik som anges i 6 § första stycket ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än

1. sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och
2. tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

För buller från flygplatser i Stockholms kommun gäller inte den begränsning som anges i första stycket 1.

Beräkning av bullervärden

8 § Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Bullernivåerna är en teoretisk beräkning utifrån vilken riksdagen angett vilken nivå samhället kan acceptera. I samband med nybyggnation av bebyggelse är det främst utomhusnivåerna som är styrande. Uppfylls utomhusnivåerna kommer normal svensk isoleringsstandard innebära att inomhusnivåerna uppfylls. I teorin är ljudnivån inomhus nattetid enbart dimensionerande för flygplatser som har mer bullrande flygverksamhet nattetid än dagtid.

5.4.2 Trafikvolym och trafikfördelning

Vid en precisering av riksintresse beslutas vilka indata som ska användas för beräkningen. Som grund ska ligga Trafikverkets scenario för den framtida flygtrafiken på aktuell flygplats. Siffrorna kan därefter granskas och i viss mån justeras då Trafikverkets prognoser kan visa mer trafik än vad riksintresseutpekandet avser skydda. T.ex. ska Trafikverket inte skydda privatflyg. I scenariot ingår relevant trafik förekommande vid flygplatsen, ej militär trafik. Enligt rapporten LFS 2008:12, Luftfartens riksintressen, gäller att "Den för riksintressepreciseringen dimensionerande trafiken ska vara minst den som under kommande 30 år beräknas ge störst bullerutbredning".

Under 2017 genomförde WSP Sverige en flygbulleranalys för ett scenario där trafiken på flygplatsen växer till knappt 20 000 årsrörelser motsvarande den trafikvolym som anges i ansökan om nytt miljötillstånd. I tabell 5.1 nedan redovisas en tänkt fördelning av den totala trafikvolymen på olika flygplanskategorier. Totalt har 18 250 rörelser av tung luftfart inkluderats, fördelningen på årsbasis mellan turbopropflygplan och jetflygplan följer fördelningen i det dagstrafikprogram som användes som indata i analysen. Enmotoriga propellerflygplan är ej inkluderade i analysen.

Flygplanstyp	Landning			Start			Totalsumma
	Dag	Kväll	Natt	Dag	Kväll	Natt	
Tvåmotorig jet	1460	365	730	2190	365	0	5 110
Turbopropellerflygplan	3285	1460	1825	3650	1460	1460	13 140
Enmotorigt propeller-flp.	500	250	0	500	250	0	1 500

Tabell 5.1. Antal årsrörelser för bullerberäkning av sökt trafik fördelat på tidsintervall (dag kl. 06-18, kväll kl. 18-22 och natt kl. 22-06)

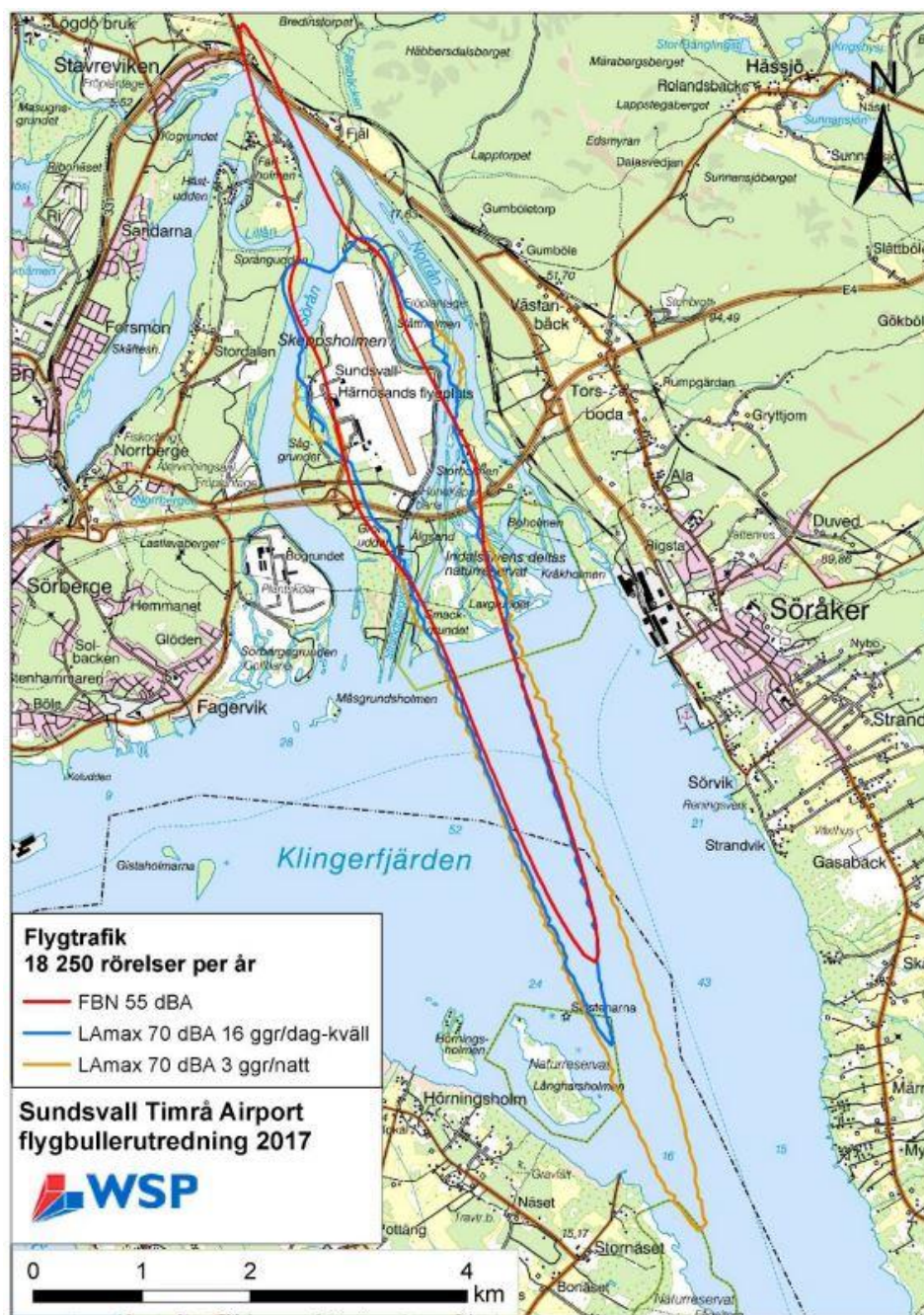
I tabell 5.2 redovisas utfallet för start- och landningsriktning från 2015. I flygbuller analysen från 2017 har samma fördelning antagits för den uppräknade trafikmängden.

Banfördelning	Landningar	Starter
Bana 16	25%	71%
Bana 34	75%	29%

Tabell 5.2. Fördelning av antal starter och landningar i respektive banriktning, indata till flygbulleranalys, 2017.

5.4.3 Metod och resultat

I figur 5.5 redovisas den teoretiska utbredningen av flygbuller för ett trafikprogram med 18 250 tunga flygplansrörelser. Den röda kurvan visar gränsen för FBN 55dB(A), den blå kurvan visar gränsen för att exponeras för ett maximalt ljudtryck motsvarande 70 dB(A) som mest sexton gånger mellan 06.00 och 22.00 medan den beigea kurvan visar gränsen för att exponeras för ett maximalt ljudtryck motsvarande 70 dB(A) som mest tre gånger mellan 22.00 och 06.00. Flygbulleranalysen redovisas i sin helhet i bilaga 3.



Figur 5.5: Teoretisk bullerberäkning från 2017³⁰

³⁰ WSP Rapport Sundsvalls flygplats – redovisning av flygbuller.

5.5 Område med hänsyn till elektromagnetisk störning

Den största delen av en flygplats utrustning för kommunikation, navigation och övervakning³¹ ryms inom riksintressets markanspråk. I vissa fall finns system utanför området och om utrustningen anses skyddsvärd ska nya objekt inte uppföras inom ett visst avstånd från anläggningen. En anläggning anses vara skyddsvärd om den utgör ordinarie system alternativt primärt reservsystem. En byggnad eller annat hinder som uppförs i flygplatsens eller i närhet av extern navigationsfyr närhet kan ha betydelse för radiotrafiken mellan flygplan och flygtrafikledning eller för funktionen på aktuell utrustning. Skyddsområdenas storlek är beroende av höjden på aktuellt hinder (byggnad).

Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar från anläggningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift³² fastställdes 1991-03-13. Skyddsavstånden är att betrakta som riktvärden.

En planerad byggnad eller annat högt objekt kan innebära aktiv eller passiv störning. Aktiv störning innebär att luftfartsutrustningens signaler störs av andra signaler (från till exempel en mast eller en antenn på en byggnad). Passiv störning innebär att signalerna störs av det fysiska objektet (till exempel en byggnad).

Trafikverket anser att en anläggning utanför riksintressets markanspråk som utgör primärt eller sekundärt system ska skyddas för att inte utnyttjandet av flygplatsen ska försvåras. Norr om flygplatsen finns en NDB-fyr (fyr som inte visar riktning) och sydost om flygplatsen på norra Alnön finns en navigationsfyr (outermarker) som man bör ta hänsyn till.

Vid arbetet med järnvägsutredningen konstaterades att avsteg från elsäkerhetsföreskriften kommer att behöva göras och att skyddsåtgärder eventuellt bli aktuella när det gäller Trafikverkets radiokommunikationssystem MobiSIR.

För att hantera frågeställningarna runt elektromagnetisk störning kommer ett samarbete med Luftfartsverket att behövas och i detta kan erfarenheter från andra projekt, tex. Umeå flygplats och Botniabanan vara till stor hjälp.

5.6 Risk för fågelkollisioner

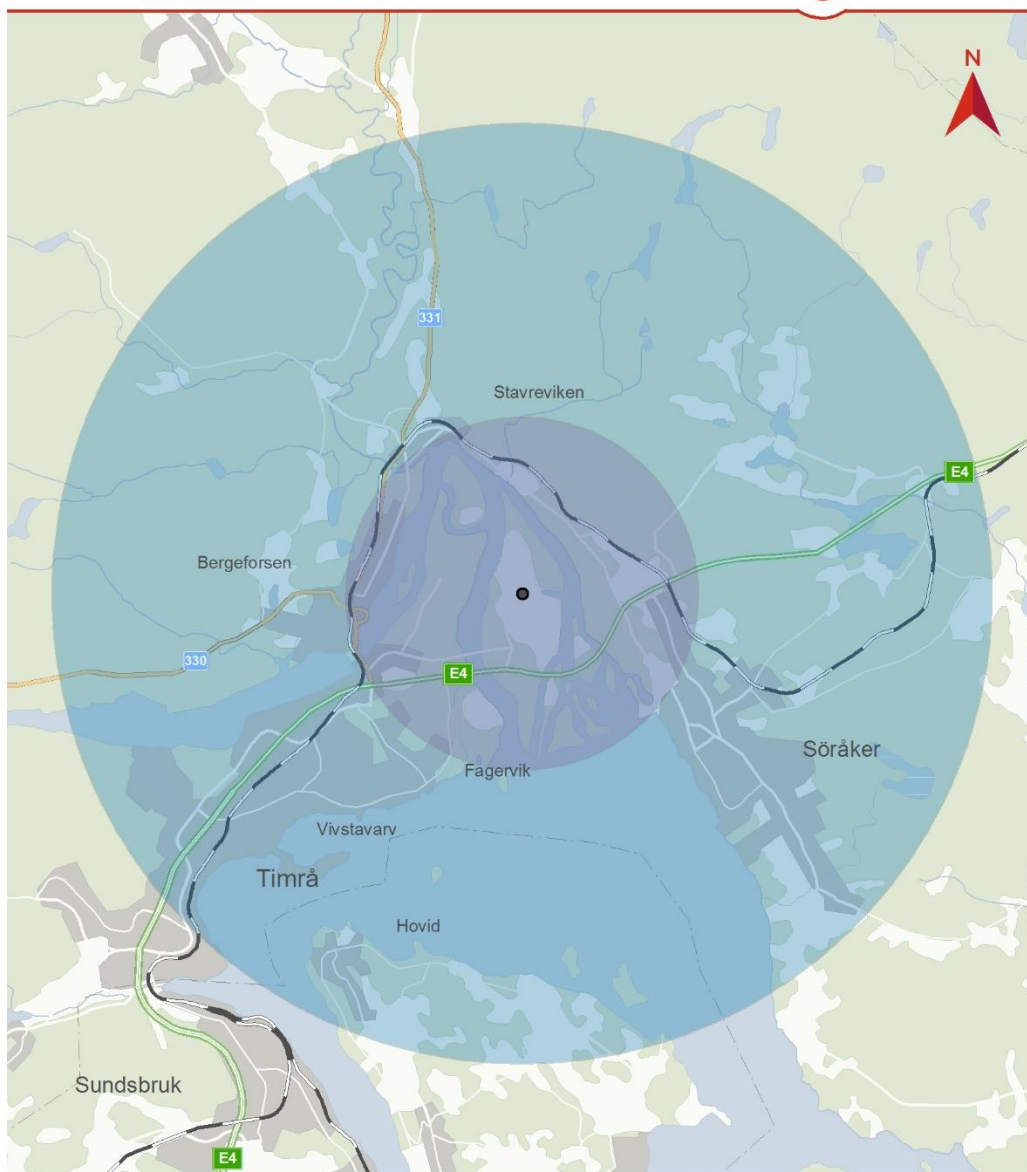
I Sverige har inte fastställts några normer för skyddande av flygtrafik med hänsyn till risk för fågelkollisioner. ICAO har i *Airport Planning Manual*^[1], publicerat vad de kallar "Land-use Guidelines for the Avoidance of Bird Hazards". All markanvändning som drar till sig fåglar i närheten av en flygplats medför ökad risk för kollisioner. Exempel på markanvändning som kan leda till ökad risk för fågelkollisioner listas i publikationen är djuruppfödning, dammar och avfallsanläggningar. Inom en radie av 3 kilometer från flygplatsen bör man vara extra uppmärksam och inom radien 8 kilometer bör även viss försiktighet råda. Vi planering av anläggningar som kan medföra risk för att locka till sig fåglar bör samtal föras med flygplatsägaren.

³¹ CNS-utrustning (Communication Navigation Surveillance)

³² SS (Svensk Standard) 447 10 12

[1] ICAO Doc 9184-AN/902

SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS



Datum: 2016-11-14

Skala (A5): 1:120 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Område inom vilket viss markanvändning bör undvikas
med anledning av risk för fågelkollisioner

3km

8km

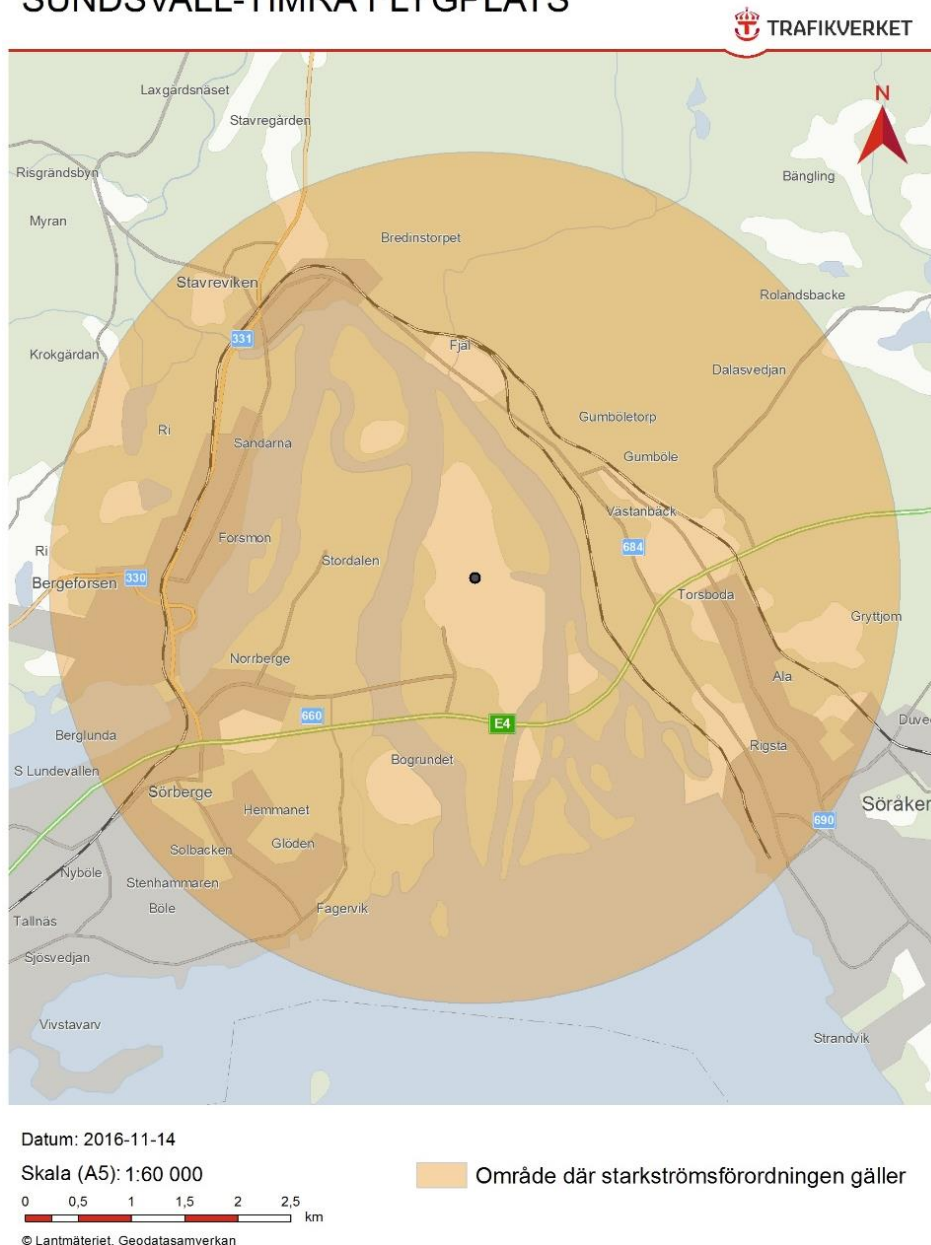
Figur 5.6. Områden som är extra känsliga för fågelkollisioner

5.7 Luftledningar för starkström

Enligt Starkströmsförordning (2009:22) får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än 4 km från en flygplats referenspunkt³³ eftersom högspänningsledningar, ställverk, transformatorstationer, dragfordon etc. kan störa funktionen hos luftfartsradioanläggningar. Transportstyrelsen får dock meddela föreskrifter om eller i ett särskilt fall besluta om undantag från föreskriftens 13 § andra stycket.

Det område inom vilket luftledningar för starkström ska undvikas ut vid flygplatsen illustreras nedan.

SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS



Figur 5.7. Områden med restriktioner enligt starkströmsförordningen

³³ Aerodrome Reference Point (ARP)

Bilagor

1. Förhållningssätt för Trafikverket avseende riksintresse för kommunikationer – flygplats

Bilagan är avsedd främst som handledning för Trafikverkets regionala samhällsplanerare i arbetet med att granska planer som har beröring med en riksintresseflygplats. Bilagan ger också en indikation på hur Trafikverket kan komma att yttra sig i olika planärenden. Ett objekt kan hamna inom flera områden eftersom områdena ofta överlappar varandra. Hänsyn bör tas till vad det är för slags objekt som planeras eftersom det inte är alla etableringar som innebär störning.

1.1 Områden där Trafikverket kan uttrycka att en planerad etablering är olämplig

Vid granskning av planerade etableringar inom områdena nedan kan innebära Trafikverket bör avråda från etableringen med hänvisning till miljöbalkens tredje kapitel åttonde paragraf:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.”

Riksintressets markanspråk

Gäller för alla typer av etableringar:

- Kontakta luftfartsansvarig samhällsplanerare vid Trafikverket.

Hinderbegränsande ytor

Gäller för höga objekt (20 meter eller högre).

- Begär kopia på flyghinderanalys. Flyghinderanalysen görs oftast av LFV. Kontakta alternativt flygplatsägaren

Om analysen påvisar störning, kontakta luftfartsansvarig samhällsplanerare vid Trafikverket Störning kan bestå av att ett planerat högt objekt genomtränger en hinderbegränsande yta men störning kan även uppstå för navigationsfyrar, sådan störning behöver också utvärderas tillsammans med luftfartsansvarig samhällsplanerare och eventuellt verksamhetsutövaren.

Område med hänsyn till flygbuller

Gäller bostadsbebyggelse eller andra etableringar med ljudkänslig verksamhet.

- Ange i yttrandet att planerat objekt inte är lämpligt med hänvisning till riksintresset. Objektet hamnar inom område för flygbuller.

Område med hänsyn till elektromagnetisk störning

Gäller höga objekt (20 meter eller högre) som hamnar inom en radie av 300 meter från navigationsfyr då den ligger utanför hinderbegränsande ytor (de är i förekommande fall markerade på karta i riksintresserappen):

- Begär kopia på flyghinderanalys. Flyghinderanalysen görs oftast av LFV.

Om analysen påvisar störning, kontakta luftfartsansvarig samhällsplanerare vid Trafikverket.

1.2 Områden där Trafikverket bör upplysa om att en planerad etablering kan komma att utgöra störning för verksamheten vid flygplatsen

Etableringen riskerar inte enligt Trafikverkets bedömning påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset men upplysningsvis kan yttranden enligt nedan göras.

MSA-yltor

Gäller om ett högt objekt (20 meter eller högre) planeras inom området.

Hänvisa i yttrandet till verksamhetsutövaren som i egenskap av sakägare får avgöra om eventuell störning kan anses acceptabel eller inte.

Exempeltext: Planerat objekt hamnar inom Sundsvall Timrå flygplats MSA-ylta. Trafikverket avråder inte från etableringen utifrån riksintressesperspektiv men verksamhetsutövaren ska höras som sakägare.

Risk för fågelkollisioner

Gäller då en etablering enligt kapitel 5.6 planeras inom området:

Hänvisa i yttrandet till verksamhetsutövaren som i egenskap av sakägare får avgöra om eventuell störning kan anses acceptabel eller inte.

Exempeltext: Planerat objekt hamnar inom område där viss typ av etablering kan öka risken för fågelkollisioner. Trafikverket avråder inte från etableringen utifrån riksintressesperspektiv men verksamhetsutövaren vid flygplatsen bör höras som sakägare.

Luftledning för starkström

Gäller om en starkströmsledning planeras inom området:

Hänvisa i yttrandet till verksamhetsutövaren som i egenskap av sakägare får avgöra om eventuell störning kan anses acceptabel eller inte.

Exempeltext: Planerat objekt hamnar inom område där starkströmsförordningen gäller. Trafikverket avråder inte från etableringen utifrån riksintresseperspektiv men verksamhetsutövaren vid flygplatsen ska höras som sakägare.

2. Begreppsförklaring

Aerial work	Fotoflygningar, helikopterarbeten, flygmätningar med mera.
ANP	Aircraft Noise and Performance database, en internationellt vedertagen databas för buller.
(Ban-)tröskel	Rullbanans början, referenspunkt för vissa typer av influensområden för flyghinder
CNS-utrustning	Utrustning för kommunikation (communication), navigation (navigation) och övervakning (surveillance).
FBN	FlygBullerNivå, svensk beteckningsmodell för flygbuller.
ICAO	International Civil Aviation Organization. FN-organ där Sverige är medlem.
Influensområde	Används ibland om den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller anläggning påtagligt kan skada riksintresse
INM	Integrated Noise Model. Beräkningsmodell för flygbuller.
Luftfartsanknuten markanvändning	Användning av mark som direkt används för luftfartens behov. Här ingår användning av mark för bl a rullbanor, taxibanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser.
Luftfartsanläggning	Flygplatser och utrustning för kommunikation, navigation och övervakning.
Luftfartsverksamhet	Flygföretag, flygplats, flygskola, flygverkstad, flygtrafiktjänst, tillverkare eller annan som erhållit Transportstyrelsens tillstånd eller godkännande.
MB	Miljöbalken
Minimivärde	Lägst höjd en pilot kan sjunka till med bibehållen flygsäkerhet.
MSA	Minimum Sector Altitude, En cirkulär yta som inklusive buffert har en radie på 55 km kring en flygplats. Anger vilken höjd piloten kan sjunka till inför slutgiltig inflygning.
Pans-Ops	Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations. ICAO-dokument för beräkning av instrumentlandningsprocedurer.
PBL	Plan- och bygglagen
Procedurområden	Områden som används för in-/ utflygning till en flygplats.
Riksintresseanspråk	Den utredning med redovisning av influensområden och värdebeskrivning för riksintressen som Trafikverket överlämnar till berörda länsstyrelser som underlag för fysisk planering kring flyg-platserna.
Riksintresseområde för luftfart	Nuvarande och framtida flygplatsområden som pekats ut som riksintressen av Trafikverket
(Rull-)bana	Start- eller landningsbana på en flygplats. En asfaltsträckning består av två banor, en i varje riktning. Dessa benämns på Umeå Airport bana 14 respektive 32. Siffrorna anger landningsriktningen i dekadgrader (kompassriktning).
Rörelse	Start eller landning på en flygplats.
TEN	TEN-T är en del av Transeuropeiska nät (Trans-European Networks, TEN).
TRV	Trafikverket
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling

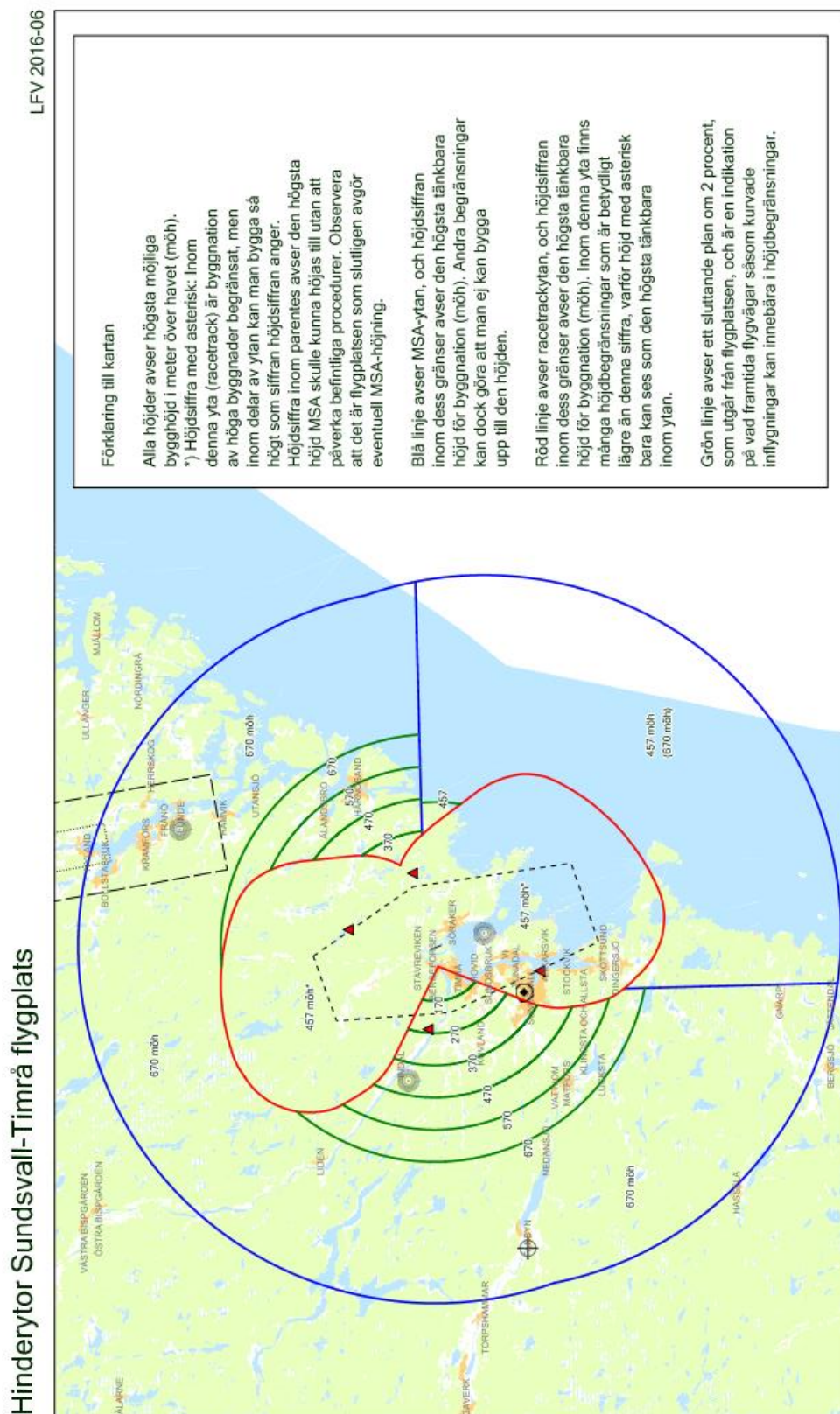
3. Beräkning av influensområde med hänsyn till flygbuller

Här infogas WSPs flygbulleranalys för Sundsvall Timrå flygplats.

Remissversion

4. Vindkraft

Tillämpningsmodell tänkt att fungera som en rekommendation vid planering av vindkraftverk och höga objekt i närheten av flygplatser med civil luftfart



5. Remissammanställning

Remissversion

Remissversion