

RAPPORT

Riksintresseprecisering

Åre Östersund Airport

2011-09-19

Ärendenummer: TRV 2010/87494



Dokumenttitel: Riksintresseprecisering

Skapat av:

Henrik Ivre, Transportstyrelsen/Trafikverket

Jean-Marie Skoglund, Transportstyrelsen/JMP Consulting

Dokumentdatum: 2011-09-19

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Projektnummer:

Ärendenummer: TRV 2010/87494

Version: 1.0

Publiceringsdatum:

Utgivare:

Kontaktperson:

Uppdragsansvarig:

Tryck:

Distributör:

Foto: Henrik Ivre, Jean-Marie Skoglund där inte annat anges.

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

henrik.ivre@trafikverket.se

Direkt: 08-757 66 29

Länsstyrelsen i Jämtland
831 86 Östersund

Kopia: Enligt Sändlista

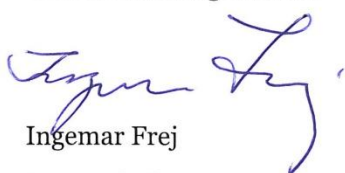
Riksintresseprecisering Åre Östersund Airport

Åre Östersund Airport är av riksintresse enligt beslut av Trafikverket 2010-11-17, Riksintressen för trafikslagens anläggningar TRV 2010/13990.

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov. Viss markanvändning utanför riksintresseområdet kan försvåra eller omöjliggöra flygverksamheten vid flygplatsen. För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även influensområden för flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning definieras (se "Luftfartens riksintressen, rapport LFS 2008:12"). Preciseringsen är en del i Trafikverkets uppdrag att arbeta med samhällsplanering med ett brett perspektiv, för att samordna infrastruktur och bebyggelse utifrån miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet samt att verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Transportstyrelsen påbörjade preciseringsarbetet med Åre Östersund Airport hösten 2009. Den första april 2010 flyttades ansvaret för luftfartens riksintressefrågor till det då nystartade Trafikverket som tog över projektet efter Transportstyrelsen. Länsstyrelsen i Jämtland skickade den 8 april 2011 ut Trafikverkets förslag till riksintresseanspråk för samråd. Sista dag att lämna synpunkter var den 27 maj 2011. Trafikverket har bearbetat inkomna synpunkter samt bifogat remissammanställningen som en bilaga i slutrapporten.

Trafikverket Region Mitt



Ingemar Frej
Regionchef

Sändlista:

Länsstyrelsen i Jämtland

Östersunds kommun

Krokoms kommun

Åre kommun

Bräcke kommun

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Regionförbundet

Swedavia, Åre Östersund Airport

Innehåll

1 Inledning och syfte	7
2 Bakgrund.....	8
2.1 Hur arbetet har bedrivits	9
3 Värdebeskrivning Åre Östersund Airport	11
3.1 Omvärldsfaktorer	11
3.1.1 Det nationella flygplatssystemet	11
3.1.2 Flygets utveckling	12
3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar.....	17
3.2 Flygplatsens utveckling	21
3.2.1 Trafiksituationen vid flygplatsen 2010	21
3.2.2 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen	23
3.2.3 Utmaningar och trender	25
3.2.4 Prognos Åre Östersund Airport.....	26
3.3 Intermodalitet och tillgänglighet	31
3.3.1 Trafikslagen i regionen	31
3.3.2 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen.....	33
4 Riksintressets Åre Östersund Airport markanspråk	34
4.1 Riksintresseområdet för Åre Östersund Airport	34
4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning	35
4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning	36
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse	37
5 Influensområden.....	38
5.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder	38
5.1.1 Förutsättningar.....	38
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport.....	39
5.1.3 Procedurområden och MSA-tytor	40
5.1.4 Vindkraft	40
5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller.....	42
5.2.1 Dimensionerande flygbullerförutsättningar för Åre Östersund Airport	46
5.2.2 Åre Östersund Airport influensområde för flygbuller.....	49
5.3 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning.....	50
5.3.1 Förutsättningar	50

5.3.2 Luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) vid Åre Östersund Airport	51
5.3.3 Luftledningar för starkström.....	51
6 Riksintresset i planering och tillståndsprövning.....	52
6.1 Riksintressets behandling i planprocessen	52
6.2 Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen.....	54
6.2.1 Riksintresset ska skyddas	54
7 Källförteckning.....	55
8 Bilagor.....	57
9 Remissammanställning	69



1 Inledning och syfte

I följande rapport preciseras Trafikverkets markanspråk för riksintresset Åre Östersund Airport samt därtill hörande influensområden. Ett riksintresseområde kring en flygplats ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen.

Riksintresseområdet kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. Flygplatsens sammanlagrade influensområde är den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

När två eller flera riksintressen står i konflikt med varandra, det vill säga när intressena är motstridiga gäller att det intresse eller ändamål som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ska ges företräde. Avvägningen mellan olika intressen görs av Länsstyrelsen. Ett riksintresse för totalförsvaret går dock alltid före andra riksintressen.



2 Bakgrund

Åre Östersund Airport utpekades 1996 som kommunikationsanläggning av riksintresse. Utpekandet gjordes av dåvarande Luftfartsverket i samråd med Boverket.

År 1999 beslutade Boverket att följande gemensamma och övergripande kriterier, med funktionsbegreppet som grund, ska gälla vid utpekande av transportsektorns riksintressen:

- Mark- och vattenområden för såväl befintliga, planerade som för vissa framtida kommunikationsanläggningar kan utpekas som riksintresse.
- Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen.
- Funktionen kan vara av internationell (ingå i TEN-T, det Trans Europeiska Transportnätverket), nationell eller av särskild regional karaktär. Av särskilt intresse är länkar som sammanbinder andra kommunikationsanläggningar av riksintresse inom transportsektorn eller noder som är av betydelse för samverkan mellan trafikslagen.
- Unika lägesbundna naturförutsättningar.

Trafikverket slog den 17 november 2010 fast att följande trafikslagsspecifika kriterier ska vara vägledande vid utpekanden av riksintressen för luftfarten. Flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar kan pekas ut som riksintresse för kommunikation:

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

Vid värdering av ovanstående förutsättningar ska för flygplatser av fundamental nationell respektive regional betydelse följande beaktas:

- Befolkningskoncentrationer och resvanor.
- Fysiska och marknadsmässiga möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik.
- Potentialen i en befintlig rullbana.
- Potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till tidigare flygverksamhet.

Vid värdering av ovanstående förutsättningar ska för flygplatser av fundamental regional betydelse även beaktas:

- Tillgänglighet med övriga trafikslag till Stockholmsregionen.

De mark- och vattenområden, som utpekats som riksintresse för luftfarten skyddas med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 8§ miljöbalken (MB). Områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen.

Trafikverkets utpekande av riksintressen sker utifrån ett hushållningsperspektiv och utifrån det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär att transportsystemet ska erbjuda medborgarna och näringslivet i alla delar av landet en god, miljövänlig och säker infrastruktur som är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. Utpekandet av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive objekt.

2.1 Hur arbetet har bedrivits

Transportstyrelsen bildade hösten 2009 en projektgrupp för att bedriva arbetet kring riksintressepreciseringen. Tillsammans med projektgruppen har Transportstyrelsen tagit fram det underlag som används för att precisera riksintresseanspråket för flygplatsen. Transportstyrelsen, Åre Östersund Airport och Swedavia Flygakustik har producerat material som redovisats och diskuterats i projektgruppen för att på så vis få in relevanta synpunkter på materialet.

Den 1 april 2010 flyttades ansvaret för luftfartens riksintressefrågor till Trafikverket som då tog över projektet efter Transportstyrelsen.

I projektgruppen har ingått representanter från:

- Transportstyrelsen/Trafikverket
- Åre Östersund Airport
- Swedavia Flygakustik
- Länsstyrelsen i Jämtland
- Östersunds kommun
- Krokoms kommun

Projektgruppen har vid enstaka möten kompletterats med deltagare från:

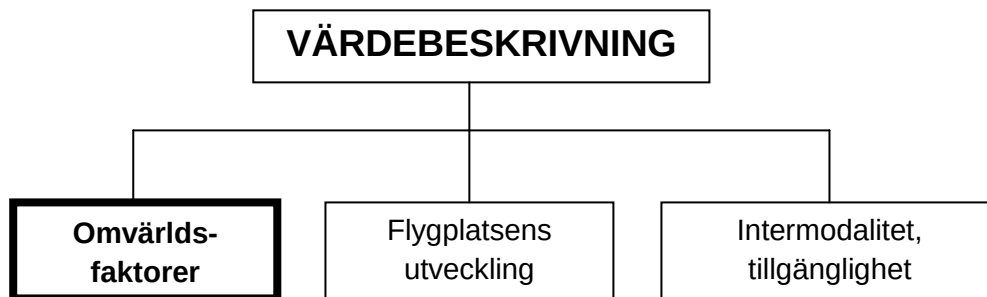
- LFV Marknad
- JHT, Jämtland Härjedalen Turism
- Vägverket, region Mitt
- Länstrafiken Jämtland

Projektgruppens arbete har redovisats för och granskats av en referensgrupp bestående av representanter från:

- Transportstyrelsen/Trafikverket
- Åre Östersund Airport
- Länsstyrelsen i Jämtland
- Östersunds kommun
- Krokoms kommun



3 Värdebeskrivning Åre Östersund Airport



Vid precisering av luftfartens riksintressen intar begreppet värdebeskrivning en central roll och definieras som flygplatsens värde för samhället.

Värdebeskrivningen anger vilka kriterier som bedöms vara avgörande för att reservera mark för en tänkbar utbyggnad av flygplatsen eller exempelvis skydda influensområden för flygbuller mot konkurrerande intressen.

I värdebeskrivningen ingår tre faktorer som är avgörande för motiveringen av riksintresse: omvärldsfaktorer, flygplatsens utveckling och utveckling av intermodalitet/tillgänglighet. Värdebeskrivningen bör på ett adekvat och trovärdigt sätt utformas för att kunna motivera planeringen av flygplatsens behov av nya framtida markområden.

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Det nationella flygplatssystemet

Riksdagen beslutade den 19 december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) om en ny nationell politik för det svenska flygplatssystemet. Staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

Uttekandet av det nationella basutbudet innebär en långsiktigt tryggad drift i statlig regi. 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 en bra flygtäckning över hela vårt land.

Åre Östersund Airport förvaltas av Swedavia AB och ingår i det nationella basutbudet.

Riksdagen understryker i sitt beslut om framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:35) flygets betydelse för att dels tillgodose människors behov av långväga resande, dels uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken.

Riksdagen lyfter vidare fram betydelsen av goda flygförbindelser i hela landet. I en global ekonomi finns såväl marknaden som underleverantörer i andra delar av landet eller i andra världsdelar. Utan ett livskraftigt inrikesflyg med en väl

utbyggd infrastruktur skulle Sverige ha långt sämre möjligheter att möta framtidens utmaningar i fråga om arbete och välfärd i hela landet.

3.1.2 Flygets utveckling

3.1.2.1 Inrikestrafik

Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikes avresande passagerare från svenska flygplatser, från 1,8 till 8,7 miljoner. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. Lägsta noteringen från 1990 fram till idag inträffade 2009 då antalet uppgick till 6 miljoner. Den senaste toppnoteringen på 7,9 miljoner inföll 2000. Sedan dess har antalet inrikes passagerare minskat med i genomsnitt 2 procent per år. Mellan 1990 och 2009 har inrikesflyget tappat 2,7 miljoner passagerare.

Under 1980-talet och en bit in på 1990-talet var andelen inrikespassagerare mellan 60 och 70 procent av den totala passagerarvolymen. År 1998 översteg andelen utrikespassagerare andelen för inrikespassagerare. De två senaste åren har andelen utrikespassagerare legat på ungefär 60 procent.

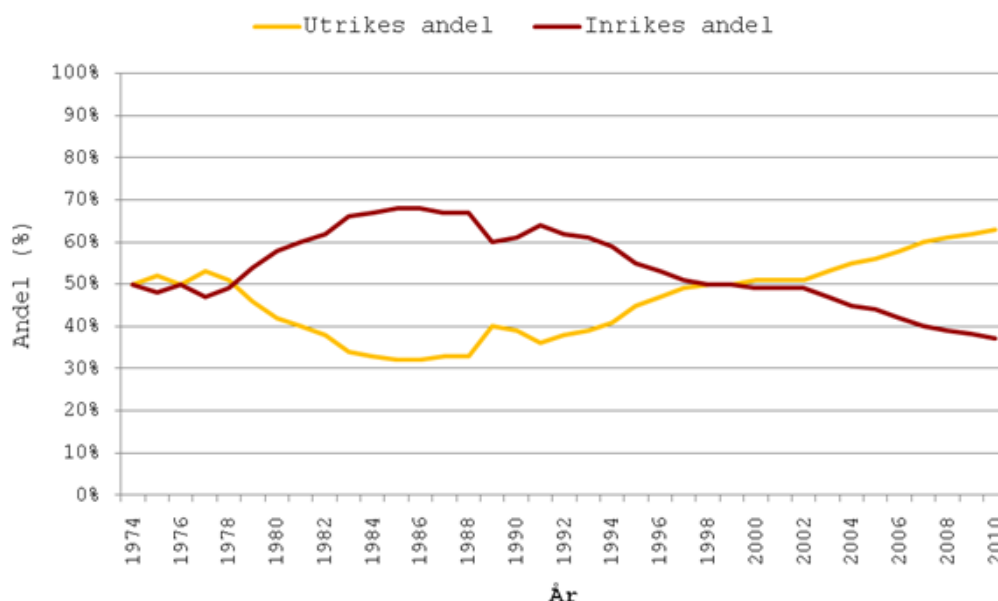


Fig. 1. Passagerarvolymens fördelning på inrikes och utrikes. Källa: SOS Luftfart, olika årgångar

I november 1990 började trafiken minska svagt jämfört med motsvarande månad föregående år. Minskningen fortsatte under december för att sedan fördjupas under januari 1991. Helåret 1991 slutade på 7,2 miljoner passagerare vilket var 1,5 miljoner färre än under 1990. I relativa tal minskade passagerarvolymen med 17 procent. Den huvudsakliga orsaken var den globala kris som orsakades av Iraks invasion av Kuwait i augusti 1990 och den FN-ledda motinvasionen i januari 1991. Detta påverkade främst utrikesflyget men effekten spred sig till inrikesflyget via anslutningsresor. BNP föll med drygt en procent under 1991 och fortsatte sedan att falla under såväl 1992 som 1993. Situationen var unik såtillvida att BNP aldrig tidigare minskat i reala termer tre år i rad.

Detta gjorde att krisen blev långdragen. Inrikesflyget har hittills inte lyckats nå upp till den nivå som rådde före krisen. Först 1998 var man tillbaka på 1991 års nivå, dvs. fortfarande 1,5 miljoner färre inrikespassagerare än 1990. Från och med januari 1994 började efterfrågan att stabiliseras. Uppgången blev dock kortvarig. Redan året efter minskade trafiken återigen och låg relativt stilla under 1996. Med några få månaders undantag pågick nedgången under denna kris i drygt fem år. Från och med 1997 gick trafikutvecklingen in i en längre period av stabil tillväxt. Denna varade fram till 2000 då antalet passagerare uppgick till närmare 8 miljoner. Perioden kännetecknas av en mycket hög BNP-tillväxt på i genomsnitt 3,5 procent för åren 1994–2000.

Denna period följdes av tre år med fallande volymer där botten nåddes under 2003 med 6,7 miljoner passagerare, dvs. drygt 1,2 miljoner färre än under 2000. Den utlösande faktorn för denna kris var terrorattentaten den 11 september 2001 i New York. Det fanns dock en underliggande global recessionstrend som blommade ut efter terrorattentaten. Den svenska BNP-tillväxten som de tre närmast föregående åren varit i genomsnitt 4,3 procent per år föll tillbaka kraftigt under 2001 och stannade på blygsamma 1,1 procent. Till skillnad från krisen 1991, då BNP minskade i reala termer under tre år, växte den svenska ekonomin även under denna senare kris. Trots detta blev förloppet relativt utdraget. Med undantag av några svaga ”plusmånader” vintern 2002, minskade trafiken månad för månad från och med september 2001 till och med februari 2004, det vill säga under 30 månader. Trots ökningarna under 2004 och 2005 har inrikestrafiken inte lyckats nå upp till nivån före krisen, det vill säga 2000 års passagerarvolym på 7,9 miljoner.

Under perioden 2006 till och med 2009 har passagerarantalet i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt drygt 4 procent per år. Den största minskningen skedde 2009 med 11 procent. Redan under försommaren 2008 kunde man notera en avtagande tillväxttakt (jämfört med 2007) som från och med augusti övergick i minskningar. Under 2010 uppvisade inrikestrafiken för första gången sedan början av 1990-talet en svag ökning med 2,5 procent.

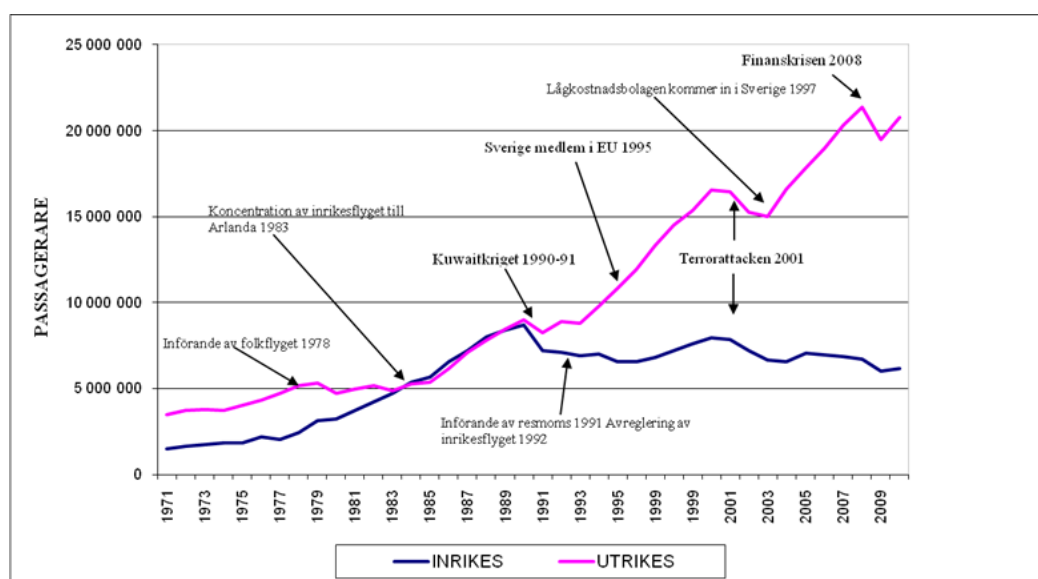


Fig. 2. Trafikflygets utveckling i Sverige 1970 – 2010. Källa: Transportstyrelsen.

3.1.2.2 Utrikestrafik

Under efterkrigstiden har det internationella passagerarflyget visat en kraftig uppgång med en genomsnittlig tillväxttakt på 12 procent årligen. Knappast någon annan global ekonomisk aktivitet har haft en motsvarande utveckling. Fraktflyget ligger inte långt efter, från 1960 till millennieskiftet var den genomsnittliga tillväxten för flyg med inriktning mot godstransporter 11 procent om året.

Utrikestrafiken minskade med nästan 1,9 miljoner (10,2 procent) 2009 i jämförelse med 2008. Under 2010 ökade åter igen utrikestrafiken med närmare 7 procent. Intressant att notera är att utrikestrafiken från regionala flygplatser ökat under de senaste 2-3 åren, dels på grund av utbredningen av charterflyg, dels ökningen av reguljära utrikeslinjer från regionala flygplatser.

3.1.2.3 Transportstyrelsens nationella prognoser och trender

3.1.2.3.1 Inrikestrafik

Nedan redovisas några av de mest framträdande tendenserna som bedöms känneteckna inrikesflygets utveckling mot 2020.

- *Krympande marknad.* På framför allt transportavstånd under 50 mil bedöms inrikesflyget successivt tappa marknadsandelar till bil, buss och tåg, främst beroende på fortsatt utbyggnad av motorvägsnät och snabbtåg.
- *Snabbföränderligt utbud.* Flygmarknaden kommer i framtiden inte lika tydligt att domineras av en, eller några, stabila och väletablerade flygbolag. Fler (nya) aktörer kommer att testa marknaden med nya utbud av linjer, avgångstider och biljettpriser.
- *Hårdare miljöstyrning.* Den politiska viljan att på olika sätt styra konsumenternas transportval mot mer klimatsmarta alternativ kommer att öka. Den allmänna miljödebatten kommer alltmer att påverka konsumtionsvanor och köpbeteenden.
- *Ökad fokusering på destination snarare än flygplatsen.* Flygbolagen kommer med ett mer snabbföränderligt utbud att i större utsträckning attraheras av att starta flyglinjer från och till flygplatser som inte enbart erbjuder bra infrastruktur, utan också en komplett destination med bra intermodalitet, engagerade regionala och kommunala aktörer, bra kringaktiviteter m.m.

Transportstyrelsen har utarbetat en prognos på nationell nivå för antalet inrikes flygpassagerare fram till 2020. Denna bygger på erfarenheterna av de senaste decenniernas utveckling och effekterna av kriserna runt 1991 och 2001.

Baserat på erfarenheter från de båda tidigare kriserna bör man med någorlunda god säkerhet kunna anta att det kommer att ta åtskilliga år innan man ånyo går in i en mer stabil tillväxtfas. Lärdomar från kriserna 1991 och 2001 tyder på att det tar mellan tre och sex år innan denna fas nås. Man kan också anta att man inte kommer att lyckas ta sig tillbaka till 2008 års nivå på 6,8 miljoner resenärer.

Den genomsnittliga förändringen fram till 2013 beräknas vara en minskning på 3 procent per år medan den genomsnittliga nedgången fram till 2020 prognostiseras till nästan 2 procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca 6 miljoner passagerare.

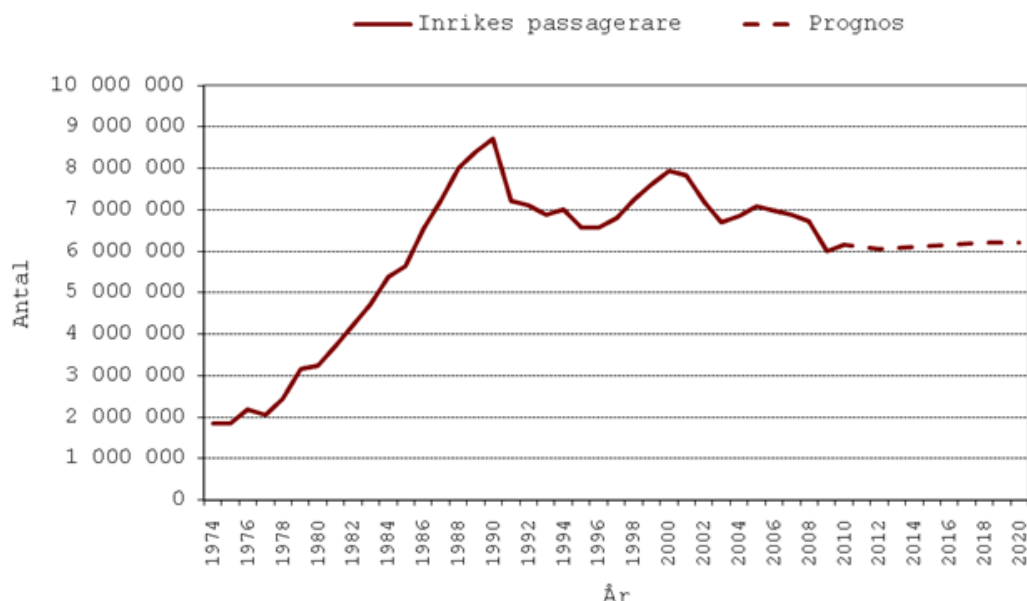


Fig. 3. Inrikes passagerare 1974-2008 med prognos till 2020. Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar.

3.1.2.3.2 Utrikestrafik

Transportstyrelsen har även utarbetat en prognos för utrikestrafiken på nationellnivå fram till 2020.

Den genomsnittliga ökningen per år under perioden 2008 – 2020 bedöms bli 2,2 procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca 14 miljoner passagerare i utrikestrafiken.

Utvecklingen på den framtida europeiska flygmarknaden kännetecknas av följande trender:

- Konkurrensen i den inomeuropeiska trafiken kommer att öka kraftigt med lägre priser och fler direktlinjer mellan regioner i Europa som följd.
- Intäkten per passagerarsäte (yield) minskar generellt för flygbolagen, trots att passagerarvolym och kabinfaktor ökar.
- Lågkostnadsbolagen kommer att ytterligare stärka sin position på den inomeuropeiska marknaden.
- Flyget kommer att präglas av fler korta weekendresor på bekostnad av längre vistelser på semestern.
- En påfallande ökning av internetbokningar av flygresor.
- Ökat antal direktlinjer.
- Förlorade marknadsandelar för nätverksbolagen till lågkostnadsbolagen.

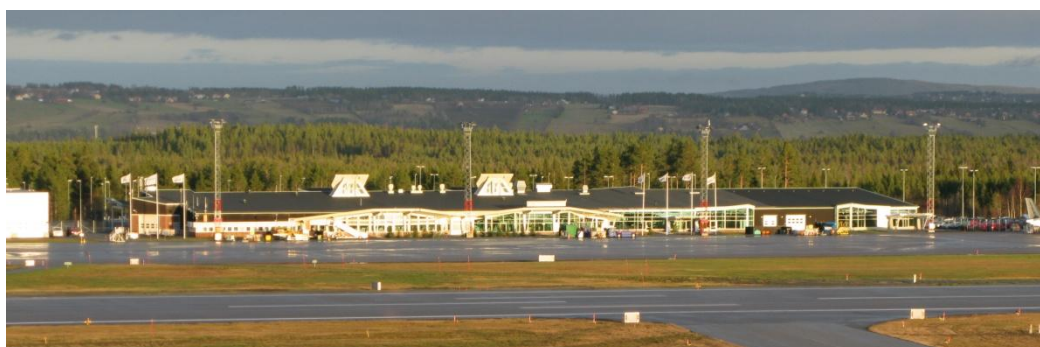
- Viss överflyttning av flygtrafik från större till regionala och lokala flygplatser.
- Dessa flygplatser uppvisar större procentuell tillväxt än huvudflygplatserna.

3.1.2.4 Landningsprognos inrikes för 2013 med utblick till 2020

Utvecklingen för inrikes landningar sedan 1974 framgår av tabell 1. I likhet med utvecklingen för inrikes passagerare nåddes högsta antalet 1990 med drygt 206 000. Efter fallet under krisåren fram till 1995, och en vändning under 1996, var antalet 1999 återigen uppe i närmare 183 000 vilket motsvarar 89 procent av 1990 års notering. Därefter har antalet landningar minskat med i genomsnitt 3,8 procent per år, med undantag för en blygsam ökning på 1 procent 2004.

År	Inrikes landningar	Årlig förändring, %
2008	134 900	
2009	117 600	-12,9
2010	104 900	-10,8
2011	105 900	1,0
2012	107 500	1,5
2013	108 100	0,6
2014	108 200	0,1
2015	108 100	-0,1
2016	107 800	-0,2
2017	107 300	-0,4
2018	107 700	0,4
2019	108 500	0,7
2020	109 200	0,6
2008–2020	-25 800	-19,1
Genomsnittlig förändring per år	-2 146	-1,7

Tabell 1. Inrikes landningsprognos 2020. Källa: Transportstyrelsen.



3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar

3.1.3.1 Befolkningsutveckling

Jämtlands län omfattar landskapen Härjedalen och Jämtland samt små delar av Ångermanland och Hälsingland. Länet motsvarar 12 procent av landets totala yta.

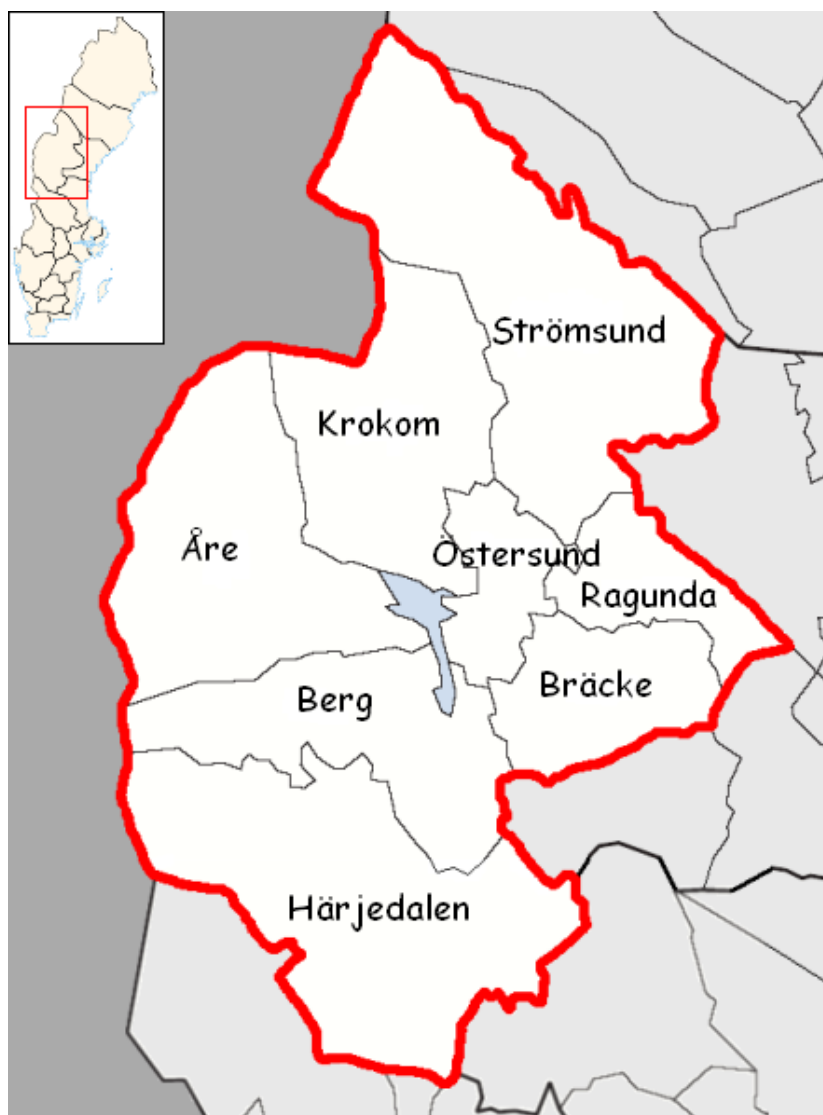


Fig. 4. Jämtlands län

Karta: Länsstyrelsen

Länet är ett av Europas mest glesbefolkade områden med 2,4 invånare per km². Östersund är centralorten i Jämtlands län. Länet har en befolkning på ca 126 700 invånare och utgör 1,5 procent av landets befolkning. Under de senaste 25 åren uppvisar länet en minskning med 6 procent. I jämförelse med de övriga Norrlandslänen så uppvisar Jämtlands län den näst största befolkningsminskningen under de senaste 25 åren, se figur 5.

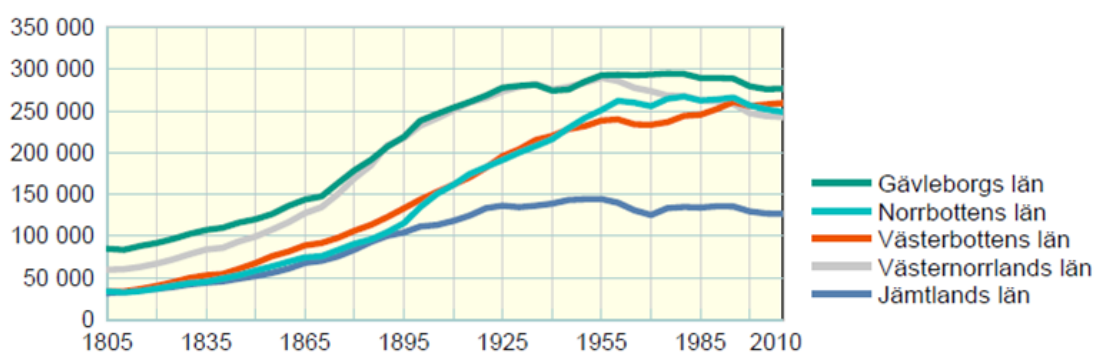


Fig. 5. Befolkningsutveckling i Norrlandslänen.

De flesta kommuner i Jämtland uppvisar en utflyttning, i vissa kommuner över 20 %. Endast i tre kommuner har befolkningen ökat under de senaste 25 åren, nämligen Åre, Östersund och Krokom, se tabell 2.

	1984	2010	Antal	Procent
Berg	8 700	7 352	-1 348	-15,5
Bräcke	8 944	6 885	-2 059	-23,0
Härjedalen	12 894	10 454	-2 440	-18,9
Krokom	13 999	14 535	536	3,8
Ragunda	7 432	5 590	-1 842	-24,8
Strömsund	16 752	12 185	-4 567	-27,2
Åre	9 603	10 274	671	7,0
Östersund	56 407	59 416	3 009	5,3

Tabell 2. Befolkningsutveckling, Jämtlands kommuner.

Östersunds befolkning uppgår till 59 500 invånare och har sedan mitten av 1980-talet ökat med ca 5 %. Kommunen är en centralort för en stor del av inlandsregionen i norra Sverige.

Sedan en tid tillbaka sker en samverkan med fylkena Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag i Norge samt Jämtlands och Västernorrlands län under projektet MittNorden. I den Mittnordiska regionen lever närmare 800 000 människor. För att intensifiera samarbetet och möta regionaliseringen och regionförstoringen i Europa har myndigheterna i länen bildat MNBA, Mid Nordic Business Arena. MNBA fungerar som en enhet inom områden som interregionala frågor, regionens relationer till EU, arbetsdelning mellan organisationer etc.¹

¹ Mer information finns på <http://www.mnba.nu>

3.1.3.2 Näringsliv och arbetsmarknad

Arbetsmarknaden i Jämtlands län och i synnerhet i Östersund genomgick under början av 2000-talet strukturella förändringar då regementsnedläggningarna genomfördes. Som mest arbetade 4000-5000 vid Östersunds garnison. Idag har försvaret inga större enheter i regionen. Tack vare omställningsmedlen som regionen erhöll skapade nedläggningen av regementena i slutändan ökat företagande, framtidstro och en växande privat sektor. Som ersättningsjobb utlokaliserades statliga myndigheter och institutioner till Östersund. Tillväxtanalys, Folkhälsoinstitutet, Naturvårdsverket och Försäkringskassan har numera verksamhet i Östersund.

Näringslivets spetskompetens ligger inom turism, upplevelse, outdoor samt småskaligt mathantverk, men Östersund har också betydande verksamhet inom tillverkningsindustri, IT, fordonsteknik och tjänsteproduktion. Östersund är en gammal handelsstad. Här lever de gamla traditionerna kvar med olika marknader i centrum och Östersund har Sveriges högsta andel kvadratmeter skyltfönster per capita. Över 300 butiker och ett 50-tal restauranger säkerställer detta rekord.

Jämtland har ett näringsliv som i hög grad är säsongsbundet kopplat till vinterturism, främst i Åre. Även evenemangsnäringen med olika sportaktiviteter är förekommande i regionen. Jämtlands län har den tredje högsta andelen företagare i landet med 13,4 procent av den arbetsföra befolkningen (16-74 år).

3.1.3.3 Utbildning och forskning

Den 1 januari 2005 tilldelades dåvarande Mitthögskolan universitetsstatus. Mittuniversitet, som är lokaliserat till det gamla regementsområdet A4, har sitt största Campus i Östersund med över 7000 studenter. I Östersund bedrivs undervisning och forskning inom främst hälsovetenskap, turist- och idrottsvetenskap, socialt arbete och naturvetenskap.

3.1.3.4 Turist- och besöksnäring

Turistsektorn är den dominerande näringen i Jämtland Härjedalen. Under 2008 omsatte turismen ca 3,3 miljarder. Under de senaste 10 åren har omsättningen ökat med 42 procent.

3.1.3.5 Kommunikationer

Inom länet passerar E14 mellan Sundsvall och Trondheim samt riksväg 45 mellan Göteborg och Karesuando. Två tågbanor finns, Inlandsbanan i nord-sydlig riktning som främst är till för godstrafik men också populär turisttrafik på sommaren, samt Mittbanan som öster ut ansluter regionen till Sundsvall och väster ut via Meråkerbanan till Trondheim. Strax söder om länsgränsen, i Ånge, ansluter Mittbanan till Norra stambanan mot Gävle och Stockholm.

I regionen finns två flygplatser med reguljär trafik, Östersund och Sveg. På den norska sidan finns Trondheims flygplats, Vaernes som ligger ca 37 km öster om Trondheim och 232 km från Östersund. Vaernes är Norges tredje största flygplats och år 2010 uppgick antalet rörelser till 38 700 och antalet passagerare till drygt 3,3 miljoner. Från flygplatsen finns trafik till 16 inrikes- och nio utrikes destinationer, däribland Köpenhamn, Amsterdam, London och Stockholm. Den

mest frekventa rutten är till Oslo med 25 dagliga avgångar och som trafikeras av såväl SAS som Norwegian.

Mellan Östersund/Åre och Trondheims flygplats tar man sig med bil, buss eller tåg.

Under vintersäsongen finns en flyglinje från Stockholm till Röros med bussanslutning till Funäsdalen.

Ett försök med reguljär daglig flygtrafik till och från Trondheim påbörjades i februari 2010 men försöket avbröts efter ca ett halvår.

I figur 6 presenteras utvecklingen för flygplatserna i norrlandslänen åren 2000-2010. Upphandlad trafik förekommer på linjerna Sveg-Stockholm och Östersund-Umeå. I figur 7 presenteras utvecklingen för flygplatserna i Jämtland.

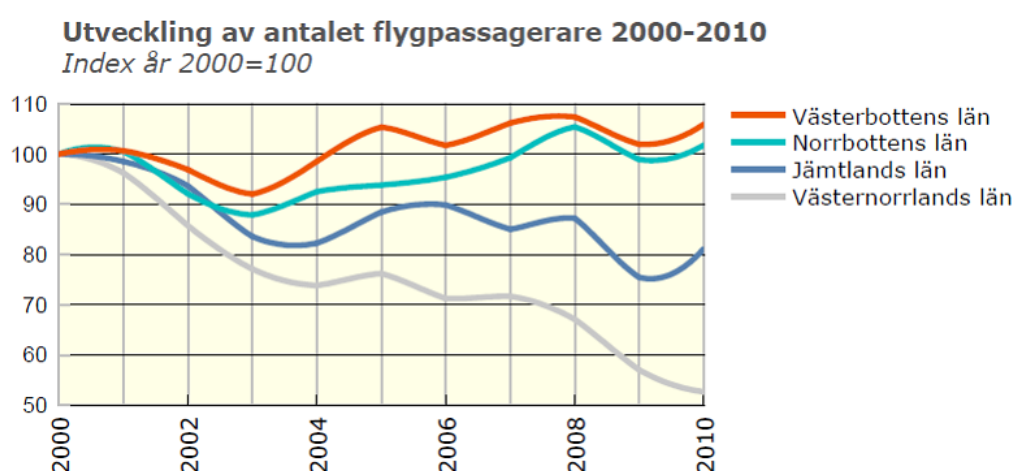


Fig. 6. Utveckling av antalet flygpassagerare åren 2000-2010 Index år 2000=100.
Källa: Transportstyrelsen

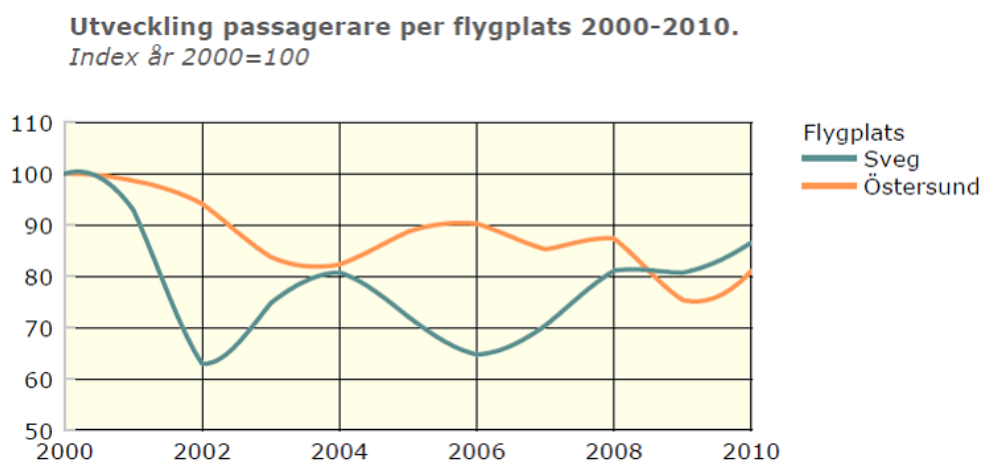
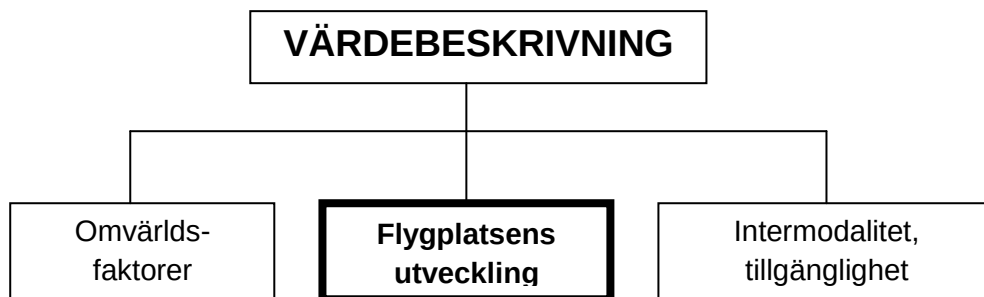


Fig. 7. Utveckling passagerare per flygplats åren 2000-2010. Jämtlands län Index år 2000=100 Källa: Transportstyrelsen.



3.2 Flygplatsens utveckling

Den 1 april 2010 gjordes en delning av verksamheterna inom dåvarande LfV. Flygtrafiktjänsten fortsatte som ett affärsverk med namnet LfV medan flygplatsverksamheten bolagiserades och bildade Swedavia AB. Åre Östersund Airport var en av de 14 flygplatser som ingick i det statligt ägda flygplatsbolaget. Därmed finns goda möjligheter till en långsiktigt tryggad drift och utveckling av flygplatsen i framtiden.

Målen i den Regionala Utvecklingsstrategin för Jämtlands län är bland annat:

- att öka de utländska nyinvesteringarna i länet
- att öka antalet utländska turister till länets destinationer
- att öka året runt-turismen
- att öka försäljningen för länets företag på marknader utanför länet och utanför landet.

3.2.1 Trafiksituationen vid flygplatsen 2010

Åre Östersund Airport är belägen ca 10 km väster om Östersunds centrum på Frösön. Flygplatsen etablerades 1926 som militär flygplats och sedan 1958 har den även trafikerats av civila flygplan. Under 2005 avvecklades Jämtlands Flygflottilj, F4 och flygplatsen blev då helt civil.

Under 2010 hade flygplatsen 356 093 passagerare, en ökning med 8 procent jämfört med 2009. Den största förändringen under 2010 var att utrikestrafiken ökade med 45 procent, medan inrikestrafiken ökade med 6 procent. Samma tendens kan man skönja i landningsstatistiken för utrikes- och inrikestrafiken. Totalt uppgick antalet landningar på flygplatsen till 4 592, en ökning med 396 jämfört med föregående år.



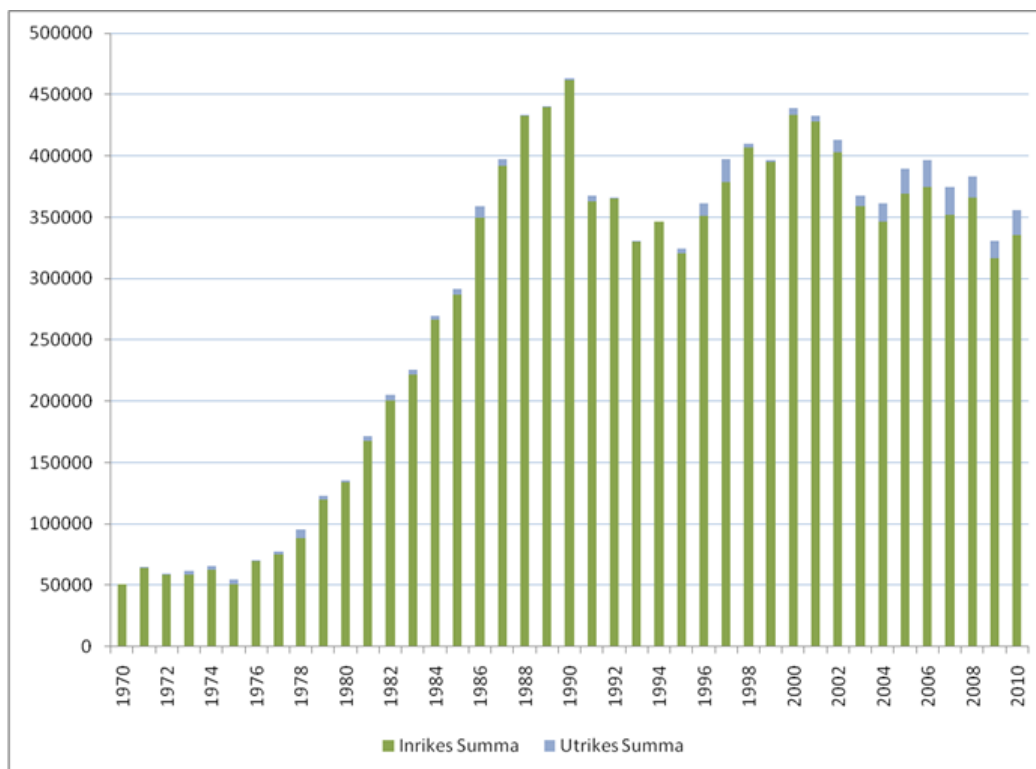


Fig. 8. Utveckling passagerare Åre Östersund Airport åren 1970-2010. Källa: Transportstyrelsen.

Typ av trafik	Passagerare	Förändring i procent från 2009	Landningar 2010	Förändring i procent från 2009
Utrikes	20 952	45%	532	498% *
Inrikes	335 141	6%	2 894	3%
Totalt	356 093	8%	3 426	18%

Tabell 3. Flygplatsstatistik på Åre-Östersunds flygplats för 2010 i jämförelse med 2009. Källa: Transportstyrelsen. * Ökningen beror på en ny linje med två dagliga turer till Trondheim. Linjen avvecklades under hösten 2010.

För närvarande (våren 2011) är det två flygbolag som opererar på flygplatsen i inrikes linjefart. I genomsnitt blir det 10-12 avgångar till Arlanda, Bromma och Umeå/Luleå per dag. Under vintersäsongen december-april sker en avsevärd utökning av antalet avgångar.

Från flygplatsen avgår charterresor med direktflyg till Egypten, Rhodos, Kreta, Tunisien, Thailand och Turkiet. Destinationerna kan variera något från år till år.

Åre Östersund Airport är bland de flygplatser i Sverige som har flest inkommande charterresenärer. De kommer bland annat från Ryssland,

Danmark, England och Holland. Vid flygplatsen förekommer också allmän- och taxifyg, helikopterflyg och ett fåtal militäranknutna flyg.

De flygplanstyper som dominerar vid flygplatsen är B737 och SAAB 340. Vid chartertrafik är A320 och B737 de vanligaste flygplanstyperna.

Någon regelrätt flygfrakt finns inte etablerad för närvarande. Den frakt som hanteras går med den reguljära persontrafiken och hanteras på flygplatsen av Jetpak. 2009 ankom 69 ton gods och 7,6 ton gods sändes från flygplatsen. Flygfrakten förväntas inte öka i någon nämnvärd omfattning. Swedavia har dock en kontinuerlig dialog med regionen för att följa upp eventuellt behov av flygfrakt. Någon nattrafik förekommer inte regelbundet vid flygplatsen

3.2.2 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen

I det förslag till Länstransportplan 2010-2021 för Jämtlands län, som under 2010 upprättats och skickats till regeringen, sägs att:

”det är av vital betydelse för regionens långsiktiga utveckling att alla tillväxtbefrämjande faktorer och åtgärder tillvaratas. Tillgången på flygplatser är en av flera viktiga tillväxtfaktorer, som är absolut nödvändiga för att skapa en positiv regional utveckling. Flyget är vidare ett viktigt komplement till övriga trafikslag och särskilt för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas på den globala arenan, vilket rimmar väl med flygets etappmål för det transportpolitiska delmålet tillgänglighet.”

3.2.2.1 Befolkning och flygplatsens omland

I Jämtlands län bor ca 127 000 invånare, fördelat på åtta kommuner.

Befolkningen har minskat sedan mitten av 50-talet. Efter att ha varit relativt konstant mellan 1975 och 1995, ser man åter en minskning, samtidigt som befolkningen också blir äldre. Länet är mycket glest befolkat med endast 2,4 inv/km². Ungefär var tredje länsinnevånare bor i Östersunds stad, 1/3 bor i mindre tätorter och resten av befolkningen bor i glesbygd.

Äre Östersund Airport har ett omland som omfattar ca 150 000 invånare, inom ett område något större än Jämtlands län, för reguljär trafik. När det gäller utrikes charter är upptagningsområdet större och omfattar då även Västernorrland, delar av Västerbotten och Trøndelag på den norska sidan. Här är upptagningsområdet ca 800 000 invånare.

Avståndet från Östersund till Stockholm är ca 55 mil vilket ger en restid med tåg på ca 5½ timme. En daglig anslutning med X2000 finns som tar ca 5 timmar. Med flyg tar det ca 1 timme till Stockholm. Flygplatsen är viktig för regionen, dels för att binda samman med andra regioner i landet, dels med andra länder. För näringslivet och dess nationella och internationella kontakter är det avgörande att kunna ta flyget till kunderna samt att snabbt kunna ta kunderna till regionen. Affärsresandet till och från regionen sker till största delen med flyg som transportslag.

För boende i regionen fyller flygplatsen en mycket viktig funktion eftersom det finns ett stort behov av privat resande både inrikes och utrikes. I många fall är flyget det enda alternativet på grund av tidsaspekten och avståndet.

I Jämtlands län finns även en mindre flygplats i Sveg, 18 mil från Östersund, som drivs med statligt driftbidrag. Vidare finns en flygplats utanför Trondheim,

Vaernes 23 mil från Östersund, i Timrå, Sundsvall Härnösand flygplats, 21 mil från Östersund samt i Kramfors 19 mil från Östersund.

3.2.2.2 Huvudnäringar

Näringslivet i Jämtland bygger på småskalighet. Några stora processindustrier finns inte i länet och endast ett 50-tal av länets 7000 företag har mer än 50 anställda. Tonvikten ligger på turismnäring, jord- och skogsbruk, verkstadsindustri, vattenkraft och tjänsteproduktion. Länets naturresurser har bidragit både till den allt mer expanderande turismen och till vidareförädling av skogsråvara. Länet bör enligt den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS) fortsätta att satsa offensivt, så att en stark förädlingsindustri etableras inom länet.

Tjänstesektorn utgör den klart dominerande arbetsmarknaden, ca 40 % av arbetstillfällena finns inom vård, omsorg, handel och kommunikationer. Flygplatsen och dess tillgänglighet är av avgörande betydelse för turismens utveckling i länet. Anledningen till att människor vill besöka Jämtlands län är framför allt den storslagna naturen, ren luft, rent vatten, möjligheter till fiske, ett aktivt friluftsliv med olika former av skidåkning, cykling, vandring, ridning och andra upplevelser. Det finns också ett stort och varierat utbud av kulturaktiviteter.

Östersund och Jämtland har av CCN nyligen utsetts till gastronomisk region. CCN (Creative Cities Network) är ett projekt inom UNESCO. Regionens höga nivå på småskaligt mathantverk har också medfört att Östersund av Jordbruksdepartementet utsetts till Matlandethuvudstad 2011.

Turismnäringen i Jämtlands län är stark och växande, både sommar och vinter. En utveckling av året runt-turismen har skett under senare år. Antalet gästnätter i länet var 8,3 miljoner år 2009. Dessa beräknas öka till ca 12 miljoner fram till år 2020. Länet har 19 större eller mindre destinationsområden, där de största är Åre, Vemdalen och Funäsdalen.

Jämtland Härjedalen Turism (JHT) jobbar intensivt tillsammans med andra aktörer i regionen för att öka attraktionskraften och få fler turister att besöka området under alla årstider. Nya koncept håller på att tas fram för att stimulera den inkommande charterturismen ytterligare. Regionen jobbar tillsammans med Swedavia och Visit Sweden i konceptet Swedish Åre Östersund, för att marknadsföra regionen och skapa mer trafik. Swedavia har också i flygmarknadsenheten lösningar för olika "incentive" program som skall stötta nya linjer.

Stora idrottsevenemang återkommer årligen i regionen, såsom tävling och träning i längdskidåkning, världscupstävlingar i alpint, skidskytte och enduro, samt Storsjöcupen, S:t Olavsloppet m fl. Regionen har också varit värd för flera Världsmästerskap t.ex. draghundskörning, enduro, skidorientering, alpint och skidskytte. Större kulturevenemang anordnas årligen såsom Storsjöyran, konserter, musikfestivaler, Fävikens Game Fair, etc.

I Östersund ligger Mittuniversitetets största campus, med både svenska och utländska studenter. Vid universitetet bedrivs forskning inom ett antal områden däribland turism, Etour och Vintersportcentrum, som drar till sig både forskare och idrottsutövare från hela världen.

3.2.3 Utmaningar och trender

Flygbranschen står inför flera utmaningar. Generellt sätt väljer allt färre resenärer flyget och under 2000-talet har antalet resenärer i riket minskat med 1,2 miljoner. Det är främst stora knutpunkter som Arlanda som drabbats men även flygplatser långt ifrån Arlanda känner av minskningen. Regler kring säkerhet och ett ökat miljömedvetande har påverkat synen på och valet av transportmedel.

3.2.3.1 Närliggande flygplatser

Konkurrensen om resenärerna till destinationen Åre, har ökat från Trondheims flygplats, Vaernes, som ligger 132 km från Åre. Ett bussbolag har nyligen etablerat sig och kör nu flygbussar till Åre, både från Vaernes och Åre Östersund Airport. Sundsvall Härnösand flygplats utgör inte något hot i konkurrensen om turisterna till och från länet.

När det gäller utgående charter är Vaernes flygplats och Arlanda tänkbara alternativ för boende i Jämtlands län och regionen.

3.2.3.2 Järnväg

Om tåget ska konkurrera med flyget på allvar, måste restiderna till Stockholm kortas betydligt. För detta krävs höghastighetståg med hastigheter på över 250 km/h. Enligt Banverkets rapport "Svenska höghastighetsbanor", så är det i första hand på Götalandsbanan och Europabanan i södra Sverige, som man kommer att satsa på höghastighetståg. Dessa finns inte med i någon planering för Norrlands del. Med fler avgångar med X 2000 kan dock restiderna till Stockholm kortas något. För att Norrland ska överleva och utvecklas kommer flyget att bli än viktigare.

Bottniabanan, kommer inte att påverka restiderna till Östersund och västra Jämtland nämnvärt eftersom förbindelsen via Mittbanan inte är tillräcklig.

3.2.3.3 Miljöfrågor

På miljöområdet står klimatfrågorna högt upp på den politiska dagordningen. Flyget pekas i många sammanhang ut som den stora utsläppskällan.

Inrikesflygets utsläpp beräknas idag till 2,6 % av den svenska transportsektorns CO₂-utsläppen medan utrikesflyget står flyget för 8 %. LFV/Swedavia och flygbranschen har under det senaste året försökt att sakligt informera om sin del av klimatpåverkan och om de åtgärder som vidtas för att den ska minskas. Swedavia har som mål att i sin egen verksamhet minska CO₂-utsläppen med 50 % mellan 2005-2010, ett mål som troligen kommer att klaras av. Flygbranschen som helhet har också börjat agera kraftfullt för att minska utsläppen och många projekt och åtgärder pågår.

Det är dock troligt att både privatpersoner och företag ändrar sina resmönster för att minska sitt bidrag till klimatpåverkan och att fler väljer att resa med tåg istället för flyg och bil. Men, som nämnts ovan, måste restiderna till Stockholm kortas betydligt för att tåget ska bli ett fullgott alternativ till flyget.

3.2.3.4 Miljötillstånd

Staten genom dåvarande LFV, lämnade den 6 september 2007 in en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till miljödomstolen. Anledningen till detta var att det tillstånd som försvarsmakten tidigare hade inte var anpassat till den betydligt mindre verksamhet som idag drivs av Swedavia.

Dom meddelades i ärendet i nov 2008, men denna överklagades av både Naturvårdsverket och LFV/Swedavia till Miljööverdomstolen. Ny dom har meddelats av Miljööverdomstolen den 3 nov 2009. Högsta domstolen har sedan fastställt tidigare domar. Tillståndet, som omfattar 19.260 rörelser, har vunnit laga kraft och Swedavia har anmält till länsstyrelsen att det är taget i anspråk från 1 januari 2011.

LFV/Swedavia gjorde i december 2009, en anmälan till länsstyrelsen om nya flygvägar från den 10 jan 2010. Ett nytt kontrollprogram för verksamheten kommer att upprättas under 2011.

3.2.4 Prognos Åre Östersund Airport

I början av 2010 utarbetade Swedavia prognoser för flygtrafiken vid Åre Östersund Airport, som sträcker sig fram till år 2040. Nedan presenteras en huvudprognos och ett högscenario, vad avser flygrörelser, flygrörelser uppdelade per huvudgrupp flygplanstyper, samt passagerarantal. Prognoserna baseras på 2009 års utfall, antal passagerare och flygplansrörelser.

Prognoserna grundar sig på LFV/Swedavia:s långtidsprognos med anpassning till Åre Östersund Airport. Även flygplatsens fastställda Affärsplan för 2010-2013 har legat till grund för prognoserna. Fördelningen på flygplanstyper är scenariobaserad för att stämma överens med passagerar- och rörelseprognoserna.

"Visionen för Åre Östersund Airport är att på 4 års sikt vara en lönsam flygplats med Nordens bästa kundvärde. Vi ska vara en förebild för andra flygplatser vad gäller effektivitet, service och utbud av efterfrågade produkter, både mot flygbolag, passagerare och övriga kunder på flygplatsen"

3.2.4.1 Huvudprognos

Turismen är en mycket viktig och växande näring i regionen och antalet gästnätter förväntas öka avsevärt i Åre liksom i flera andra fjällområden. Ökningen antas främst komma från utländska gäster. En stor del av dessa kommer att transporteras till regionen med flyg. Bedömningen är därför att inkommande charter från utlandet samt utrikes passagerare som ankommer via inrikesflyg från Stockholms- eller Göteborgsregionen, kommer att öka. Den årliga tillväxten har därför beräknats till 2,8 % på utrikes och 0,5 % på inrikes under perioden 2010-2040.

När det gäller val av flygplanstyper, har det antagits att medelstora flygplan som kan ta ca 100 passagerare kommer att introduceras fram till och med år 2015. Tänkbara typer är då E 170-190 och CRJ 700-900, varav bl.a. SAS har börjat operera den sistnämnda. Vid denna tid antas också MD 80-serien vara utfasad. Sammantaget kan man se att antalet passagerare kommer att öka i jämn takt under hela prognosperioden, efter att 2010 i ett steg (+14%) ha återtagit i stort sätt hela minskningen som skedde 2009. Antalet flygrörelser ökar ännu mer

markant år 2010 (+22%) i och med ett antal nya linjer med mindre flygplanstyper. På längre sikt förväntas därefter den genomsnittliga flygplansstorleken att kontinuerligt öka, i enlighet med den långsiktiga trenden i flygbranschen, vilket gör att rörelsetillväxten blir lägre än passagerartillväxten. Totalt sett resulterar detta i att antalet flygrörelser kommer att nå sin topp 2015, för att sedan vända långsamt nedåt igen, på grund av att antalet inrikes flygrörelser minskar.

Typ av flygtrafik	Antal rörelser år 2009	Uppskattat antal rörelser år 2015	Uppskattat antal rörelser år 2025	Uppskattat antal rörelser 2040
Linjetrafik och charter	5 832	7 250	6 800	6 700
Taxiflyg	218	2 830	2 740	2 850
Aerial work	1 380			
Privatflyg	488			
Skolflyg	416			
Militär luftfart	58			
Summa	8 392	10 080	9 540	9 550

Tabell 4. Fördelning av flygtrafik vid flygplatsen år 2009 samt uppskattad fördelning år 2015, 2025 och 2040

År	SAAB 340, 2000	MD 80	A320 B737	E 170-190 CRJ 700-900	F 28	DC 9	Övriga	Totalt
1995	1 135	1 282	782		2 028	270	3 328	8 825
2000	956	1 462	1 622		0	1 137	3 222	8 399
2005	1 700	2 536	1 810		0	0	2 400	8 446
2009	2 731	580	2 304	-	0	0	2 777	8 392
2015	4 200	0	2 450	600	0	0	2 830	10 080
2025	3 200	0	2 400	1 200	0	0	2 740	9 540
2040	2 400	0	3 100	1 200	0	0	2 850	9 550

Tabell 5. Antal flygrörelser per huvudgrupp flygplanstyper 1995-2040, där 50 % av gruppen övriga beräknas vara helikoptrar

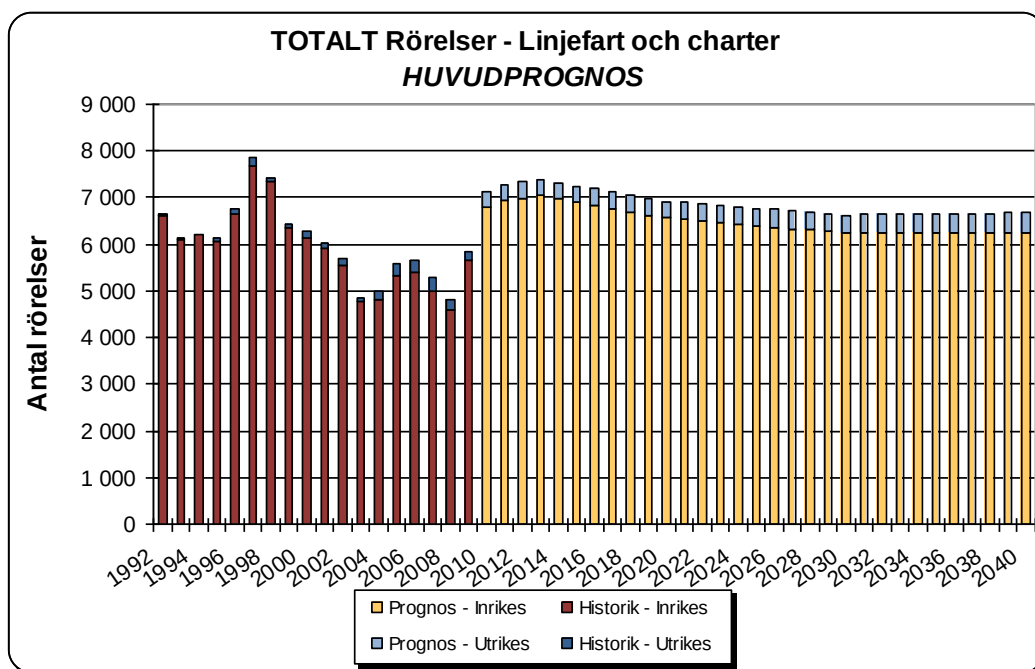


Fig. 9. Historisk och prognostiserad trafikutveckling – huvudprognos

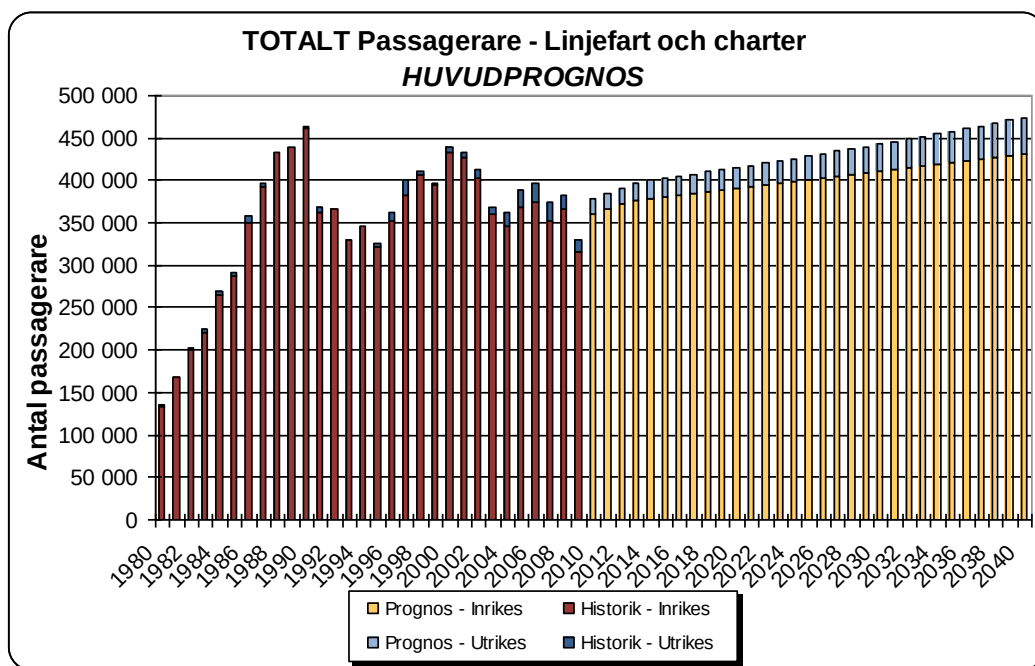


Fig. 10. Historisk och prognostiserad passagerarutveckling – huvudprognos

3.2.4.2 Högsenario

I högsenariot har beräkningar gjorts utifrån en betydligt större ökning av antalet passagerare, främst från utlandet. Ökningen under perioden 2010-2040 har antagits vara 6 % på utrikes passagerare och 2,2 % på inrikes passagerare. Här har även en ökning av antalet flygrörelser under perioden tagits med. Antalet små och medelstora maskiner planar i detta högsenario ut på något högre nivåer än i huvudprognosen, men den absolut största andelen av passagerartillväxten förväntas uppkomma på flygplan i den största gruppen B737/A320.

Typ av flygtrafik	Antal rörelser år 2009	Uppskattat antal rörelser år 2015	Uppskattat antal rörelser år 2025	Uppskattat antal rörelser 2040
Linjetrafik och charter	5 832	7 500	8 200	10 300
Taxiflyg	218	3 000	3 600	5 000
Aerial work	1 380			
Privatflyg	488			
Skolflyg	416			
Militär luftfart	58			
Summa	8 392	10 500	11 800	15 300

Tabell 6. Fördelning av flygtrafik vid flygplatsen år 2009 samt uppskattad fördelning år 2015, 2025 och 2040

År	SAAB 340, 2000	MD 80	A320 B737	E 170-190 CRJ 700-900	F 28	DC 9	Övriga	Totalt
1995	1 135	1 282	782		2 028	270	3 328	8 825
2000	956	1 462	1 622		0	1 137	3 222	8 399
2005	1 700	2 536	1 810		0	0	2 400	8 446
2009	2 731	580	2 304	-	0	0	2 777	8 392
2015	4 250	0	2 450	800	0	0	3 000	10 500
2025	3 700	0	3 300	1 200	0	0	3 600	11 800
2040	3 400	0	5 300	1 600	0	0	5 000	15 300

Tabell 7. Antal flygrörelser per huvudgrupp flygplanstyper 1995-2040, där 50 % av gruppen övriga beräknas vara helikoptrar

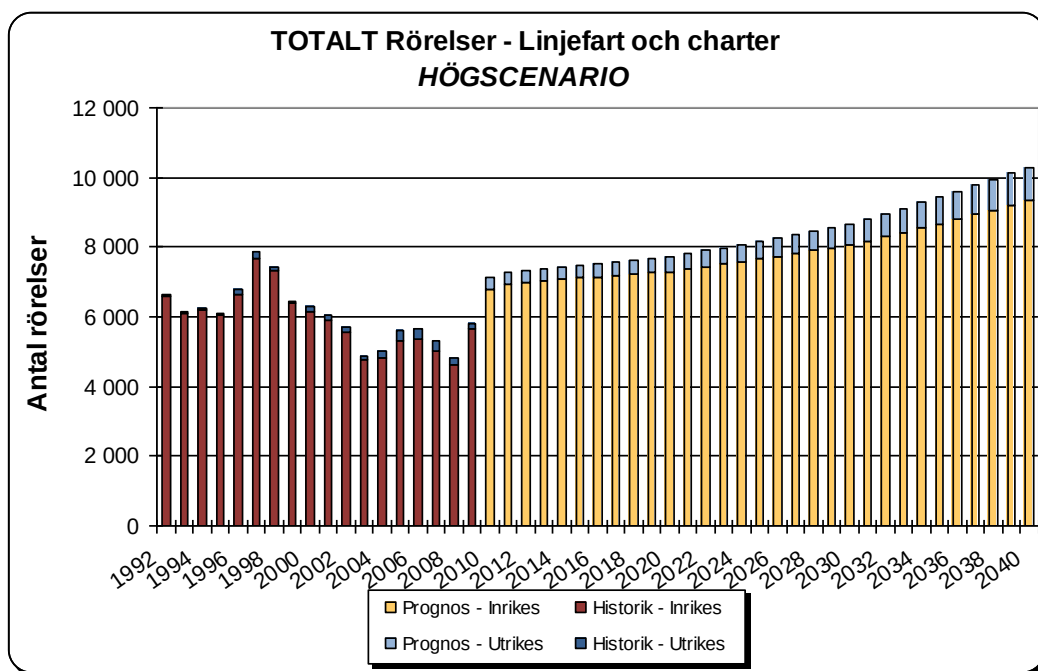


Fig. 11. Historisk och prognostiserad trafikutveckling – högscenario

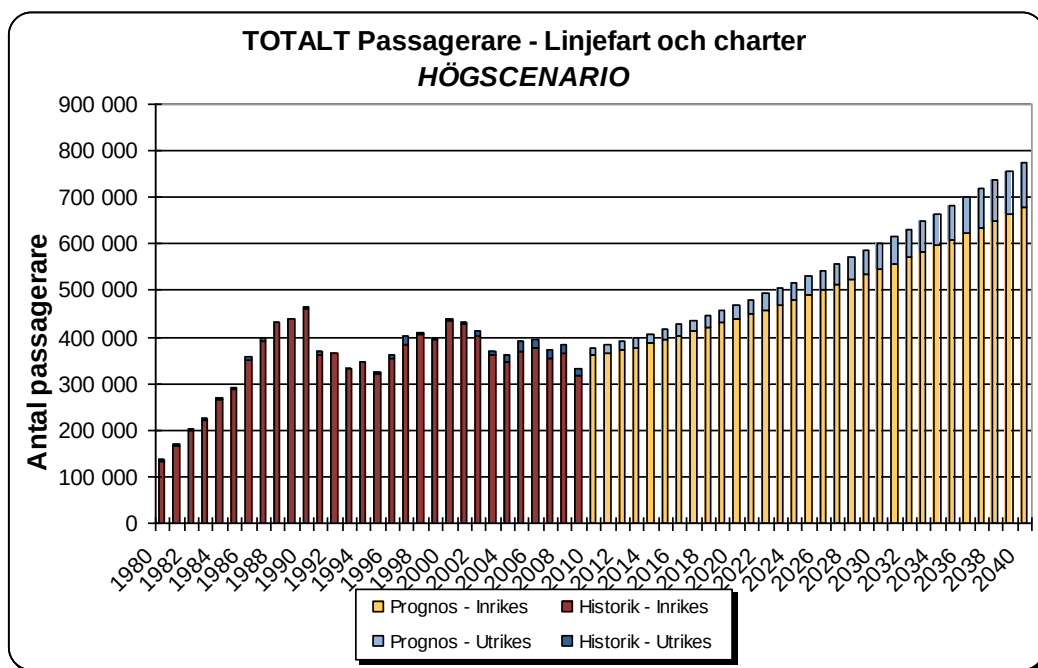
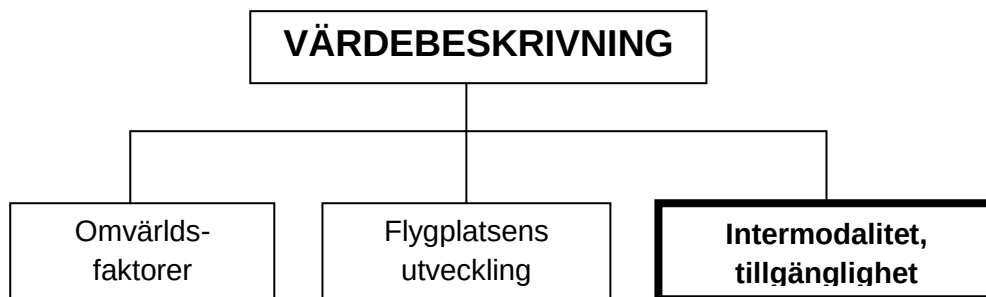


Fig. 12. Historisk och prognostiserad passagerarutveckling – högscenario



3.3 Intermodalitet och tillgänglighet

I det Regionala tillväxtprogrammet 2009-2013 och den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Jämtlands län, finns de övergripande målen:

- Länets ska ha förbättrade kommunikationer som överbryggar de långa avstånden
- Fler personer besöker länet än idag.

För att nå upp till detta krävs förbättrade förutsättningar för turister från olika delar av Sverige och utomlands att ta sig till länets turistdestinationer.

Den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen pekar på vikten av regionförstoring och att kollektivtrafiken blir mer attraktiv. Det ger bättre pendlingsmöjligheter och en sammanhängande infrastruktur i Sverige men även stöd för den ökande internationaliseringen inom transportområdet. När det gäller flyget pekas det på att flygplatserna i norra Sverige har ett mycket högt utnyttjande per invånare och att flyget spelar en stor roll för både besöksnäringen och näringslivet i övrigt.

3.3.1 Trafikslagen i regionen

I Länstransportplan 2010-2021 för Jämtland beskrivs de väg- och järnvägsprojekt som länet vill prioritera de närmaste åren. Några investeringar som gäller flygplatsen eller anslutningar till/från flygplatsen, finns inte i detta dokument.

Genom länet löper de nationella vägstråken E 14 och E 45. Dessa vägar passerar ca 10 km från flygplatsen och anslutning via väg 609 över Frösön, gör att flygplatsen nås på ca 15 min från Östersunds centrum. Från Västjämtland och Åre nås flygplatsen enklast från E 14 vid Ytterån, via väg 614 och 609 över Rödön. Sträckan mellan Ytterån och flygplatsen är ca 20 km och här finns behov av en breddning av vägen. I förslaget till Länstransportplan för perioden 2010-2021, ingår en gång- och cykelväg längs väg 609 mellan Rödöbron och Rödöns kyrka.

Flygplatsen saknar järnvägsförbindelse och någon anslutning av spårbunden trafik ses inte som aktuell inom överskådlig tid.

Busstrafiken till och från flygplatsen fungerar väl med transferbussar till turistdestinationerna i fjällvärlden och flygbusstrafik mot Östersunds centrum.

Ytterligare flygbussverksamhet kommer att etableras mot Åre och Östersunds centrum. Vid inkommande charter transporteras passagerarna till och från sina destinationer med buss. Vid utgående charter reser passagerarna oftast med egen bil eller flygbuss till och från flygplatsen. Reguljärflygets passagerare transporterar sig med flygbuss, taxi eller egen bil till och från flygplatsen.

På sikt är förhoppningen att nya verksamheter som tillkommer på gamla F4-området ev kan generera reguljär linjetrafik med buss, som även skulle kunna trafikera flygplatsen.

Det saknas tillförlitlig statistik över hur många som reser med tåg, buss och bil till länet. Enligt beräkningar kommer drygt 30 % av besökarna till Åre med tåg, ca 15 % med flyg, 5 % med buss och resterande, d.v.s. ca 50 % med egen bil.

Från södra Sverige kan man ta sig med tåg till Jämtland på två sätt. Den kortaste och snabbaste vägen är via Norra Stambanan över Bollnäs och Ljusdal. Den andra och längre vägen är via Ostkustbanan och Mittbanan över Sundsvall. Norra Stambanan är sedan hösten 2007 snabbtågsanpassad, vilket innebär att kapaciteten hos tåg av typen X 2000 eller liknande kan utnyttjas. Mittbanan har fortfarande partier som bara medger låga hastigheter. De största bristerna finns mellan Stöde och Sundsvall.

Höghastighetsbanor, som tillåter hastigheter över 250 km/h, finns inte någonstans i Sverige. En utredning om höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg, respektive Stockholm och Malmö presenterades hösten 2009. I det våren 2010 presenterade förslaget till Nationell transportplan för perioden 2010 -2021 ingår inga höghastighetsbanor i landet.

Avståndet mellan Östersund och Stockholmsregionen är så stort att tåget inte kan ersätta flyget som alternativ när det gäller resor över dagen. För vissa resenärer kan en kombination av tåg i ena riktningen och flyg i den andra vara ett alternativ. En bra flygtrafik bedöms fortsättningsvis spela en viktig roll för länets företag och invånare.

Restiden mellan Östersund och Stockholm med X 2000 via Norra Stambanan är för närvarande ca fem timmar. Med ett Intercitytåg tar samma resa ca 5 timmar och 30 minuter. På Norra Stambanan och Ostkustbanan finns kapacitetsproblem. Med fler mötesstationer och mer dubbelspår skulle restiderna kunna förkortas något och risken för förseningar i trafiken skulle kunna minskas.



Det finns oftast ca sex dagliga turer mellan Jämtland och Stockholm. Under turistsäsong är antalet turer fler.

Sträckan Sundsvall – Östersund – Trondheim trafikeras idag av det så kallade Mittnabotåget med fem dagliga turer i varje riktning mellan Sundsvall och Östersund och två dagliga turer i vardera riktningen mellan Östersund och Trondheim. En kraftig utökning av trafiken efter detta stråk planeras från hösten 2011.

Busstransporterna inom länet, och till Umeå, sköts huvudsakligen av länstrafiken. Idag finns inga bussförbindelser västerut mot Norge. Till Sundsvall finns ett fåtal bussturer varje dag, men många ser tåget som ett bättre alternativ. Busstrafik mot Stockholm bedrivs idag på kommersiella villkor med en förbindelse per dag. En bussresa Östersund-Stockholm tar idag ca 8 tim.

I den regionala utvecklingsstrategin för Jämtlands län (RUS) finns ett antal mål som gäller infrastruktur och kommunikationer inom respektive till och från länet.

I RUS anges bland annat att flyget har en viktig roll när det gäller möjligheten att resa mellan Stockholm och Östersund över dagen. Flyget ger också möjlighet att snabbt och enkelt nå andra destinationer i och utanför landet. Ett bra utbud av turer anpassade till behoven ska finnas och konkurrens mellan olika flygbolag ska uppmuntras. Charterresor med flyg till länet spelar en viktig roll för turistnäringen. Här har även flygplatserna i Trondheim/Vaernes och Röros en viktig roll enligt RUS.

I RUS finns mål om att restiden med tåg mellan Östersund och Stockholm ska minskas till under 4½ timme dagtid. Det bör dessutom finnas nattåg från Östersund till Stockholm, Göteborg och Malmö med ankomst anpassad till normal arbetstid.

Satsningar ska göras på tågtrafiken längs axeln Trondheim-Östersund-Sundsvall vad gäller turtäthet och restider. Dagliga snabba tågförbindelser med Umeå ska också utredas.

Destination Åre har som mål att vara en av toppdestinationerna inom händelseindustrin i Europa år 2020. För att lyckas med detta är det viktigt att både flyg- och tågtransporterna utvecklas.

Länets mål är att interregional busstrafik ska komplettera flyg- och tågförbindelser där underlaget för dessa inte medger tillräcklig turtäthet.

Busstrafik kan också vara ett billigt alternativ för resenären.

Interregional/internationell busstrafik ska också finnas mot Nordli och Röros.

3.3.2 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen

I januari 2011 bildades Regionförbundet Jämtlands län. Tidigare hade Länsstyrelsen i Jämtlands län en numera nedlagd kommunikationsgrupp med företrädare för Trafikverket, Länstrafiken, åkerinäringen, turistnäringen och övrigt näringsliv. Kommunikationsgruppen var rådgivande åt Länsstyrelsen när det gäller beslut och prioriteringar inom infrastrukturuområdet. Även Rådet för regional utveckling som hade särskilt ansvar för kommunikations- och infrastrukturfrågor har ersatts av Regionförbundet.

4 Riksintressets Åre Östersund Airport markanspråk

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Riksintresseområdets storlek motiveras således av det markbehov som är en följd av nuvarande och framtida flygplatsfunktioner.

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

Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet, exempelvis eventföretag. 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.

Mark som endast används för civil icke kommersiell flygverksamhet ingår inte heller i riksintresset.

4.1 Riksintresseområdet för Åre Östersund Airport

Riksintresseområdet utgörs av ett schablonområde som sträcker sig i sidled 500 meter åt nordost och 500 meter åt sydväst räknat från rullbanans centrumlinje. I längdriktningen sträcker sig riksintresseområdet 1500 meter från rullbanans trösklar både mot nordväst och sydost.

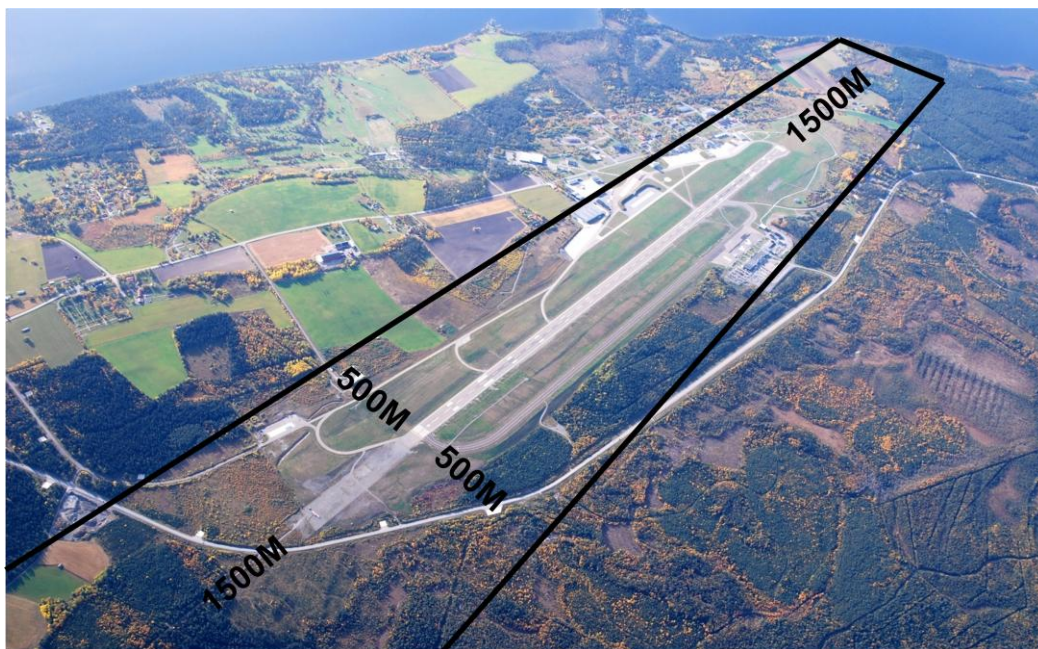


Fig. 13. Det egentliga riksintresseområdet omfattar det markområde som direkt används eller kan komma att användas för att flygplatsen ska fungera. Foto från LFV.

Öster om mittpunkten på schablonområdets södra sida görs en mindre utvikning för att omfatta en kommunikationsradioanläggning. Därmed anses all luftfartsanknuten utrustning som krävs för att flygplatsen ska fungera idag och i framtiden rymmas. Någon förlängning av rullbanan är i dag inte aktuell. Vid en eventuell utvidgning av flygplatsverksamheten kommer det att krävas tillstånd enligt KML (Lag om kulturminnen m.m.) då det inom riksintresseområdet finns ett stort antal fornlämningar.



Fig. 14. Karta Åre Östersund Airport med riksintresseområde. Grundkarta Lantmäteriet. Se även bilaga 1.

4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning

För att flygplanen ska kunna navigera på ett säkert sätt samt övervakas och vägledas finns runt om i landet ett antal radionavigeringshjälpmedel, radarstationer och basstationer för VHF-kommunikation utplacerade på strategiska platser. Anläggningarna ingår som en viktig del i luftfartens infrastruktur.

På flygplatsen finns också radionavigeringshjälpmedel som underlättar för flygplanen att landa. Dessa anläggningars markområde är att betrakta som riksintresse. Se figur 15 och 16.

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 medföra ej acceptabla förhållanden och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar kan ha samma effekt. Flygplatsens

radioanläggningar, som används för in- och utflygning, är av riksintresse för luftfarten.

På Åre Östersund Airport ligger navigationshjälpmedel, inflygningsljus och basstation för VHF inom det ovan redovisade riksintresseanspråket. Ett navigationshjälpmedel, i form av en oriktad radiofyr (NDB), ligger ca 3 km sydost om rullbanan utanför riksintresseområdet. Då den inte är avgörande för flygplatsens funktion kan den inte anses ingå i riksintresseanspråket.



Fig. 15. LOC: (Localizer) Kurssändare, sänder riktningsinformation till flygplanen vid landning i dåligt väder. Används tillsammans med GP.



Fig. 16. GP: (Glide path) Glidbana, sänder höjdinformation till flygplanen vid landning i dåligt väder. Används tillsammans med LOC.

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning

Om det inom riksintresseområdet etableras kommersiell verksamhet som inte är knuten till luftfarten kan det i framtiden ge följd effekter som innebär att utnyttjandet av flygplatsen påtagligt försvåras. Detta för att det då kanske inte

finns plats för att etablera den luftfartsanknutna utrustningen som kan komma att krävas (t ex nya rull- och taxibanor, uppställningsplatser för flygplan, parkeringsplatser mm) vilket i sin tur leder till att flygplatsen inte kan trafikeras i den mån som önskas eller krävs.

För att säkerställa flygplatsens funktion måste därför sådan markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet.

4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse

Trafikverket skapar med hjälp av sina utpekade riksintressen ett samverkande och sammanhållet nationellt transportnätverk. I samband med infrastrukturplanering är sammankopplingen av transportslag en viktig fråga. Luftfartens riksintresseområden med tillhörande influensområden har dock definierats oberoende av preciseringen av de andra transportslagens riksintresseområden. Trafikverket har flera kriterier för utpekandet av vägar av riksintresse, två av dessa är:

- Vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse.
- Vägar som ingår i den svenska delen av Transeuropean Network (TEN).

Enligt Trafikverkets beslut 2010-11-17 är följande vägar utpekade som riksintressen: E14, E45, 87 och 609.



Fig. 17. Karta visande riksintressevägar kring flygplatsen. Grundkarta Lantmäteriet.

5 Influensområden

Flygplatsens så kallade influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar, bullerkänslig bebyggelse eller anläggningar som orsakar elektromagnetisk störning, kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det i sin tur kan påtagligt försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintesseområdet även dess influensområden skyddas.

Det finns tre typer av influensområden runt en flygplats:

- Influensområde med hänsyn till flyghinder
- Influensområde med hänsyn till flygbuller
- Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

5.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder

5.1.1 Förutsättningar

Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar så som vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Dessa hinder kan innebära att flygverksamheten vid flygplatsen drabbas av sådana restriktioner att utnyttjandet av flygplatsen försvåras påtagligt.

Runt alla flygplatser finns hinderytor utformade enligt ICAO annex 14, aerodromes (International Civil Aviation Organization). Den svenska tillämpningen finns i Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:134 (tidigare: BCL-F) och anger vilka höjdbegränsningar som gäller för underliggande bebyggelse. Områdena skyddas genom att byggnadsverks totalhöjd inte får överstiga definierade begränsningar, detta för att inte äventyra flygsäkerheten. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc.). Om ett byggnadsverk överstiger definierade höjdrestriktioner, t.ex. om det byggs ett vindkraftverk eller en mast som har en högre totalhöjd än de definierade höjdbegränsningarna, kan detta medföra begränsningar för flygtrafiken.

Begränsningarna kan innebära:

- att lastbegränsningar införs som medför att allt bagage inte kommer med, eller att flygplanet inte kan ha tillräckligt med bränsle för att ta sig direkt till slutdestinationen utan måste mellanlanda för att tanka,
- att landning inte kan ske vid dålig sikt och/eller låga moln,
- att flygplatsen får en sämre regularitet, vilket innebär att flygplanen får svårt att hålla tidtabellen.

5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport

Rullbanans trösklar ligger på en höjd av ca 364 respektive 376 meter över havet och utifrån dessa höjder har hinderytorna beräknats.

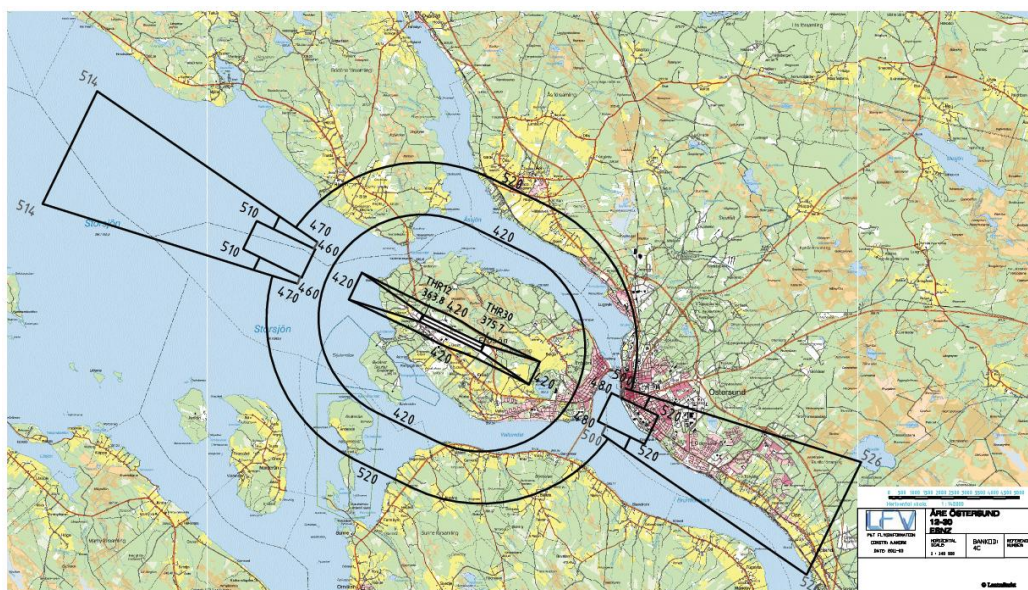


Fig. 18. Influensområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport. Grundkarta Lantmäteriet. Se även bilaga 2.

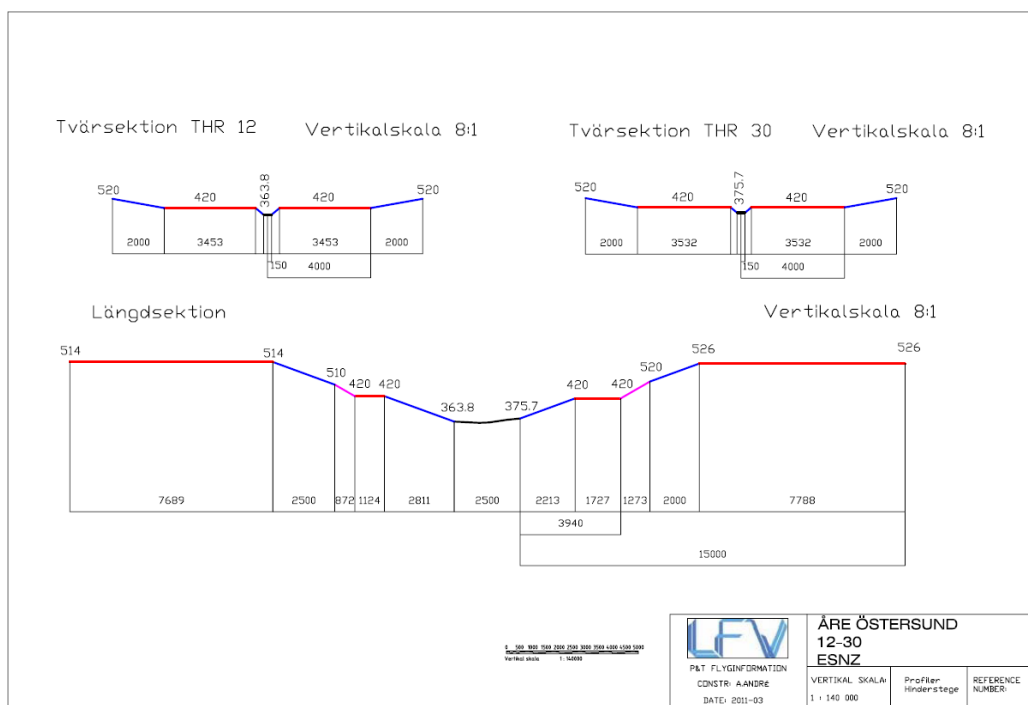


Fig. 19. Influensområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport redovisat som sektioner. Se även bilaga 3.

5.1.3 Procedurområden och MSA-yltor

Även utanför hinderytorna kan höga byggnader påverka flygoperationer.

Navigation med hjälp av äldre teknik, som markbaserade VOR/DME/NDB-sändare, blir undan för undan förlegad och mer precis satellitbaserad GNSS-navigering kommer in på flygmarknaden. Dessa tekniklandvinningar innebär att in- och utflygningsprocedurer kan utformas med högre exakthet och tillförlitlighet än dagens motsvarigheter. Den nya tekniken möjliggör även förkortade flygvägar i in- och utflygningsprocedurerna. Mot ovanstående bakgrund är det viktigt att notera att flygplatsens så kallade procedurområden kan komma att förändras

När ett flygplan ska starta eller landa på en instrumentflygplats måste det följa på förhand fastställda procedurer, vilka garanterar hinderfrihet. Procedurerna är unika för varje flygplats och utformas bland annat med hänsyn till terräng- och byggnadshöjder. Procedurområde är ett gemensamt namn på de komplexa hinderytor som tillsammans utgör en övergångszon mellan flygplatsen och det ovanförliggande luftledssystemet. Området är större än de hinderbegränsande ytorna vilket innebär att även byggnadsverk långt från flygplatsen kan komma att påverka procedurerna. Procedurytorna utformas enligt ICAO dokumentet Pans-Ops Doc 8168.

Även om procedurområdena inte har status som ett influensområde för riksintresset är det viktigt att beakta dessa områden i samband med planarbete. Uppförande av höga byggnader, eller andra hinder inom dessa ytor kan påverka flygprocedurer till och från flygplatsen, vilket i sin tur kan försvåra eller omöjliggöra flygning och därmed utnyttjandet av flygplatsen.

Det största området inom vilket hinder kan påverka flygprocedurer till och från Åre Östersund Airport är MSA-yltan (Minimum Sector Altitude). Den täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i flygplatsens landningshjälpmedel. Se figur 20 eller bilaga 4.

Trafikverket bedömer att flyghinder som påverkar flygverksamheten utan att tränga igenom hinderytorna eller procedurytorna kan medföra visa restriktioner och kostnader för flygoperatörer eller för flygplatsen. Dessa kostnader och restriktioner bedöms dock normalt inte vara så allvarliga att de omöjliggör flygtrafik. Den skada som flyghinder utanför hinderytorna och procedurytorna utgör på flygplatsfunktionen bedöms generellt därför inte påtagligt försvåra utnyttjandet av flygplatsen. De områden som i detta hänseende är aktuella för påverkan på flygprocedurer ingår som regel formellt inte i riksintressets influensområden.

5.1.4 Vindkraft

Det pågår en snabb teknisk utveckling inom vindkraftsindustrin vilket bland annat leder till att verken blir allt högre. I Sverige har man nyligen börjat uppföra verk som är 200 meter höga. Ur ett luftfartsperspektiv ställer detta krav på en lämplig lokalisering då olämpligt lokaliserade vindkraftverk och särskilt vindkraftverksparkar kan blockera en flygplats in- och utflygningsvägar. Flygtrafiken kan tvingas till långa omvägar istället för de korta ”gröna inflygningar” man strävar efter att införa. Luftfartens möjlighet till framtida miljöförbättrande åtgärder riskerar att intecknas av vindkraftens snabba utbyggnad.

De hinder- och procedurytor som hittills bevakats kring flygplatser är inte alltid ändamålsenliga när hindren börjar bli 150 – 200 meter höga och dessutom har stor horisontell utbredning. Vindkraftverk och parker av den här storleken har inte kunnat förutses och därför behöver nuvarande tillämpningar av föreskrifter och regler ses över. Ett projekt har initierats våren 2011, där olika representanter för den civila luftfarten samverkar för att identifiera vilka utökade ytor som fortsättningsvis kan behöva bevakas. En liknande översyn har nyligen genomförts av försvarsmakten för att säkerställa den militära luftfartens behov.



Fig. 20. Karta visande MSA-yta för Åre Östersund Airport. Grundkarta Lantmäteriet. Se även bilaga 4.

5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller

Nedan görs en genomgång av följande fyra förutsättningar för bebyggelseplanering med hänsyn till bullerriktvärden:

- A: Regeringens riktvärden för trafikbuller
 - B: Naturvårdverkets definition av riktvärden
 - C: Naturvårdsverkets allmänna råd
 - D: Boverkets allmänna råd
-
- A: Regeringens riktvärde för trafikbuller

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

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
- För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dBA.

- B: Naturvårdsverkets definition av riktvärden

Naturvårdsverket redovisade den 20 december 2001 ett regeringsuppdrag som syftade till att utveckla definitioner för riktvärden för buller för de olika trafikslagen så att de blir mer jämförbara. I en regeringsskrivelse angående *Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur - Förslag till utveckling av definitioner* föreslog Naturvårdsverket följande definition av maximalnivån 70 dBA på uteplats:

Definition Flygtrafik:

”Med det långsiktiga riktvärdet 70 dBA_{Lmax} på uteplats avses ett beräknat bullervärde av den mest bullrande flygplanstypen under ett årsmedeldygn. I riktvärdet är markreflexionen inkluderad och instrumentinställning S(slow) avses. I avvaktan på resultatet av fortsatt utredningsarbete får riktvärdet tills vidare överskridas högst tre gånger per dag/kväll (06.00-22.00). Riktvärdet gäller främst för planering av bostäder för permanent boende, fritidshus samt vårdlokaler och bebyggelsekoncentrationer”

- C: Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, NFS 2008:6

Naturvårdsverkets publicerade 2008 allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken. De allmänna råden omfattar Naturvårdsverkets ansvarsområde som vägledande myndighet vad gäller miljöbalkens tillämpning i frågor som rör flygplatser.

Riktvärden för flygtrafikbuller

Följande riktvärden enligt tabell 8 bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats.

Med begreppet riktvärde avses en nivå till vägledning för beslutsmyndigheterna som i det enskilda fallet ska bedöma och fastställa lämpligt värde.

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq}^1) för dygn/ Flygbullernivå (FBN ²)	Maximal ljudnivå (L_{Amax}^3)
Utomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	55 ⁴ dB(A) FBN	70 ⁴ dB(A) L_{Amax}
Inomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	45 dB(A) L_{Amax} (nattetid)
Undervisningslokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	–
Utomhus där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen exempelvis i friluftsområde ⁵	40 dB(A) FBN	–

Tabell 8: Riktvärden för flygtrafikbuller. Källa: Naturvårdsverket.

1. L_{Aeq} : Med beteckningen L_{Aeq} avses ekvivalentljudnivån, ett medelvärde över dygnstiden för A-vägd ljudtrycksnivå. L_{Aeq} definieras som den konstanta ljudnivå som under en given tid ger samma ljudenergi som en under samma tid varierande ljudnivå. L_{Aeq} är ett energimedelvärde under 24 timmar.
2. FBN: Med beteckningen FBN avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre daghändelser och en natthändelse motsvarar tio daghändelser.
3. L_{Amax} : Med beteckningen L_{Amax} avses maximal A-vägd ljudtrycksnivå.
4. Utomhusrikvärdena i permanent- och fritidsbostäder avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsförhållanden korrekterade värden.
5. Med friluftsområde avses område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.

- D: Boverkets allmänna råd 2009:1 ”Flygbuller i planeringen”

Boverket har i enlighet med ett regeringsuppdrag tagit fram en fördjupad vägledning om tillämpning av riktvärden för buller från flygtrafik vid planläggning för och byggande av bostäder.

Vägledningen är avsedd att tillämpas vid fysisk planering enligt plan- och bygglagen (1987:10), PBL, för nyttillkommande bostäder i områden som exponeras för buller från flygtrafik.

Riksdagens riktvärde utomhus är FBN 55 dBA och maximalnivån 70 dBA. Boverkets uppfattning är att maximalnivån 70 dBA varken bör överskridas utomhus vid byggnadens fasader mer än 30 gånger per dag/kväll (cirka 2 per timme) eller 3 gånger nattetid. Vid förtätning av kvartersstrukturer med

flerbostadshus i tätorter gäller enbart FBN 55 dBA samt att maximalnivån 70 dBA får överskridas högst 3 gånger nattetid.

Vid planering av bostäder i områden som utsätts för flygbuller från försvarsrelaterad verksamhet och flyg- och helikoptertrafik för räddnings- och sjukvårdstransporter gäller enbart att ljudkvalitetskravet FBN 55 dBA bör uppfyllas oavsett plats.

Som en förutsättning för att plansystemet skall fungera anger Boverket fyra grundläggande förutsättningar:

- 1. Det övergripande målet är en hållbar samhällsutveckling, vilket innebär att viss förtätning av bebyggelse i bullerexponerade områden måste accepteras.
- 2. Regelverket måste tillämpas som det är tänkt.
- 3. Planeringsunderlag i form av bullerredovisningar med mera måste tillhandahållas av utpekade statliga myndigheter.
- 4. Alla parter ska känna trygghet i att andra och mer omfattande krav inte ställs på verksamhetsutövaren annat än i särskilda fall.

Trafikverkets ställningstagande med hänsyn till Naturvårdsverkets allmänna råd mm och med hänsyn till Boverkets allmänna råd:

- Naturvårdsverkets grundsyn är att enstaka eller fåtal flygbullerhändelser överstigande 70 dBA bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats.
- Enligt Trafikverkets uppfattning kommer denna förutsättning att behöva vara dimensionerande vid bedömning enligt MB 3 kap. 8§ av vilken ljudnivå och vilket antal "överskridanden" som accepteras för att utnyttjandet av flygplatsen inte skall äventyras.
- Flera myndigheter och intressenter har i samband med remisshanteringen av Boverkets underlag påpekat att det är av fundamental betydelse att det råder en samsyn mellan berörda myndigheter om vilka bullerstörningar som kan accepteras av samhället. Man måste enligt Trafikverket i princip ha lika värdering av bullerstörningar oberoende av om det är miljöbalken eller plan- och bygglagen som tillämpas. I den nu uppkomna situationen kan miljömyndigheterna med stöd av miljöbalken besluta om anpassningar av flygverksamhet på grund av bullerstörningar i områden i vilka det med stöd av plan- och bygglagen är acceptabelt att etablera nya bostäder. Någon samsyn har inte nåtts i aktuella frågor.
- Trafikverket har därför inte ändrat uppfattning om förutsättningarna för hur flygbullerinfluensområdet kring riksintresseflygplatser skall definieras. I miljöbalkens 3 kap. 8§ finns bestämmelsen att markområden som är av riksintresse för kommunikationer skall 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 skall skyddas.

- Detta innebär att Trafikverkets definition av influensområde baserat maximalnivån 70 dBA fortfarande gäller. Med riktvärdet 70 dBA som underlag för flygbullerinfluensområde avses ett beräknat bullervärde grundat på fördelningen av ljudnivåer från olika bullerhändelser under ett år. Ljudnivån 70 dBA får i genomsnitt överskridas 3 gånger per dag/kväll (06.00-22.00).
- Bullernivåerna är en teoretisk beräkning utifrån vilken riksdagen angett vilken nivå samhället kan acceptera. I samband med nybyggnation av bebyggelse är det främst utomhusnivåerna som är styrande. Uppfylls utomhusnivåerna kommer normal svensk isoleringsstandard innebära att inomhusnivåerna uppfylls. I teorin är ljudnivån inomhus nattetid enbart dimensionerande för flygplatser som har mer bullrande flygverksamhet nattetid än dagtid.



5.2.1 Dimensionerande flygbullerförutsättningar för Åre Östersund Airport

5.2.1.1 Flygvägar

Flygvägar för bullerberäkning bestämdes med hänsyn till utfall år 2010. De väsentligaste flygvägarna med hänsyn till trafikprognos och gällande riktvärden valdes, se figur 21.

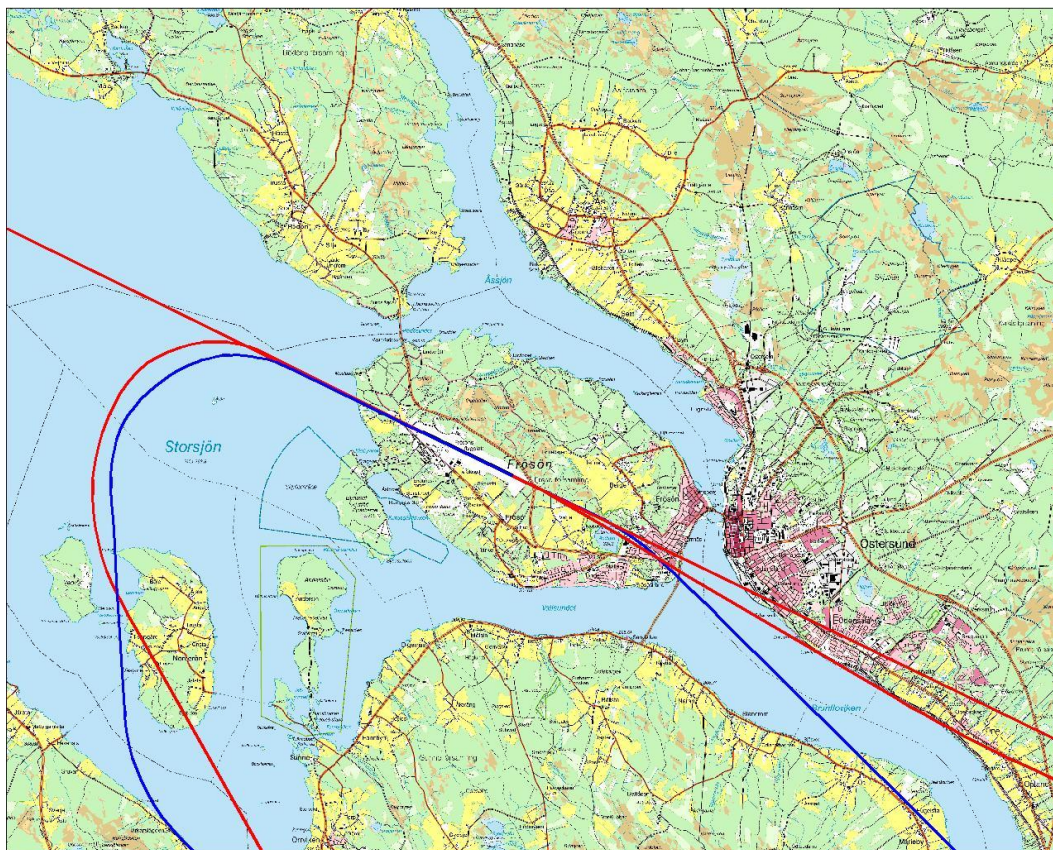


Fig. 21. I bullerberäkningen använda flygvägar; landningar röda spår och starter blåa spår

År 2010 förekom två typiska procedurer vid landning, visuell inflygning samt instrumentinflygning. De visuella flygvägarna kännetecknas utav det kortare segmentet i rullbanans förlängning. För beräkning av maximal ljudnivå applicerades en likvärdig mängd trafik på båda proceduren vilket ger en viss marginal i resultatet.

5.2.1.2 Trafikvolym och trafikfördelning

Enligt rapporten LFS 2008:12, Luftfartens riksintressen, gäller att "Den för riksintressepreciseringen dimensionerande trafiken ska vara minst den som under kommande 30 år beräknas ge störst bullerutbredning". Som dimensionerande trafikvolym för riksintresseanspråket valdes därför högscenariot år 2040, omfattande 15 300 rörelser, se sid 27/kap 3.2.4.2.

För bullerberäkning tillämpades en banfördelning och fördelning av rörelser över dygnet för jet- och turbopropellertrafik enligt figur 22 och för övrig trafik tillämpades en banfördelning 50/50 % och en 80/20/0-fördelning av rörelser mellan dag, kväll respektive natt.

	Dag	Kväll	Natt
Landningar	57,5%	34,5%	8,0%
Starter	86,1%	13,9%	0,0%

Tabell 9. I bullerberäkning använd fördelning av rörelser över dygnet för jet- eller turbopropellertrafik:



Fig. 22. I bullerberäkningen använd banfördelning för jet- och turbopropellertrafik, landningar till vänster och starter till höger

Definition av 70 dBA maximalnivå på uteplats:

- Med det långsiktiga riktvärdet 70 dBA L_{max} på uteplats avses ett beräknat bullervärde grundat på fördelningen av ljudnivåer från olika bullerhändelser under ett år. Luftfartstyrelsen har i sin rapport *Luftfartens riksintressen* angett att riktvärdet för ljudnivån 70 dBA får överskridas i genomsnitt tre gånger per dag/kväll (06.00–22.00) vilket överensstämmer med Naturvårdsverkets förslag till definition av riktvärdet för maximalnivå på uteplats.
- Boverkets redovisade 2009, i enlighet med ett regeringsuppdrag, allmänna råd till Plan- och bygglagen och redovisade sin uppfattning att maximalnivån 70 dBA inte bör överskridas utomhus vid byggnads fasad mer än 30 gånger per dag/kväll (06.00–22.00).

I de bullerberäkningar som redovisas i denna rapport har det gjorts beräkningar utifrån bägge de definitioner som redovisas ovan.

Transportstyrelsen/Trafikverket är dock av uppfattningen att Boverkets allmänna råd inte kan tillämpas som riktvärde i preciseringsarbetet förrän de har fått genomslag även i miljöprövningsärenden.

5.2.1.3 Beräkningsmetod

Flygbullerredovisningar som grund för den fysiska planeringen utgår från fastställda meteorologiska förutsättningar och görs med en standardiserad beräkningsmetod. Beräkningsmetoden ska uppfylla kraven i ECAC Doc 29 3rd edition.

En flygbullerredovisning är en redovisning av flygbullerexponeringar på en karta. Som grund för bedömningar som bullersituationen kring en flygplats redovisas flygtrafikens exponeringsnivåer kring en flygplats som isolinjer med utgångspunkt från ett definierat flygbullerindex (exempelvis FBN). För att värdera bullerkonsekvenser av en enskild bullerhändelse kan dess flygbullerexponering redovisas som isolinjer med olika mått (exempelvis LA_{max} eller SEL).

Flygbullerredovisningar ligger som grund för miljöprövningar av flygplatser och bebyggelseplanering kring flygplatser. Arbetet med att ta fram underlag, utföra beräkningarna och göra redovisningar av resultatet utförs av olika intressenter. Flygbullerredovisningar utgör underlag för beslut om frågor med stora samhällsvärden.

Planeringssystemet bygger på att redovisningar av flygbullerexponeringar kring en flygplats är kvalitetsmässigt hållbara. En flygbullerredovisning skall vara förutsägbar i den bemärkelsen att alla parter som utför eller värderar en redovisning måste kunna förstå:

- förutsättningarna (den flygverksamhet som beräkningen avser),
- den tekniska grunden (beräkningsmodellen),
- vad som beskrivs i redovisningen (vad bullerfigurerna representerar) och
- vilka slutsatser (störning och hälsopåverkan) som kan dras av redovisningen.

Resultatet av en flygbullerredovisning kan ha stor känslighet. En liten förändring i indata eller annorlunda tillämpning av en beräkningsmetod kan resultera i avsevärda skillnader ifråga om planrestriktioner eller vilka bullerisoleringsåtgärder som behöver vidtas.

En flygbullerredovisning kan avse redovisning av historiska eller framtida bullersituation. Det ligger i sakens natur att en flygbullerredovisning av framtida flygbuller kring en flygplats innebär fler subjektiva bedömningar än redovisning av en historisk bullersituation.

För beräkning av flygbuller kring Åre Östersund Airport används ett amerikanskt beräkningsverktyg, INM 7.0, som uppfyller kraven i ECAC Doc 29 3rd edition som är den metodmässiga utgångspunkten för specifikation, genomförande, presentation och uppföljning av flygbullerredovisningar.

Transportstyrelsen i samarbete med Försvarmakten och Naturvårdsverket etablerar för närvarande kvalitetssäkringsrutiner som tillsammans med den fastställda beräkningsmetoden har syftet att maximera standardiseringen av flygbullerredovisningar och därmed minimera att flygbullerredovisningar blir beroende av enskilda tekniska överväganden.

Flygbullerredovisningar ligger som grund för miljöprövningar av flygplatser och bebyggelseplanering kring flygplatser. Berörda beslutsfattare skall inte behöva hantera detaljerade tekniska frågeställningar, utan sådana måste så långt möjligt lösas på ett generellt sätt av de parter som har mandat och kompetens att lösa dessa.

5.2.2 Åre Östersund Airport influensområde för flygbuller

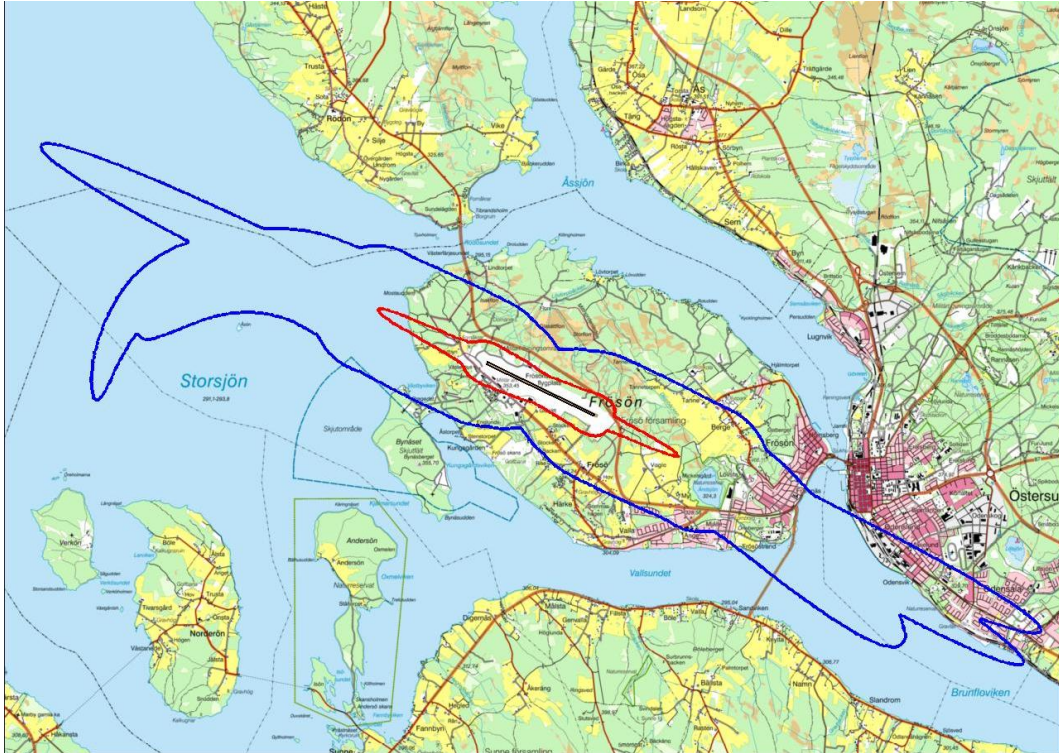


Fig. 23. Influensområdet för flygbuller vid Åre Östersund Airport baseras på prognosalternativet högscenariot 2040. Blå kontur visar maximalnivå om 70 dB(A) 3 överskridanden per årsmedeldygn. Röd kontur FBN_{EU} 55 dB(A). Se även bilaga 5.

Inom ramen för riksintressepreciseringen har Swedavia Flygakustik gjort bullerberäkningar.

Förutsättningarna för beräkningarna bakom kartan i figur 23 redovisades i avsnitt 5.2.1.2 Trafikvolym och trafikfördelning. I figur 24 redovisas flygbullerutbredning enligt huvudprognosen.

5.2.2.1 Sammanfattande kommentarer

Utbredning av maximal ljudnivå 70 dB(A) med 30 överskridanden per dag och kväll är endast aktuell i banans närområde vilket beräknas omfattas av FBN_{EU} 55dB(A). Detta innebär att FBN-nivån blir dimensionerande om Boverkets synsätt tillämpas. Om Boverkets synsätt inte tillämpas blir max 70-kurvan dimensionerande.

Maximal ljudnivå 70 dB(A) 3 ggr per natt är inte aktuell att redovisa då antalet rörelser nattetid är färre än 1095 per år.

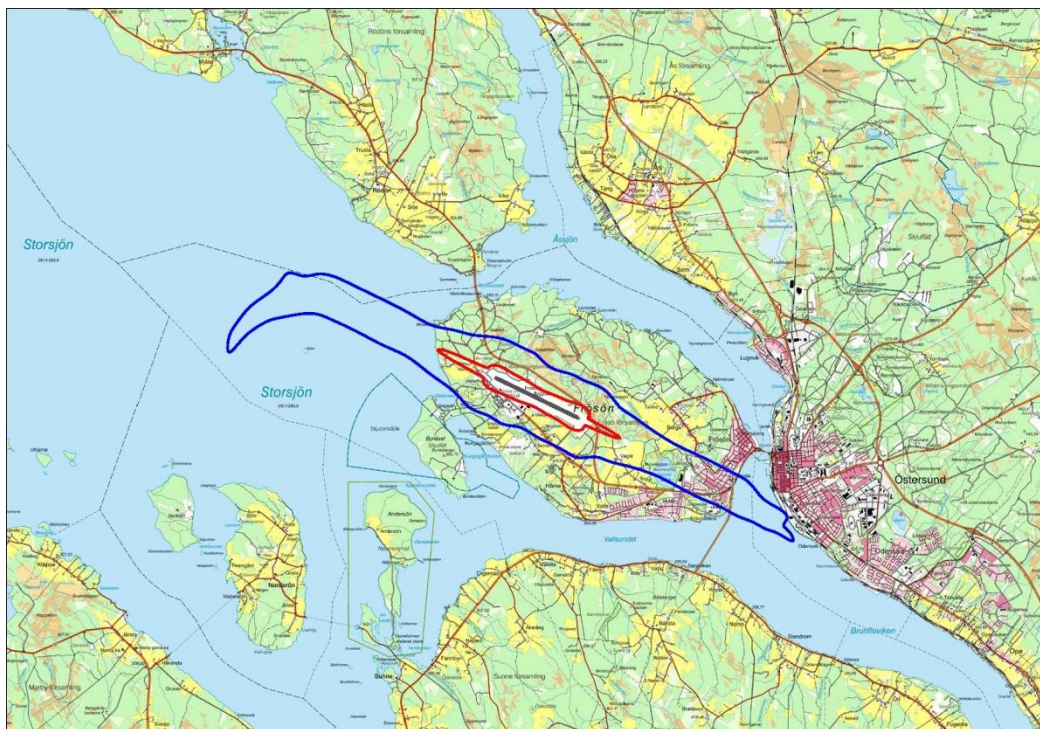


Fig. 24. Flygbullerutbredning vid Åre Östersund Airport baserad på huvudprognos 2040. Se även bilaga 6. Riksintresseanspråkets influensområde för flygbuller baseras på högscenari 2040 och redovisas i figur 23 samt bilaga 5. *Blå* kontur visar maximalnivå om 70 dB(A) 3 överskridanden per årsmedeldygn. *Röd* kontur $FBN_{EU} 55$ dB(A)..

5.3 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

5.3.1 Förutsättningar

Eventuella störningar på luftfartens navigeringshjälpmedel, 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 medföra ej acceptabla förhållanden och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar och radiolänkar kan ha samma effekt.

En svensk standard SS 447 10 12 avseende Skyddsavstånd för luftfartsradio-system mot aktiva och passiva störningar från anläggningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift fastställdes 1991-03-13. Skyddsavstånden är att betrakta som riktvärden.

En byggnad eller annat hinder som uppförs i flygplatsens närhet kan ha betydelse för radiotrafiken mellan flygplan och flygtrafikledning eller för funktionen på aktuell VOR/DME utrustning. Skyddsområdenas storlek är beroende av höjden på aktuellt hinder (byggnad).

5.3.2 Luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) vid Åre Östersund Airport

Influensområdet för luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) ryms inom hinderytorna vid en flygplats förutsatt att utrustningen finns inom flygplatsområdet. Till följd av detta pekar Trafikverket inte ut ytterligare influensområden för VHF och VOR/DME inom ramen för riksintresseprecisering. Om utrustningen inte finns inom flygplatsområdet anses den inte ha något influensområde ur riksintressesynpunkt.



Fig. 25. VOR/DME: Riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning.

5.3.3 Luftledningningar för starkström

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



6 Riksintresset i planering och tillståndsprövning

Den 2 maj 2011 träder den nya Plan- och bygglagen (PBL) i kraft. Nedanstående referenser avser den nya PBL (2010:900).

6.1 Riksintressets behandling i planprocessen

Länsstyrelsen har, enligt PBL, till uppgift att bevaka områden av riksintresse enligt miljöbalken (MB). Om ett område är av riksintresse för flera intressen ska en avvägning mellan riksintressena göras som främjar en långsiktigt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Enligt 11 kap 11 § PBL kan länsstyrelsen upphäva kommunens beslut i dess helhet, om något förhållande som avses i 11 kap 10 § andra stycket PBL föreligger, ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap MB inte tillgodoses. Om kommunen har medgett det, får beslutet upphävas i en viss del.

11 kap 15 § PBL ger regeringen möjlighet att förelägga kommunen att inom en viss tid anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser (planföreläggande), om det behövs för att tillgodose sådana riksintressen.

Staten har möjlighet att ingripa mot olämplig markanvändning genom ett så kallat 11:12 förordnande. Enligt 11 kap 12 § PBL får länsstyrelsen eller regeringen i vissa fall för ett visst område förordna att kommunala beslut att lämna lov eller förhandsbesked ska prövas av länsstyrelse eller regeringen.

När det ska prövas om en planerad åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, har det ingen betydelse om åtgärden avses vidtas inom eller utanför riksintresseområdet. Det är själva påverkan på funktionen luftfartsanläggning som är avgörande för bedömningen.

Inom ett riksintresseområde för luftfart samt dess influensområden finns det möjlighet till annan markanvändning än just den som är luftfartsanknuten. Frågan måste dock, av Länsstyrelsen, behandlas och beslutas i varje enskilt fall då det är av största vikt att verksamheten inte påtagligt försvårar utnyttjandet av flygplatsen. Annan markanvändning kan till exempel vara tidsbegränsad eller på annat sätt begränsad så att den inte har påverkan på luftfarten.

Länsstyrelsen deltar i kommunernas planprocesser genom att kommunen vid framtagning av bland annat förslag till detaljplan enligt 5 kap 11 § PBL ska samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av förslaget.

Enligt 5 kap 14 § PBL ska länsstyrelsen särskilt under samrådet:

- ta till vara och samordna statens intressen,
- ge råd om tillämpningen av 2 kap MB,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap MB tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB följs, och att strandskydd enligt 7 kap MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

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 MB. Villkoren som formuleras efter en omfattande och öppen prövningsprocess är en garanti för att flygverksamheten bedrivs med utgångspunkt från MB 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. Vissa beslut är tydliga ifråga om intill vilket avstånd från flygplatsen flygvägarna har ingått i prövningen. Idag fastställs flygprocedurer vanligtvis i besluten och flygtrafiktjänsten ansvarar för att de följs. Flygtrafiken regleras dock med stöd av luftfartslagen så snart ett flygplan släppt kontakten med marken. Det innebär att villkor som miljödomstolen förknippar med tillståndet för att bedriva flygplatsverksamhet inte direkt kan riktas mot flygtrafiken eller flygprocedurerna.

Villkoren utgörs av både allmänna och särskilda villkor. Det allmänna villkoret innebär att verksamheten får bedrivas i huvudsak på det sätt som sökande har redovisat i ärendet. De särskilda villkoren för verksamheten omfattar normalt flygvägsvillkor och buller samt utsläpp till luft, mark och vatten.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ingår i en miljöprövning har ett annat syfte än den MKB som enligt 4 kap 34 § PBL ska upprättas vid detaljplaneläggning av ett område. Det är framförallt tidsperspektivet som är annorlunda. MKB för flygplatser beaktar den verksamhet som verksamhetsutövaren söker tillstånd för. Flygverksamhet är föränderlig. Det har därför visat sig att flygplatsverksamheter behöver omprövas i samband med att förutsättningar för flygverksamheten förändrats. Tillstånd enligt MB är inte så statiska att de kan utgöra en total och säker grund för miljökonsekvenser kring flygplatser på lång sikt. Miljötillståndets villkor avser på vilket sätt flygplatshållaren i dagsläget ska reglera verksamheten vid flygplatsen. Det kan inte förutsättas att framtida villkor kommer att överensstämja med nuvarande villkor för bullerutbredningen kring flygplatsen. Den flygbullerredovisning som legat som grund för tillståndsprövning av flygplatsen har inte någon formellt styrande effekt på bebyggelseutvecklingen kring flygplatsen.

Med utgångspunkt från ovanstående är det därför Trafikverkets uppfattning att influensområdet för flygbuller helt och hållet skall dimensioneras av det i denna preciseringsutredning presenterade fakta.

6.2 Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen

Östersund och Krokoms kommuner berörs av det utpekade riksintresseanspråket tillsammans med dess influensområden.

I dessa kommuner pågår ett aktivt detalj- och översiktsplanearbete där det är av största vikt att flygplatsens intressen tillgodoses då den kommunala planeringen annars kan innebära restriktioner för flygplatsen vilka i sin tur kan leda till att utnyttjandet av riksintresset påtagligt försvåras.

6.2.1 Riksintresset ska skyddas

Östersunds kommun har för avsikt att ta fram en ny översiktsplan för tiden fram till 2040. Kommunen har för avsikt att planen kommer ut för samråd under 2011 och antagande 2012.

Riksintresserapporten Åre Östersund Airport bör användas på ett så tidigt stadium som möjligt i planarbetet och i den färdiga planen bör kommunens syn på flygplatsen även redovisas. Kartorna i rapporten som utvisar anspråk på riksintresseområde och influensområden bör också redovisas i planen.

Beslut om nyetablering av bostäder, skolor eller vårdinrättningar inom 70 dB(A) kurvan (3 överskridanden per årsmedeldygn) förutsätter förmåga att prognostisera utfall i kommande miljöprövningar. Annars finns en risk att nya bostäder efter en tid genererar klagomål på flygbuller, vilket i kommande miljöprövningar kan medföra restriktioner i utnyttjande av flygplatsen.

Flygplatshållares miljötillstånd innehåller ofta begränsningar i användandet av anläggningen. Riksintresseutpekandet ska skydda mot nya begränsningar.

Om konsekvensen av en nybyggnad inom 70 dB(A) kurvan (3 överskridanden per årsmedeldygn) är att flygplatsens in- och utflygningsprocedurer måste ändras och/eller öppethållningstider begränsas är det att betrakta som ett påtagligt försvårande av flygplatsens utnyttjande vilket riksintresseutpekandet är avsett att skydda mot.

Inom 70 dB(A) kurvan (3 överskridanden per årsmedeldygn) kan enstaka kompletteringar/förtätningar, efter prövning i det enskilda fallet, accepteras på fastigheter i områden med gällande detaljplan. Omvänt bör gälla att undvika nyetableringar i glesbebyggda områden inom bullerkurvan.

Nya byggnader bör uppföras så att de uppfyller Boverkets Byggreglers, BBR:s krav på ljudnivå utgående från dagens och framtida flygbuller. Flygplatshållaren ska känna trygghet i att inte krävas på bullerdämpande åtgärder i framtiden.

Möjligheten att starta och landa i dåligt väder regleras av fastställda minimavärden för sikt och molnbas. Tillkommande höga byggnadsverk inom influensområdet för flyghinder medför höjda minimavärden och är att betrakta som påtagligt försvårande av flygplatsens utnyttjande.

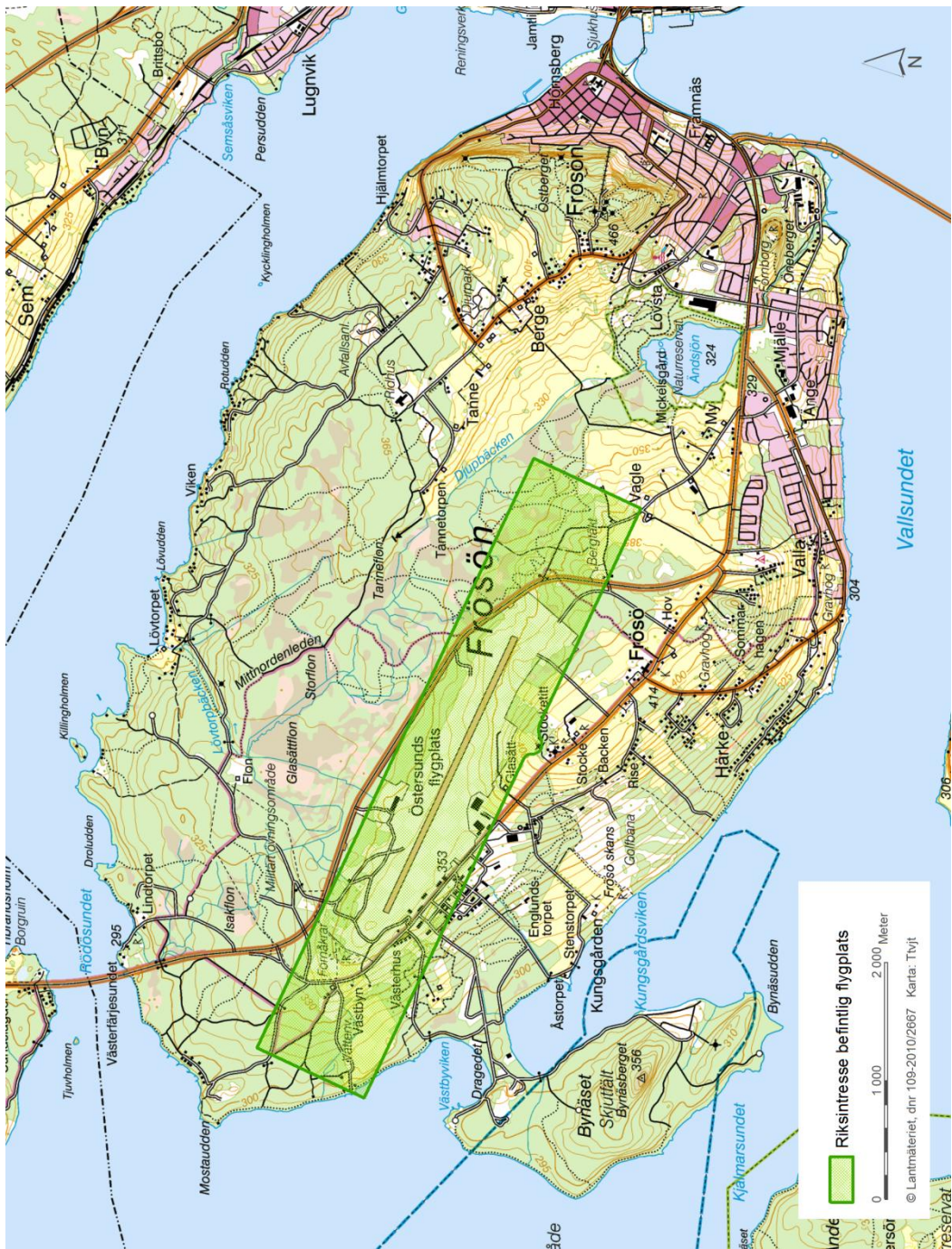
Framtida ”gröna inflygningar” kan innebära att markområden som tidigare inte påverkats av flygtrafik kan komma att överflygas och därmed vara olämpliga för tillkommande höga byggnader som till exempel vindkraftverk.

7 Källförteckning

- Boverket, "Flygbuller i planeringen" Allmänna råd 2009:1.
- Luftfartsstyrelsen (Transportstyrelsen) Luftfartens riksintressen. Principer för precisering av riksintresse och influensområde för flygplatser. Rapport 2008:12.
- Länstransportplan 2010-2021 för Jämtlands län.
- Naturvårdsverkets, "Allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser" NFS 2008:6.
http://www.naturvardsverket.se/Documents/foreskrifter/nfs2008/nfs_2008_06.pdf.
- Proposition 2008/09:35 "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt".
- Proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter".
- Transportstyrelsen, "Luftfart 2009".
- Transportstyrelsen, "Inrikesflygets förändringar – Trender och behov" 2009.
http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Luftfart/I_inrikesflyget_rapport_oktober_09.pdf?epslanguage=sv.
- Transportstyrelsen, "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats" TSFS 2010:134.
http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS_svenska/TSFS_2010-134.pdf?epslanguage=sv.

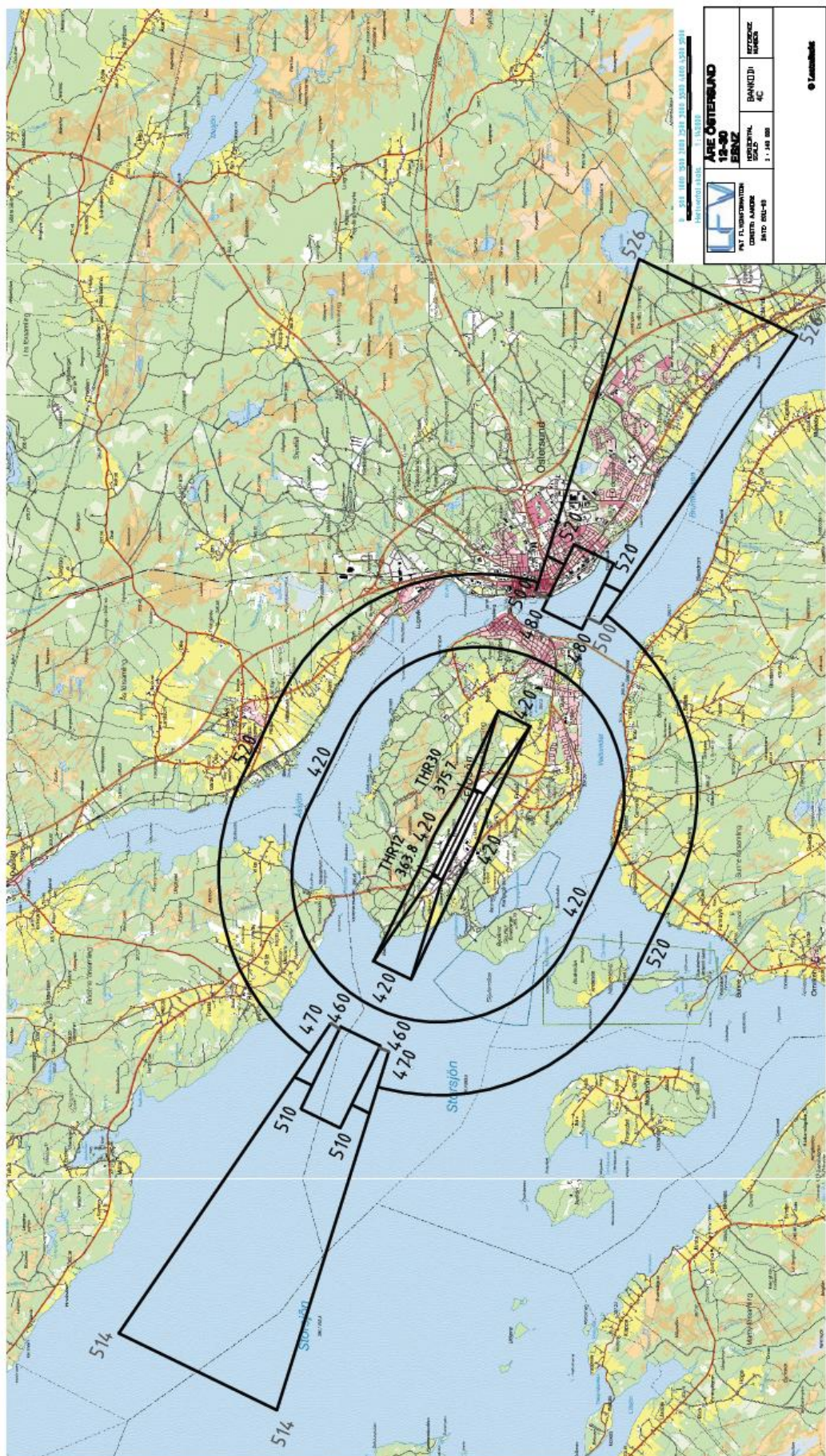


8 Bilagor



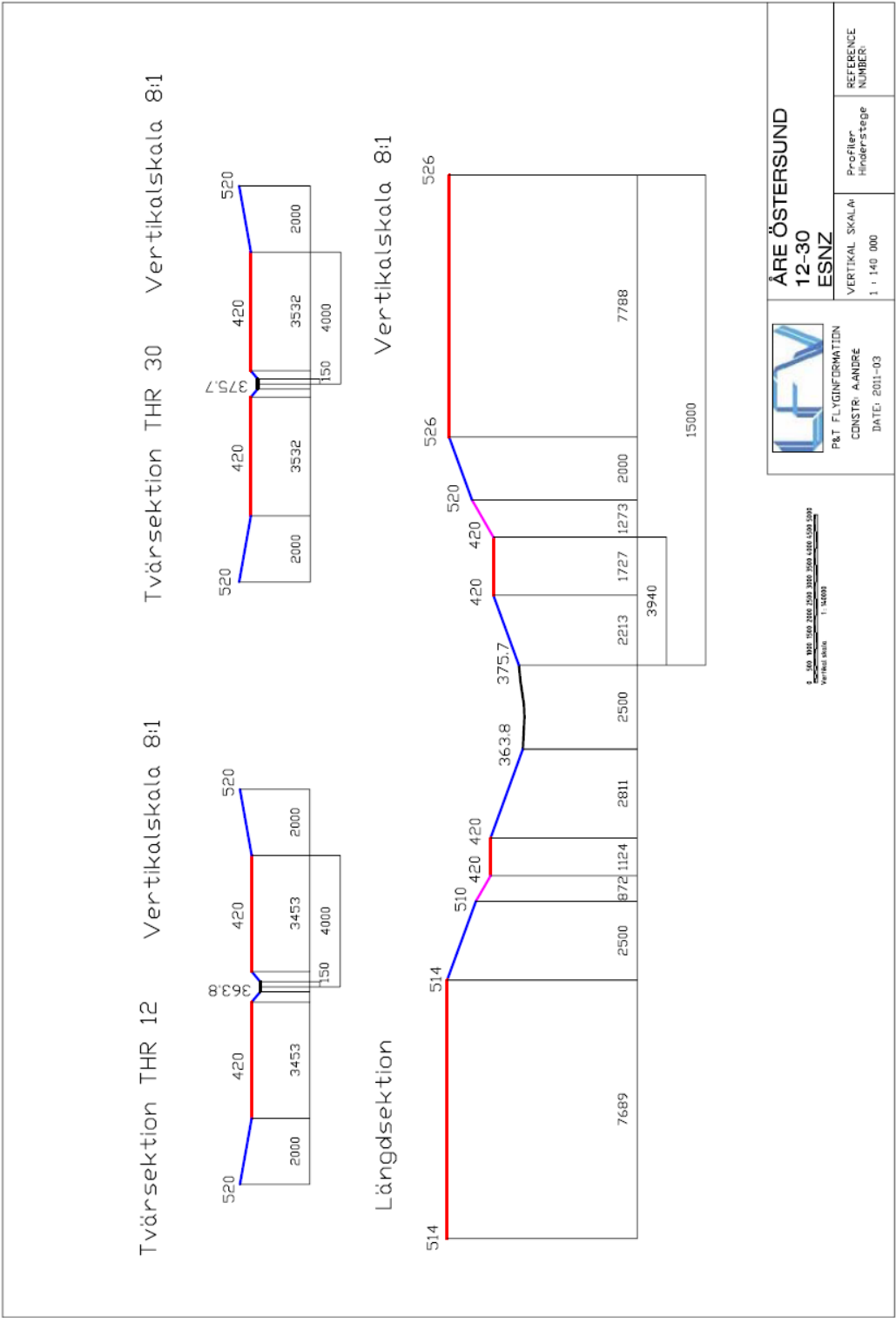
Grundkarta: Lantmäteriet

Bilaga 1. Riksintresseområde Åre Östersund Airport

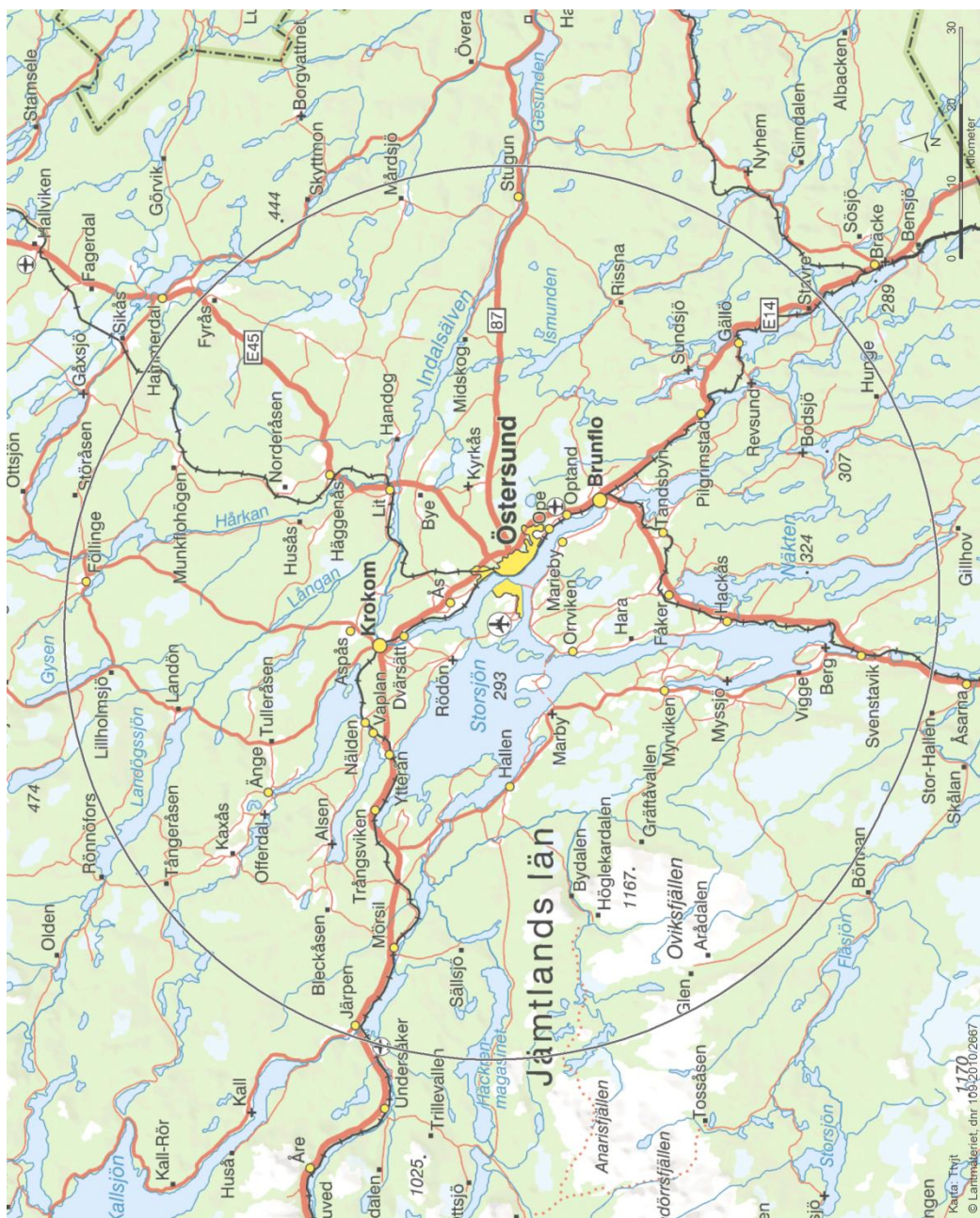


Bilaga 2. Influenksområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport.

Grundkarta: Lantmäteriet

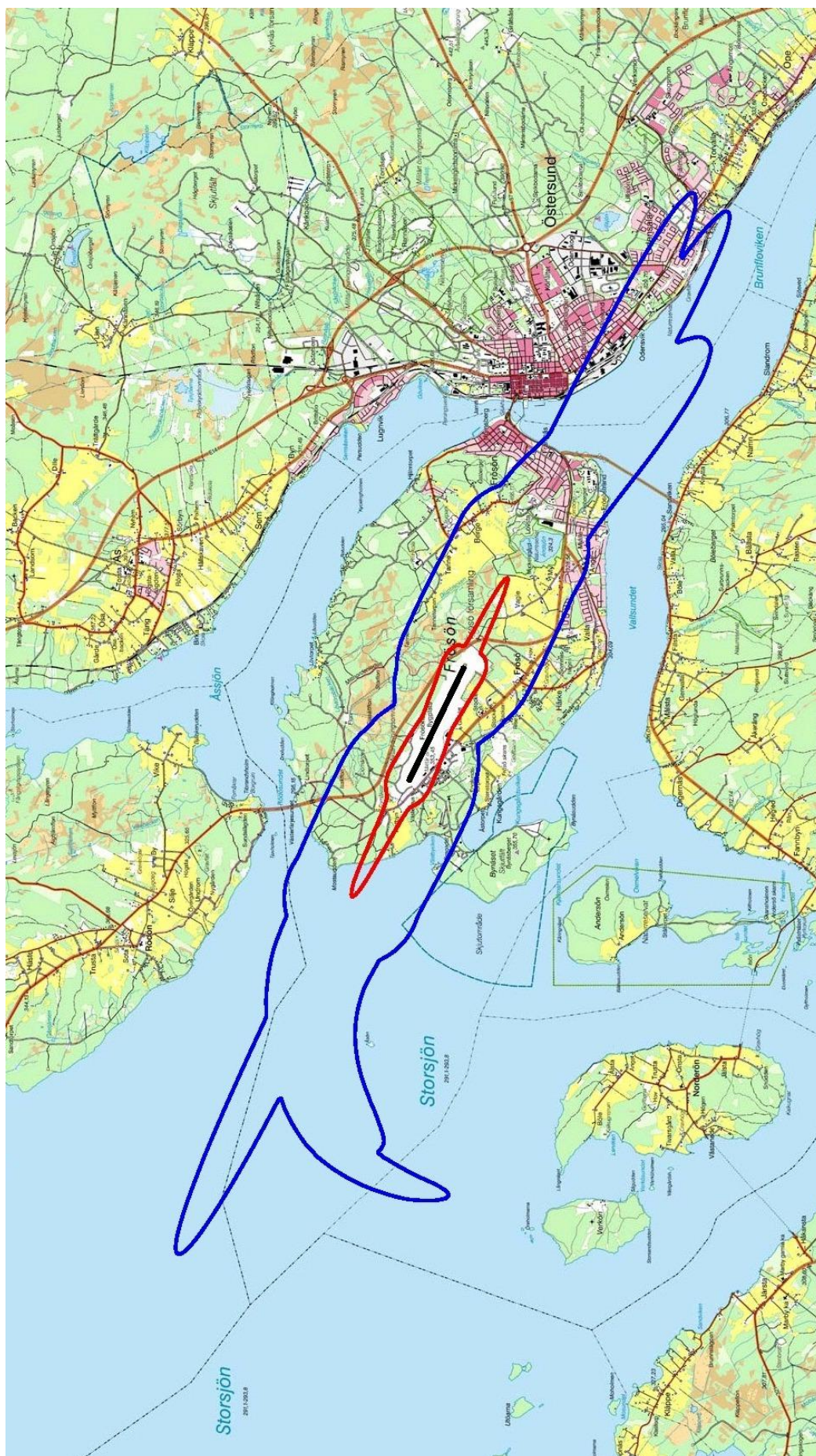


Bilaga 3. Influenksområde för flyghinder vid Åre Östersund Airport, sektioner.



Bilaga 4. MSA-yta vid Åre Östersund Airport

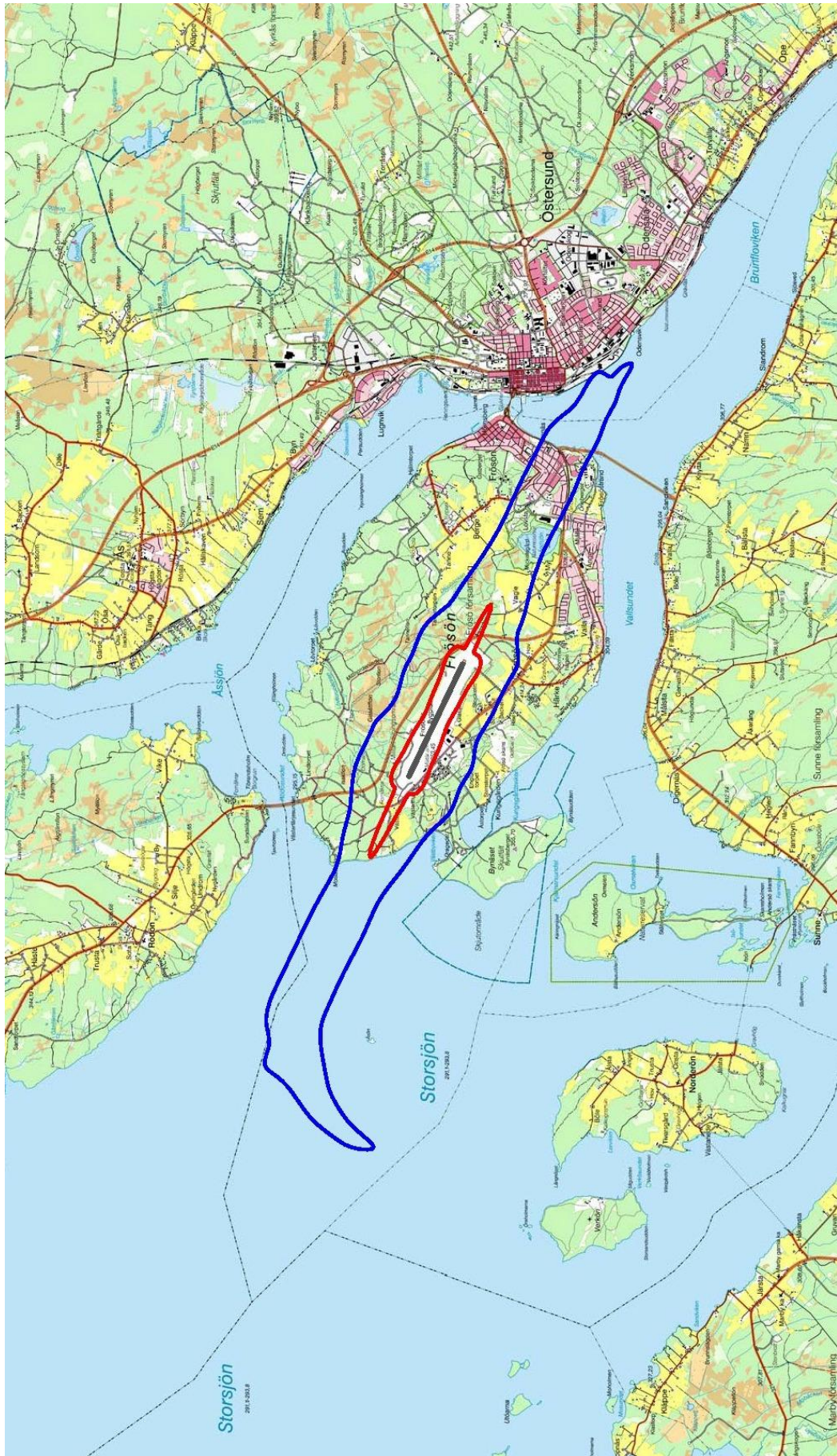
Grundkarta: Lantmäteriet



Bilaga 5. Influensområdet för flygbuller vid Åre Östersund Airport baseras på prognosalternativet högscenario 2040.

Blå kontur visar maximalnivå om 70 dB(A) 3 överskridanden per årsmedeldygn. Röd kontur FBN_{EU} 55 dB(A)

Grundkarta: Lantmäteriet



Bilaga 6. Flygbullerutbredning vid Åre Östersund Airport baserad på huvudprognos 2040. Riksintrasseanspråkets influensområde för flygbuller baseras på högsenarior 2040 och redovisas på bilaga 5. **Blå** kontur visar maximalnivå om 70 dB(A) 3 över- skridanden per årsmiddeldygn.

Röd kontur FBN_{EU} 55 dB(A) Grundkarta: Lantmäteriet

9 Remissammanställning

Länsstyrelsen i Jämtland skickade den 8 april 2011 ut Trafikverkets förslag till riksintresseanspråk avseende Åre Östersund Airport för samråd. Sista dag att lämna synpunkter var den 27 maj 2011. Länsstyrelsen och Trafikverket vill tacka remissinstanserna och konstaterar att ett ambitiöst arbete legat till grund för de yttranden som inkommit. Trafikverket har bearbetat synpunkterna och redovisar dessa i nedanstående remissammanställning.

Samhällsenheten, LST Jämtlands län:

Rapporten saknar information om KML (Lag om kulturminnen m.m.). Vid en eventuell utvidgning av flygplatsverksamheten kommer det att krävas tillstånd enligt KML, då det inom riksintresseområdet finns ett stort antal fornlämningar. Fornlämningarnas placering framgår av bifogade kartor.

Trafikverkets kommentar: Rapporten är kompletterad på sid. 35 med text om fornlämningar inom riksintresseområdet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap:

Inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar: -

Åre kommun:

Konstaterar att MSA-ytan vid flygplatsen berör de östra delarna av kommunen. Då MSA-ytan formellt inte ingår i riksintressets influensområden förutsätter kommunen att riksintresset inte påverkar den antagna översiktsplanen för vindkraft.

Kommunen kommer fortsättningsvis att sända bygglovsansökningar och miljöanmälningar avseende vindkraftverk och andra högre byggnader till Swedavia Åre Östersund flygplats för yttrande.

Trafikverkets kommentar: Åre Östersund är en av 51 instrumentflygplatser i Sverige (Flygplatser där man kan starta och landa i dåligt väder). MSA- ytor, som finns vid alla instrumentflygplatser, har en flygoperativ innebörd och används vare sig flygplatsen är av riksintresse eller ej. Det innebär, precis som kommunen konstaterar, att Åre även i fortsättningen ska samråda med flygplatsen om höga byggnader, t.ex. vindkraftverk.

Bräcke kommun:

Upplever en cirkel med utpekad radie som ett trubbigt instrument för att hantera intressekonflikten mellan flygplatsen och vindkraften.

Trafikverkets kommentar: MSA-ytan som Bräcke kommun syftar på är, om man studerar den närmare, indelad i sektorer. Dessutom finns det fler höjdrestriktioner, t.ex. den i rapporten redovisade hinderbegränsande ytan.

Regionförbundet:

Flygplatsen är av vital betydelse för regionens tillväxt. Dock måste flygplatsens utveckling säkerställas utifrån en rimlig prognos över trafikutvecklingen så att inte alltför stora restriktionsområden inkräktar på möjligheterna för Östersunds kommuns utveckling. Den huvudprognos som utredningen redovisar är en rimlig bedömning av trafikutvecklingen utifrån nu kända bedömningsgrunder. Viktigt med samverkan mellan berörda intressenter om en ändrad bedömning behöver göras.

Oacceptabelt med Naturvårdsverket och Boverkets olika ställningstaganden när det gäller värderingen av bullerstörningar. Trafikverket och länsstyrelsen uppmanas att verka för ett ställningstagande från regeringen.

Trafikverkets kommentar: Se Östersunds kommun, punkt 1 och 3.

Krokoms kommun:

Tillstyrker utan erinran.

Trafikverkets kommentar: -

Swedavia (Åre Östersund Airport):

Rapporten är bra men följande bör betonas:

Boverkets allmänna råd kan inte tillämpas som riktvärde i preciseringsarbetet förrän det fått genomslag i miljöprövningsärenden.

Influensområdet för flygbuller ska baseras på prognosalternativet högscenario 2040.

Rapporten bör tillämpas i den kommunala planeringen så att inte flygplatsen drabbas av restriktioner som försvårar utnyttjandet eller att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas i framtiden.

Trafikverkets kommentar: Se Östersunds kommun, punkt 3, 1, 4.

Miljöskyddsdelegationen, LST Jämtlands län:

I bullerfrågan bör Naturvårdsverkets definition av riktvärden och allmänna råd gälla.

Trafikverkets kommentar: Se Östersunds kommun, punkt 3.

Östersunds kommun:

Det är främst avgränsningen och definitionen av influensområdet för flygbuller samt val av scenario som Östersunds kommun har synpunkter på.

Kommunen anser att:

1. Influensområdet för buller ska grundas på Huvudprognos 2040 istället för Högscenario 2040.
2. Influensområdet för buller inte enbart ska grundas på den definition som Naturvårdsverket redovisat i sina allmänna råd, d.v.s. maximalvärdet 70 dBA med högst tre överskridanden per dag/kväll.
3. Trafikverket och Länsstyrelsen ska kräva att regeringen tar ställning till om det är Boverkets eller Naturvårdsverkets definition av flygbuller som ska gälla innan riksintresseanspråken godkänns av Länsstyrelsen.
4. De förtätningar som planeras inom Östersunds centrala delar inklusive Storsjö strand och inom centrala Frösön inte ska hindras av riksintresseområdet inklusive influensområden.

Trafikverkets kommentar:

Enligt Luftfartsstyrelsens metodbeskrivning (Luftfartens riksintressen, LFS 2008:12) som tillämpas av Trafikverket vid precisering av flygplatser ska "Den för riksintressepreciseringen dimensionerande trafiken vara minst den som under kommande 30 år beräknas ge störst bullerutbredning". Tillämpning av metodbeskrivningen är en förutsättning för en likvärdig bedömning i hela landet.

Enligt Luftfartsstyrelsens metodbeskrivning (Luftfartens riksintressen, LFS 2008:12) som tillämpas av Trafikverket vid precisering av flygplatser ska "influensområdet med hänsyn till flygbuller definieras av 70 dBA för flygtrafik som förekommer mer än i genomsnitt tre gånger per dag/kväll (06:00-22:00) och FBN 55dBA. Beräkningsmetoden ska grundas på ECAC Doc 29 3rd edition". Tillämpning av metodbeskrivningen är en förutsättning för en likvärdig bedömning i hela landet.

Trafikverket kräver inga besked av regeringen utan avvaktar resultatet av den utredning som tillsatts för att utreda denna fråga.

En riksintresseprecisering syftar till att precisera de markområden och influensområden där olämpliga åtgärder påtagligt kan försvåra utnyttjandet av aktuell anläggning, t.ex. en flygplats. I de fall riksintresseanspråket kommer i konflikt med andra riksintressen eller med kommunala planer ska länsstyrelsen avgöra vilket ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Sundbybergsvägen 1, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se