

RAPPORT

Riksintresseprecisering

Visby Flygplats



Titel: Rapport - Riksintresseprecisering Visby
Flygplats
Utgivningsdatum: januari 2016
Publikation: 2014:123
ISBN: 978-91-7467-649-5
Ärendenummer: TRV 2013/46879
Utgivare: Trafikverket
Författare: Lars Ehnбом
Kontaktperson: Martin Bylander och Karin Bergenås,
Trafikverket
Tryck: Ineko
Distributör: Trafikverket

2016-01-14

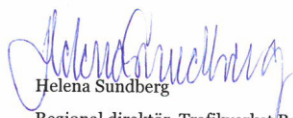
Förord

Visby flygplats har redovisats som riksintresse sedan 1996. Vilka delar och funktioner av flygplatsen som ingår i riksintresset och dess influensområden framgår inte i aktuella beslut. Denna rapport syftar till att precisera statens samlade syn på riksintresset Visby flygplats avseende den civila luftfarten.

Rapporten med tillhörande GIS-filer över influensområden kommer att hållas tillgängligt på Trafikverkets hemsida:

www.trafikverket.se/riksintressen

Denna riksintresseprecisering gäller tills att den uppdateras eller tills att beslut fattas om att riksintresset ska upphävas.



Helena Sundberg

Regional direktör, Trafikverket/Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 INLEDNING.....	1
1.1 Motiv för utpekande	2
1.2 Hur arbetet har bedrivits	3
2. VÄRDEBESKRIVNING.....	4
2.1 Omvärldsfaktorer	4
Inrikestrafiken	5
Utrikestrafik	6
Internationella flygprognoser	6
Svensk inrikestrafik	7
Utrikestrafik till och från Sverige.....	7
Flygplatsens marknadsförutsättningar	8
Befolkningsutvecklingen i Gotland	9
Arbetsmarknad	10
Näringslivet.....	10
Forskning och utbildning	11
Turist- och besöksnäring.....	11
2.2 Flygplatsens utveckling	13
Antalet rörelser 1970-2012.....	13
Prognos för Visby Flygplats	14
Prognos för rörelser på Visby flygplats	15
2.3 Intermodalitet – Tillgänglighet	17
Gotlandsfärjorna.....	17
Lokaltrafik till flygplatsen	18
3. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK.....	19
3.1 Område med luftfartsanknuten utrustning	21
3.2 Ej luftfartsanknuten markanvändning	22
3.3 Anslutande infrastruktur av riksintresse	23
4. INFLUENSOMRÅDEN.....	24
4.1 Influensoområde med hänsyn till flyghinder.....	24
Influensoområde för flyghinder vid Visby Flygplats.....	24
Procedurområden och MSA-ytor.....	26
Vindkraft	27
4.2 Influensoområde med hänsyn till flygbuller	29
Regeringens riktvärde för trafikbuller	29
Trafikvolym och trafikfördelning	31
4.3 Övriga influensområden.....	32
Influensoområde med hänsyn till elektromagnetisk störning	32
Luftledning för starkström	32
Influensoområde med hänsyn till skydd mot fågelkollisioner	32
5. RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING ...	34

5.1 Riksintressets behandling i plan- och miljöprocesserna	34
5.2 Aktuella planprocesser i regionen	36
5.3 Riksintresset ska skyddas	36

BEGREPPSFÖRKLARING.....	38
--------------------------------	-----------

KÄLLFÖRTECKNING	40
------------------------------	-----------

BILAGOR.....	
---------------------	--

BILAGA 1 REMISSAMMANSTÄLLNING.....	
---	--

Sammanfattning av remissvaren	
Länsstyrelsen Gotlands län	
Försvarmakten.....	
Boverket	
Transportstyrelsen.....	
Tillväxtverket	
Region Gotland	
Swedavia Visby Airport	

Synpunkter riksintresseområdet	
Länsstyrelsen Gotland.....	
Region Gotland	

Synpunkter på influensområden	
Länsstyrelsen Gotlands län	
Region Gotland	

Övriga principiella synpunkter	
Länsstyrelsen Gotlands län	

Detaljsynpunkter på kartor och text.....	
---	--

Trafikverkets kommentarer på synpunkter avseende precisering av riksintresset Visby flygplats	
--	--

BILAGA 2 FLYGBULLERREDOVISNING FRÅN SWEDAVIA KONSULT	
---	--

BILAGA 3 FLYGBULLERREDOVISNING MED HÄNSYN TILL NY FÖRORDNING.....	
--	--

BILAGA 4 FÖRHÅLLNINGSSÄTT FÖR TRAFIKVERKET AVSEENDE RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER VID VISBY FLYGPLATS ..	
--	--

1 Inledning

I följande rapport preciseras Trafikverkets markanspråk för riksintresset Visby Flygplats 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.

I denna rapport preciseras enbart det civila riksintresseanspråket. Försvarmaktens riksintresseanspråk behandlas inte av Trafikverket, men är även en betydande faktor för den fysiska planeringen.

Visby Flygplats 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 befintliga, planerade som för vissa framtidakommunikationsanläggningar kan utpekas som riksintresse.
- Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelsevid 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.

Försvarsmakten har 2015-03 beskrivit förutsättningarna för totalförsvarets riksintresse Visby flygplats genom redovisning av "Värdebeskrivning för riksintresset Visby flygplats, Region Gotland, Gotlands län". Information och kartor finns på Försvarsmaktens hemsida.

1.1 Motiv för utpekande

Flygplatsen tillhör det nationella basutbudet av flygplatser. Därmed är flygplatsen enligt riksdagens beslut en del av stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

Av kriterierna angivna ovan gäller följande för Visby flygplats:

- Flygplatsen har internationell reguljär trafik.
- Flygplatsen har fundamental nationell betydelse.
- Flygplatsen har fundamental regional betydelse.

1.2 Hur arbetet har bedrivits

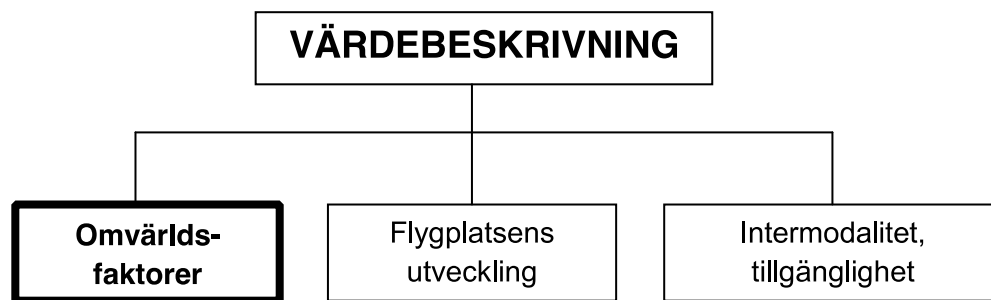
Trafikverket har med utgångspunkt från material som från år 2003 tagits fram av Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Transportstyrelsen slutfört preciseringen av riksintresset. En referensgrupp bildades under hösten 2012. Referensgruppen hade sitt första möte i januari 2013, då även en arbetande projektgrupp bildades. Trafikverket har genomfört arbete med hjälp av konsulter. Efter att rapporten remitterats har den strukturerats om för att bli mer tydlig och lättläst.

Referensgruppen har bestått av representanter från Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Gotland, Swedavia och Försvarsmakten.

Projektgruppen har bestått av:

- Lars Ehnborn, projektledare,
- Martin Bylander, Trafikverket
- Karin Bergenås, Trafikverket
- Jean-Marie Skoglund, konsult
- Ulf Johansson/Gunnar Jonasson, Swedavia
- Lisa Palmér/Lena Kulander, länsstyrelsen
- Mikael Liljergren, Swedavia konsult
- Gunnar Gustafsson, Region Gotland
- Jakob Gille, Försvarsmakten

2. Värdebeskrivning

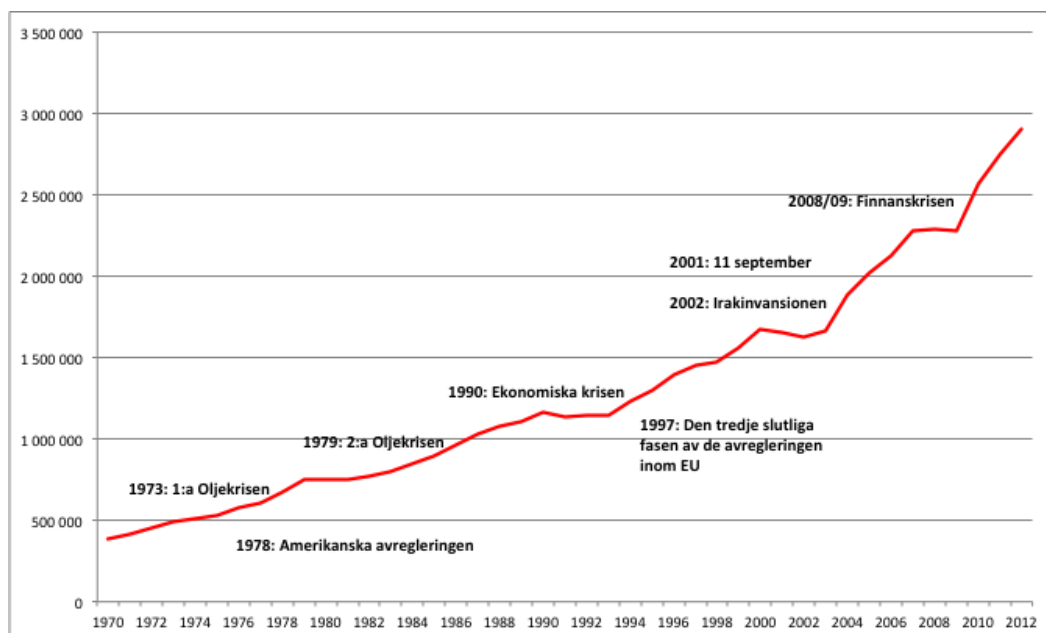


Vid precisering av luftfartens riksintressen intar begreppet värdebeskrivning en central roll och definieras som flygplatsens värde för samhället. Värdebeskrivningen anger vilka kriterier som bedöms vara avgörande för att reservera mark för en tänkbar utbyggnad av flygplatsen eller exempelvis skydda 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.

2.1 Omvärldsfaktorer

Den internationella flygtrafiken transporterade över 2,9 miljarder passagerare 2012. Det är en ökning 5 procent jämfört med 2011. Flygtrafiken transporterar över 37 tusen ton frakt. Passagerartrafiken uppvisar en stadig utveckling sedan 1970-talet, se figur nedan.



Figur 1 Den internationella passagerarutvecklingen 1970-2012. Källa ICAO. Bearbetad av Jean-Marie Skoglund.

Den största ökningen av den internationella flygtrafiken skedde under 1960-1970-talen när jettflygplanen introducerades fullt ut inom den civila flygtrafiken. Detta är också den period som den globala turismen tar fart och bidrar till flygtrafikens tillväxt. Under 1990-talet uppstår i Europa flera avgörande faktorer som påverkar flygtrafikens utveckling i regionen, nämligen den politiska omvälvningen i Östeuropa, globaliseringen av ekonomin och införande av en enhetlig marknad inom EU som innebär att EU-flygbolag kan bedriva flygtrafiken fritt inom EU. Inom ramen för EU sker också en samordning av luftfartens infrastruktur såsom gemensam reglering och tillsyn, samordning av luftrummet och luftfartsavtal, etc. I Europa sker också en utbyggnad av höghastighetståg som på vissa marknader utmanar flygbranschen, såsom i Tyskland, Frankrike och Spanien.

Det ökade miljömedvetandet i slutet av 1990-talet bidrog till en debatt om luftfartens klimatpåverkan. Debatten tvingade flygindustrin till tekniskt nytänkande för att minska flygets miljöpåverkan. Trots utveckling av flygmotorer och nya komponenter i flygplan så minskar inte de totala utsläppen av koldioxid nämnvärt. Flygtrafiken ökar årligen med 4-5 % per år, medan energieffektiviseringen av flygplanen innebär en minskning av 1,5-2 %.

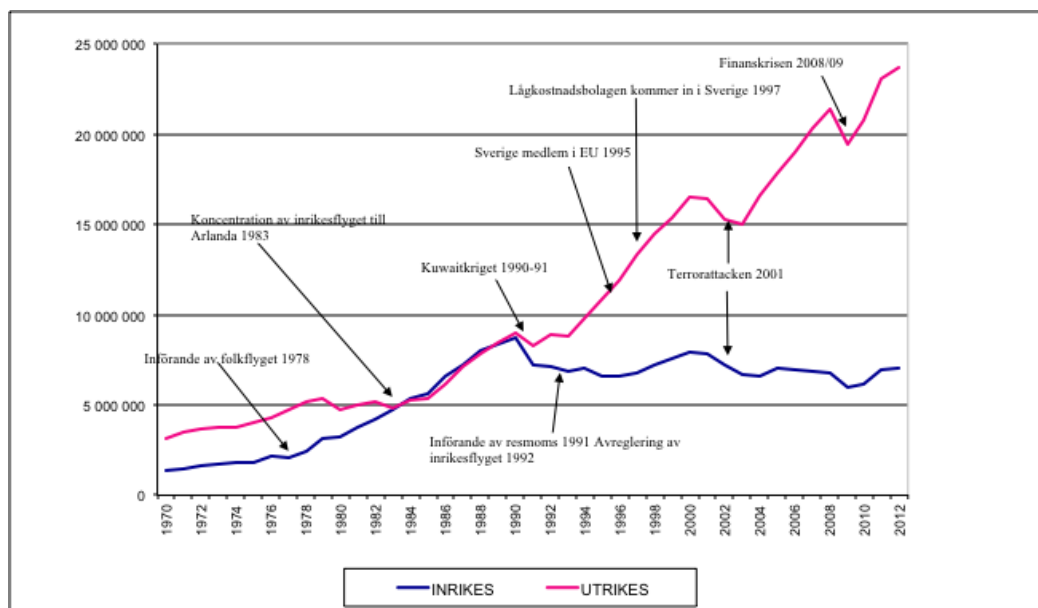
Den största tillväxten av trafikflyget kommer att ske i Asien och Mellanöstern fram till 2030 enligt prognos från de största flygplanstillverkarna Boeing och Airbus. Befolkningsutveckling, teknisk och ekonomisk dominans, nya politiska förutsättningar, liberalisering, spridning av LCC (Low Cost Carrier = lågkostandsflygbolag) är bara några av de omvärldsfaktorer som gör att de två nämnda regionerna kommer att uppvisa en stadig tillväxt inom luftfarten.

I Sverige uppgår antalet passagerare 2012 till 26,9 miljoner och transporterar 127 843 ton flygfrakt. Flygtrafiken ökade under perioden 1990-2012 med 52 procent, utrikes ökade den med 131 procent medan inrikes minskade med 30 procent.

Luftfartens påverkan på den svenska ekonomin uppgår till 1,7 procent av BNP och antalet arbetstillfällen från luftfarten uppgår till 83 000 jobb, motsvarande 1,9 procent av den svenska arbetskraften. Om man inkluderar branschens bidrag till turistnäringen stiger dessa siffror till 3,9 procent av Sveriges BNP och nästan 185 000 jobb, eller 4,1 procent av arbetskraften.

Inrikestrafiken

Flygtrafiken i Sverige uppvisar fram till 1990 en stadig tillväxt. 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. 1990 bröts den positiva trafikutvecklingen, Gulfkriget och den ekonomiska krisen i början av 1990-talet bidrog till en drastisk nedgång av inrikesresor. Mellan 1990 och 2012 har inrikesflyget tappat 1,7 miljoner passagerare.



Figur 2 Passagerarflygets utveckling i Sverige 1970-2012. Källa. Transportstyrelsen. Bearbetad av Jean-Marie Skoglund.

Utrikestrafik

Sedan 1950-talet och fram till 2000-talet uppvisar det internationella passagerarflyget 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 påvisar fram till 1990 liknande trafikutveckling som inrikestrafiken. Men under 1990-talet sker en betydande ökning av utrikestrafiken dels som ett resultat av Sveriges medlemskap i EU, dels framväxten av lågkostnadsbolagen i form av Ryanairs etablering på Stockholm-Skavsta 1997. Utrikestrafikens andel av den totala flygtrafiken har ökat, 1986 var nivån på 32 procent, 2012 77 procent.

Internationella flygprognoser

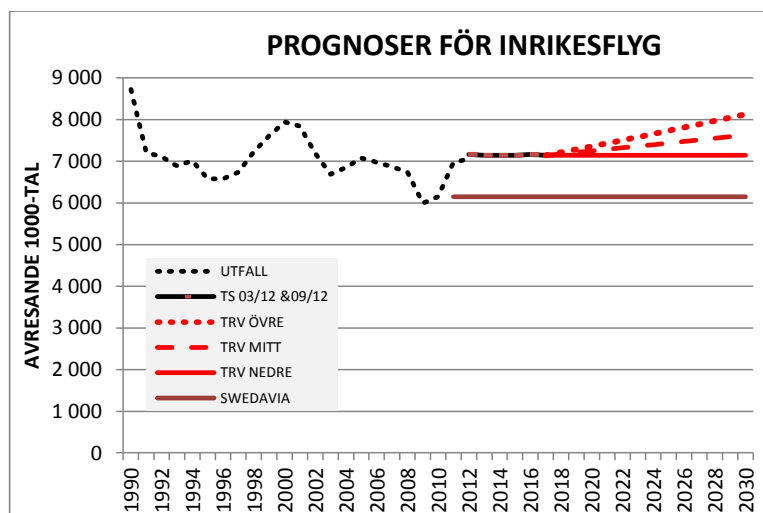
Det finns ett flertal internationella prognoser över flygets utveckling. De största flygplanstillverkarna, se tabell 1 nedan, bedömer att den globala trafikutvecklingen fram till 2030 ligger på en årlig genomsnittlig ökning på mellan 4-5 procent. För Europa ligger den genomsnittliga ökningen på 4 procent.

Flygplanstillverkare	Prognos passagerare ökningen globalt. 2011-2030	Prognos passagerare ökning i Europa	Prognos Frakt Globalt 2010-2030
Airbus	4,8 % per år	4 % per år	
Boeing	4,2 % per år	4 % per år	5,6 %
Embraer	5,2 % per år	4,4 % per år	-

Figur 3 Prognos för den globala flygtrafiken 2011-2030

Svensk inrikestrafik

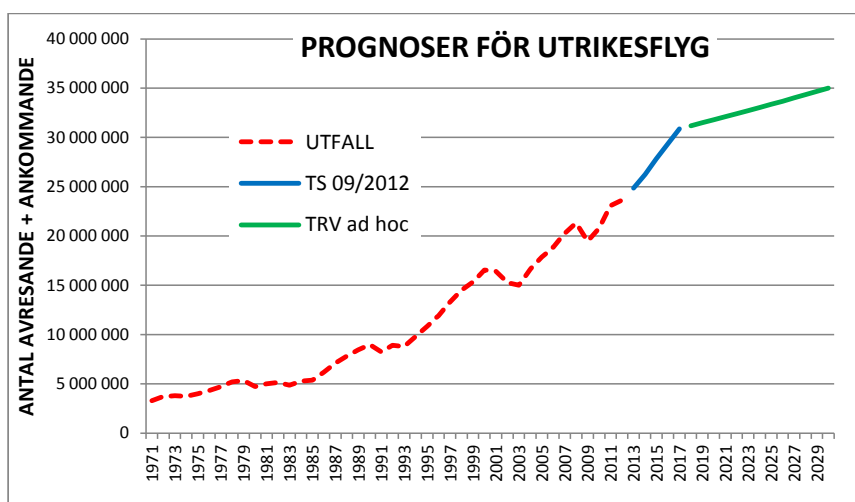
Inrikesflyget i Sverige har genomgått stora förändringar sedan början av 1990-talet i form av avregleringen, nya aktörer, nya företagsformer. Inrikesflyget har under de senaste åren stabiliserat sig på en nivå kring 6 miljoner passagerare. I Trafikverkets scenario "Mitt" bedöms inrikesflyget att nå 7,6 miljoner avserasande passagerare 2030. Transportstyrelsens prognos för 2025 ligger på omkring 7,1 miljoner passagerare.



Figur 4 Prognos inrikesflyg 2030. Trafikverket. Källa TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSKA FLYGPLATSER 2030

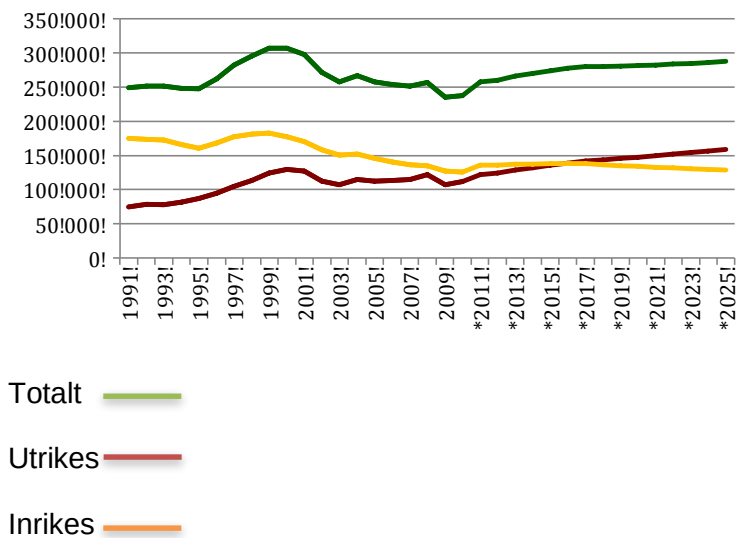
Utrikestrafik till och från Sverige

Utrikestrafiken har sedan 1990-talets början uppvisat en stadig tillväxt. Vid två tillfällen har utrikestrafiken minskat, dels mellan 2000-2002, dels under perioden 2008-2010. I båda fallen blev nedgången betydande. I Trafikverkets prognoser bedöms att utrikestrafiken kommer att uppgå till 35 miljoner passagerare fram till 2030.



Figur 5 Prognos utrikestrafik 2030. Trafikverket. Källa TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSKA FLYGPLATSER 2030

Antalet landningar beräknas för inrikes att fram till 2025 minska årligen med 0,4 procent.



Figur 6 Antalet landningar 1974-2008 med prognos till 2025. Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

Flygplatsens marknadsförutsättningar



Figur 7 Karta över Gotland

Landskapet Gotland utgör en enda kommun, som sedan den 1 januari 2011 heter Region Gotland. På Gotland finns inget landsting utan Region Gotland ansvarar för både primärkommunala uppgifter och landstingskommunala uppgifter som vård och kollektivtrafik. Även det regionala utvecklingsansvaret ligger på Region Gotland.

Regionen har cirka 57 300 invånare, varav omkring 24 000 bor i Visby som är den enda tätort med status som stad. De största tätorterna utanför Visby är Hemse, Slite, Roma och Klintehamn.

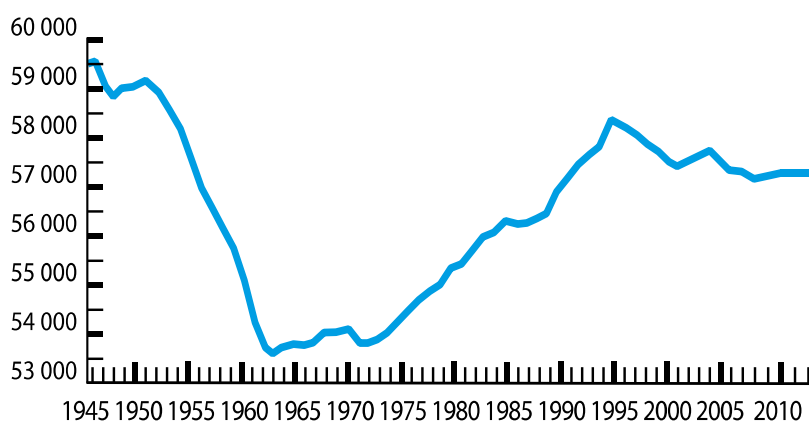
Visby är utpekad världsarv av UNESCO, ett av Sveriges fjorton världsarv.

Sedan 2013 är Högskolan på Gotland integrerad i Uppsala universitet.

Gotlands län har en landareal som omfattar 3 184 km². Största delen av landarealen, 39 procent, består av skogsmark. Men en nästan lika stor del, 33 procent, utgörs av jordbruksmark. I länet finns drygt 800 öar i hav, insjöar och vattendrag.

Befolkningsutvecklingen i Gotland

Gotlands befolkning 2012 uppgår till 57 241. Som mest uppgick befolkningen 59 500 under mitten av 1940-talet. Från 1945 till 1963 minskade befolkningen till 53 500 tusen för att sedan från 1970-talet uppvisa en stadig befolkningstillväxt, se fig. 6. Från 1995 sjönk befolkningstakten till att idag ligga på en stabil nivå. Största samhället är Visby med 23 400 invånare. Av Gotlands befolkning bor ca 42 % utanför tätorterna, vilket är betydligt mer än riksgenomsnittet på 15 %.



Figur 8 Befolkningsutvecklingen för Gotland åren 1945-2011. Källa: SCB.

Den prognos som tagits fram av Region Gotland bedömer att folkmängden fram till 2021 kommer att öka med 514 invånare, från 57 308 till 57 822 personer. Orsaken är att flyttnettot i genomsnitt förväntas vara 158 personer per år och födelseöverskottet -107 personer per år. Antalet inflyttade beräknas vara i genomsnitt 2 134 personer per år medan antalet utflyttade skattas till att vara 1 976 personer. Detta ger ett årligt flyttnetto på 158 personer för varje år under prognosperioden.

Antalet barn som föds förväntas vara 531 per år i genomsnitt under prognosperioden medan antalet avlidna skattas till 638 personer. Detta medför en naturlig befolkningsminskning med -107 personer per år.¹

¹ Befolkningsprognos för Gotland 2012-2021 Statisticon.

I strategin för Gotland "Vision Gotland 2025" siktar man att 2025 ha en befolkning på 65 000 invånare.

Arbetsmarknad

Cirka 26 000 personer är förvärvsarbetande på Gotland, det innebär att 47,4 procent av totala befolkningen i Gotland är förvärvsarbetande. En nivå som ligger högre än riket i genomsnitt, 45,9 procent. Sysselsättningsgraden för åldern 15-74 år ligger på 65,7 procent, en nivå som ligger i genomsnittet för riket på 65,6 procent.²

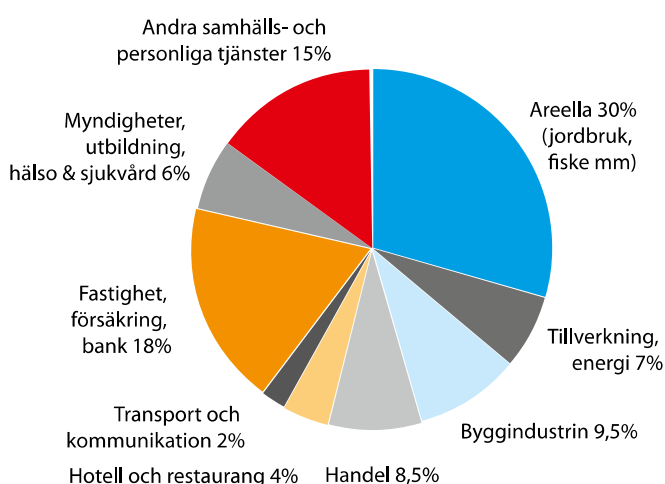
De 25 största arbetsgivarna i Gotlands län har tillsammans ca 11 000 anställda (hel- och deltidsanställda). Det är 47 procent av totala antalet sysselsatta i länet. Största arbetsgivaren i länet är Region Gotland och därefter AB Svenska Spel, se tabellen nedan.

I samband med försvarsomställningen fick Gotland ersättningsjobb. Utlokalisering av statliga verksamheter av Försäkringskassan Utland, Sidas Östersjöenhet, Riksutställningar och Riksantikvarieämbetet har genomförts under de senaste 10-15 åren. På Gotland finns också Svenska Spels huvudkontor med 420 arbetstillfällen.

Näringslivet

Gotland är landets mest företagstäta län med närmare 7000 företag, men också störst andel företagande kvinnor i landet. På Gotland är företagen oftast små företag med bara några anställda. Tack vare en väl utvecklad infrastruktur inom IT och kommunikation finns förutsättningarna för distansarbete bland tjänsteföretagarna i regionen.

Jordbruket, sten- och livsmedelsindustrin tillhör de dominerande näringarna på Gotland. Av den gotska landytan används ca 70 procent till jord- och skogsbruk. Ekologisk produktion bedrivs på drygt 13 procent av åkerarealen. Av det som produceras på ön fraktas ca 80-85 % till fastlandet.



Figur 9 Arbetsställen efter näringsgren procent. Källa: SCB

² Gotland i Siffror 2012.

Inom tjänstesektorn är besöksnäringen en viktig del. Det stora antalet besökare har medfört att många arbetstillfällen och företag växt fram inom denna näring.

Turismen har positiva effekter för tjänsteföretagen inom detalj- och dagligvaruhandel, transport, hotell- och restaurang samt för upplevelseleverantörer.

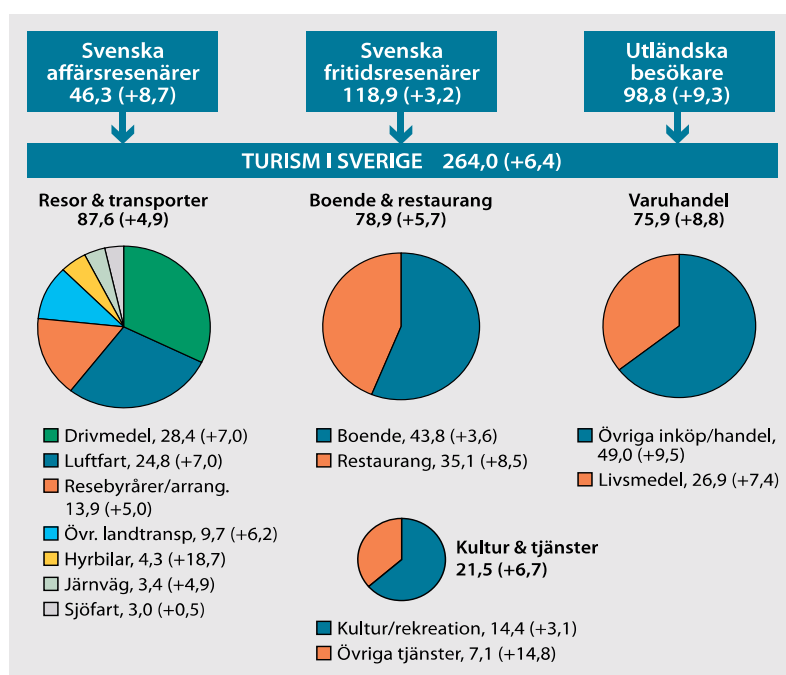
Forskning och utbildning

Högskolan på Gotland etablerades 1998 och är Sveriges yngsta högskola. Vid Högskolan erbjuds 14 program och 300 fristående kurser inom naturvetenskap, samhällsvetenskap, lärarutbildning, IT, teknik och humaniora. Merparten av de fristående kurserna är nätbaserade. Antalet studenter uppgår till 6 600.

Under år 2010 påbörjades vid högskolan en satsning för att skapa forskningsmiljöer inom tre områden, Hållbar förvaltning av kulturarv, Medeltidens form och tankevärld i spel och slutligen Vindkraft. Sedan 2012 har Högskolan Gotland slagit sig samman med Uppsala Universitet.

Turist- och besöksnäring

Under 2011 ökade turismens totala omsättning i Sverige med 6,4 procent till 264 miljarder kronor. Turismens exportvärde, mätt som utländska besökares konsumtion i Sverige, ökade med 9,3 procent till 98,8 miljarder kronor, vilket var cirka 45 procent mer än järn- och stålexporten och mer än dubbelt så mycket som värdet av den svenska personbilsexporten under 2011.



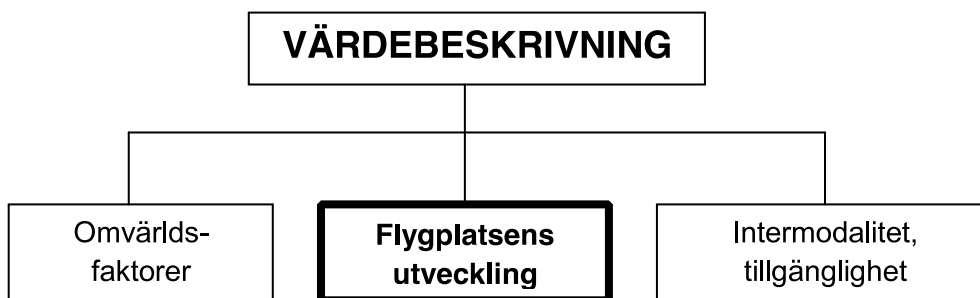
Figur 10 Fördelning av turismens totala konsumtion 2011 i jämförelse med 2010. Källa: Tillväxtverket/SCB

Antalet gästnätter på svenska hotell, stugbyar, vandrarhem, kommersiellt förmedlade privata stugor och lägenheter (SoL) samt campingplatser ökade till totalt 52,6 miljoner eller med 0,4 procent under 2011. Det är de högsta volymerna som någonsin registrerats, men samtidigt en lägre ökning av volymerna än under de två föregående åren. Det var

utlandsmarknaderna, det vill säga de utländska övernattningarna, som ökade mest, plus 0,6 procent. De inhemska övernattningarna ökade med 0,4 procent under 2011.

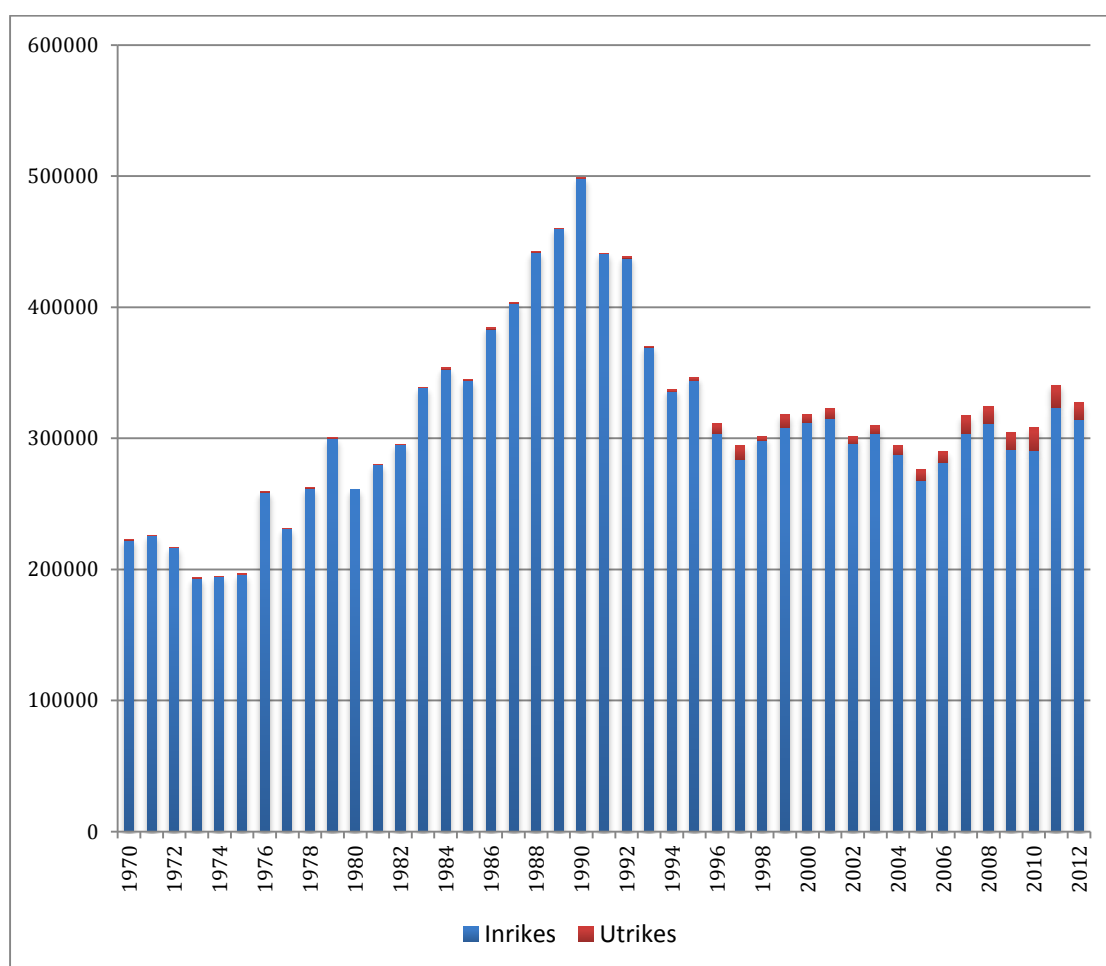
Utländska gästnätter ökade med totalt 0,6 procent till nästan 12,9 miljoner under 2011 i jämförelse med 2010. Störst ökning hade Gotland med drygt 14,9 procent, följt av Västernorrland med 12,8 procent. De tre storstadsregionerna svarade tillsammans för nästan 55 procent av alla utländska övernattningar i Sverige.

Årligen besöks Gotland av drygt 700 000 turister. Regionen har under många år haft en positiv utveckling vad gäller besöksnäringen. Både antalet gästnätter som resenärer har ökat stadigt och Gotland är ett mycket populärt resmål för såväl svenska som utländska besökare. I takt med utvecklingen av säsongtrafiken med flyg har tillgängligheten till Visby och Gotland förbättras under de senaste åren och har bidragit till och påverkat ökningen av turistströmningar till ön.



2.2 Flygplatsens utveckling

Sedan Gotlandflyg AB startade sin verksamhet 2001 har antalet lokala och regionala initiativ ökat vilket medverkat till etablering av nya researrangörer runt om i landet. Gotlandsflyg AB har visat sig vara ett framgångsrikt koncept och bolaget har tagit marknadsandelar och pressat priserna på linjen Visby–Bromma. Detta har resulterat i en ytterligare förskjutning i antalet resenärer från Arlandatrafiken till Brommatrafiken.

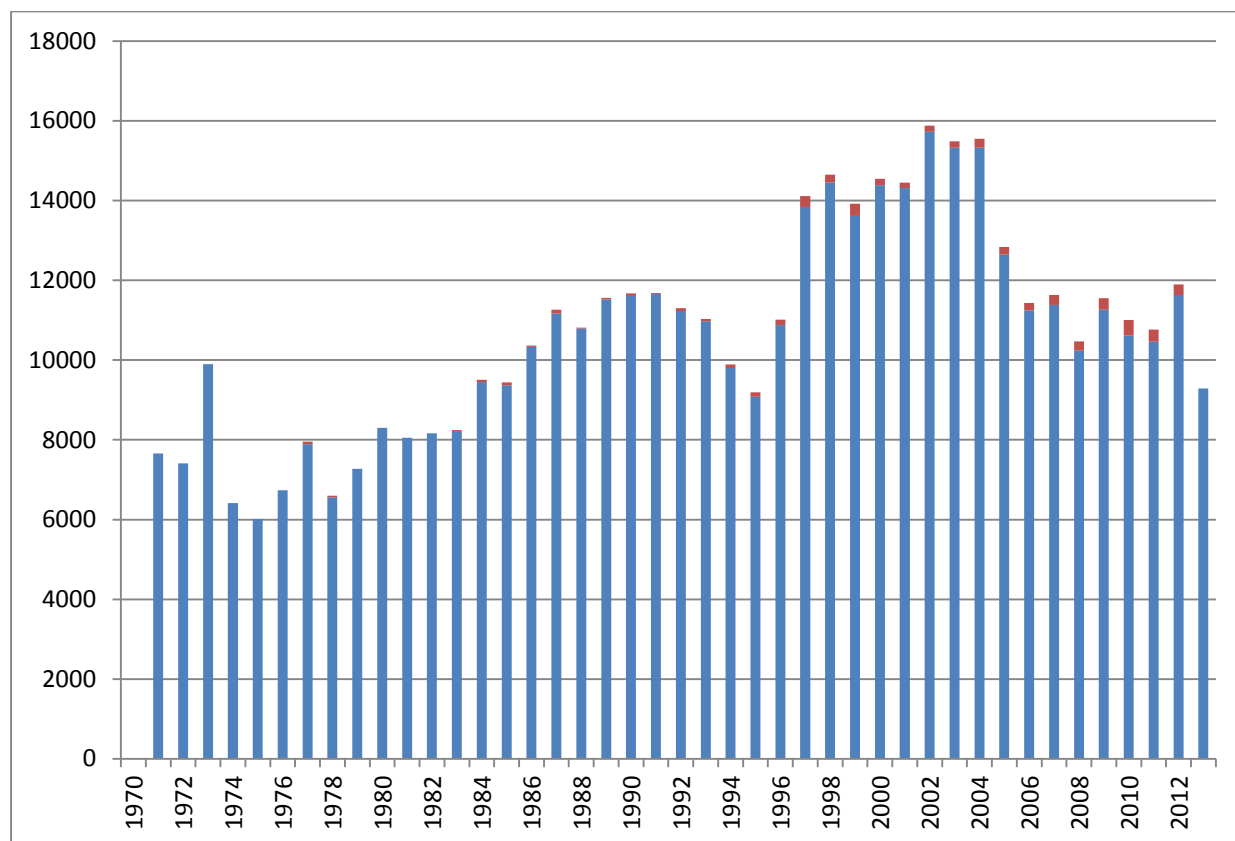


Figur 11 Passagerartrafiken på Visby flygplats 1970-2012. Källa: Transportstyrelsen.

Antalet rörelser 1970-2012

Antalet rörelser 2012 uppgick till 18 100, en minskning med 2 000 färre rörelser än föregående år. Antalet rörelser på Visby flygplats har sedan 1990-talet minskat, men inte lika drastiskt som vid motsvarande flygplatser. Under de senaste åren ligger nivån på 20 000 rörelser per år. Den största minskningen står allmänflyget (skolflyg, taxifyg,

arielwork och taxiflyg) och fraktflyg som har halverat antalet rörelser på flygplatsen. Antalet rörelser inom linjetrafiken inrikes har präglats av såväl ökning som minskningar sedan 1970. Däremot uppvisar antalet rörelser inom utrikestrafiken en stadig ökning



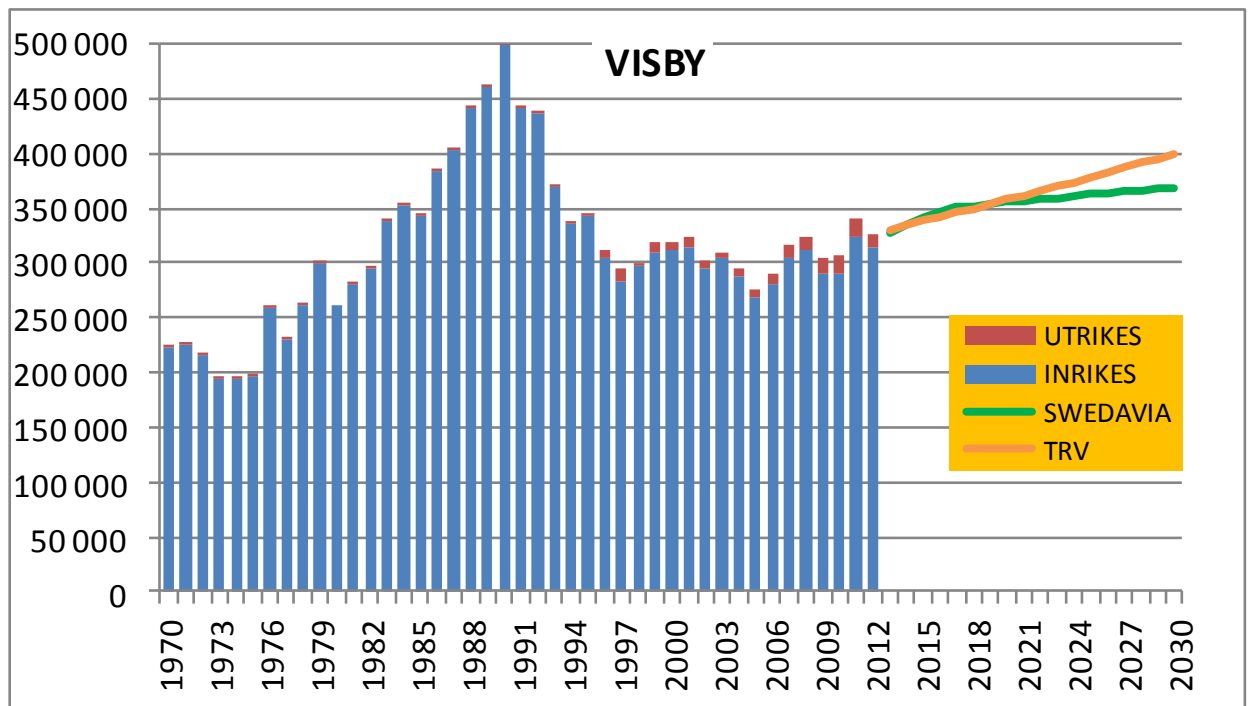
Inrikes! Utrikes!

Figur 12 Rörelser linjefart och charter på Visby flygplats 1970-2012. Källa: Transportstyrelsen.

En stor del av linjetrafiken på Visby flygplats domineras av turboprop-flygplan, av typ SAAB 340, 2000 och ATR 42 och 72. Under april-augusti sker en ökning av jetflygplan på flygplatsen, då SAS, Norwegian och Malmö Aviation bedriver trafik med B-737-800/900, Avro BA 145.

Prognos för Visby Flygplats

Trafikverket bedömer att passagerarutvecklingen på flygplatsen kommer att ligga mellan 400 000 och 450 000 passagerare. Den största delen kommer att bestå av inrikestrafiken. Utrikestrafiken kommer till största delen att vara säsongsbetonad från april-augusti. Det ska påpekas att nämnda prognos förutsätter att dagens upphandling av färjetrafik är intakt. Om upphandlingen av färjetrafiken skulle förändras från dagens villkor kan detta resultera i en ökning av flygtrafiken. Ifall detta skulle ske är bedömningen att flygplatsens infrastruktur kan hantera en sådan eventuell uppkommen situation



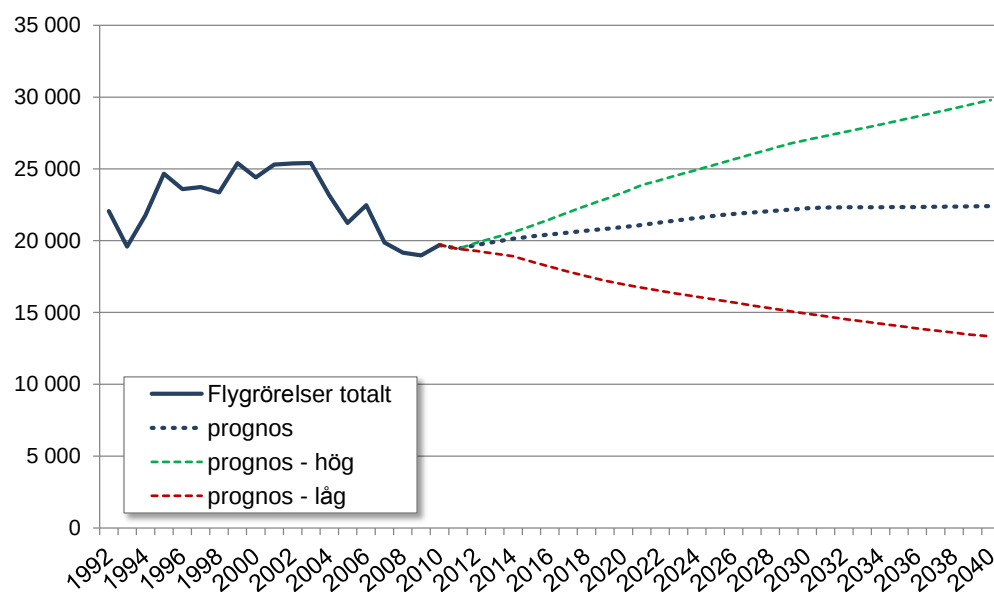
År

Figur 13 Källa: Trafikprognos för svenska flygplatser 2030 – Rapport 2014:096 till TEN-T

Swedavia presenterar tre scenarier för den tänkbara passagerarutvecklingen på Visby fram till år 2040. I högprognosen antar Swedavia att passagerartrafiken (ankommande och avgående) fram till 2040 beräknas uppgå till totalt över 500 000 passagerare. I bolagets lägsta prognos antas nivån ligga på 250 000 passagerare (ankommande och avgående). Trafiken på flygplatsen domineras till största delen av inrikestrafik. Inrikestrafiken kommer i fortsättningsvis att vara den dominerande vid flygplatsen. Utrikestrafiken har procentuellt haft en större ökning under de senaste åren än inrikestrafiken. Ökningen har sin förklaring i den ökade säsongstrafiken till Gotland. Under sommarperioder bedriver flera flygbolag trafik till Gotland från flertalet platser i Sverige och kring Östersjön samt ifrån Oslo. Trafiken bedrivs främst från maj till augusti. Även traditionell chartertrafik har tilltagit från flygplatsen.

Prognos för rörelser på Visby flygplats

Swedavia bedömer att antalet rörelser fram till 2040 kan uppdelas i tre scenarier. Trafikverket bedömer att antalet rörelser kommer att ligga kring 20 000 – 25 000 per år. Linjetrafiken kommer troligen att ligga på en stabil nivå. Utrikestrafiken förväntas öka något fram till 2040.



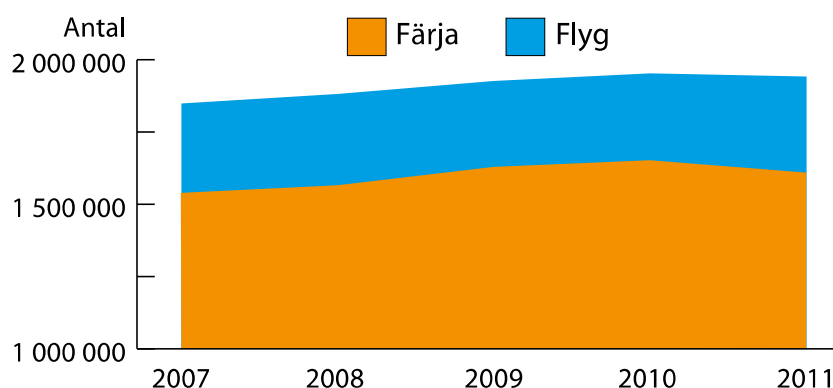
Figur 14 flygrörelseprognos för Visby flygplats. Källa Swedavia

Den dominerande flygtrafiken på Visby flygplats kommer fram till 2040 att vara turboprop flygplan. Under sommarsäsongen (april-augusti) sker en frekvent ökning av jettrafik på flygplatsen.



2.3 Intermodalitet – Tillgänglighet

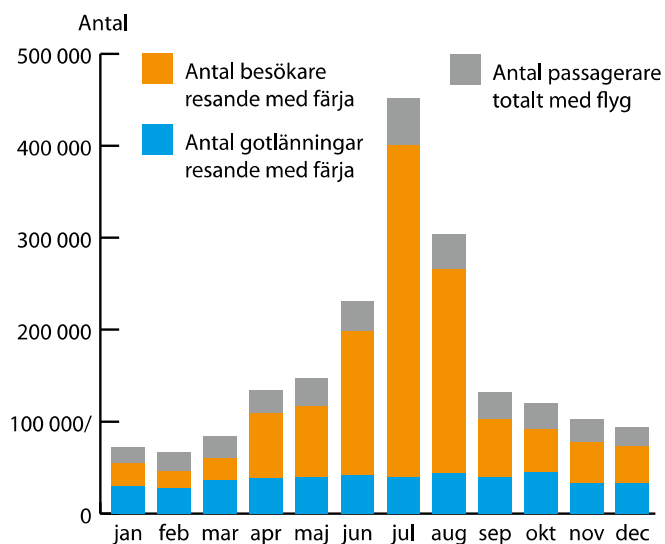
2011 reste totalt 1 938 229 personer till och från Gotland med färja och flyg. Antalet resenärer minskade med 11 156 jämfört med föregående år (2010). Färjetrafiken står för största delen av trafiken mellan Gotland och fastlandet, 2011 reste nästen 1,6 miljoner medan flyget hade 340 000 resenärer.



Figur 15 Resenärer till Gotland 2007-2011. Källa: Gotland i Siffror 2011. Region Gotland

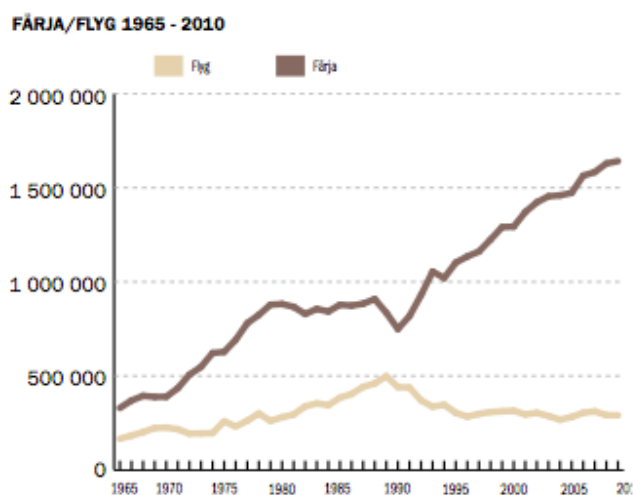
Gotlandsfärjorna

Med snabbfärjorna tar det cirka tre timmar att resa till Gotland oavsett om man väljer att resa från Nynäshamn eller Oskarshamn. Destination Gotland transporterade under 2011, 1 597 836 passagerare, 485 265 personfordon och 0,7 ton gods mellan Gotland och fastlandet. Under sommarsäsongen körs upp till 18 turer till och från Visby per dygn. Vintertid går båttrafiken med 6 turer per dygn. Figur 16 illustrerar ökningen av resenärer till Gotland under juni, juli och augusti. Under dessa tre månader uppgår antalet resenärer till 970 000 med både färja och flyg.



Figur 16 Resenärernas fördelning över året

Under de senaste tjugo åren har passagerarantalet med Gotlandsfärjorna fördubblats medan flygtrafiken har stagnerat från toppnivån på 500 000 1990 till en nivå på ca 300 000 passagerare per år.



Figur 17 Antal passagerare med färja och flyg 1965-2010. Källa: Transportstyrelse

Lokaltrafik till flygplatsen

Visby flygplats är inte ansluten till den lokala kollektivtrafiken på Gotland. Resenärerna är hänvisade till taxi eller egna fordon.

3. Riksintressets 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 Visby flygplats

Riksintresseområdet för Visby flygplats grundas på den ovan redovisade schablonen. Det har dock med hänsyn till befintliga planförhållanden gjorts en justering av Trafikverkets generella schablonområde i söder. Utgångspunkten är att:

- Så långt möjligt ta bort ytor i söder om rullbanan
- Skydda ljuslinjen och riskområde för 3:e man.



Figur 18 Ljuslinje

Med hänsyn till lokala planförhållanden väster om flygplatsens stationsområde har dessutom en mindre justering gjorts i området mellan flygplatsen och Lummelunds väg



Figur 19 Riksentresseområde för Visby flygplats

Hur flygplatsen de facto kommer att utvecklas är beroende av trafikutvecklingen över tiden och beslut som i framtiden kommer att fattas av flygplatsen m fl finansiärer samt

prövande myndigheter. Riksintresset skapar handlingsfrihet för framtida beslut om flygplatsens fysiska utveckling.

Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabel från risksynpunkt (risk för tredje man). Kommersiell verksamhet som inte är luftfartsanknuten kan dock vara en naturlig ingrediens i flygplatsens funktion som kommunikationsnav och vara en finansieringsförutsättning för flygplatsverksamheten.

I Sverige har acceptabla risknivåer för precisering av riksintresse inte fastställts. Som underlag för prövning av betydelsen av risk för tredje man kan med fördel internationella erfarenheter utnyttjas. Vid Arlanda har "National Aerospace Laboratory" i Nederländerna 2003 presenterat en riskanalys för del av verksamhetsområdet Arlanda Stad. I andra fall har Swedavia för värdering av möjliga banlägen m h t befintliga byggnader utgått från tillämpningar i Storbritannien av så kallade "Public Safety Zones".

Det område som i Visby skulle beröras av "Public Safety Zone" enligt brittisk definition ligger enligt Trafikverkets bedömning inom riksintresseområdet.

Trafikverket bedömer att riksintresseområdets totala yta är rimlig för att säkerställa mark för flygplatsens och flygtrafikens utveckling på lång sikt.

Försvarsmakten har 2015-03 redovisat ett riksintresseområde norr om flygplatsens terminal som till viss del ligger utanför Trafikverkets riksintresseområde.

3.1 Område med luftfartsanknuten utrustning

På Visby flygplats ligger navigationshjälpmedel, inflygningsljus och basstation för VHF inom det ovan redovisade riksintresseanspråket.

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, ILS, som består av en kurssändare, en glidbanesändare, samt en yttre markeringsfyr (outer marker) och en mellanliggande markeringsfyr (middle marker). Den yttre markeringsfyren, som sänder radiosignaler rakt upp i luften, ligger dock utanför riksintresseområdet på c:a 10 km avstånd från flygplatsen. Denna markeringsfyr är inte avgörande för flygplatsens funktion varför den inte anses ingå i riksintresseanspråket.

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.



Figur 20 LOC: (Localizer) Kurssändare, sänder riktning information till flygplanen vid landning i dåligt väder. Används tillsammans med GP



Figur 21 GP: (Glide path) Glidbana, sänder höjd information till flygplanen vid landning i dåligt väder. Används tillsammans med LOC.

3.2 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.

Inom riksintresseområdet finns i dag två golfbanor. I öster en bebyggd lantbruksfastighet med en nio håls golfbana, Lugnets Golfbana. I sydväst finns en trädgårdsmästaranläggning med bostad och en del av en golfbana, Jack Wemanbanan, bl. a klubbhuset.

Det finns en mindre bergtäktverksamhet i områdets norra/nordvästliga hörn.

Längst i söder sträcker sig riksintresseområdet förbi den landsväg som utgör gräns för FÖP Visby flygplats. I anslutning till detta område finns några industritomter med verksamhet som stundtals kan locka fågel till området som: Skrothantering, bearbetning av jord o kompostmassor, äldre soptipp och åkermark som brukas. För detta område har Trafikverket anpassat den generella riksintresseschablonen. Fågelskyddsfrågan behandlas som influensområde.

3.3 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).

Något utpekande av anslutande väg till Visby flygplats har ännu inte gjorts av Trafikverket.

4. 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 riksintresseområdet 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

4.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder

Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar 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:

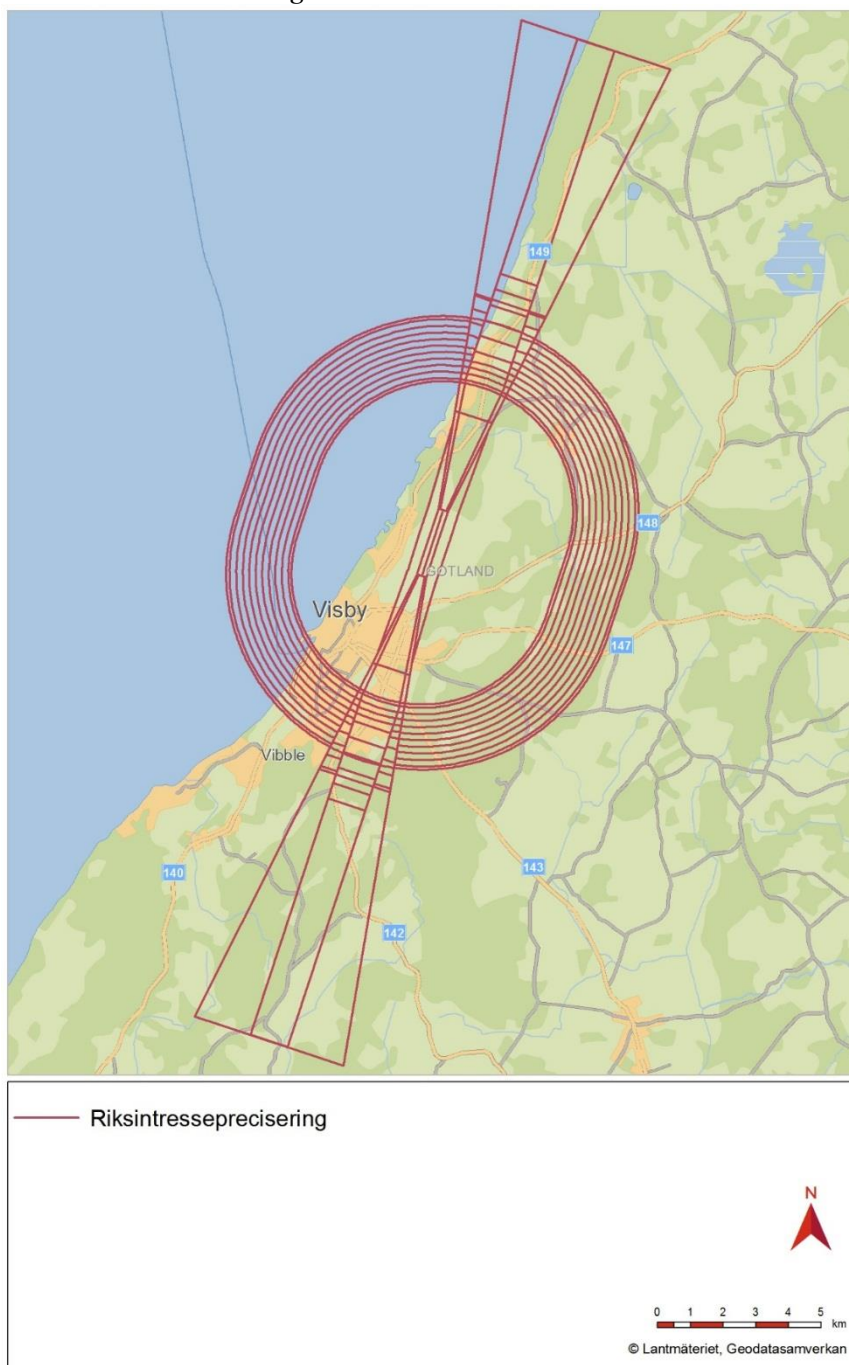
- Att lastbegränsningar införs som medför att allt bagage inte kommer med, eller att flygplanet inte kan ha tillräckligt med bränsle för att ta sig direkt till slutdestinationen utan måste mellanlanda för att tanka,
- Att landning inte kan ske vid dålig sikt och/eller låga moln,
- Att flygplatsen får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

Influensområde för flyghinder vid Visby Flygplats

Rullbanans trösklar ligger på en höjd av 42,6 respektive 41,9 meter över havet och utifrån dessa höjder har hinderytorna beräknats. Rullbanan vid flygplatsen har banklass 4C. Dessa förutsättningar definierar följande ytor som influensområde för flyghinder enligt

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats (TSFS 2010.134):

- Konisk yta (5% lutning)
- Horisontell yta (45 m höjd)
- Inflygningsytor
- Start-stigyta
- Övergångsytor
- Yta för avbruten landning



Figur 22 Influensområde för flyghinder vid Visby Flygplats.
Grundkarta Lantmäteriet.

Inom flygplatsens område finns också en gräsbanan. Den och dess influensområden har formellt inte status som influensområde eftersom inträngande hinder i tvärbananans förlängning kan omöjliggöra trafik på gräsbanan utan att dessa hinder påverkar trafiken på huvudbanan. Det är endast trafiken på huvudbanan som behöver skyddas med riksintresseutpekandet enligt Trafikverkets uppfattning.

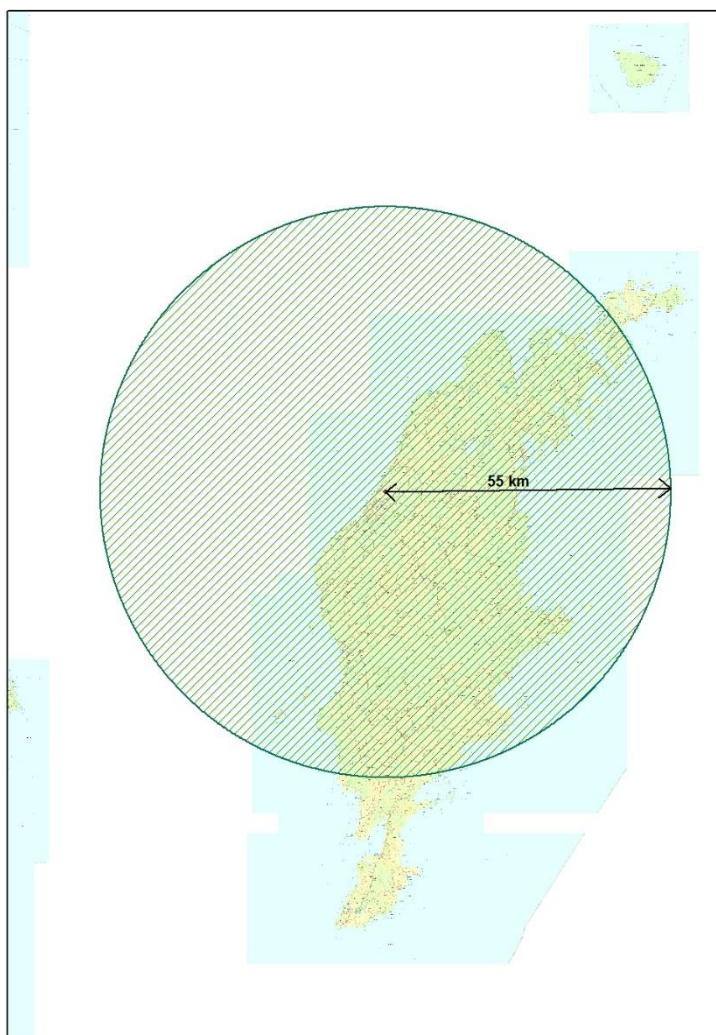
Procedurområden och MSA-yltor

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 Visby Flygplats är MSA-yltan (Minimum Sector Altitude). Den täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i VOR-fyren på flygplatsen.



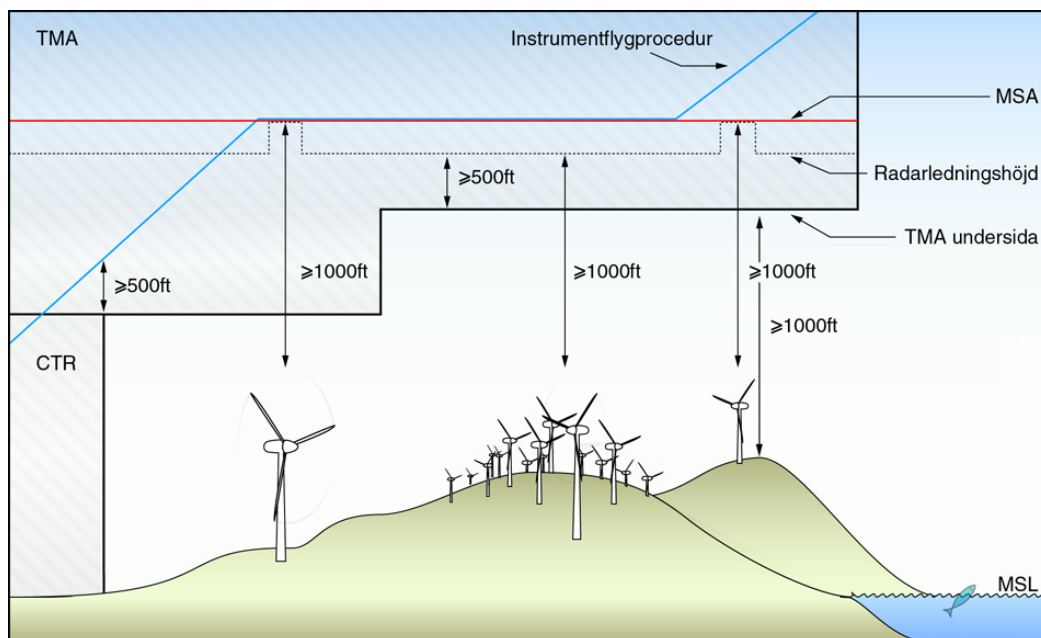
Figur 23 MSA yta kring Visby flygplats. Källa Trafikverket

Trafikverket bedömer att flyghinder som påverkar flygverksamheten utan att tränga igenom hinderytorna eller procedurytorna kan medföra vissa 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 för närvarande inte i denna precisering av riksintressets influensområden.

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 vindkraftverksparker kan blockera en flygplats in- och utflygningssvägar. Flygtrafiken kan tvingas till långa omvägar istället för de förkortade inflygningar man strävar efter att införa även under instrumentväderförhållanden. 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. En liknande översyn har nyligen genomförts av Försvarsmakten för att säkerställa den militära luftfartens behov.



Figur 24 Schematisk bild över hur olika ytor för den civila luftfarten kan förhålla sig till varandra samt till hinder på marken. Källa: Sswedavia

4.2 Influensoområde med hänsyn till flygbuller

Influensoområdet för flygbuller dimensioneras av såväl flygbullernivåer, FBN som maximalnivåer.

För Visby flygplats görs redovisningen av flygbullernivån som en sammanlagring av framtida civil och framtida militär luftfart, medan influensområdet ifråga om maximalnivåer enbart utgår ifrån den civila trafikens maximalnivåer.

Anledningen till att den militära verksamheten ingår i FBN trots att Trafikverket inte har ansvar för militär verksamhet är att FBN definitionsmässigt är en redovisning av det sammanlagda flygbullret. Det vore således fel att som underlag för bebyggelseplanering enbart redovisa FBN avseende civil flygtrafik.

Regeringens riktvärde för trafikbuller

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

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

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

Medelvärde av ljudnivån där hänsyn tas till när på dygnet en bullerhändelse sker. Syftet med dygnsvägningen är att ta hänsyn till att en bullerhändelse upplevs olika störande beroende på dess förekomst.

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

Buller från flygplatser

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

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

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

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

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

Beräkning av bullervärden

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



Figur 25 Karta bullerutbredning Visby flygplats

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.

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.

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".

MIL/CIV	Typ/Grupp	Dag	Kväll	Natt	Totalsumma
CIV	Jet	1 750	750	0	2 500
	Turboprop.	15 050	5 700	1 750	22 500
	Helikopter	3 221	632	125	3 978
CIV Summa		20 021	7 082	1 875	28 978
MIL	SK60	1 100	100	100	1 300
	JAS39	1 900	230	130	2 260
	Övrigt	1 000	70	50	1 120
	Helikopter	770	150	150	1 070
MIL Summa		4 770	550	430	5 750
Totalsumma		24 791	7 632	2 305	34 728

Figur 26 Antal årsrörelser för framtida trafik prognos år 2040, indelat på militära respektive civila flygplan och tidsintervall

Banfördelning

Operation	Bana	Jet	Turbopropeller
Landning	03	30%	15%
	21	70%	85%
Totalsumma		100%	100%

Figur 27 Banfördelning ankommande civil flygtrafik för bullerberäkning av Prognos 2040

Operation	Bana	Jet	Turbopropeller
Start	03	50%	70%
	21	50%	30%
Totalsumma		100%	100%

Figur 28 Banfördelning avgående civil flygtrafik för bullerberäkning av Prognos 2040

Försvarsmakten har 2015-02-02 redovisat ett influensområde som täcker ett större område än Trafikverkets flygbullernivåredovisning. Se försvarsmaktens hemsida för mer information.

4.3 Övriga influensområden

Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

Navigationsanläggningar som är nödvändiga för riksintresset och som riskerar utsättas för elektromagnetisk störning ligger för Visby flygplats del inom riksintresseområdet. De ges dessutom ett skydd genom aktuella hinderkurvor.

Eventuella störningar på luftfartens navigeringshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem kan få allvarliga konsekvenser. Förvrängning av navigations- hjälpmedlets 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).

Luftledningar för starkström

Enligt Starkströmsförordning (2009:22) får luftledningar 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.

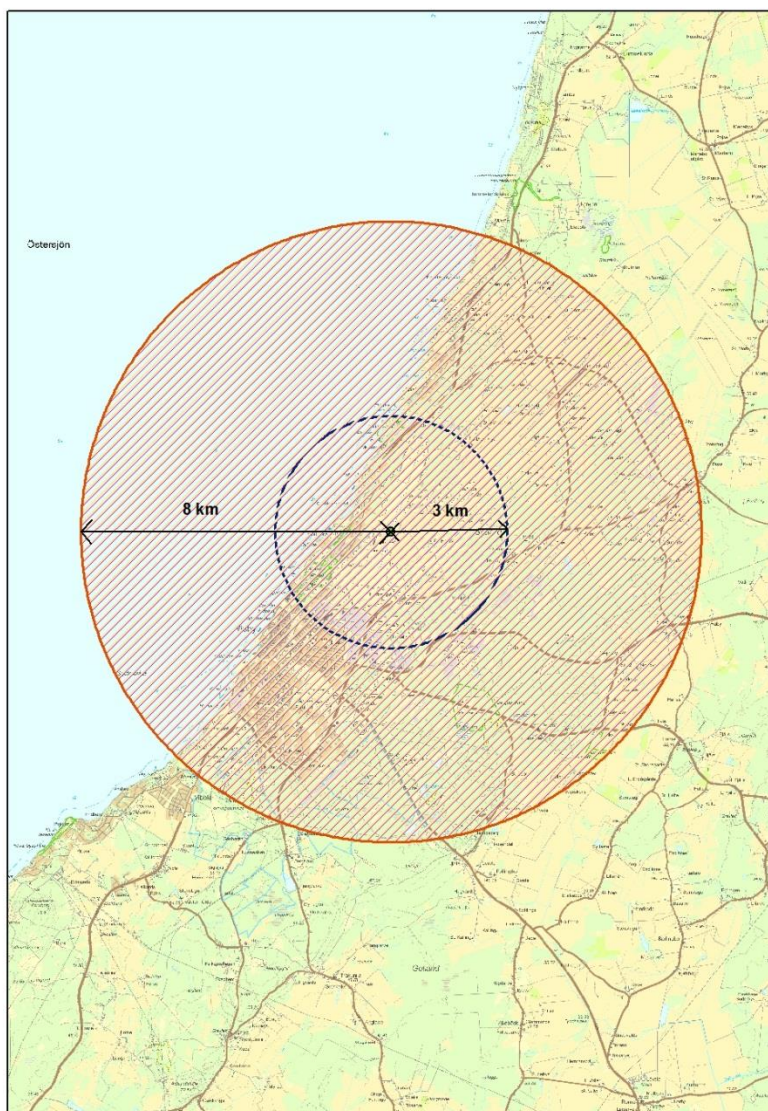
Influensområde med hänsyn till skydd mot fågelkollisioner

I Sverige har inte fastställts några normer för skyddande av flygtrafik med hänsyn till risk för fågelkollisioner. ICAO har i Airport Planning Manual³, publicerat vad de kallar ”Land-use Guidelines for the Avoidance of Bird Hazards”. All markanvändning som drar till sig fåglar i närheten av en flygplats medför ökad risk för kollisioner. Exempel på markanvändning som kan leda till ökad risk för fågelkollisioner listas i publikationen och visas i tabellen nedan. Exempel på acceptabla verksamheter enligt dokumentet listas också.

³ ICAO Doc 9184-AN/902

Inom 3 km.	Inom 8 km.	Acceptabel markanvändning
Djurparker	Fruktodlingar	Golfbanor
Viltreservat	Svinuppfödning	Parker
Avfallsanläggningar	Torvbrytning	Idrottsanläggningar
	Ridskolor	Hotell
	Tävlingsbanor	Restauranter
	Marknadsplatser	Lagerlokaler
	Utomhusteatrar	Kontor
	Drive-in-restauranter	Begravningsplatser
	Livsmedelsindustrier	

Figur29 Markanvändning som ska undvikas för att minska risk för fågelkollisioner. Avstånden som anges radiellt räknas från banmitt.



Figur 30 Influensområde för skydd mot fågelkollisioner

5. Riksintresset i planering och tillståndsprövning

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.

5.1 Riksintressets behandling i plan- och miljöprocesserna

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 provningar 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 överensstämma 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.

Sammanfattningsvis är det följande principiella skillnader mellan riksintresseprecisering och miljöprövning av en flygplats.

Lagstiftning

- Miljöprövningen grundas på MB 2 kap. Allmänna hänsynsregler m.m.
- Riksintressepreciseringen grundas på MB 3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Mottagare/användare av reglerna

- Miljötillståndet riktas mot flygplatshållaren
- Riksintressereglerna riktas mot de kommunala planerna

Tidshorisont

- Miljöprövningens villkor gäller fram till att de ändras
- Riksintressepreciseringens skall garantera att flygplatsverksamheten utan tidshorisont skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplats

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.

5.2 Aktuella planprocesser i regionen

Principiellt skall kommunerna i sina översiktsplaner redovisa på vilket sätt riksintressen som berör kommunerna är omhändertagna. Tidigare har Region Gotland redovisat en ”Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025, Hela Visby”. Nu föreligger nytt underlag som underlag för kommande översiktsplaner.

5.3 Riksintresset ska skyddas

Riksintresserapporten Visby Flygplats bör användas på ett så tidigt stadium som möjligt i Region Gotlands fortsatta planarbete. I färdiga planer bör Region Gotlands syn på flygplatsen även redovisas. Kartorna i rapporten som utvisar anspråk på riksintresseområde och influensområden bör också redovisas i planer.

Beslut om nyetablering av bostäder, skolor eller vårdinrättningar inom 70 dBA kurvan 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 dBA kurvan 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 dBA kurvan 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.

Vid etablering av verksamheter som riskerar locka till sig fåglar bör kontakt tas med flygplatsen för att diskutera lämpligheten i etableringen. Det finns dock inga fastslagna regler för hur etableringar får ske med hänsyn till risk för fågelkollisioner.

Begreppsförklaring

Riksintresseområde för luftfart	Nuvarande och framtida flygplats-områden som pekats ut som riksintressen av Trafikverket.
LCC	Är en förkortning av Low Cost Airlines, dvs lågkostnadsflygbolag typ Ryanair, Norwegian, EasyJet mfl.
Luftfartsanknuten markanvändning	Användning av mark som direkt används för luftfartens behov. Här ingår användning av mark för bl a rullbanor, taxibanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser.
Luftfartsanläggning	Flygplatser och utrustning för kommunikation, navigation och övervakning.
Luftfartsverksamhet	Flygföretag, flygplats, flygskola, flygverkstad, flygtrafiktjänst, tillverkare eller annan som erhållit Transportstyrelsens tillstånd eller godkännande.
Riksintresseanspråk	Den utredning med redovisning av influensområden och värdebeskrivning för riksintressen som Trafikverket överlämnar till berörda länsstyrelser som underlag för fysisk planering kring flygplatserna.
ILS (GP och LOC)	Instrument Landning System, är ett hjälpmedel vid inflygning och landning.
Influensområde	Den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller anläggning påtagligt kan skada riksintresset
Procedurområden	Områden som används för in-/utflygning till en flygplats.
NDB	Non-Directional radio Beacon Rundstrålande radiofyr (standardiserad av ICAO).
VOR/DME	VOR/DME ger information till flygplanet om dess läge i förhållande till

	hjälpmedlet, uttryckt i riktning och avstånd. Systemet består av två enheter, en riktad radiofyr (VOR) och en utrustning för avståndsmätning (DME). Både VOR och DME kan fungera som ensamt hjälpmedel.
CNS-utrustning	Utrustning för kommunikation (communication), navigation (navigation) och övervakning (surveillance).
Aerial work	Fotoflygningar, helikopterarbeten, flygmätningar med mera.
Banklass	Man klassar banor/flygplatser utifrån storlek på bana, omgivande taxibanor, hinderfrihetsytor m.m.

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.

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
f.

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/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 .

Bilagor

Bilaga 1	Remissammanställning.
Bilaga 2	Swedavia: Flygbullerredovisning. Rapport 2013-05-20 D 2013-003207 Se www.trafikverket.se
Bilaga 3	Flygbullerredovisning med hänsyn till ny förordning. Rapport 2015-05-29 D 2015 - 003236 Se www.trafikverket.se
Bilaga 4	Förhållningssätt för Trafikverket avseende riksintresse för kommunikationer vid Visby flygplats.

Bilaga 1 Remissammanställning

Trafikverket har skickat riksintresseprecisering för Visby flygplats på remiss till följande myndigheter och organisationer.

- Länsstyrelsen Gotlands län
- Försvarsmakten
- Boverket
- Transportstyrelsen
- Tillväxtverket
- Region Gotland
- Swedavia

Remisstiden har för dessa organisationer förlängts till 29 november 2014.

Remissvar har inkommit från

- Länsstyrelsen Gotlands län
- Försvarsmakten
- Boverket
- Transportstyrelsen
- Tillväxtverket
- Region Gotland
- Swedavia-Visby Airport

Sammanfattning av remissvaren

Länsstyrelsen Gotlands län

Visby flygplats utgör en viktig del av Gotlands infrastruktur som en nödvändig förbindelse mellan Gotland och fastlandet. Riksintressepreciseringen med värdebeskrivningar är ett viktigt underlag för bebyggelseplanering och andra beslut om markanvändning i flygplatsens närhet. Underlaget är nödvändigt för att kunna fatta långsiktigt hållbara markanvändningsbeslut med hänsyn till flygplatsens utveckling.

Länsstyrelsen har inget att erinra vad gäller de anspråk Trafikverket gör avseende markområdet runt flygplatsen eller influensområde för hinder. Länsstyrelsen har förståelse för att Trafikverket anser att influensområdet för flygbuller i dagsläget ska baseras på Naturvårdsverkets riktvärden. Att riksintressepreciseringen baseras på Naturvårdsverkets riktvärden innebär att kurvan för utbredning av max 70 dBA med överskridanden i genomsnitt tre gånger per dag/kväll blir begränsande för bebyggelseutvecklingen i och runt Visby.

När resultatet av bullersamordningsutredningen är färdigbehandlat på nationell nivå anser Länsstyrelsen att Trafikverket bör se över om förutsättningarna för riksintresseanspråket förändras.

Länsstyrelsen anser att rapporten inte är färdigbehandlad vad gäller korrektur, vilket gör att den är svårläst och otydlig.

Försvarmakten

Försvarmakten hänvisar till sitt 2013-09-16, dnr 13 920:62366, redovisat underlag avseende Försvarmaktens riksintresseområden med värdebeskrivningar och kartor.

Försvarmakten konstaterar att FM värdebeskrivning bifogats Trafikverkets riksintresseprecisering av Visby flygplats och har därför inte något att erinra mot rapporten.

Boverket

Boverket hänvisar till behandlingen av bullersamordningsutredningen och föreslår att Trafikverket avvaktar kommande beslut avseende flygbullerbestämmelser innan riksintresseanspråket överlämnas till länsstyrelsen.

Boverket avstår i övrigt från kommentarer.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen påminner om att utfallet av bullersamordningsutredningen kan påverka bullerinfluensområdet. Man hänvisar även till att en (eventuell) kommande instrumentinflygning till bana 21 ska godkännas av Transportstyrelsen.

Tillväxtverket

Tillväxtverket har meddelat att man avstår från att yttra sig.

Region Gotland

Regionstyrelsen har i sitt yttrande påpekat att tillgängligheten genom flygplatsen är en avgörande tillgänglighetsfaktor för Gotland.

Den justering av riksintresseområdet som genomförts i söder bör även göras i norr. Hänvisning görs till regionens ställningstaganden i översiktsplanen avseende bebyggelseutveckling inom flygbullerstört område. Regionen önskar ett förtydligande om vilken betydelse det militära flygbullet har i det civila riksintresset.

Resultatet av Bullersamordningsutredningen bör avvaktas innan preciseringen av riksintresset slås fast.

Hänvisning görs även till ett av samhällsbyggnadsförvaltningen framtaget yttrande som beslutats av byggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

1. Nämnderna saknar en motivering till att Visby Flygplats är av riksintresse. Detta bör tydliggöras i rapporten.
2. Nämnderna anser att Trafikverket bör ta hänsyn till Bullersamordningsutredningen S2013-02 slutsatser innan preciseringen av riksintresset och dess influensområde för Visby Flygplats slås fast.
3. Nämnderna föreslår att den justering som gjorts i den södra delen av Trafikverkets generella schablonområde av riksintresseområdet även görs i den norra delen.

4. Rapportens läsbarhet och redovisning av statistiska data och kartunderlag är på flera områden bristfällig eller av sådan dålig kvalitet att det är svårt för nämnderna att göra en bedömning av vilken påverkan remitterade precisering kommer att få för pågående markanvändning och kommande bebyggelseutveckling i Visby och dess närområde.

Swedavia Visby Airport

Swedavia Visby Airport har några mindre synpunkter. Med hänvisning till värdebeskrivningen påpekar flygplatsen att intresset för charter under hösten har ökat. Flygplatsen vill att Trafikverket förbättrar väganslutningen till flygplatsen och man pekar på att man inte är överens med Region Gotland om förtätning av bebyggelse inom flygbullerinfluensområdet.

Synpunkter riksintresseområdet

Länsstyrelsen Gotland

Länsstyrelsen har inget att erinra mot omfattningen och gränsdragningen av det markområde som utpekats som riksintresse. Trafikverkets ställningstagande till om den luftfartsanknutna utrustningen har ett tillräckligt skydd genom att funktionerna återfinns inom riksintresseanspråkets markområde bör framgå.

Länsstyrelsen erinrar om att det även finns en befintlig bergtäktverksamhet i områdets norra/nordvästliga hörn (Gotlandsbagaren AB). Denna drivs med tillstånd enligt miljöbalken och pågår i mindre omfattning.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör peka ut anslutningsvägen som riksintresse.

Länsstyrelsen anser att texten under *4.5 Vägledning för värdering av intrång* bör läggas under avsnitt *6.1 Påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen*. Här bör de olika typer av begränsningar som riksintresset kan innebära samlas och Trafikverket kan ge exempel på påtaglig skada.

Avsnittet förvirrar läsaren eftersom det här anges att sikten av inflygningsljus ska skyddas, men det framgår inte om detta innebär ytterligare restriktioner. I avsnitt 4.2 har redovisats att inflygningsljusen ligger inom riksintressets markanspråk.

Vidare anges att ingen ytterligare bebyggelse ska tillåtas inom ytan 120 meters bredd och 1350 meters längd som sträcker sig från bantröskeln ut längs banans förlängning. Detta område bör illustreras på en karta om det är så att det innebär ytterligare restriktioner. Precis som Trafikverket nämner i avsnitt 4.2 så bedrivs viss avfallshantering inom denna yta. Dessutom finns det detaljplaner inom ytan som innefattar bland annat industri och handel vilket bör nämnas. Trafikverkets ställningstagande till detaljplanerna och pågående markanvändning bör förtydligas.

Region Gotland

Region Gotland anser att den justering som gjorts av schablonområdet i söder även bör göras i norr.

Det framgår inte av lämnad rapport om det finns behov av någon typ av förändring/ändring av befintliga verksamheter som finns inom det utpekade riksintresseområdet. Region Gotland redovisar att det inom riksintresseområdet finns en trafikövningsplats:

”Att hitta en alternativ placering på en trafikövningsplats i Visbys närhet har visat sig vara mycket svårt. Det vore högst olyckligt om riksintresset innebar begränsningar i den framtida användningen av trafikövningsplatsen då det kan få som konsekvens att samtliga körskoleelever på Gotland kommer att hänvisas till halkbanor på fastlandet för att genomföra denna obligatoriska del av körkortsutbildningen.”

Synpunkter på influensområden

De synpunkter som kommit in ifråga om influensområden berör i huvudsak bullerinfluensområdet. Den huvudsakliga förutsättningen för yttrandena är att den sk Bullersamordningsutredningen har presenterat slutbetänkandet (SOU 2013:67) ”Flygbuller och bostadsbyggande”. Betänkandet har presenterats under tiden riksintressepreciseringsrapporten remissbehandlats.

Länsstyrelsen Gotlands län

Det framstår som oklart om eventuella flyghinder som påverkar flygverksamheten inom procedurytorna ska bedömas utgöra påtaglig skada på riksintresset eller inte.

Länsstyrelsen hade gärna sett att konsekvenserna av föreliggande riksintresseprecisering i förhållande till möjligheterna att uppföra vindkraftverk i närområdet hade klarlagts. Länsstyrelsen erinrar i detta sammanhang också om att om ett riksintresseområde för vindbruk finns utpekad ca 7,5 km nordväst om landningsbanan.

Länsstyrelsen har förståelse för att Trafikverket anser att influensområdet för buller i dagsläget ska baseras på Naturvårdsverkets riktvärden. När resultatet av bullersamordningsutredningen är färdigbehandlat på nationell nivå bör ses över om förutsättningarna för riksintresseanspråket förändras.

Lokaliseringen av flygplatsen så nära Visby innebär stora begränsningar för möjligheten till expansion med ytterligare bebyggelse av Visby. Flygplatsens utrymme med avseende på markanspråk och influensområden bör enligt Länsstyrelsens mening begränsas i den mån det är möjligt utan att flygplatsens möjligheter till fortsatt utveckling inskränks.

I förhållande till de preliminära kartor som lämnades i samråd om riksintresseområdet, år 2004, har influensområdet i föreliggande förslag större utbredning. Utbredningen har ökat mot sydost med avseende på FBN 55 dBA, men minskat något söderut gällande max 70 dBA samt har en liknande men något annan utbredning mot nordväst och kustområdet (Sjalsö-Brissund). Eftersom Region Gotland i gällande översiktsplanering använt sig av de bullerkurvor som redogjordes för år 2004 bör förändringarna beskrivas i avsnitt 6. Trafikverket bör i detta sammanhang tydliggöra sin syn på hur den översiktliga planeringen tar hänsyn till det nu utpekade riksintresset.

Länsstyrelsen anser i detta sammanhang även att det område norr om Visby innerstad som tillkommit på grund av räddningshelikoptern bör kommenteras. I nuläget finns detta endast nämnt i bilagan om flygbullerberäkningen för räddningshelikopter.

Det är viktigt att riksintressebeskrivningen och miljötillståndet inte ger anledning till olika tolkningar av lämpligheten av planläggning och bostadsbebyggelse i förhållande till det buller som alstras vid flygplatsen.

Trafikverket bör närmare precisera hur olika myndigheter ska använda *influensområdet med hänsyn till skydd mot fågelkollisioner* i sitt beslutsfattande och kommentera hur man bedömer riskerna med befintliga verksamheter.

Region Gotland

De i översiktsplanen föreslagna kompletteringarna i områdena Melonen, Fänriken, Brodösen och delar av yttre A7 utgör den sista ”pusselbiten” i en stadsdel eller är viktiga länkar mellan befintliga bostadsenkla. De är också en förutsättning för utbyggnad av samhällsviktiga funktioner, så som infrastruktur. Detta utgör skäl för att frångå riktvärdet max 70 dBA och bedöms inte påverka riksintresset Visby flygplats. Swedavia Visby Airport.

För Själsö/Brissund är bedömningen att avsteg från gällande riktvärden för flygbuller i utomhusmiljön, där flygbuller mellan max 70 och max 80 dBA kan förekomma, är motiverade för enstaka bostadshus och mindre bebyggelsegrupper som utgör komplettering till en befintlig bebyggelsegrupp och som direkt kan införlivas i befintlig bebyggelsestruktur.

Trafikverket anger att denna rapport enbart preciserar det civila riksintresset. I FBN-kurva för influensområde för buller finns dock även det militära flyget med. Det är svårt att förstå hur detta ska tolkas.

Rapporten bör reda ut om det militära bidraget till den totala bullernivån tillhör det civila riksintresset, det militära riksintresset eller bägge.

Rapporten bör förtydliga Trafikverkets inställning till om även den militära luftfartens maximalnivåer bör användas som underlag för den kommunala bebyggelseplaneringen eller inte.

Att helikoptertrafiken i anslutning till lasarettets verksamhet numer ingår i influensområdet och bullerkurvorna kommenteras inte vilket är en brist.

Övriga principiella synpunkter

Länsstyrelsen Gotlands län

Avsnittet 6.1 Riksintressets behandling i planeringsprocessen är otydligt då det även anges att Länsstyrelsen ska behandla och besluta om riksintresset i varje enskilt fall. Inledningen i andra stycket behöver formuleras om. Länsstyrelsen bedömer i detaljplaneprocessen om aktuell detaljplanläggning är förenligt med förekommande riksintressen. Kommunen som har tagit fram planen ska dock beskriva sin syn på om förslaget är förenligt med riksintresset. I ärenden som behandlar bygglov eller annan markanvändning så deltar inte Länsstyrelsen i processen på samma sätt. En kommun är i sin prövning skyldig att tillämpa bestämmelserna i 3 och 4 kap MB. Länsstyrelsen fattar alltså inte alltid beslut om riksintressen tillgodoses eller ej.

Under 6.1 beskrivs också tillståndsprövning, detta skulle för tydlighetens skull kunna beskrivas under en egen rubrik, i Trafikverkets handledning finns rubriken 6.5 Miljöprövning. Länsstyrelsen anser att det är en god intention att beskriva skillnaden mellan miljöprövning och riksintresseprecisering.

Detaljsynpunkter på kartor och text

Synpunkter från remissinstanserna har bearbetats och i läggs i huvudsak in i den version av preciseringsutredningen som kommer att överlämnas till länsstyrelsen.

Trafikverkets kommentarer på synpunkter avseende precisering av riksintresset Visby flygplats

Det är Trafikverkets uppfattning att justeringen i söder motiverades av gällande planförhållanden. Även om samma luftfartsmässiga förhållanden gäller i norr som i söder, så menar Trafikverket att riksintresseområdet inte automatiskt bör justeras i norr. Inflygningarna är fler och flygplatsens generella långsiktiga behov av mark, bör inte inskränkas utan analys. Sådana analyser kan göras i samband med aktuella planärenden i det aktuella området.

Den mark inom riksintresseområdet som används för annat än luftfartsverksamhet kan behöva ianspråktagas för luftfartsändamål om och när behov föreligger. En förutsättning i sammanhanget är huruvida aktuell markanvändning utgör ett hinder mot flygplatsens funktion eller inte.

Ifråga om utpekande av anslutningsvägen som riksintresse anser Trafikverket att tillräckligt skydd för anslutningen erhållits genom att riksintresseområdet utökats med område fram till väg 149.

Trafikverkets anspråk på riksintresseområdet innebär inte att annan verksamhet än luftfartsverksamhet ovillkorligen måste bannlysas från riksintresseområdet. Det finns verksamheter som kan förekomma inom riksintresseområdet utan att utnyttjandet av flygplatsen försvåras. Bilaga 4 har tillkommit för att underlätta bedömningen av på vilket sätt en markanvändning inom riksintresseområdet kan vara förenlig med det långsiktiga luftfartsintresset. Underlaget skulle exempelvis kunna användas för värdering huruvida den halkkörningsbana som Region Gotland redovisat i sitt remissvar skadar flygplatsens funktion.

Dialogen om befintliga detaljplaner inom riksintresseområdet bör enligt Trafikverket hållas utanför preciseringsarbetet.

Trafikverket har reviderat bullerkurvan i enlighet med nya riktlinjer. Som digitala bilagor ligger både gammal och ny bullerutredning eftersom den tidigare innehåller preciseringar av metod och indata. Det är dock kartan i huvudrapporten som gäller.

Ifråga om de bebyggelseplaner inom bullerinfluensområdet som redovisas av Region Gotland förutsätts att dessa i första hand justeras m h t riksintresset och om regionen ändå går vidare får prövas av länsstyrelsen enligt bestämmelserna i 11 Kap. PBL.

Anledningen till att den militära verksamheten ingår i FBN trots att Trafikverket inte har ansvar för militär verksamhet är att FBN definitionsmässigt är en redovisning av det

sammanlagda flygbullret. Det vore således fel att som underlag för bebyggelseplanering enbart redovisa FBN avseende civil flygtrafik.

Trafikverket har och kan enbart ha ansvar för redovisning av underlag avseende kommunikationer, detta underlag ska användas för att skydda flygplatsen mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den. Trafikverket har inte ansvar för att skydda totalförsvarets intressen. Totalförsvarets intressen har prioritet vid prövning av olika riksintressen.

Enligt Trafikverkets uppfattning måste vissa specifika frågeställningar lösas i det enskilda planärendet.

Hinder i MSA-tytor och vindkraft utanför hinderinfluensområdet försvårar inte påtagligt utnyttjandet av flygplatsen. Redovisningen görs för att sprida information om nödvändigheten för entreprenörer att initiera en dialog med bl a flygplatsen i planeringsstadiet.

Trafikverket kan idag inte ytterligare specificera vilka verksamheter som m h t risk för fågelkollisioner är oförenliga med flygplatsverksamheten. Frågan måste bli föremål för fortsatt dialog i vilken även flygplatsen och luftfartsmyndigheterna deltar.

Trafikverket noterar att Försvarsmakten gärna ser att man redovisar Försvarsmaktens riksintresse. Med tanke på att Försvarsmakten uppdaterar sina utpekanden och preciseringar hänvisas i denna rapport endast till Försvarsmaktens hemsida där informationen finns att hämta.

Bilaga 2 Flygbullerredovisning från Swedavia konsult

Se dokumentet på www.trafikverket.se

Bilaga 3 Flygbullerredovisning med hänsyn till ny förordning

Se dokument på www.trafikverket.se

Bilaga 4 Förhållningssätt för Trafikverket avseende riksintresse för kommunikationer vid Visby flygplats

All markanvändning i riksintresseområdet som kan stå i konflikt med luftfartsändamålet skall särskilt prövas. Hinderkraven skall alltid uppfyllas. I längsled avser riksintresseområdet siktskydda inflygningsljusen. Verksamhet som innebär att

människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabel från risksynpunkt (risk för tredje man). I sidled skall riksintresseområdet möjliggöra byggande av taxibanor och utökning av stationsområdet. Lokalisering av flygplatsens driftsfunktioner och luftfartsanknuten utrustning skall säkerställas, men dessa funktioner behöver inte disponera hela riksintresseområdet.

Tvårs flygplatsens rullbana skall intrång lättare accepteras på den sida av rullbanan som inte har stationsområde. I områden som ligger i rullbanans förlängning skall ovillkorligen skyddas mot intrång med hänsyn till risk för 3:e siktskydd för ljuslinjen.

Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats, TSFS 2010:133, framgår i 6 kapitlet 14 § att inflygningsljusen så långt möjligt ska ligga i ett horisontalplan som skär tröskeln. Under vissa förutsättningar får ljusplanet, i förhållande till horisontalplanet, ha en positiv lutning.

För att skydda sikten av inflygningsljus gäller:

- Ljus får inte vara skymda för flygplan under inflygning.
- Hinder vid sidan om inflygningsljusen får i princip inte vara högre än aktuella inflygningsljus. Detta gäller 60 meter på båda sidor om centrumlinjen ut till ett avstånd av 600 meter för en enkel inflygningsljuslinje och 1 350 meter för en 900 meter lång inflygningsljuslinje, och för inflygningsljuslinjer som är kortare än 900 meter ska längden hos det hinderbegränsande planet vara 150 % av ljuslinjens längd.
- Enstaka föremål som måste finnas i inflygningsljuslinjens plan för luftfartygs navigering får med vissa förutsättningar etableras.

Som underlag för bedömning av erforderligt skydd för ljuslinjen vid Visby flygplats gäller att den norra ljuslinjen är 900 meter och det ska förutsättas att den södra ljuslinjen kan byggas ut till 900 meters längd.

Det är inte rimligt att överhuvudtaget tillåta någon form av verksamhet i den yta som ska säkerställa att piloten har fri sikt till inflygningsljusen. Detta innebär i praktiken att bebyggelse inte kan tillåtas i en yta med 120 meters bredd och 1350 meters längd som sträcker sig från bantröskeln ut längs banans förlängning.

Viss kommersiell verksamhet som definitionsmässigt inte är luftfartsanknuten kan vara en finansieringsförutsättning för flygplatsverksamheten. En sådan kommersiell verksamhet kan utnyttja vägsystemet till flygplatsen. Det kan finnas ett kommersiellt intresse att knyta den kommersiella verksamheten till flygplatsens terminaler. Vid avvägning av om viss yta skall reserveras för luftfartsändamål eller användas för kommersiell verksamhet har sådana luftfartsändamål som är av riksintresse högre prioritet.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se