

RAPPORT

Riksintresse för kommunikationer

Ronneby flygplats

2018-02-20

Ärendenummer TRV 2016/450

Publikationsnummer: 2018:033



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Riksintresse för kommunikationer, Ronneby flygplats

Författare: Trafikverket region Syd med stöd av Pontarius AB

Dokumentdatum: 2018-02-20

Ärendenummer: TRV 2016/450

Version: 1.0

Fastställd av: Lennart Andersson, regional direktör

Kontaktperson: Malin Dahlberg, PLsys

Publikationsnummer: 2018:033

ISBN: 978-91-7725-229-0

Omslagsfoto: Swedavia (övre) samt Försvarmakten (nedre)

Tryck: Endast digital utgåva

Förord

Ronneby flygplats är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt Trafikverkets beslut 2013-02-20. Flygplatsen ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och bedöms vara av fundamental nationell och regional betydelse.

Trafikverket har tagit fram en precisering för Ronneby flygplats som anger det markområde som används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. Det utpekade riksintresseområdet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Dessutom måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras i flygplatsens närområde. 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.

Preciseringen omfattar den civila delen av flygplatsen och har tagits fram av Trafikverket i samverkan med Swedavia, Försvarmakten, Ronneby kommun, Fortifikationsverket, Länsstyrelsen i Blekinge län och Region Blekinge.

Utifrån Trafikverkets prognos för den framtida flygtrafiken på Ronneby flygplats har ett område med hänsyn till flygbuller tagits fram. Prognosen pekar på en måttlig ökning av den totala inrikes passagerarvolymen till år 2045 samt att utrikestrafiken, som i nuläget utgör några få procent av den totala passagerarvolymen, inte bedöms förändras i någon större omfattning. Den prognostiserade ökningen av passagerarvolymen bedöms inte påverka antalet rörelser vid Ronneby flygplats, eftersom trenden går mot större flygplan.

Förslaget till riksintresseanspråk var föremål för samråd under april-augusti 2017. En sammanställning av inkomna synpunkter och de justeringar som gjorts framgår av bilaga 3.

Efter synpunkter i remissen har en utökad analys av bullersituationen gjorts. I analysen har antagits att det under en mellanperiod, innan övergång till stora flygplan, kan förväntas ca 50 % mer rörelser för kategorin turbopropeller. Detta ger en viss förändring av bullerutbredningen, vilket framgår av karta under avsnitt 5.4.4 i rapporten samt i bullerutredningen, bilaga 2.

Från och med den 1 augusti 2017 ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta uppdrag ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området (Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket). Arbete pågår med att tolka detta uppdrag. Trafikverket kan med hänsyn till ovanstående behöva komplettera riksintressepreciseringen vid en framtida revidering.

Trafikverket region Syd
2018-02-26



Lennart Andersson
regional direktör

Innehållsförteckning

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	6
1. INLEDNING	10
1.1 Syfte	10
1.2 Målgrupp.....	10
1.3 Avgränsningar.....	10
1.4 Genomförande	11
1.5 Flygplatsens bakgrund, ägarstruktur och namn	11
2. RIKSINTRESSET I PLANERINGEN	11
2.1 Översiktsplan och övrig planering.....	14
2.2 Miljöprovning	15
2.3 Övriga riksintressen och andra intressen i flygplatsens närhet	16
2.3.1 Områden av riksintresse för kommunikationer	16
2.3.2 Områden av riksintresse för naturvård och övriga naturintressen	17
2.3.3 Områden av riksintresse för totalförsvaret	18
3. FLYGPLATSEN I SAMHÄLLET – FUNKTIONSBESKRIVNING	21
3.1 Tillgänglighet – hela resan	22
3.1.1 Intermodalitet	23
3.2 Det svenska flygplatssystemet.....	24
3.3 Turism och privat resande	24
3.4 Tjänsteresor.....	25
3.5 Frakt	26
3.6 Beredskapsflygplatser	26
3.7 Prognoser	27
3.7.1 Passagerar- och rörelseprognos för Ronneby flygplats.....	28
3.8 Verksamhetsutövarens beskrivning	30

4. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK.....	32
4.1 Område med luftfartsanknuten utrustning.....	33
4.2 Markanvändning som inte påverkas av riksintresset	34
5. OMRÅDEN SOM BERÖR ELLER BERÖRS AV EN FLYGPLATS.....	35
5.1 Område där höga objekt kan utgöra hinder för startande eller landande flygplan	35
5.2 Hinderbegränsande ytor	35
5.3 Procedurområden och MSA-ytor	37
5.4 Område med hänsyn till flygbuller.....	40
5.4.1 Regeringens riktvärde för trafikbuller	40
5.4.2 Indata/scenario	41
5.4.3 Metod.....	41
5.4.4 Bullerutbredning vid Ronneby flygplats	42
5.5 Område med hänsyn till elektromagnetisk störning	43
5.6 Risk för fågelkollisioner	43
5.7 Luftledningar för starkström.....	44
 BILAGA 1	 TRAFIKVERKETS FÖRHÅLLNINGSSÄTT AVSEENDE RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER – FLYGPLATS
BILAGA 2	RAPPORT FLYGBULLERUTREDNING RONNEBY FLYGPLATS
BILAGA 3	REMISSAMMANSTÄLLNING

Sammanfattning

Trafikverket har preciserat riksintresseanspråk med tillhörande områden för Ronneby flygplats. Preciseringen omfattar den civila delen av flygplatsen. Arbetsgruppen har bestått av representanter från Trafikverket, Swedavia, Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Länsstyrelsen i Blekinge län, Region Blekinge och Ronneby kommun samt Natanael Ljung från Pontarius AB.

Ronneby flygplats ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och har en fundamental nationell och regional betydelse. Flygplatsen är en matarflygplats till Stockholm Arlanda och Bromma och har stor betydelse för länets tillgänglighet till Stockholm.

Riksintresseområdet ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när 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.

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

Inom 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.

Ett område med hänsyn till flygbuller har tagits fram, och som grund för dessa beräkningar ligger Trafikverkets prognos för den framtida flygtrafiken på Ronneby flygplats. Prognosen pekar på en ökning på cirka 0,5 procent per år, vilket innebär att den totala inrikes passagerarvolymen bedöms vara cirka 250 000 resenärer år 2045. Utrikestrafiken utgör i nuläget några få procent av den totala passagerarvolymen och bedöms inte förändras i någon större omfattning. Den prognostiserade ökningen av passagerarvolymen bedöms inte påverka antalet rörelser vid Ronneby flygplats, eftersom trenden går mot större flygplan. Prognosen pekar på i stort sett oförändrat antal rörelser för både inrikes- och utrikestrafiken vid Ronneby flygplats fram till 2045. I bullerutredningen har även gjorts en analys av en mellanperiod, innan övergång till stora flygplan, där 50 % mer rörelser för kategorin turbopropeller kan förväntas. Bullerutbredningen för de två scenarierna redovisas på karta i rapporten och i bullerutredningen, bilaga 2.

Sammanfattning av riksintresseanspråkets geografiska utbredning och områden som påverkas av verksamheten vid Ronneby flygplats

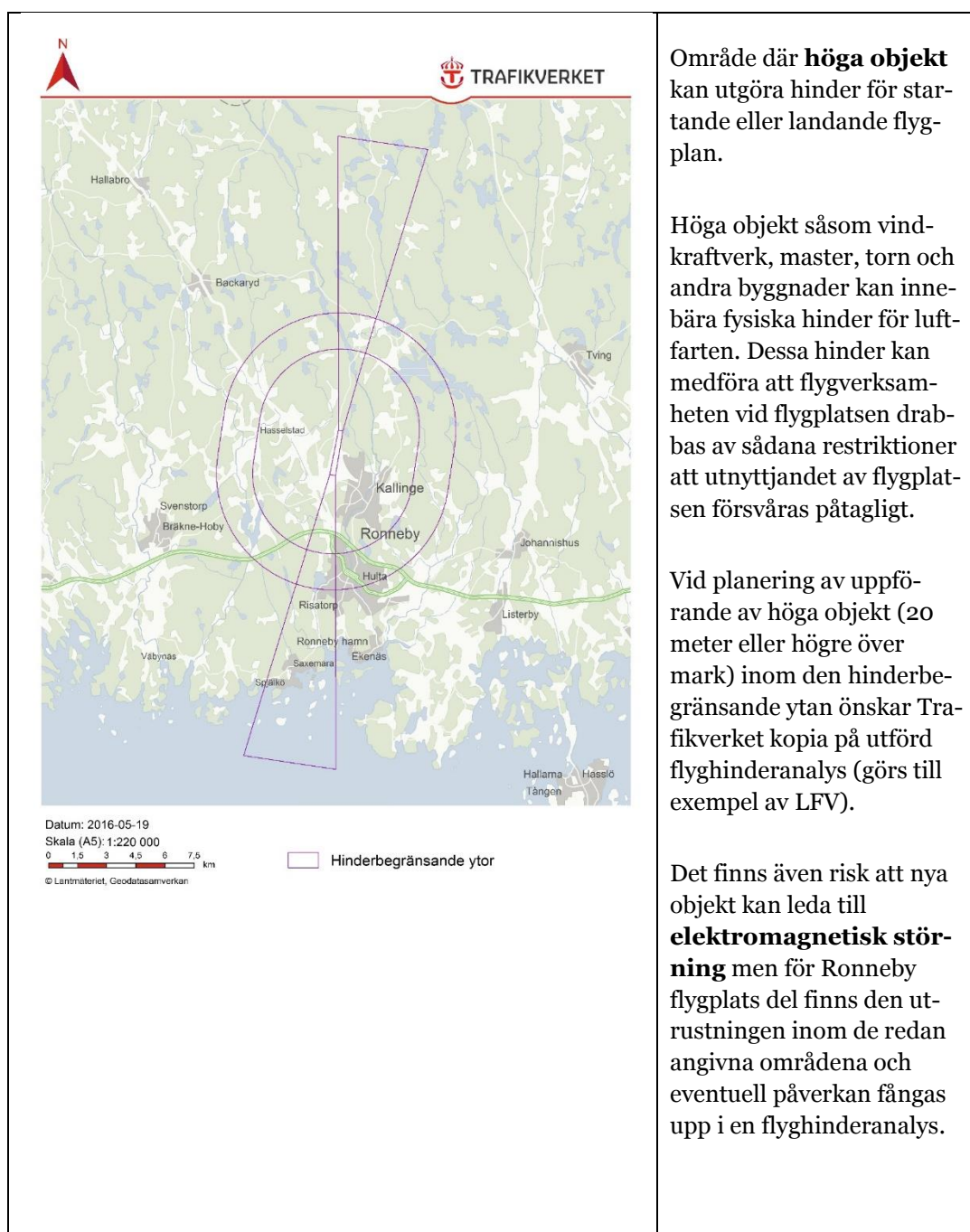
Den geografiska utbredningen av riksintresseområdet för en flygplats utgörs av ett schablonmässigt område med 500 meters utbredning i sidled räknat från rullbanans centrumlinje ut till ett avstånd längs banans förlängning om 1500 meter från bantröskeln med därtill tillhörande planerade banförlängningar.



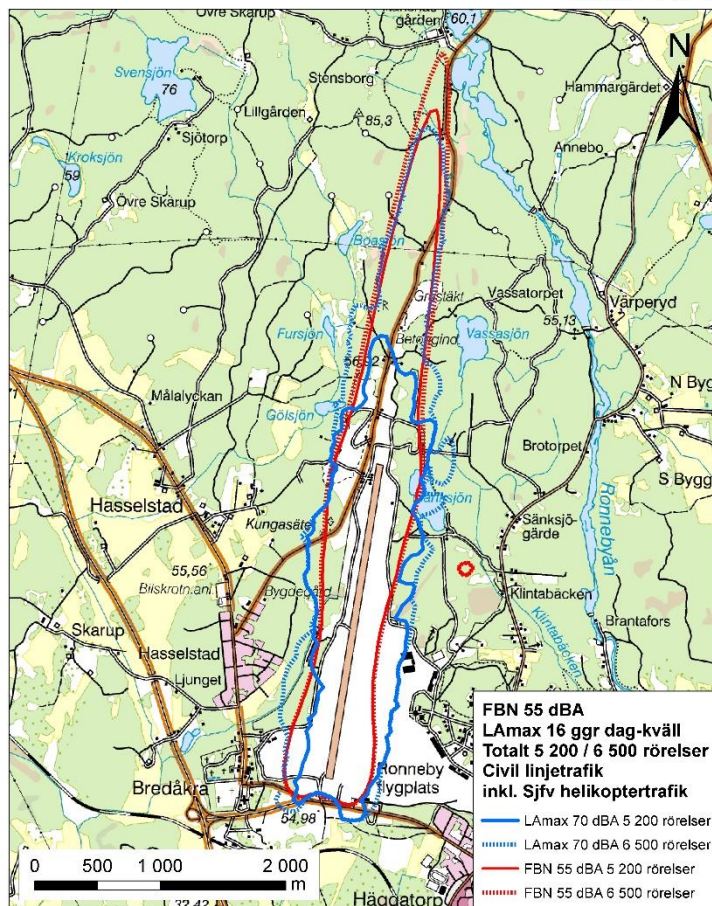
Områden som berör eller berörs av en flygplats

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.

Det finns också områden där viss typ av verksamhet kan leda till ökad risk för fågelkollisioner och område inom vilket luftledningar för starkström ska undvikas, dessa områden behandlas mer utförligt i kapitel 5.



Datum 2017-09-22



Område där **flygbuller** kan störa boende och verksamhet.

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.

Det mindre rödmarkerade området på kartan, strax öster om flygplatsområdet, avser bullerutbredning från Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

1. Inledning

I denna rapport preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset vid Ronneby flygplats, tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet till och/eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Trafikverket pekade ut Ronneby flygplats som riksintresse 2010. Trafikverket beslutade senast 2013 om riksintressen för trafikslagets anläggningar, där Ronneby flygplats anges som en av 31 utpekade flygplatser.¹

Tidsperspektivet i en riksintresseprecisering är trettio år. De marknadsanalyser och prognoser som görs baseras på den perioden. Trafikverkets tabeller som illustrerar hur flyget har utvecklats och kommer att utvecklas, sträcker sig fram till 2045.

1.1 Syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att förklara varför Ronneby flygplats är utpekad som riksintresse och nationellt skyddsvärd i planeringsprocessen. Preciseringen tränger djupare in i de värden som utgör grunden för utpekandet. Preciseringen beskriver även den geografiska utbredningen och orsaken till att 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, 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. Mark som enbart används för Försvarsmaktens flygverksamhet eller flygklubsverksamhet, ingår inte heller i riksintresseområdet.

Preciseringen omfattar den civila delen av Ronneby flygplats och omfattar de anläggningar som krävs för att bedriva civil flygtrafik. Om flygplatsen trafikerats av militär flygtrafik, hänvisas till Försvarsmakten för eventuella riksintresseanspråk, eftersom Trafikverket inte beskriver militära behov. Områden som tas i anspråk eller som 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 TRV 2013/10869

1.4 Genomförande

Trafikverket startade projektet med att precisera riksintresset för Ronneby flygplats under hösten 2015. En arbetsgrupp bildades, med representanter från Ronneby flygplats (Swedavia), F17, Fortifikationsverket, Länsstyrelsen i Blekinge län, Region Blekinge och Ronneby kommun. En mer begränsad projektgrupp med representanter från Trafikverket regionalt och nationellt samt konsultstöd från Pontarius AB har tagit fram underlag och under hand arbetat fram denna rapport i samverkan med medverkande aktörer. Projektet har också haft en styrgrupp.

1.5 Flygplatsens bakgrund, ägarstruktur och namn

Ronneby flygplats är i grunden militär och ägs av Fortifikationsverket. Flygplatsen ligger inom fastigheten Kallinge flygfält 1:1. Den invigdes 1944 som Kungliga Blekinge flygflottilj och användes initialt endast för militära flygningar. I slutet av 1950-talet tilläts civil trafik på dåvarande Kalmar flygflottilj och därefter startade man civil trafik i snabb takt på flera flottiljer, bland annat Ronneby.

Flygplatsen drivs av Försvarsmakten som innehar det civila certifikatet och svarar för fälttjänst (drift och underhåll av flygplatsens infrastruktur som rull- och taxibana, platåer med mera), brand- och räddningstjänst. Den militära delen benämns Blekinge flygflottilj F17, medan Swedavia använder benämningen Ronneby flygstation för den civila delen av flygplatsen. Den civila verksamheten bedrivs i enlighet med ett avtal mellan Försvarsmakten och Swedavia. Förhållandet mellan Swedavia och Fortifikationsverket regleras i ett hyresavtal som bland annat reglerar drift och underhåll av fastigheten. I kommersiella sammanhang benämns flygplatsen Ronneby Airport.

Trafikverket använder i preciseringen den benämning på flygplatsen som anges hos Transportstyrelsen, i detta fall Ronneby flygplats.

2. Riksintresset i planeringen

Enligt hushållningsförordningen² finns tolv myndigheter som har till uppgift att peka ut och definiera riksintressen. Av dessa är Trafikverket och 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 miljöbalken³. Riksintresseutpekanden enligt 3 kapitlet kan gälla både bevarande och exploatering.

Enligt *Riksintressen för trafikslagens anläggningar*⁴, ska flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar pekas ut som riksintresse för kommunikation:

- flygplatser som betjänar befolkningscentrum där flygplatskapaciteten kan äventyras (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen)

² 1998:896

³ 1998:808 3 kapitlet 8 §

⁴ PM TRV 2010/13990

- flygplatser som har internationell reguljär trafik
- flygplatser som är av 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.”

För Ronneby flygplats gäller att den är av fundamental nationell och regional betydelse. Följande faktorer ligger till grund för bedömningen:

- Enligt Trafikverkets beslut (TRV 2013/10869) anges Ronneby flygplats som riksintresse med följande beskrivning: ”Flygplatsen tillhör det nationella basutbudet av flygplatser. Därmed är flygplatsen enligt riksdagens beslut en del av stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.”
- För resande från Blekinge 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 i dag drygt 5 timmar från Karlskrona. Det innebär att ett affärsmöte i praktiken tar 2 dagar i anspråk, vilket få verksamheter ser som acceptabelt. Med flyget är tillgängligheten till Stockholm mycket god.
- Möjligheterna för länets näringsliv, myndigheter och organisationer att snabbt kunna resa till och från Stockholmsområdet är en viktig förutsättning för länets tillväxt och utveckling. I Stockholm finns många företags huvudkontor, liksom myndigheter, samarbetspartner med mera, som är beroende av enkla och snabba förbindelser med företaget eller motsvarande i Blekinge.
- Flygresorna till och från Ronneby flygplats utgörs till övervägande del av tjänsteresor, vilket bekräftar vikten av att länet har god tillgänglighet till Stockholm.
- Flygplatsen har även potential för flygresor till storstadsområden i Europa, vilket kan aktualiseras inom EU-samarbetet.
- Ronneby flygplats är, vilket framgår av beskrivningen ovan, i huvudsak en matarflygplats till Stockholm, med reguljärtrafik till både Bromma och Arlanda. Flyget har en stark position eftersom tillgängligheten med övriga trafikslag till Stockholmsregionen är begränsad. Mellan Ronneby och Stockholm är det cirka 51 mil

(drygt 5 timmars restid), vilket innebär att varken bil eller buss är konkurrenskraftigt för tjänsteresor. Att resa med tåg innebär flera byten längs sträckan och nästan lika lång restid som med bil. Restiden med tåg mellan Ronneby och Stockholm är cirka 5,5 timmar (buss till Växjö). För relationen Karlskrona–Stockholm är restiden med tåg drygt 5 timmar, inkluderat två byten.

- Ronneby flygplats ligger cirka 8 km norr om Ronneby centrum. Flygplatsen har en rullbana som mäter 2 331 x 45 meter och som är fullt utrustad för instrumentinflygning. Kapaciteten i befintliga system är tillräcklig för dagens civila trafik och bedöms räcka under överskådlig tid, även om enstaka stora charterflygplan skulle bli aktuella.
- Ronneby flygplats ligger nära flera städer i regionen. Karlskrona, Karlshamn, Sölvesborg, Kalmar, Kristianstad och Växjö ligger alla inom cirka en timmes resa med bil. Närmaste alternativflygplats som erbjuder motsvarande relation med Stockholm finns i Kalmar, cirka 11 mil från Ronneby. Växjö har för närvarande avgångar till och från Bromma men saknar relationen med Arlanda, vilket innebär att reseutbudet blir mer begränsat i antal avgångar. Avståndet till Växjö flygplats är cirka 9 mil. Det går även att resa till och från Stockholm Arlanda via Kristianstad flygplats, cirka 10 mil från Ronneby, men utbudet består av ett fåtal avgångar under mer begränsade tider. Flygplatserna i Kalmar, Växjö och Kristianstad är kommunala.
- Blekinge kustbana sträcker sig söder om Ronneby flygplats, och diskussioner har i olika sammanhang förts om att kunna koppla ihop tågsystemet med flygplatsen. Avståndet mellan järnvägen och flygplatsen är cirka 500 meter. Förutsättningarna för om ett framtida tågstopp är realistiskt behöver utredas mer i detalj, och det är beroende av såväl järnvägssystemets kapacitet, robusthet och trafikeringsupplägg som kommunens möjligheter att skapa en understödjande bebyggelse för tillräckligt resandeunderlag. Enbart flygresenärer kan inte utgöra grund för ett tågstopp. De fysiska möjligheter som finns att ansluta flygplatsen till järnvägen bör beaktas och inte förhindras för framtiden. Ett tågstopp i Kallinge samhälle skulle gynna såväl ortsbefolkningen som flygplatsen. Möjligheten att anlägga ett gångstråk som ansluter ett framtida eventuellt tågstopp till flygplatsen med minsta möjliga avstånd bör beaktas.
- Enligt statistik från SCB 2011 väntas befolkningsutvecklingen till 2030 vara oförändrad och sysselsättningen minska med 7 procent. Blekinges invånarantal har dock ökat märkbart de senaste åren, varav migrationen utgör en väsentlig andel. Blekinge län har för närvarande 156 000 invånare. Prognosen innehåller efterverkningar av fordonskrisen och nedgången i industrin, vilket emellertid redan 2016 har fått en positiv utveckling. Blekinges näringslivsstruktur är förhållandevis likartad rikets. Karlskrona har en hög sysselsättning inom tjänstesektorn och ligger över riksgenomsnittet med över 70 procent av arbetskraften. Blekinge har ett strategiskt läge i södra Östersjöregionen, med närhet till Öresundsregionen som tillväxtmotor i södra Sverige. Med ökad Östersjöhandel mot öster och Centraleuropa och ökad närhet genom minskade restider mellan Skåne och Blekinge, finns möjligheter att företag utvecklas och att tjänstemannasektorn växer. Näringslivet blir alltmer globaliserat; den trenden finns också i regionen. Volvo Cars, ABB, SAAB Kockums och Ericsson, för att nämna några, har verksamheter och huvudkontor utanför länet, vilket medför behovet av flyget för näringslivets kontakter. Med en positiv utveckling i

länet och i närområdet, vilket även omfattar Kristianstad, kan behovet av flygresor via Ronneby flygplats öka. I närtid finns inget som indikerar att något annat trafikslag skulle kunna ersätta flyget via Ronneby flygplats. En framtida höghastighetsbana med stationsläge i Hässleholm kan medföra att resor från Kristianstad och Sölvesborg med omnejd flyttas över från flyg till tåg. En ökad överflyttning för hela länet kräver kraftigt förbättrade restider på Blekinge kustbana, vilket bara är möjligt med stora investeringar i järnvägen.

- Områdena närmast flygplatsen har inte exploaterats, eftersom Ronneby flygplats i grunden är militär och denna verksamhet innebär större restriktioner för kommunen att utveckla områden för bostäder och störningskänsliga verksamheter än den civila flygverksamheten. Detta innebär i sin tur att det inom ramen för riksintressepreciseringen inte har uppstått några motstående intressen att hantera för Ronneby flygplats nuvarande verksamhet eller framtida utveckling. Enligt genomförd masterplan för Ronneby flygplats behöver flygplatsens parkeringsområde utökas österut. I samband med en sådan utveckling kan det uppstå behov av åtgärder i närliggande vägsystem och anslutning, för att säkerställa god tillgänglighet och trafik-säkerhet.

2.1 Översiktsplan och övrig planering

Enligt plan- och bygglagens⁵ 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, liksom hur kommunen avser att tillgodose de redovisade områdena. 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 att utgöra påtaglig skada mot ett riksintresse. Plan- och bygglagens femte kapitel reglerar detta bland annat genom att kommunen ska samråda med länsstyrelsen i framtagandet 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.

För Ronneby flygplats eller dess omland finns i dag inga detaljplaner. Öster om flygplatsen ligger Kallinge samhälle som är planlagt för framför allt bostäder, skola, handel och service. I direkt anslutning till flygplatsen planeras inte för några nya bostäder, främst beroende på bullerpåverkan från försvarsmaktens flygverksamhet. Norr om Kallinge finns ett stort friluft- och rekreationsområde.

För Ronneby kommun finns en gällande översiktsplan från 2006. För närvarande pågår ett arbete med att upprätta en ny översiktsplan för kommunen, vilken beräknas bli antagen under 2018. I gällande översiktsplan finns ingen föreslagen ändring av markanvändningen för området kring flygplatsen.

⁵ 2010:900

Med hänsyn till flygplatsens närhet till Blekinge kustbana har det länge funnits tankar om att utveckla ett transportcentrum/resecentrum söder om flygplatsen, med syfte att dra nytta av närheten mellan trafikslagen flyg, järnväg och väg. En sådan utveckling ansågs inte aktuell 2006, men för kommunen är utvecklingen av både den civila och militära delen av flygplatsen angelägen, och man avser att aktivt delta i det arbete som bedrivs för att öka tillgängligheten till flygplatsen. En koppling mellan tåg och flyg är inte utesluten i framtiden.

Cirka 2 km söder om flygplatsen finns ett etablerat handelsområde, Sörby, som avses expandera bland annat norrut mot flygplatsen. Detta område har det mest attraktiva läget för handel och verksamheter i kommunen, där E22 och riksväg 27 korsar varandra. Närheten till flygplatsen och järnvägen höjer attraktionen ytterligare. Vid en utökning av handelsområdet är det viktigt att beakta regelverket för hinderbegränsande ytor samt göra en bedömning av risker för tredje man.

Fortifikationsverket och Försvarsmakten har en gemensam garnisonsplan som redogör för flygplatsområdets utveckling.

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. I dag 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 den 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 begärelseutvecklingen kring flygplatsen.

Ronneby flygplats verksamhet lyder under Försvarsmaktens miljötillstånd för F17 enligt Koncessionsnämndens beslut daterat 1995-07-06. För närvarande finns det från Försvarsmaktens sida ingen plan på att ansöka om nytt miljötillstånd inom närliggande tid.

Swedavia har verksamhetsansvaret för den civila flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Miljöansvaret för flygstationens verksamhet har delegerats av Försvarmakten till flygstationschefen.

Den tillståndspliktiga verksamheten avser produktion av start och landningstjänster. Försvarmakten har tillstånd för 22 000 civila rörelser per år, varav högst 12 700 rörelser med tunga flygplan och högst 9 300 lätta flygplan. Swedavias bedömning är att tillståndet i dess nuvarande form är tillräckligt inom överskådlig tid gällande antal civila rörelser. Utfallet för 2015 var 9 303 civila rörelser varav 4 489 tunga och 4 814 lätta.⁶

Swedavias verksamhet berörs av ett antal av de villkor som finns i gällande miljötillstånd för F17 och det handlar bland annat om att Swedavia endast får tillåta reguljär linjetrafik med flygplan som uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 3. Därtill ska dagvatten från Swedavias område ledas genom befintliga oljefällor i det dagvattenhanteringssystem som finns för hela flygplatsområdet. Swedavia deltar vid Försvarmaktens samarbetsorgan som äger rum två gånger per år.

Tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken är generalläkaren. Under hösten 2014 togs beslut om att Swedavias verksamhet (den civila verksamheten) från och med 2015-01-01 lyder under länsstyrelsens (Blekinge) tillsyn.

2.3 Övriga riksintressen och andra intressen i flygplatsens närhet

Markområden ska användas för 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.

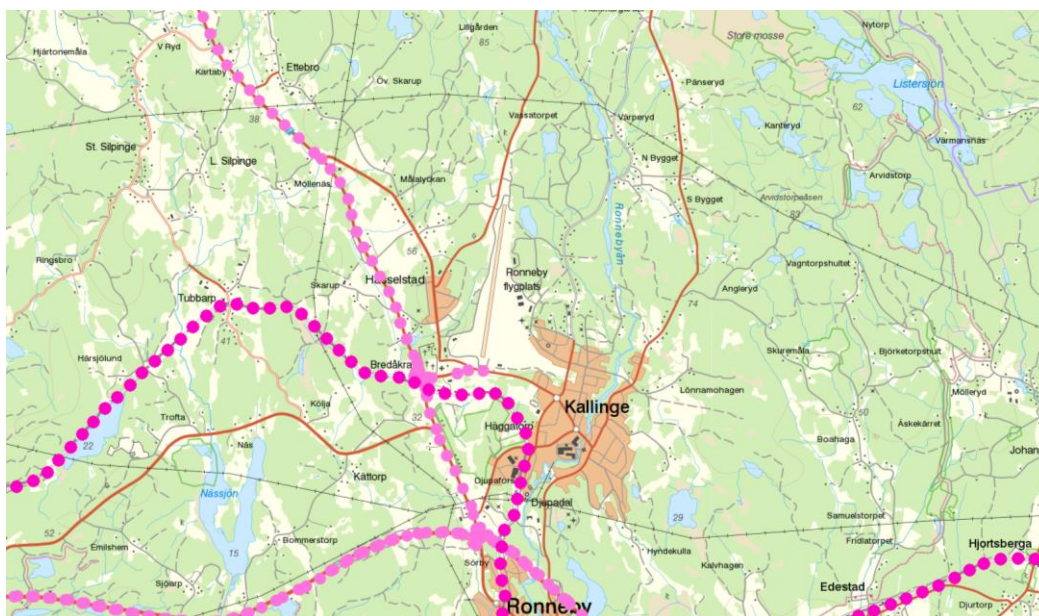
Om markanvändningen eller nyttjandet av anläggningar och bebyggelse ska ändras, kan det få betydelse att ett område är av riksintresse. Verksamhetsutövare och fastighetsägare behöver därför anpassa planerade förändringar så att dessa inte skadar eller försvårar utnyttjandet av de riksintressanta värdena.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

2.3.1 Områden av riksintresse för kommunikationer

I flygplatsens närhet finns vägar som är av riksintresse för kommunikationer: E22, riksväg 27 samt väg 652 (anslutning till flygplats utpekad som riksintresse). E22 och riksväg 27 utgör också primära vägar för farligt gods. Utmed allmänna vägar gäller en så kallad byggnadsfri zon på 12 meter från vägområdesgränsen. Zonen syftar till att säkerställa trafiksäkerheten för trafiken och människor som vistas intill vägen. För de större vägarna har detta avstånd utökats till 30 eller 50 meter genom beslut av länsstyrelsen. För E22 och riksväg 27 är den byggnadsfria zonen 50 respektive 30 meter.

⁶ Miljörapport 2015 Blekinge flygflottilj F17

Även järnvägen (Blekinge kustbana) som sträcker sig söder om flygplatsen är av riksintresse för kommunikationer. För järnvägen gäller ett respektavstånd som prövas i varje enskilt fall. Ur säkerhetssynpunkt är avståndet normalt minst 30 meter men kan vara större med hänsyn till bland annat buller och risker.



Figur 1 Riksintressen för väg och järnväg

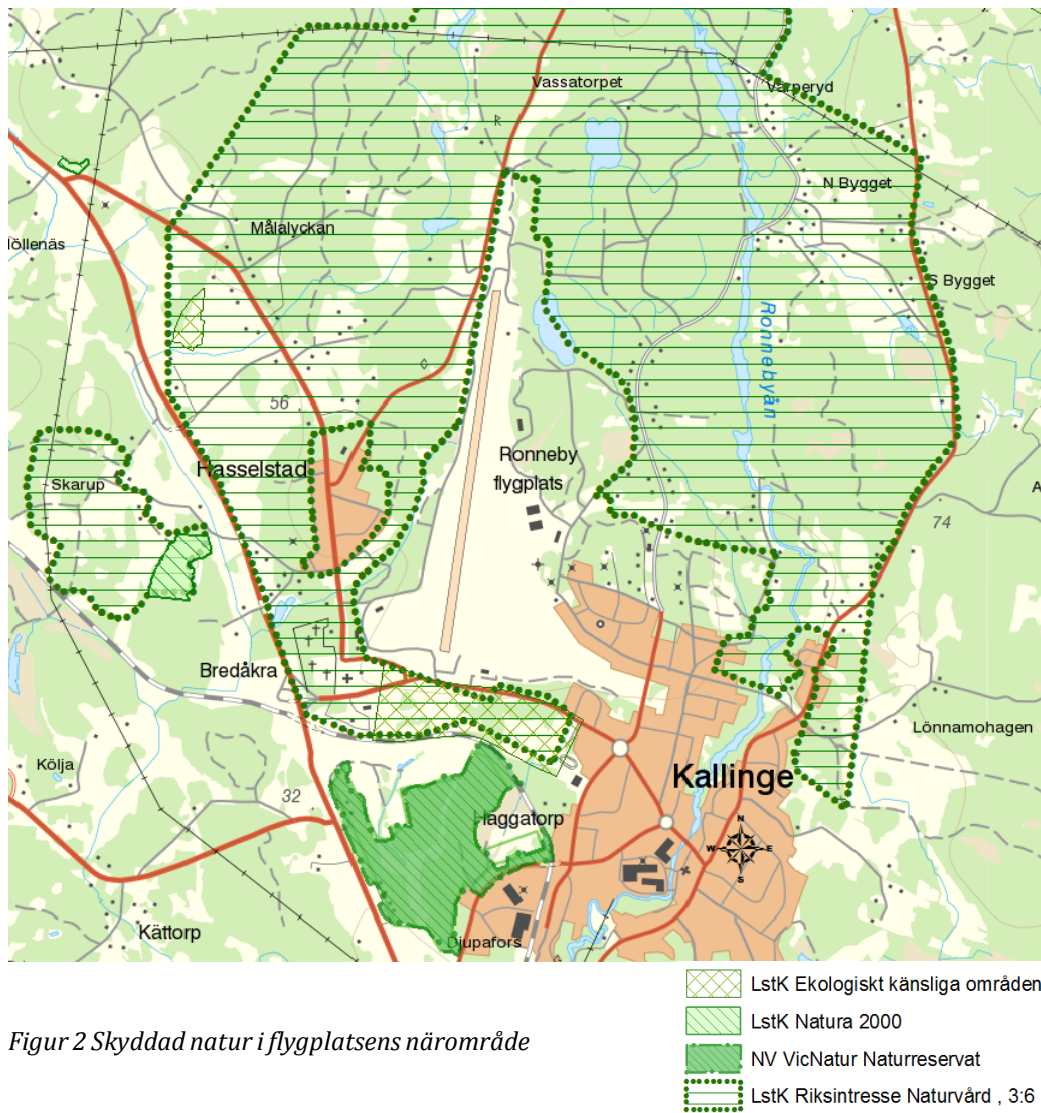
●●●●● Järnväg - befintlig
●●●●● Väg - befintlig

2.3.2 Områden av riksintresse för naturvård och övriga naturintressen

Bredåkradeltat utgör riksintresse för naturvård. Det är ett av Sveriges största isälvsdel-tan, med belysande exempel på bland annat rullstensåsar, dalfyllningar och kamebildningar. Bredåkradeltat är ett nyckelområde för uttolkningen av södra Sveriges senglaciala utveckling. Det är också en mycket viktig grundvattenreservoar och spelar stor roll för dricksvattenförsörjningen i Ronneby kommun. Öster om flygplatsen finns ett beslutat vattenskyddsområde. En regional vattenförsörjningsplan har upprättats av länsstyrelsen och varit på remiss under 2017, men någon ändring av vattenskyddsområdet är inte planerad.

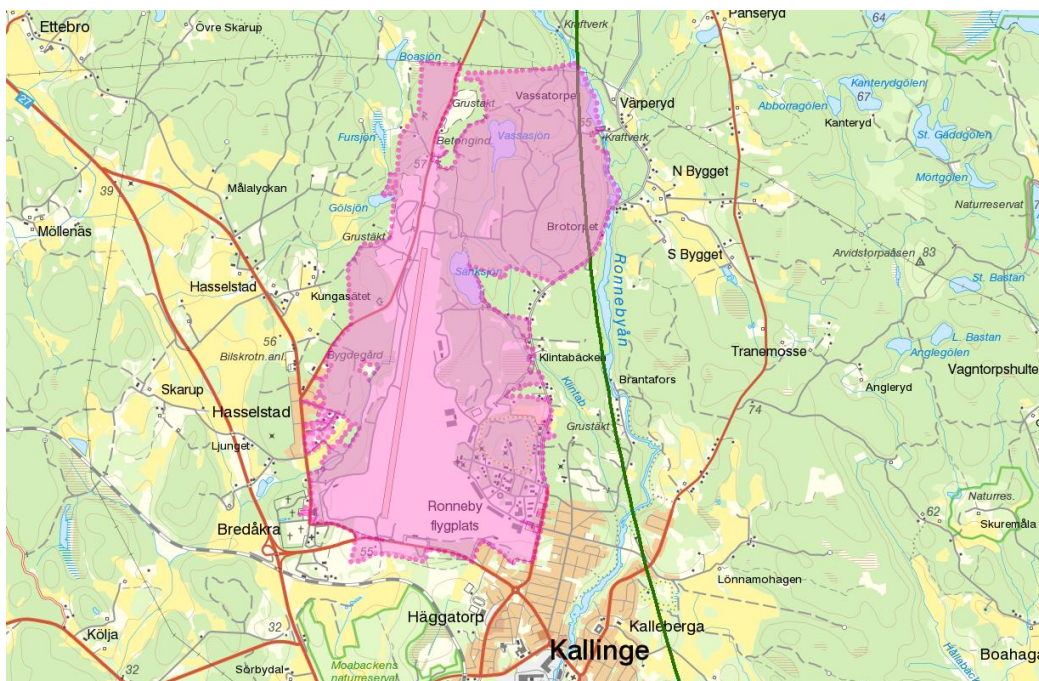
Väster om riksväg 27 finns Natura 2000-området Skarup som består av betesmark. Nordost om flygplatsen (utanför kartbilden) finns ett större myrområde, Storemosse. Ytterligare Natura 2000-områden finns under in- och utflygningsvägarna. Värdena i N2000-områdena hotas framför allt av ändrade betesformer eller skogsbruksformer, inte av verksamheten på flygplatsen.

Söder om flygplatsen finns ett ekologiskt känsligt område som utgörs av den södra slutningen av Bredåkradeltat. Grundvattenströmmarna tvingas här i dagen och bidrar till en rik flora i beteshagar och eklundar. Området är känsligt för schaktningar och annat som ändrar geologiska förhållanden och markvattenförhållanden. Ännu längre söderut finns naturreservatet Moabacken som innehåller ädellövskog och kulturhistoriska lämningar, från bronsåldern till modern tid.



2.3.3 Områden av riksintresse för totalförsvaret

Blekinge flygflottilj F17 utgör riksintresse för totalförsvarets militära del, enligt miljöbalken 3:9. Försvarsmaktens riksintresse berör en stor del av Ronneby kommun och även riksintresset för den civila luftfarten. Försvarsmaktens riksintresse hanteras inte i denna rapport. Värdebeskrivningen av det militära riksintresset finns redovisad på Försvarsmaktens webbplats: www.forsvarsmakten.se



Figur 3 Riksintresse för totalförsvarets militära del

Nedanstående karta redovisar det område som påverkas av bullerspridning från Blekinge flygflottilj F17, vilket innebär restriktioner för störningskänslig markanvändning.



Figur 4 Influensområde för buller från militär verksamhet

Utifrån Försvarmaktens intressen finns även andra restriktioner, till exempel stoppområden för höga objekt. Ytterligare information finns på Försvarmaktens webbplats.

Om två eller flera riksintressen står i konflikt mot varandra gäller att det intresse eller ändamål som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ska ges företräde. Prövande myndighet i sådana fall är länsstyrelsen. Ett riksintresse för totalförsvaret går dock alltid före andra riksintressen.

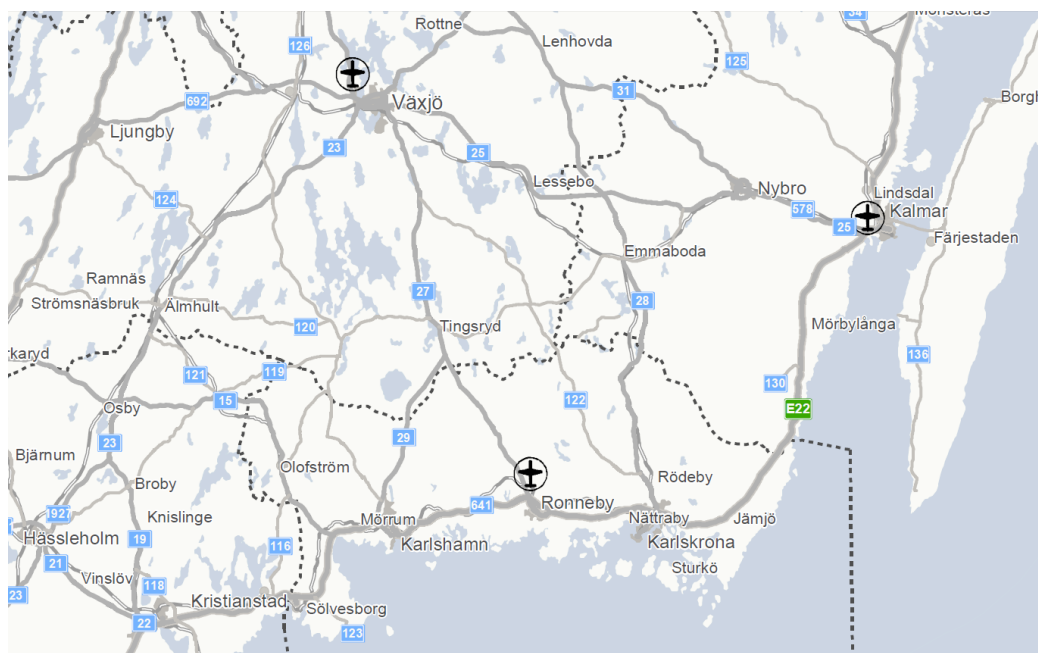
3. Flygplatsen i samhället – funktionsbeskrivning

För att det ska gå att 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 riksintresset. Bland annat beskrivs begreppen:

- tillgänglighet – hela resan
- anläggningens omvärld
- samhällets utveckling
- kapacitet för att möta nuvarande och kommande behov

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



Figur 5 Ronneby flygplats och dess geografiska omland

3.1 Tillgänglighet – hela resan

På regeringens webbplats 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 jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”*⁸

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 tillväxtpolitiken.⁹

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 och 2020.⁷

*”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”.*⁸

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 totalsumman⁹. 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,

⁷ www.trafikverket.se 2017-03-15

⁸ Den attraktiva regionen En antologi om tillgänglighet och regional utveckling, TRV 2014:037

⁹ www.lfv.se

höga moln och kan bidra till uppvärmningen av jorden¹⁰. Enligt Internationella klimatpanelen (IPCC) står flyget globalt sett för omkring två procent av de totala utsläppen av koldioxid. Effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd samt påverkan från kondensstrimmor tillkommer och påverkar flygets totala klimatpåverkan.

Eftersom flyget i sig verkar negativt på klimatet bör den totala påverkan av hela transportkedjan med flyg i så hög grad som 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 avspeglas i den fysiska utformningen.”¹¹

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 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 trafikinfrastrukturanläggningar som flygplatser. En flygplats har stor bullerpåverkan och behöver 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 på ett enkelt och miljövänligt sätt.

3.1.1 Intermodalitet¹²

E22 är en statlig väg av riksintresse som utgör ett huvudstråk genom hela Blekinge och sammanbinder länet med Skåne i väst och vidare med Småland och Östergötland i norr, där den ansluter till E4. E22 sträcker sig strax norr om Ronneby tätort och söder om flygplatsen. Det är en mycket viktig förbindelse för person- och godstransporter, för såväl kommuner och näringsliv som privatpersoner.

Riksväg 27, mellan Karlskrona och Göteborg, är den naturliga vägen till Ronneby flygplats. Riksväg 27 och E22 är samma väg mellan Karlskrona och Ronneby.

Huvuddelen av passagerarna vid Ronneby flygplats är affärsresenärer till och från Stockholm. Det vanligaste sättet att ta sig till och från flygplatsen är med egen bil eller taxi. Mellan Karlskrona centrum och Ronneby flygplats finns flygbusstrafik i kommersiell regi. Flygbussarna är anpassade efter ankomster och avgångar till och från Stockholm. För övriga länet finns inga kollektiva alternativ anpassade till flygavgångarna på flygplatsen, utan resenärerna är hänvisade till andra transportmedel.

¹⁰ www.transportstyrelsen.se 2016-04-07

¹¹ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) utgåva 3

¹² Transport av gods eller passagerare kan ske med utnyttjande av flera transportsätt

Linjelagd stadsbusstrafik finns mellan Ronneby och Kallinge, där närmaste hållplats ligger cirka 1 200 meter öster om Ronneby flygplats. Regionbusslinjen mellan Ronneby och Eringsboda har hållplats i direkt anslutning till flygplatsen, men antalet stopp vid denna hållplats är mycket begränsat enligt nuvarande tidtabell. Detsamma gäller för bussen mellan Ronneby och Växjö.

Järnvägen, Blekinge kustbana mellan Karlskrona och Kristianstad med koppling vidare mot Malmö/Köpenhamn, sträcker sig cirka 500 meter söder om flygplatsen. Närmaste station finns i Ronneby centrum, men eftersom bussanslutning saknas finns inte några förutsättningar att åka tåg till eller från flygplatsen.

3.2 Det svenska flygplatssystemet

Regeringen beslutade 2009 att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud bestående av 10 flygplatser¹³. 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 kapacitetsbehovet ska kunna mötas i dag och i framtiden.

Det svenska flygplatssystemet är uppbyggt kring nav- och ekerprincipen, där Stockholmsflygplatserna Arlanda och Bromma utgör nav. Över 90 procent 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 riksintresseutpekade flygplatsen finns¹⁴.

Som det ser ut i nuläget finns inte någon stor utrikes flygverksamhet direkt från Ronneby flygplats. För att med flyg nå flertalet destinationer runt om i världen måste man först ta sig till Stockholm. Denna tendens kommer troligen att förstärkas framöver, eftersom utvecklingen bedöms gå mot fler direktlinjer från framför allt Stockholm Arlanda. För Blekinge fungerar också Köpenhamn Kastrup i Danmark som en naturlig nod för utrikesresor, och där har tåget direktanslutning till flygplatsen.

I det regionala utvecklingsprogrammet för Blekinge (Blekingestrategin 2014–2020) anges att Blekinge har ett strategiskt läge och att det finns stora möjligheter till utveckling av länet genom dess närhet till Öresundsregionen och de nya marknaderna i öst samt snabba flygförbindelser med Stockholm. Direktflyg till ett europeiskt flygtrafiknav ses som en möjlighet att förkorta restiden vid internationella resor.

3.3 Turism och privat resande

Turism är viktigt för Sverige och för luftfarten. Tillväxtverket bedömer att den totala omsättningen för turismen i Sverige har ökat med knappt 79 procent i löpande priser sedan 2000.

¹³ www.regeringen.se 2017-03-15

¹⁴ Publikation 2013:107 Trafikprognos för svenska flygplatser 2013

Turismen utgjorde 85 procent av förädlingsvärdet för luftfart under 2014. Förädlingsvärde är lika med värdet av vad ett företag eller en sektor tillför genom sin verksamhet, uttryckt som värdet av ett företags eller en sektors samlade produktion minus värdet av de insatser som har använts.

Flyg är det vanligaste färdmedlet till Sverige för utländska flerdagsbesökare.

Det finns 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.¹⁵

Blekinge har goda förutsättningar för att vara en nationellt och internationellt attraktiv och konkurrenskraftig region. Varumärket Blekinge, eller Bilden av Blekinge, byggs kring tre styrkor: det geografiska läget, kust och skärgård samt kreativitet och innovationsförmåga.

Visit Blekinge AB är ett sälj- och marknadsbolag som ägs av den ideella föreningen Visit Blekinge. Bolagets roll är att koppla samman Blekinges utbud till säljbara upplevelser. Som många andra destinationer delar Blekinge målet att nå en fördubblad omsättning i kronor till år 2020 – ett mål som den nationella strategin för besöksnäringen satt upp.

Visit Blekinge AB arbetar för att skapa affärer för att synliggöra Blekinge på de prioriterade målmarknaderna Polen, Danmark, Tyskland, Holland och den svenska närmarknaden, där Ronneby flygplats har en viktig roll som mottagare av gäster. En väl fungerande och attraktiv flygplats är en viktig kugge i strategin för Blekinges besöksnäring. Flygplatsens roll skulle kunna öka betydligt om förutsättningarna att ta emot fler resenärer förbättras, inte minst via direktflyg till destinationer utanför Sverige.

3.4 Tjänsteresor

Tillväxtverket kartlägger såväl privat- som affärsresenärers resmönster. Under 2014 reste 69 procent av övernattande utländska affärsresenärer till Sverige med flyg. Av utländska flerdagsbesökare, såväl fritids- som affärsresenärer, anlände 39 procent med flyg, och av totalt 268,6 miljarder kronor spenderades 59 procent inom boende, restaurang, shopping och livsmedelsinköp. Även svenska affärsresenärer spenderar inom området boende och restaurang; av totalt 47 miljarder kronor under 2014 spenderades 46 procent inom de två områdena. För företag är tillgång på bra kommunikationer av stor vikt, och även efter ankomsten bidrar affärsresenärer till ekonomisk tillväxt i olika näringar.¹⁶

I länet finns ett flertal större företag, som ABB, Ericsson, Volvo, Telenor, SAAB, Södra, Tarkett och Orbit One samt myndigheter och organisationer som Boverket, Försvarsmakten, Kustbevakningen och Blekinge tekniska högskola.

¹⁵ Tillväxtverket 2015 Fakta om svensk turism Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan 2014

¹⁶ Tillväxtverket 2015 Fakta om svensk turism Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan 2014

I Ronneby kommun förvärvsarbetar drygt 11 200 personer. Andelen sysselsatta i tillverkande företag är nästan dubbel så hög som rikssnittet. Andra branscher med en högre andel sysselsatta än rikssnittet är skogs- och jordbruk samt försvar och myndighet. Inom handels- och tjänstesektorn finns det en väsentligt lägre andel sysselsatta än i andra kommuner i Sverige. Ronneby har klarat sig relativt väl under de senaste årens lågkonjunktur när det gäller antalet arbetstillfällen, vilket har legat på en stabil nivå. Dock har Ronneby en högre arbetslöshet bland ungdomar. Ronneby har en positiv befolkningsutveckling efter några år med en negativ trend. Enligt statistik från 2013 har Ronneby kommun en nettoutpendling på drygt 1 000 personer. I kommunen finns cirka 2 300 företag.

3.5 Frakt

Att mäta flygets betydelse för frakt av varor innebär att man måste titta på de fraktade varornas värde, och inte på vikt som är den vanligaste uttrycksformen för godstransporter.¹⁷ Flyget skiljer sig från övriga transportmedel genom att det transporterar små sändningar med höga varuvärden. För varor med högt värde blir transportkostnadens andel mindre, och motsvarande relation gäller för varor med lågt värde, där transportkostnaden måste hållas nere. Exempel på gods som fraktas med flyg är läkemedel och elektronik.

Exporttransporter i Sverige sker främst från Stockholmsregionen. En motsvarande fördelning av importtransporterna skulle ge ett liknande resultat. När det gäller inrikesflyget separeras postflyget från övriga godstransporter. Postflyget svarar för ungefär 90 procent av den transporterade godsmängden. Transporterna är koncentrerade till ett fåtal orter, och Arlanda flygplats i Stockholm och Landvetter flygplats i Göteborg svarar för ungefär hälften av den transporterade godsmängden.

Expressfrakten, där flyget har en dominerande ställning, expanderade mycket kraftigt under 1990- och 2000-talet. Expressfrakten är en marknad som skapats av ett behov av snabba transporter. Att frakta gods säkert och snabbt har på senare år blivit en viktig konkurrensfördel, eftersom varulager koncentreras till stora depåer och företag minskar sina egna volymer på den faktiska orten.

Vid Ronneby flygplats hanteras flygfrakt av Jetpak. Eftersom verksamheten är av liten omfattning förekommer inga rena fraktflygningar, utan godset transporteras i lastrummen på ordinarie passagerarflygplan. De senaste fem åren har i medeltal 10 ton per år hanterats, vilket motsvarar knappt 40 kg per vardag. Enligt Swedavia förväntas ingen nämnvärd förändring under innevarande prognosperiod.

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.”

¹⁷ Transportindustriförbundets rapport 2011-05-16 Godstransporterna näringslivet och samhället

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.

Blekinge flygflottilj, F17, är en beredskapsflygplats, för vilken Trafikverket har tecknat kontrakt som uppdateras varje år.

Vad gäller totalförsvarets civila delar ansvarar myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB för att peka ut riksintresse.

3.7 Prognoser

I en diskussion om trafikmängd och prognoser bör man ha i åtanke att in- och utrikes- trafik 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*¹⁸ sammanfattas in- och utrikestrafik, och flygets transportarbete år 2013 uppgick till preliminärt 3,4 miljarder personkilometer¹⁹, vilket är samma nivå som för åren 2011 och 2012 och en ökning med 0,5 miljarder personkilometer jämfört med lågkonjunkturåret 2009 samt en minskning med 0,3 miljarder personkilometer jämfört 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 *Resandeprognos för flygtrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser*²⁰ ser man att utrikestrafiken stadigt ökat med endast några mindre tillbakagångar, medan inrikestrafiken med små upp- och nedgångar varit stabil sedan 1990. I prognosen ingår inrikestrafik, utrikestrafik, taxiflyg, bruksflyg²¹, fraktflyg och postflyg samt samhällsnyttigt flyg.²²

Vägtrafiken är det främsta av de konkurrerande trafikslagen, enligt Trafikverkets prognos. När det gäller konkurrens med X 2000 har Trafikverket under 2014 visat att för de mest konkurrensutsatta linjerna (Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö) har utvecklingen snarast varit starkare för flyget än i andra relationer.

I tabell 1 redovisas Trafikverkets prognos för inrikesflyg. Resandeprognosen innebär 8.2 miljoner passagerare år 2040. På flygplatsnivå räknas både avresande och ankommande, eftersom detta mått är det korrekta för att bedöma kapacitetsutnyttjandet. I tabellen nedan redovisas antalet avresande och ankommande inrikes passagerare på flygplatsnivå.

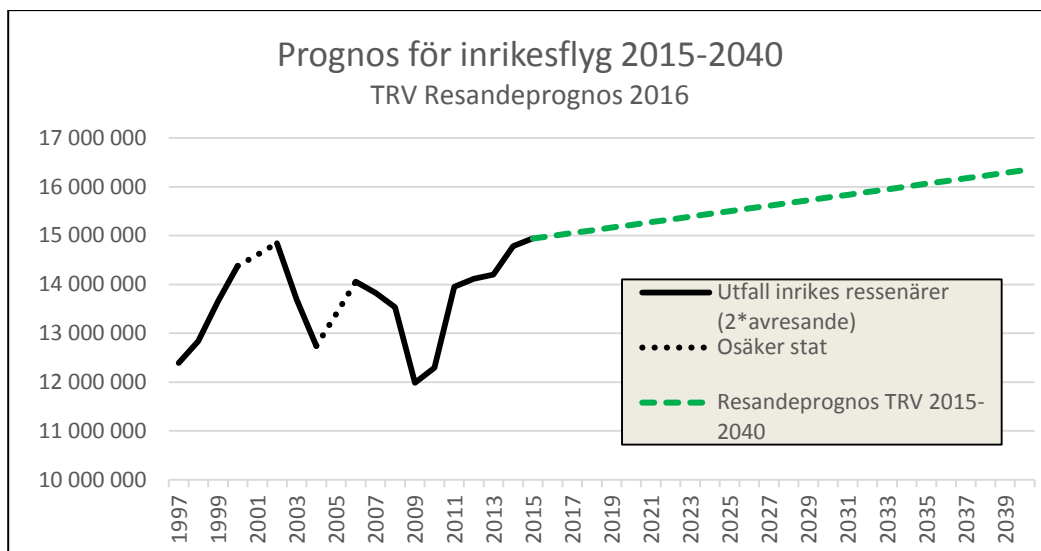
¹⁸ Trafikverkets rapport 2014-06-19 *Marknadsanalys av godstransporterna och persontrafiken för år 2013*

¹⁹ Det sammanlagda antalet km personerna i ett fordon transporteras.

²⁰ Trafikverkets rapport 2016-04-01 *Resandeprognos för flygtrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser*

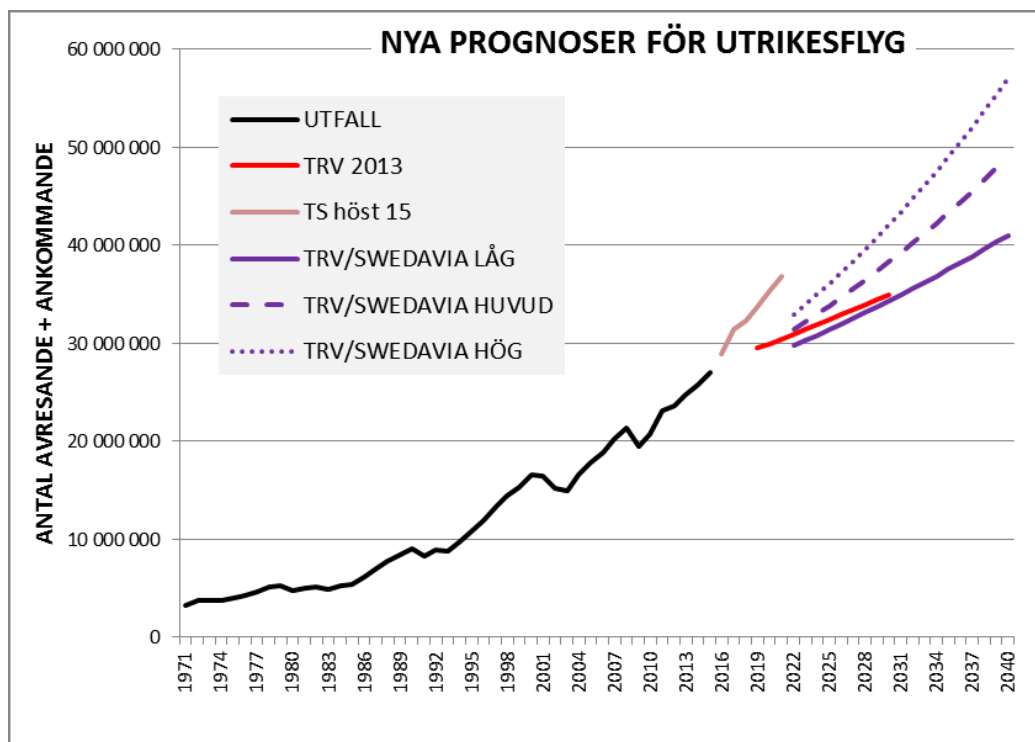
²¹ Flyg som används för lyft, bogsering, inspektioner m.m.

²² Polis- ambulans- och räddningsflyg



Tabell 1 Trafikverkets inrikesprognos för 2040, antal passagerare redovisat på flygplatsnivå (samtliga trafikflygplatser i Sverige)

För utrikesflyget har utvecklingen varit helt annorlunda än för inrikesflyget. Medan inrikestrafiken nådde sin hittills högsta notering 1990 har utrikesflyget fortsatt att öka. Tabell 2 visar att utrikesflygets passagerarnivå 2015 var nästan tre gånger högre än 1990 års nivå. Förklaringen handlar om liten konkurrens från andra trafikslag, ökad folkmängd och ökad köpkraft hos hushållen.



Tabell 2 Trafikverkets utrikesprognos för 2040, antal passagerare

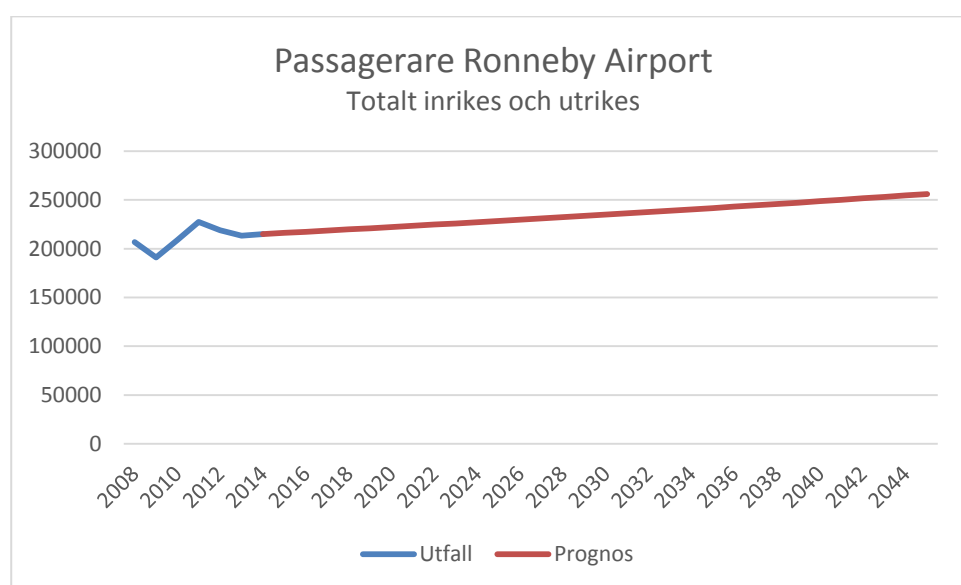
3.7.1 Passagerar- och rörelseprognos för Ronneby flygplats

Antalet inrikes passagerare på flygplatsen har sedan ett antal år legat på drygt 200 000 årligen. Inrikestrafiken anses vara mättad och någon dramatisk ökning bedöms inte sannolik, och prognosen pekar på en stabil men försiktig ökning på cirka 0,5 procent per år.

Totalt innebär det att den totala inrikes passagerarvolymen bedöms vara cirka 250 000 resenärer år 2045. Utfallet för enskilda år kan variera från framtagna prognos och kan komma att påverka framtida, nya prognoser.

Utrikestrafiken på flygplatsen sker med mindre affärsflygplan och enstaka charterflygplan. Den utgör några få procent av den totala passagerarvolymen, med en topp under 2011 då cirka 5 000 passagerare reste till och från utrikes destinationer. Även om det kan finnas förutsättningar för reguljär internationell trafik på någon destination, kommer passagerarvolymerna sannolikt fortsatt att vara små. Detta speglas också av prognosen som pekar på en ökning med cirka 2,6 procent per år i genomsnitt, motsvarande en total volym på cirka 10 000 utrikespassagerare år 2045.

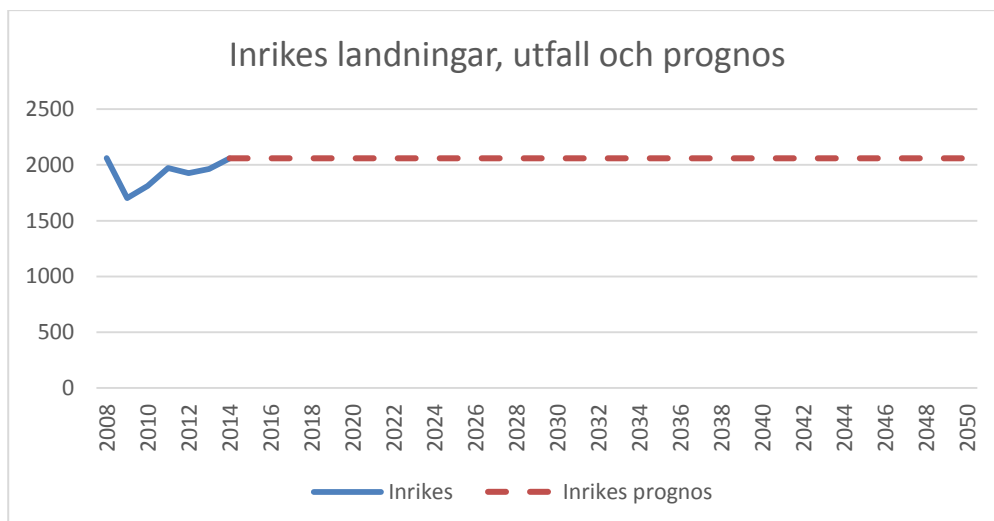
Sammantaget bedöms därmed passagerarvolymen på flygplatsen vara cirka 260 000 år 2045, varav mer än 95 procent är inrikesresenärer.



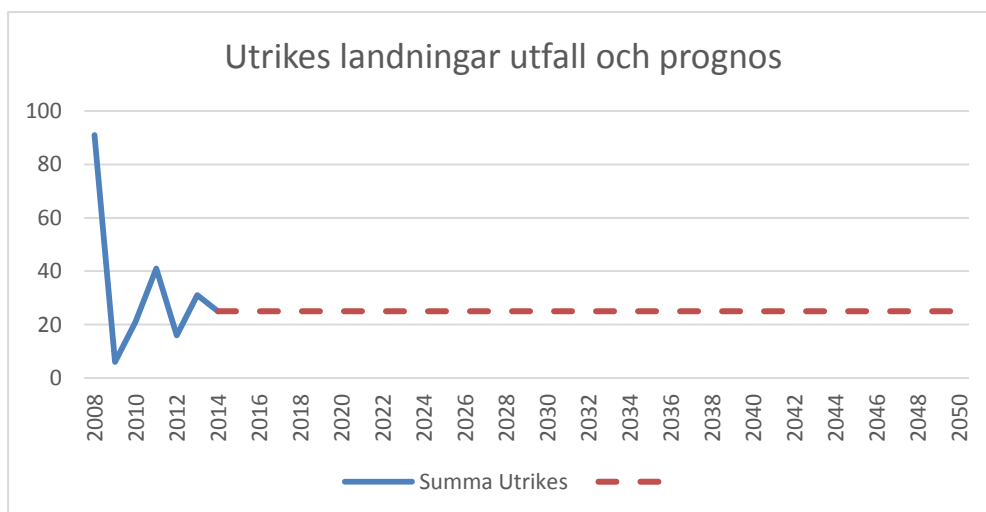
Tabell 3 Utfall till 2014 samt prognos för totalt antal passagerare på Ronneby flygplats²³

Utfallet av passagerare per flygning för både inrikes- och utrikes flygningar visar att det finns expensionsutrymme när det gäller antalet passagerare, även om antalet rörelser inte ökar nämnvärt fram till 2045. Dessutom är flera av de större flygbolagen på väg att genomföra omfattande investeringar i sina flygplansflottor. SAS fasar in nya Airbus 320 med start under 2016 medan Braathens Regional Airlines pågår en ersättning av befintliga flygplan med nya ATR 72 och CS100. CS-serien har dock ännu inte tagits i bruk. Totalt sett går trenden därmed mot större flygplan med fler platser, vilket förstärker bilden av att passagerarvolymerna kan växa även om antalet flygplansrörelser är detsamma. Prognosen pekar på i stort sett oförändrat antal rörelser för både inrikes- och utrikestrafiken fram till 2045.

²³ Swedavias långtidsprognos 2015-10-27, godtagen av Trafikverket



Tabell 4 Utfall och prognos, inrikes rörelser²⁴



Tabell 5 Utfall och prognos, utrikes rörelser²⁵

3.8 Verksamhetsutövarens beskrivning

Ronneby flygplats är en tillgång av stor betydelse för regionens tillgänglighet och utveckling. Den utpekades som riksintresse 1996 av dåvarande Luftfartsverket och den ingår sedan 2009 som en av tio flygplatser i regeringens nationella basutbud. För näringsliv, utbildning, besöksnäring, kulturliv, släkt- och vänturism skapar flygplatsen nu och i framtiden förutsättningar för hållbara och effektiva transporter.

²⁴ Swedavias långtidsprognos 2015-10-27, godtagen av Trafikverket

²⁵ Swedavias långtidsprognos 2015-10-27, godtagen av Trafikverket

I takt med den pågående globaliseringen är det rimligt att anta en ökande betydelse. Arlandas växande utbud av internationella och interkontinentala direktlinjer samt "US preclearance"²⁶ gör att fler Blekingebor kan tänkas välja inrikesflyg till Arlanda i stället för tåg till Kastrup.

Det är oklart hur den planerade höghastighetsjärnvägen genom landet kommer att påverka tillgängligheten för Blekingeregionen. Ronneby kommuns översiktsplan från 2006 pekar på betydelsen av att över dagen kunna ta sig till Stockholm, Göteborg och Öresundsregionen. Flyget kommer fortsatt att vara det enda realistiska alternativet för endagstjänsteförordningar till Stockholm. Både Bromma och Arlanda trafikeras flera gånger under vardagar och med något lägre frekvens på helger. Flygtiden ligger normalt mellan 55 och 65 minuter, medan motsvarande restid med tåg är 5½ timme och med bil 6 timmar.

Förutom Stockholmstrafiken har Ronneby flygplats genom åren haft en mindre andel utrikesdestinationer, främst i form av chartertrafik. En tydlig trend på svenska flygplatser är ett ökande utbud av direktlinjer till utlandet, ofta i form av lågprisflyg. För Ronnebys del är en linje till en polsk storstad, baserad på kontakter inom sjöfarten samt etniskt resande, ett rimligt alternativ.

Regionala aktörer inom besöksnäringen blir alltmer aktiva när det gäller att marknadsföra Blekinges tillgångar: örlogsstaden Karlskrona, Eriksberg konferens, Ronneby brunnsplan, Blekinge skärgård samt cykelturism. Ett nära samarbete med flygplatsen ökar möjligheten att hitta nya och attraktiva lösningar, till exempel för helgresor.

Flygplatsen har ett bra geografiskt och logistiskt läge i regionen. Ronneby kommuns översiktsplan beskriver möjligheten att samverka med Karlshamn och Karlskrona kommuner, i form av en bandstad kring E22 och Blekinge kustbana, som ett sätt att stärka den regionala utvecklingen. E22 och riksväg 27 passerar nära flygplatsen och ger förutsättningar för ett ökat upptagningsområde. Förutom Ronneby, Karlskrona och Karlshamn ligger även Sölvesborg, Kalmar, Kristianstad och Växjö inom cirka en timmes bilavstånd från Ronneby Airport. Blekinge kustbana passerar cirka 500 meter söder om terminalbyggnaden. Med en station och tågtrafik med lämpligt anpassad turtäthet skulle flygplatsen kunna möta framtiden som en del i ett intermodalt transportsystem.

Enligt miljötillståndet utnyttjar dagens civila trafik cirka en tredjedel av den tillståndsgivna volymen. Den prognosticerade trafikutvecklingen vid flygplatsen är måttlig och bygger på att inrikestrafiken är en mättad marknad, precis som vid flera andra svenska flygplatser. Tillväxtpotentialen finns i utrikestrafiken. För att förbättra resenärsupplevelsen i terminalen och för att kunna hantera den förväntade trafikutvecklingen behöver om- och tillbyggnader göras i terminalen och på flygplanens uppställningsplatser. Byggnadsåtgärderna är av mindre omfattning och kan ske inom nuvarande flygplatsområde, utan att riskera påverkan på det omgivande riksintresset, Bredåkradeltat.

²⁶ US Preclearance innebär att gränskontroll kan genomföras vid avgång i avreselandet i stället för vid ankomst till USA.

4. Riksintressets markanspråk

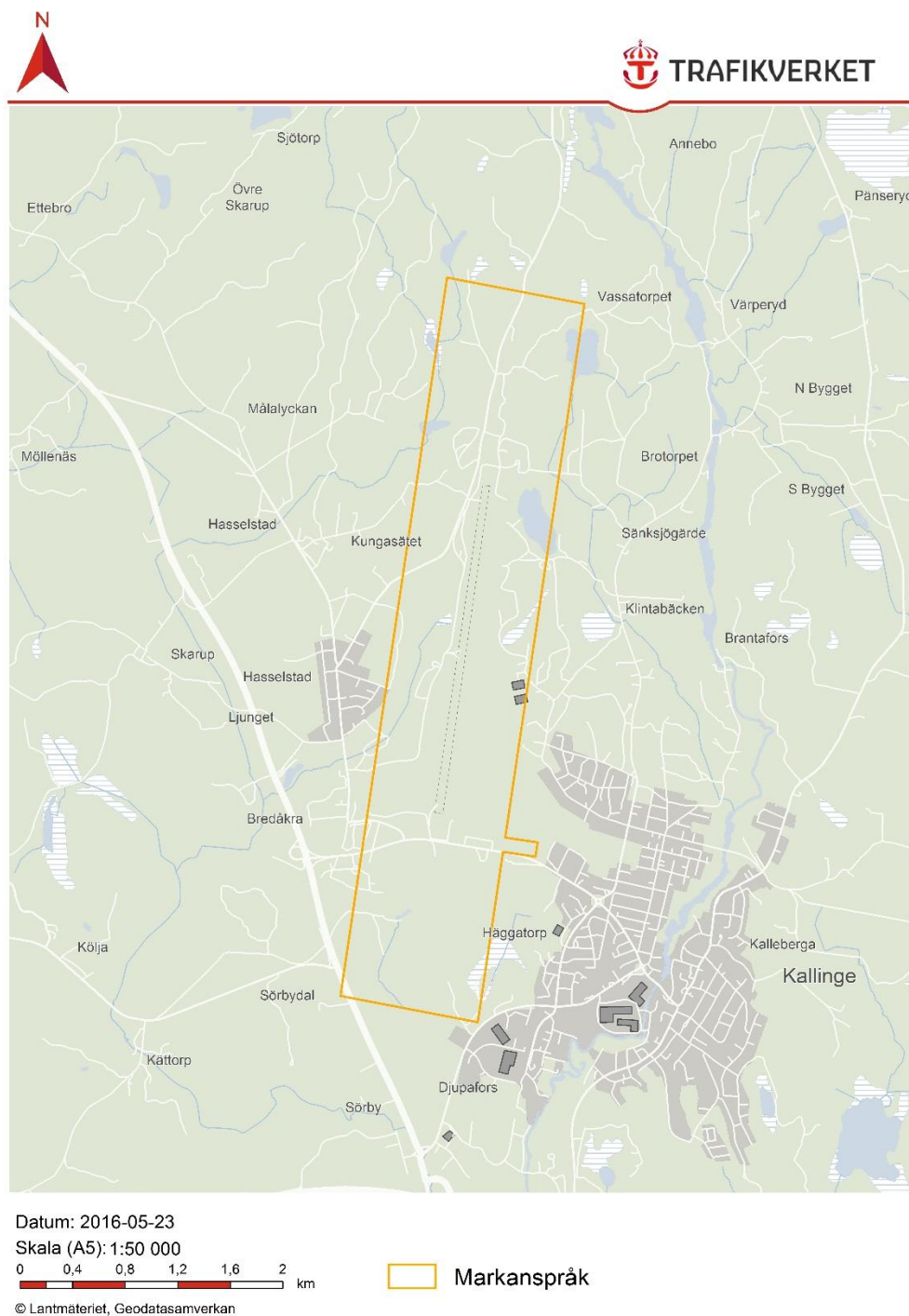
Den geografiska utbredningen av riksintresseområdet för en flygplats med en rullbana utgörs av ett schablonmässigt område med 500 meters utbredning i sidled, räknat från banans centrumlinje ut till ett avstånd längs banans förlängning om 1 500 meter från banänden, med tillhörande planerade banförlängningar. Det definierade området kring banan inkluderar område för parallella taxibanor och inflygningsljus.

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. Områdets 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 använde man till exempel National Aerospace Laboratory i Nederländerna för att år 2003 presentera en riskanalys för en del av verksamhetsområdet Arlandastad. I Storbritannien används modellen "Public Safety Zones" för att reglera markanvändningen vid flygplatser²⁷.

²⁷ www.caa.co.uk 2014-09-08



Figur 6 Markanspråkets utbredning vid Ronneby flygplats

4.1 Område med luftfartsanknuten utrustning

All markanvändning i riksintresseområdet ska prövas, så att tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen inte påverkas negativt. Lokaliseringen av flygplatsens driftsfunktioner och luftfartsanknuten utrustning ska säkerställas, men dessa funktioner behöver inte disponera hela området. På den sidan om banan som inte har stationsområde kan dock intrång lättare accepteras. Områden som ligger i banans förlängning ska skyddas mot intrång, med hänsyn till risk för tredje man och 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 skyddas²⁸. Till exempel får inte inflygningsljus vara skymda för piloten under inflygning, och 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 allvarliga konsekvenser. Förvrängning av navigationshjälpmedlets sändningar kan ha stor negativ inverkan på flygsäkerheten, eftersom dessa störningar kan vara vilseledande och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar kan ha samma effekt.

Inom markområdet för Ronneby flygplats finns förutom landningsbana, taxibanor och uppställningsplatser bland annat terminalbyggnad, flygledartorn, byggnad för flygplatsens driftutrustning, räddningstjänst och parkeringsplatser. Till flygplatsen hör även navigationsutrustning såsom inflygningsljus och flygfyrar. Dessa anläggningar ska skyddas mot åtgärder som kan skada dem, eftersom de är nödvändiga för flygplatsen och dess tillgänglighet.

4.2 Markanvändning som inte påverkas av riksintresset

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.

I direkt anslutning till terminalbyggnaden finns Ronneby Flygklubb som ligger helt inom riksintresseområdet. Vid väg 653, strax väster om flygplatsen, finns Blekinge Flygklubb som delvis ligger inom riksintresseområdet. Flygklubbarnas byggnader och taxibanor ingår dock inte i riksintresset.

²⁸ TSFS 2012:92

5. Områden som berör eller berörs av en flygplats

Kring en flygplats finns markområden utanför riksintresseområdet, där tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse skulle kunna leda till restriktioner för flygverksamheten. Dessa områden kan också kallas influensområden. 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 områden 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 luftfarten kan delas upp i två kategorier. Det är endast den ena typen, hinderbegränsande ytor, som Trafikverket anser måste skyddas genom riksintresselagstiftningen. Dock är den andra typen av ytor, procedur-områden 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

Hinderbegränsande ytor definieras i den internationella luftfartsorganisationen International Civil Aviation Organization *Aerodromes*²⁹, och svensk tillämpning finns i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats*³⁰. Dessa ytor är statiska så till vida

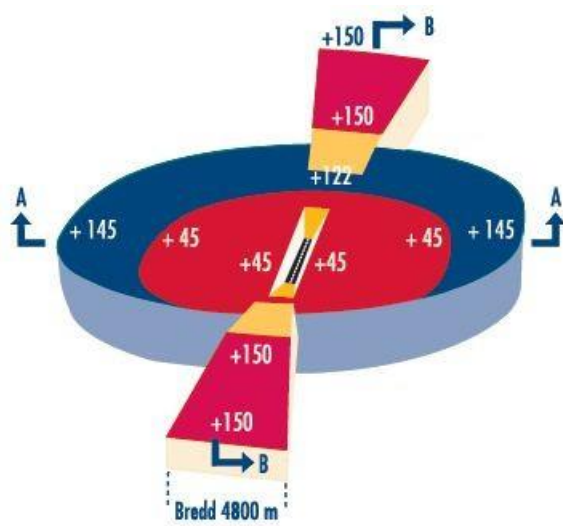
²⁹ ICAO Annex 14,

³⁰ TSFS 2012:93

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 banände³¹ lägger till ett antal meter, och på så sätt skapas ett imaginärt tak genom vilket inga objekt får tränga igenom. Vid anläggandet av en flygplats kan det finnas både terräng och byggnader som tränger igenom, men avsikten är att ingen hindersituation ska försämrats. Om ett objekt, oavsett om det är permanent eller temporärt, överstiger definierade höjdrestriktioner och därmed tränger igenom det imaginära taket, kan detta medföra begränsningar för flygtrafiken. Enligt *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats* ska föremål som avses bli uppförda inom och under den horisontella projektionen av en flygplats hinderbegränsande ytor analyseras och värderas av flygplatsen, mot bakgrund av den flygsäkerhetspåverkan de kan ha.

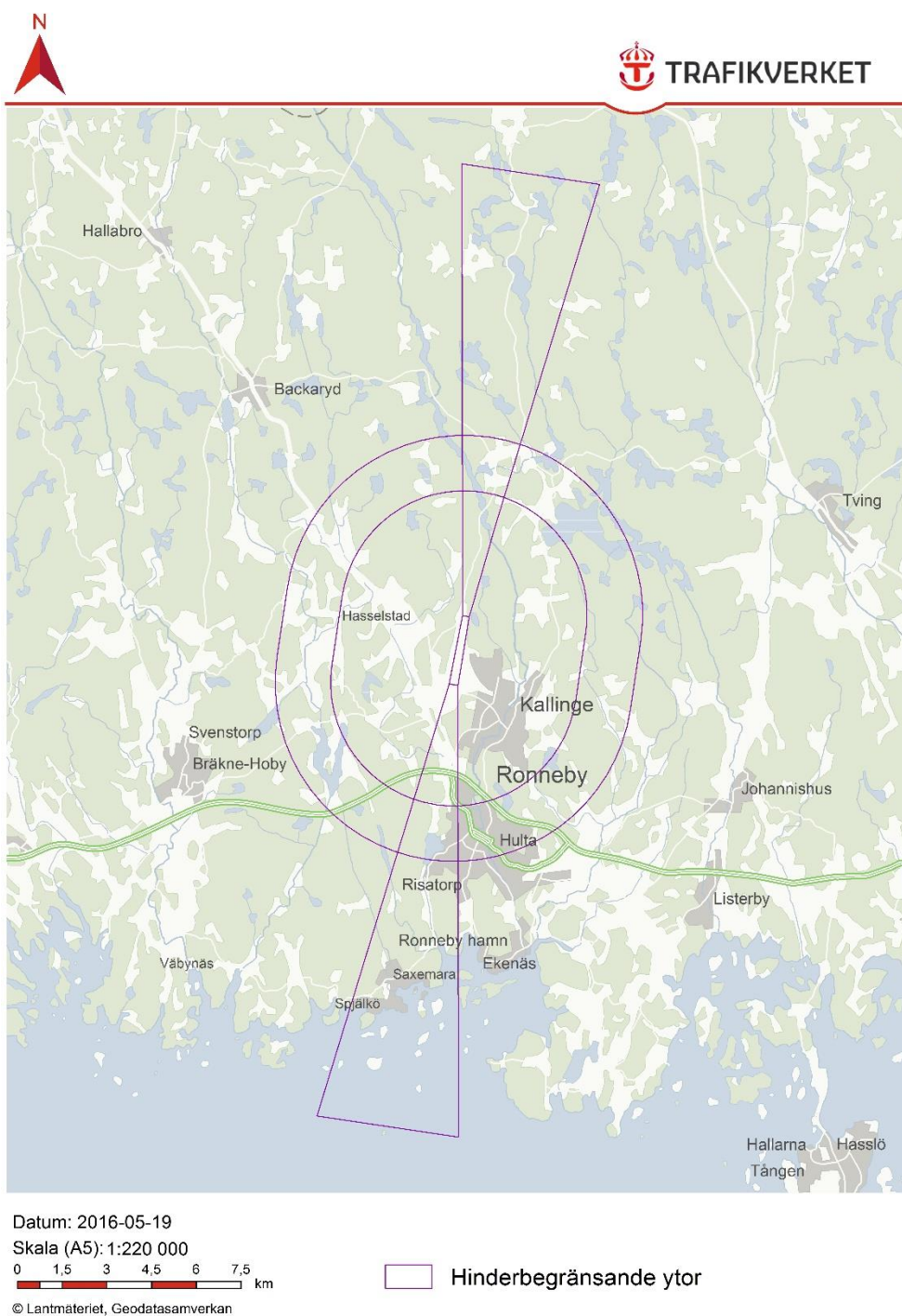
Tänkbara konsekvenser av genomträngning:

- Lastbegränsningar införs och medför att mängden gods eller bagage måste begränsas eller att inte tillräckligt med bränsle kan tankas för direkt flygning till slutdestinationen.
- Landning kan inte ske vid dålig sikt och/eller låga moln.
- Flygplatsen får en sämre regularitet (erbjuder sämre förutsägbarhet), vilket innebär att flygbolagen får svårt att hålla tidtabellerna.



Figur 7 Principskiss för hinderbegränsande yta

³¹ Kan även vara vid flygplatsens referenshöjd "Aerodrome Elevation" vid mindre flygplatser (kategori 1-2).



Figur 8 Den hinderbegränsande ytan vid Ronneby flygplats

5.3 Procedurområden och MSA-yltor

Trafikverket har bedömt att procedurområden och MSA-yltor inte är avgörande för riksintresset, men områdena bevakas av verksamhetsutövaren för att säkerhet och tillgänglighet inte ska äventyras. Trafikverket ska i sina yttranden särskilt hänvisa till flygplatsägaren när 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 piloter ska

landa eller starta med hjälp av instrument måste de 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. Om ett nytt objekt byggs, som inklusive tillagda säkerhetsmarginaler tränger igenom 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 förnyelse av den teknik som används vid instrumentnavigering, och den mer precisa satellitbaserade GNSS-utrustningen (Global Navigation Satellite System) 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. Det är därför viktigt att notera att flygplatsens så kallade procedurområden kan komma att förändras.

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

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



Figur 9 Sammanlagda MSA-ytor vid Ronneby flygplats

En arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket, Swedavia AB, LFV (Luftfartsverket) och Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) har tagit fram ett förslag till riktlinjer för hur höga objekt som kan uppföras i närheten av civila flygplatser³². Arbetsgruppen har samrått med Energimyndigheten och branschorganisationerna Svensk Vindenergi och

³² Vindkraft och civil luftfart - en modell för prövning av vindkraftverk i närheten av flygplatser

Svensk Vindkraftförening, och alla har anslutit sig till gruppens resultat. Försvarsmakten har inte deltagit i framtagandet av riktlinjen och den gäller inte för militära flygplatser.

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 modellen är att underlätta framför allt 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. 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.

5.4 Område med hänsyn till flygbuller

Det är olämpligt att i närheten av flygplatser uppföra bostäder eller andra byggnader och anläggningar där ljudkänslig verksamhet förväntas pågå. Det definierade området ska 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 eftersom 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 blandas ihop med regelverket för flygbuller.

Influensområdet för flygbuller dimensioneras av såväl flygbullernivåer (FBN) som maximalnivåer. För Ronneby flygplats redovisas FBN dels som en sammanlagring av framtida civil och militär luftfart, dels för enbart civil trafik. Anledningen till att den militära verksamheten ingår i FBN, trots att Trafikverket inte har ansvar för militär verksamhet, är att FBN definitionsmässigt är en redovisning av det sammanlagda flygbullret. Det vore metodmässigt fel att som underlag för bebyggelseplanering enbart redovisa FBN för civil flygtrafik. Dock redovisas i huvudrapporten den karta som enbart visar den civila trafiken. För den metodmässigt korrekta kartan hänvisas till bullerutredningen, bilaga 2.

5.4.1 Regeringens riktvärde för trafikbuller

Regeringens proposition 1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* anger att 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.

Ljudnivån mäts vanligen i decibel, vägt med ett så kallat A-filter som tar hänsyn till människans perception (varseblivning) av olika frekvenser, dBA.

FBN innebär en dygnsvägning som innebär att en bullerhändelse upplevs olika störande beroende på tidpunkten. Samma nivå av buller anses vara mer störande under kvälls- och nattetid än på dagen.

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.

I miljöbalkens 3 kap. 8 § finns bestämmelsen att markområden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. För sådana markområden som inte är av riksintresse, men som ändå är särskilt lämpliga som exempelvis flygplats, gäller att markområdet så långt möjligt ska skyddas.

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. Om utomhusnivåerna uppfylls, innebär normal svensk isoleringsstandard att inomhusnivåerna uppfylls. I teorin är ljudnivån inomhus nattetid enbart dimensionerande för flygplatser som har mer bullrande flygverksamhet nattetid än dagtid.

5.4.2 Indata/scenario

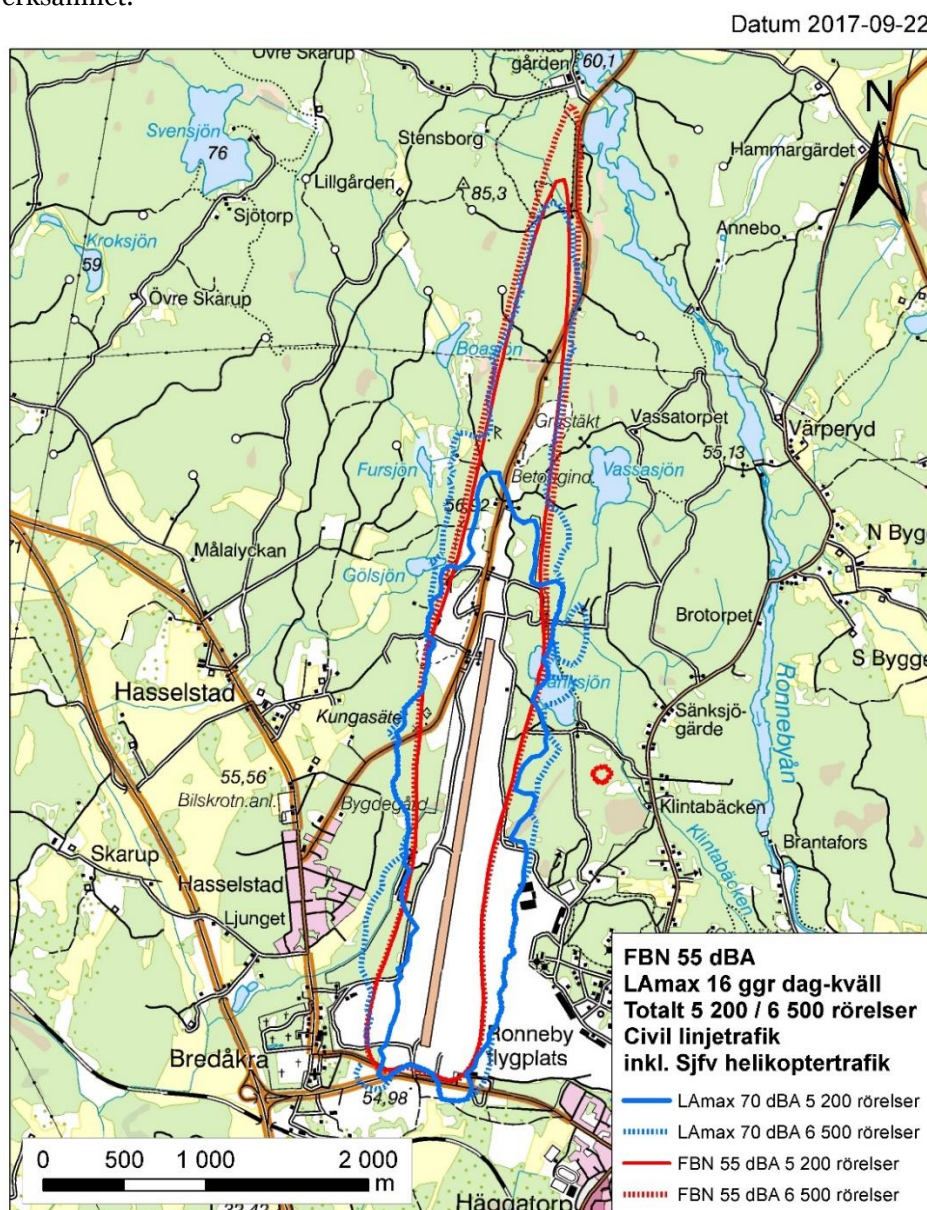
Vid en precisering av riksintresse måste man besluta vilka indata som ska användas vid beräkningen. Som grund ska ligga Trafikverkets scenario för den framtida flygtrafiken på den aktuella flygplatsen. Siffrorna måste därefter granskas och i viss mån justeras eftersom Trafikverkets prognoser kan visa mer eller mindre trafik än vad riksintresseutpekandet avser att skydda. Trafikverket ska exempelvis inte skydda privatflyg. I scenariot ingår relevant trafik som förekommer vid flygplatsen, men inte militär trafik.

5.4.3 Metod

Metoden som används för att beräkna bullerutbredning följer Transportstyrelsens specifikationer enligt *Kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar – Underlag för enhetlig tillämpning 2011-10-31 version 1.0*.

5.4.4 Bullerutbredning vid Ronneby flygplats

Det område som berörs av civil flygverksamhet vid Ronneby flygplats ligger helt inom influensområdet som berörs av Försvarmaktens verksamhet. I kartbilden redovisas utbredningen av FBN 55 dBA och L_{Amax} 70 dBA 16 ggr dag/kväll för enbart civil trafik, vilket tillsammans utgör flygplatsens civila riksintresses influensområde avseende flygbul-
ler. Scenariot som använts i beräkningen grundar sig på en tidtabell för vecka 36 2016. Trafiken är kompletterad med två charteravgångar. Under en mellanperiod då inte övergång till stora flygplan kan det förväntas cirka 50 procent mer rörelser för kategorin turbopropeller. Därför redovisas två scenarier för att fånga upp en ökning som kan antas avta med införandet av större flygplan. Det mindre rödmarkerade området på kartan, strax öster om flygplatsområdet, avser bullerutbredning från Sjöfartsverkets helikopter-
verksamhet.



Figur 10 Bullerutbredning vid Ronneby flygplats

Metodmässigt ska FBN 55 dBA innehålla allt buller som orsakas av startande och landande flygplan. I redovisningen av det civila riksintresseområdet som görs i denna rapport, visas endast det buller som genereras av civil flygtrafik och alltså inte den totala mängden trafik som även innehåller militär luftfart. Det innebär att metoden har modifierats något för att beskriva endast det civila intresset. Skälet är att det ska vara möjligt för Trafikverket att pröva planer i relation till den verksamhet som riksintresset avser skydda. För detaljerad redovisning av hur underlaget har tagits fram hänvisas till bullerutredningen, bilaga 2, där även den metodmässigt korrekta utbredningen av FBN 55 dBA redovisas.

5.5 Område med hänsyn till elektromagnetisk störning

Den största delen av en flygplats utrustning för kommunikation, navigation och övervakning³³ 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 eller primärt reservsystem. En byggnad eller annat hinder som uppförs i närheten av flygplatsen eller i närheten av en extern navigationsfyr 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 tågdrift*³⁴ 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.

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.

³³ CNS-utrustning (Communication Navigation Surveillance)

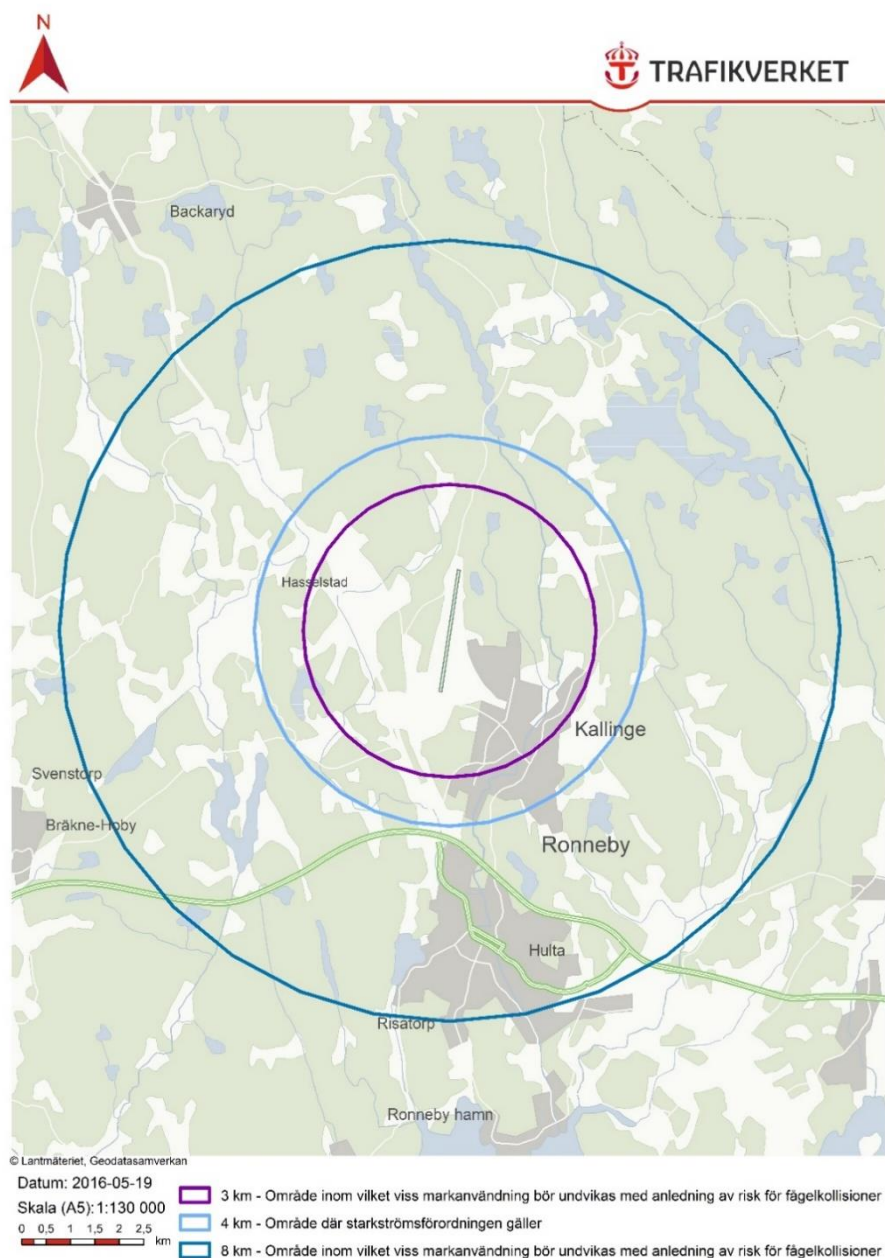
³⁴ SS (Svensk Standard) 447 10 12

[1] ICAO Doc 9184-AN/902

5.7 Luftledningar för starkström

Enligt starkströmsförordning (2009:22) får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än 4 km från en flygplats referenspunkt³⁵ eftersom högspänningsledningar, ställverk, transformatorstationer, dragfordon med mera 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 vid flygplatsen illustreras nedan.



Figur 11 Områden med risk för fågelkollisioner (yttre och inre cirkel) samt område enligt starkströmsförordningen (cirkel 4 km)

³⁵ Aerodrome Reference Point (ARP)

Bilaga 1 Trafikverkets förhållningssätt 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 planändringen. 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.

Områden där Trafikverket kan uttrycka att en planerad etablering är olämplig

Vid granskning av planerade etableringar inom områdena nedan kan innebära att 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 riksintresserapporten):

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

Om analysen påvisar störning, kontakta luftfartsansvarig samhällsplanerare vid Trafikverket.

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-ytor

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 Ronneby flygplats MSA-yta. Trafikverket avråder inte från etableringen utifrån riksintresseperspektiv 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 riksintresseperspektiv 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.

Bilaga 2 Rapport flygbullerutredning Ronneby flygplats

Se separat bilaga

Bilaga 3 Remissammanställning av inkomna synpunkter över förslag till riksintresseanspråk för Ronneby flygplats

Trafikverket har tillsammans med Swedavia, Försvarsmakten, Ronneby kommun, Region Blekinge, Fortifikationsverket och Länsstyrelsen i Blekinge arbetat med en precisering av riksintresset för Ronneby flygplats. Förslaget till riksintresseanspråk har varit utsänt på remiss mellan den 7 april och den 14 augusti 2017. Yttrande har inkommit från samtliga remissinstanser utom Fortifikationsverket.

Nedan följer en sammanställning av inkomna yttranden med synpunkter, Trafikverkets kommentarer och vad som har justerats i rapporten.

Remissinstans	Datum	Kommentar
1. Tillväxtverket	170612	Ingen erinran
2. Transportstyrelsen	170630	Synpunkt
3. Region Blekinge	170707	Ingen erinran/beaktande
4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	170712	Synpunkt
5. Swedavia Ronneby Airport	170713	Synpunkt
6. Länsstyrelsen Blekinge län	170724	Synpunkt
7. Försvarsmakten	170731	Ingen erinran/upplysning
8. Boverket	170703	Synpunkt
9. Ronneby kommun	170808	Synpunkt

Sammanfattning av inkomna synpunkter

1. Tillväxtverket

Tillväxtverket har inga invändningar mot förslag till riksintresseanspråk för Ronneby flygplats. Flyget har en viktig roll i att stärka näringslivets konkurrenskraft. Tillväxtverket ser därför positivt på att Trafikverket utarbetar underlag i samverkan med aktörer på lokal och regional nivå som syftar till att utveckla transportsystemet.

Trafikverkets kommentar:

Noteras.

2. Transportstyrelsen

Transportstyrelsen noterar att de prognoser som ligger till grund för flygbullerberäkningen innehåller i stort sett oförändrat antal rörelser fram till 2045 jämfört med idag. Däremot antas att de större flygbolagen kommer att förändra sin flygplansflotta, och gå över till större flygplan. Flygbullerkurvorna kommer därmed att förändras under tidsperioden fram till och med 2045. Transportstyrelsen saknar därför en beskrivning i rapport och bilaga gällande om den flygbullerkurva som redovisas i rapporten är den största bedömda flygbullerkurva som förutses eller om en mer bullrande situation kan tänkas uppträda under en period där äldre flygplanstyper fortfarande inte bytts ut. En sammanfattande beskrivning av bilagans trafikuppgifter borde även finnas i rapporten.

Transportstyrelsen framför även att de saknar en analys av om de flygvägar som utgjort underlag för flygbullerutredningen (som motsvarar de flygvägar som används idag), också är möjliga att användas med de nya flygplanstyperna.

Transportstyrelsen anser vidare att ställningstaganden i rapporten om framtida utrikes- trafik är något motsägande.

Transportstyrelsen anser att belägg saknas för antagandet om att fler Blekingebor kan tänkas välja inrikesflyg till Arlanda i stället för tåg till Kastrup, bland annat med hänsyn till att en eventuell flygskatt kan påverka resmönstret.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har med hänsyn till synpunkten om bullerpåverkan kan komma att bli större än vad som redovisas för prognosåret 2045 gjort en utökad analys av bullersituationen. I analysen har antagits att det under en mellanperiod, innan övergång till stora flygplan, kan förväntas ca 50 % mer rörelser för kategorin turbopropeller. Detta ger en viss förändring av bullerutbredningen, vilket framgår av bullerkartan under avsnittet "Bullerutbredning vid Ronneby flygplats" i rapporten.

Vad gäller flygvägarna har en viss justering gjorts efter kontakt med LFV. Förändringen innebär ingen skillnad för bullerutbredningen.

Vad gäller bilagans trafikuppgifter anser Trafikverket att de inte behöver finnas i rapporten utan att det räcker att det tekniska underlaget framgår av bilagan.

Då det inte finns någon utrikestrafik för Ronneby flygplats idag har Trafikverket gjort bedömningen att det inte kommer förändras i någon större omfattning. Den framtida utrikeslinje som Swedavia omnämner i underlaget bedöms finnas utrymme för inom de antaganden som gjorts om utökad trafik.

Frågan om att Blekingebor kan tänkas välja inrikesflyg till Arlanda i stället för tåg till Kastrup utgör verksamhetsutövarens beskrivning i rapporten. I nuläget finns inget beslut beträffande flygskatt och Trafikverket har ansett att Swedavias skrivning kan vara rimlig.

3. Region Blekinge

Region Blekinge framför att Ronneby flygplats är av fundamental betydelse för regionen och den enda rimliga möjligheten för resor mellan Blekinge och Stockholmsområdet. Regionen framhåller att Ronneby flygplats är störst på inrikesresor jämfört med närliggande, kommunala flygplatser som har ett större utbud av utrikesresor. Förutsättningar finns att även Ronneby kan utveckla direktflyg till något europeiskt flygtrafiknav och

framtida höghastighetsjärnväg kan förändra förutsättningarna för flera flygplatser, vilket sammantaget kan ge förutsättningar för en ökad flygtrafik på Ronneby flygplats.

Trafikverkets kommentar:

Noteras. En riksintresseprecisering gäller inte för all framtid utan uppdateras vid behov t ex om förutsättningarna skulle förändras väsentligt.

4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB önskar att Trafikverket inkluderar flygplatsens roll för totalförsvarets civila delar i bedömningen av riksintresset, enligt 3 kap 9 § Miljöbalken. Trafikverket bör bedöma om beskrivningen och den geografiska avgränsningen tillgodoser totalförsvarets civila intressen på flygplatsen. I denna analys bör man överväga vilka frågor som kan inkluderas i beskrivningen av riksintresset och om det kan finnas frågor av sekretesskaraktär.

MSB önskar också att Trafikverket tydligare beskriver riskområdet kring flygplatsen. Med detta avses den ökade risknivån som flygplatsen och flygtrafiken genererar, inklusive hantering och lagring av farliga ämnen som sker inom flygplatsens område. Riskområdet kan bland annat vara relevant för den expanderande handelsetablering som beskrivs söder om landningsbanan. Det är av intresse att redovisa hur riksintresseanspråket förhåller sig till de risker som flygverksamheten genererar i den fysiska planeringen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har varit i kontakt med länsstyrelsen efter remissen men då kriterierna för riksintresseutpekande för totalförsvarets civila delar ännu inte är klara saknar länsstyrelsen underlag för bedömning.

Från och med den 1 augusti 2017 ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området. (Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket).

Arbete pågår med uttolkningen av uppdraget och det innebär att Trafikverket kan behöva komplettera riksintressepreciseringen vid en framtida revidering.

Trafikverket har ingen tydlig metod för att beskriva risk för tredje man ännu. Indirekt ingår riskaspekten i det markanspråk som görs.

Frågan om hantering och förvaring av farliga ämnen inom flygplatsens område hanteras i flygplatsens miljötillstånd. Vad gäller risk med hänsyn till farligt gods i flygplatsens närområde har länsstyrelsen ett ansvar att bevaka.

Rapporten har förtydligats att det är MSB som ansvarar för att peka ut riksintresse för totalförsvarets civila delar.

5. Swedavia Ronneby Airport

Swedavia framför att man har tagit fram en Masterplan som beskriver Ronneby Airports utveckling för 30 års framtid där ökade förutsättningar för utrikestrafik uppges kunna påverka riksintressepreciseringens beskrivning av verksamheten och dess antaganden om trafikutveckling. Genom föreslagen utbyggnad av terminalen ges förutsättningar för Swedavia att aktivt verka för att charterbolag ska etablera verksamhet på flygplatsen och

ökar även möjligheterna att få en reguljär direktlinje till någon europeisk knutpunkt. Detta innebär att ökningen av utrikestrafiken kan komma att bli högre än prognosticerat.

I övrigt framför Swedavia att den dimensionerande trafiken ska vara minst den som under kommande 30 år beräknas ge störst bullerutredning.

Swedavia gör slutsatsen att bostadsbebyggelse kan komma att tillåtas relativt nära flygplatsen, särskilt om endast den civila trafiken beaktas. Swedavia menar det begränsade influensområdet för maximal ljudnivå är ett resultat av den nya Trafikbullerförordningen (beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) bör inte överskridas fler än 16 ggr dag/kväll och 3 ggr per natt jämfört med tidigare 3 överskridanden per dygn) Swedavia anser därför att tidigare praxis bör utgöra underlag för influensområdeskurvan i avvaktan på samsyn i flygbullerfrågan vid miljötillståndsprövning och bebyggelseplanering.

Kopplat till stycket som beskriver område med hänsyn till flygbuller i rapporten ställer Swedavia frågan hur det säkerställs att bebyggelseplaneringen tar hänsyn till total FBN, både civil och militärt flyg.

Swedavia anger vidare att det saknas en beskrivning av hur helikoptertrafiken har beräknats, vilka flygplanstyper som använts, vart de utgår ifrån och vilka flygvägar som tillämpats.

Swedavia framför även vissa detaljerade synpunkter med förslag till ändring av vissa skrivningar i rapporten.

Trafikverkets kommentar:

Inom ramen för den prognos som legat till grund för preciseringen finns utrymme för en viss utrikestrafik. En riksintresseprecisering gäller inte för all framtid utan uppdateras vid behov t ex om förutsättningarna skulle förändras väsentligt.

Beträffande synpunkten om dimensionerande trafik som underlag för bullerberäkningen, se kommentar till Transportstyrelsens yttrande.

Vad gäller allmän synpunkt avseende flygbuller kan Trafikverket endast utgå från nuvarande regelverk. De villkor som framgår av flygplatsernas miljötillstånd kan inte utgöra underlag för riksintressepreciseringen.

I preciseringen ska metodmässigt redovisas både civilt och militärt i FBN. Vi har valt att lyfta ut det civila då det är det som Trafikverket ansvarar för att bevaka. Trafikverket kan inte hävda militära intressen som skäl för civilt riksintresse. Försvarsmakten bevakar militärt flyg och utgör en naturlig remissinstans vid bebyggelseplanering. I rapporten hänvisas även till Försvarsmakten för deras bedömning av bullerfrågor.

Bullerutredningen har kompletterats vad avser den civila helikoptertrafiken.

Med hänsyn till Swedavias övriga synpunkter har vissa justeringar och förtydliganden gjorts i rapporten.

6. Länsstyrelsen i Blekinge län

Länsstyrelsen informerar om att de har deltagit i arbetsgruppen för att ta fram preciseringen och har därmed lämnat information och synpunkter kontinuerligt under arbetets gång. Länsstyrelsen anser att de statistikuppgifter som utgör underlag för preciseringen bör uppdateras med så färsk data som möjligt. Länsstyrelsen anser vidare att kartan över markanspråket behöver redovisas tydligt i rapporten, för att undvika missförstånd vid tolkningen av riksintresset.

Länsstyrelsen hänvisar till beskrivningen av hinderfria ytor och procedurer för in- och utflygning, vilket redovisas i kap. 5 och tolkar att skrivningen om teknisk utveckling av navigeringssystem kan göra att procedurområdena kan komma att minskas i omfattning. Då Ronneby flygplats uppges vara en beredskapsflygplats anser länsstyrelsen att den ska kunna användas även i krissituationer när satellitnavigeringssystemen har nedsatt funktionalitet, anser Länsstyrelsen att definitionen av procedurområdena bör stämmas av mot behovet vid krissituationer.

Det bör av rapporten framgå att Försvarmakten inte står bakom riktlinjen beträffande höga objekt som kan uppföras i närheten av civila flygplatser som omnämns i kapitlet "Områden som berör eller berörs av en flygplats".

Länsstyrelsen anser vidare att användning eller förvaring av stora mängder sprängämne bör ingå i de verksamheter som kan påverka riksintresset då de kan ha ett stort riskavstånd. Det kan t ex gälla bergtäkter.

Länsstyrelsen anser att gällande riktvärden för buller enligt förordning 2015:216 behöver uppdateras på sid. 37.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets delar bedömningen att uppdaterad statistik bör användas, där rapporten redovisar den senast tillgängliga statistiken.

Kartan över riksintressets markanspråk har även lyfts in i rapportens sammanfattning för att tydliggöra riksintressets geografiska utbredning.

På Ronneby flygplats finns olika start- och landningshjälpmedel som fungerar även om satellitnavigeringssystemen har nedsatt funktionalitet. Trafikverket har bedömt att procedurområden inte är avgörande för riksintresset, men dessa bevakas av verksamhetsutövaren för att säkerhet och tillgänglighet inte ska äventyras.

Skrivningen beträffande riktlinje för höga objekt har förtydligats under kapitel 5.

Beträffande länsstyrelsens synpunkt om att verksamheter som förvarar och hanterar sprängmedel, t ex bergtäkter, kan innebära påverkan på riksintresset har Trafikverket gjort bedömningen att ingen sådan verksamhet finns i nuläget. Vambåsa bergtäkt ligger drygt 1 mil öster om flygplatsen och bedöms inte påverka förutsättningarna för den civila luftfarten.

Trafikverket anser att korrekt information om buller anges på sid. 37. Ändring om trafikbuller i förordning 2017:359 avser väg och spårtrafik. Således gäller fortsatt förordning 2015:216 för flyg.

7. Försvarmakten

Försvarmakten har inga synpunkter på riksintressepreciseringen. Försvarmakten ställer sig positiv till fortsatt samverkan i frågor som rör riksintressen och bevakning av dessa. I rapporten konstateras att det område som berörs av flygbuller från civila verksamheten ryms helt inom influensområdet för buller från militär verksamhet. Trots detta ser Försvarmakten ett behov av att Trafikverket och Swedavia behöver arbeta aktivt för att säkerställa att ny störningskänslig bebyggelse inte tillkommer inom området, exempelvis genom att lämna yttranden i bygglov och detaljplaner.

Trafikverkets kommentar:

Noteras.

8. Boverket

Boverket framför att det är länsstyrelserna som har tillsynsansvar på regional nivå och därmed ett direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen. Preciseringsen omfattar enbart den civila verksamheten eftersom Trafikverket inte ansvarar för militär verksamhet. Boverket konstaterar att det vid redovisningen av flygbullernivå (FBN) beskrivs både civil och militär verksamhet sammanlagrat, med motivet att det vore metodmässigt fel att inte redovisa detta. Boverket delar den uppfattningen och anser att även underlaget för den militära trafiken, antal rörelser m.m. bör redovisas för att underlätta tolkningen av materialet.

Trafikverkets kommentar:

Militär trafik i bullerbilagan redovisas enligt gällande miljötillstånd.

9. Ronneby kommun

Ronneby kommun framför att de områden där bebyggelse, höga objekt, elektromagnetisk störning, risk för fågelkollisioner samt luftledningar för starkström skulle kunna leda till försvårande av nyttjandet av flygplatsen omfattar stora delar av kommunens yta. Flygplatsen är viktig för såväl kommunen, regionen och nationellt men påverkar kommunens möjligheter att planera för utveckling. Riksintressepreciseringen för den civila flygverksamheten ligger dock i sin helhet inom influensområdet för buller från militär verksamhet och innebär inga ytterligare områden med restriktioner för störningskänslig bebyggelse.

Kommunen framför att de inom riksintressets markanspråk har planer för ett nytt verksamhetsområde, logistikcenter och möjligt stopp för en tågstation, vilket framgår av kommunens förslag till översiktsplan. Om kommunen vidhåller en utveckling av området kan det eventuellt uppstå motstående intressen i banans förlängning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer i kommunens bedömning att etablering inom riksintressets markanspråk, i banans förlängning kan innebära intrång och skada på riksintresset. I Trafikverkets yttrande över kommunens översiktsplaneförslag har framförts att den föreslagna lokaliseringen till stor del ligger inom både hinderfrihetsytan och markanspråket för riksintresset. Detta markanspråk utgörs av den mark som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. Det är därför viktigt att en noga avvägning av markanvändningen görs så framtida expanderings av flygplatsen inte försvåras. Inom markanspråket har Trafikverket en restriktiv hållning till ny bebyggelse där det är viktigt att säkerställa att en visuell inflygning där piloten ser bana och inflygningsljus inte försämrats. Detta är särskilt viktigt för det område som ligger i banans förlängning. Vidare ska verksamhet som innebär att människor uppehåller sig under lågt in- och utflygande flygplan helst inte lokaliseras inom markanspråket för flygplatsens riksintresse. Trafikverket anser att dessa aspekter behöver beaktas och respekteras i översiktsplanen. Redovisat område för nya verksamheter bör justeras så att den del som ligger i stråket för banans förlängning utgår ur planen. Lämplig användning och avgränsning av resterande verksamhetsområde bör ske i dialog med Trafikverket och flygplatsens verksamhetsutövare.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se