TRAFIKVERKET

Rapport

Riksintressepreciserings

Kalmar flygplats

2014-02-25

Publikationsnummer: 2014:043

Dokumenttitel: Riksintresseprecisering Kalmar flygplats
Skapat av: Lennart Ivarsson, Jean-Marie Skoglund, Magnus Jacobsson, Jonas Standar
Dokumentdatum: 2014-02-25
Dokumenttyp: Rapport
Ärendenummer: TRV 2013/60297
Version 1.0
Trafikverkets publikationsnummer: 2014:043
ISBN: 978-91-7467-565-8
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Lennart Ivarsson
Uppdragsansvarig: Lennart Ivarsson
Distributör: Trafikverket Region Syd, 291 25 Kristianstad, telefon: 0771-921 921.

Ärendenummer
2013/60297

Dokumentdatum
2014-01-24
Sidor
1(1)

TRAFIKVERKET

Trafikverkets beslut om precisering av riksintresseanspråk avseende Kalmar Flygplats

Kalmar flygplats 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 ska skadas ska utöver riksintresseområdet även influensområden även för flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning definieras (se "Luftfartens riksintressen", rapport LFS 2008:12). Preciseringen 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 de transportpolitiska målen uppnås.

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Kalmar flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden.

Trafikverket har återupptagit det tidigare påbörjade preciseringsarbetet med Kalmar flygplats och färdigställt detta under 2013.

Trafikverket skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Kalmar flygplats för samråd 27 september 2013. Förslaget var utsänt för samråd fram till 29 november 2013. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa i arbetet med preciseringen samt bifogat remissammanställning som en bilaga i slutrapporten.

Aktuella dokument finns i sin helhet i PDF-format på Trafikverks hemsida:

http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Riksintressen/Luftfart/Fardiga-preciseringar/

Med vänlig hälsning

Lennart Andersson

Regionchef, Trafikverket Region Syd

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad
Besöksadress: Scheelegatan 8, Kalmar

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lennart Ivarsson
SSYbs
Direkt: 010- 123 61 30
lennart.ivarsson@trafikverket.se

Sammanfattning

Trafikverket har, i samarbete med en projektgrupp bestående av representanter från Kalmar kommun, Kalmar flygplats, Regionförbundet i Kalmar län, Länsstyrelsen i Kalmar, Kalmar Länstrafik, LFV och Sweco Infrastructure AB, utarbetat ett riksintresseanspråk med tillhörande influensområden för Kalmar flygplats. I slutredigeringen av rapporten ingick även Ramböll Sverige AB.

I riksintressepreciseringen benämns flygplatsen med det formella namnet som är Kalmar flygplats. Det officiella namnet på flygplatsen är Kalmar Öland Airport.

Riksintresseområdet 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 sammantagna influensområde är den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

Riksintressets markområde för Kalmar flygplats utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från rullbanans centrumlinje samt 1 500 meter i längsled i vardera riktningen räknat från rullbanans trösklar.

Till riksintresseområdet finns också influensområde med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning. Flygplatsens influensområde utgörs således av ett område utanför riksintressets markområde inom vilket tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner på flygverksamheten. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas. Efter att riksintresset är preciserat är det Länsstyrelsen som bevakar att riksintresset tillgodoses i den kommunala planeringen.

Influensområde för buller har tagits fram och som grund för dessa beräkningar ligger en trafikprognos för den framtida flygtrafiken i Kalmar. Idag är den mesta trafiken norrgående inrikestrafik, men bullerberäkningarna tar även höjd för en ökad flygtäthet söderut bland annat till en hubb i norra Tyskland.

Det råder för närvarande ingen konflikt mellan flygets prognostiserade bullerutbredning och de idag planerade exploateringsområdena inom Kalmar kommun.

Influensområdet för elektromagnetisk störning ryms i sin helhet inom de hinderbegränsande ytorna för flygplatsen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Innehållsförteckning 2
1 Inledning och syfte 1
2 Bakgrund 1
2.1 Definition av riksintresseområde för flygplats 1
2.2 Hur arbetet har bedrivits 2
2.2.1 Arbetsgrupp 2
2.2.2 Styrgrupp 2
3 Värdebeskrivning 3
3.1 Omvärldsfaktorer 3
3.1.1 Det nationella flygplatssystemet 3
3.1.2 Den internationella flygtrafikens utveckling 4
3.1.3 Den nationella flygtrafikens utveckling 5
3.1.4 Internationella flygprognoser 7
3.1.5 Nationell inrikesprognos 8
3.1.6 Prognos för utrikestrafik till och från Sverige 8
3.1.7 Kalmar flygplats marknadsförutsättningar 10
3.1.8 Näringslivet 12
3.1.9 Forskning och utbildning 12
3.1.10 Turist- och besöksnäring i Sverige 12
3.1.11 Turismen i Kalmar län 13
3.2 Flygplatsens utveckling 14
3.2.1 Historik 14
3.2.2 Kalmar flygplats 14
3.2.3 Nuvarande trafiksituation på flygplatsen 15
3.2.4 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen 17
3.2.5 Passagerarprognos 2040 för Kalmar flygplats 17
3.2.6 Prognos för rörelser på Kalmar flygplats. 18
3.3 Intermodalitet och tillgänglighet 19
3.3.1 Trafikslagen i regionen 19
3.3.2 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen 19
4 Riksintressets markanspråk 20
4.1 Riksintresseområdet för flygplatsen 20
4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning 22
4.2.1 Kommunikations-, navigations- och radarutrustning 22
4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet 22
4.3.1 Risk för fågelkollisioner 22
4.3.2 Risk för tredje man 23
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse 23
5 Influensområde 24
5.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder 24
5.1.1 Förutsättningar 24
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Kalmar flygplats 25
5.1.3 Procedurområden och MSA-ytor 26
5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller 28
5.2.1 Dimensionerande flygbullerförutsättningar för flygplatsen 30
5.2.2 Flygplatsens influensområde för flygbuller 31
5.3 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning 34
5.3.1 Förutsättningar 34
5.3.2 Luftfartsradioanläggning och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning vid flygplatsen 34
5.3.3 Luftledningar för starkström 34

6 Riksintresset i planering och tillståndsprövning 35
6.1 Riksintressets behandling i planprocessen..... 35
6.2 Övriga riksintressen 37
6.3 Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen 37
7 Källförteckning..... 38
8 Bilaga 1 - Samrådsredogörelse..... 39
8.1 Länsstyrelsen i Kalmar Län 39
8.2 Tillväxtverket..... 40
8.3 Regionförbundet i Kalmar Län..... 40
8.4 Kalmar Öland Airport 40
8.5 Kalmar kommun 41
8.6 Mörbylånga kommun..... 41
8.7 Övriga justeringar efter remisskedet 42

1 Inledning och syfte

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Kalmar flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden. I riksintresse-preciseringen benämns flygplatsen med det formella namnet som är Kalmar flygplats. Det officiella namnet på flygplatsen är Kalmar Öland Airport.

Ett riksintresseområde kring en flygplats ska enligt bestämmelserna i 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 sammanlagda 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

2.1 Definition av riksintresseområde för flygplats

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov. Här ingår användning av mark för bl.a. rullbanor, taxibanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser. I riksintresseområdet ingår inte mark som disponeras för kommersiell verksamhet, exempelvis shoppingcenter. Mark som enbart används för civil icke kommersiell flygverksamhet, såsom allmänflygets faciliteter, ingår inte heller i riksintresseområdet. Flygtrafik i linjetrafik och charter ingår i riksintressepreciseringen, men inte annan flygverksamhet.

Områden som tas i anspråk eller kan komma att tas i anspråk för väg eller järnvägstrafik till och från flygplatsen ska redovisas. Flygplatsens sammantagna influensområde är den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller anläggning påtagligt kan skada riksintresset.

Till skillnad från miljötillståndet har Riksintressepreciseringen ett längre tidsperspektiv. Miljötillståndet kan vara avgränsat i tid och är kopplat till en verksamhetsutövare, medan Riksintresset inte är tidsbegränsat och utgår från flygplatsens funktion.

2.2 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket har drivit projektet med Riksintressepreciseringen för Kalmar flygplats.

2.2.1 Arbetsgrupp

Arbetsgruppen har tagit fram underlag för att precisera riksintresseanspråket för flygplatsen.

I arbetsgruppen har representanter från bland annat Trafikverket, Kalmar kommun, Regionförbundet och Länsstyrelsen funnits. Följande personer har ingått i arbetsgruppen:

- Lennart Ivarsson, projektledare, Trafikverket
- Malin Dahlberg, Trafikverket
- Jean-Marie Skoglund, Trafikverket
- Mikael Kalin, Kalmar kommun
- Eva-Lena Larsdotter, Kalmar kommun
- Irene Tallhage-Lönn, Regionförbundet Kalmar län
- Ronny Lindberg, Kalmar flygplats
- Ola Herrloff, Kalmar flygplats
- Liselotte Hagström, Länsstyrelsen i Kalmar län
- Björn Royne, LFV
- Magnus Jacobsson, Sweco Infrastructure AB

2.2.2 Styrgrupp

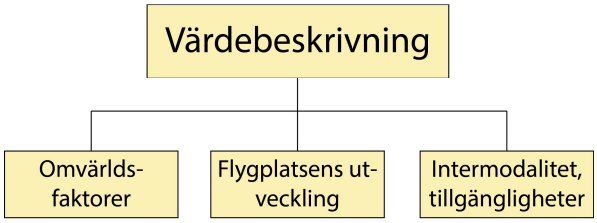
I styrgruppen har representanter från följande myndigheter, statliga verk, flygplatser, kommuner och andra organisationer deltagit:

- Anna Wildt-Persson, Trafikverket
- Rami Yones, Trafikverket
- Lennart Ivarsson, Trafikverket
- Peter Sieurin, Länsstyrelsen i Kalmar län
- Björn Strimfors, Kalmar kommun
- Per Ålind, Regionala kollektivtrafikmyndigheten
- Irene Tallhage-Lönn, Regionförbundet i Kalmar län
- Ronny Lindberg, Kalmar flygplats
- Jean-Marie Skoglund, Trafikverket
- Magnus Jacobsson, Sweco Infrastructure AB

3 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.



Figur 1. Värdebeskrivningens ingående delar

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Det nationella flygplatssystemet

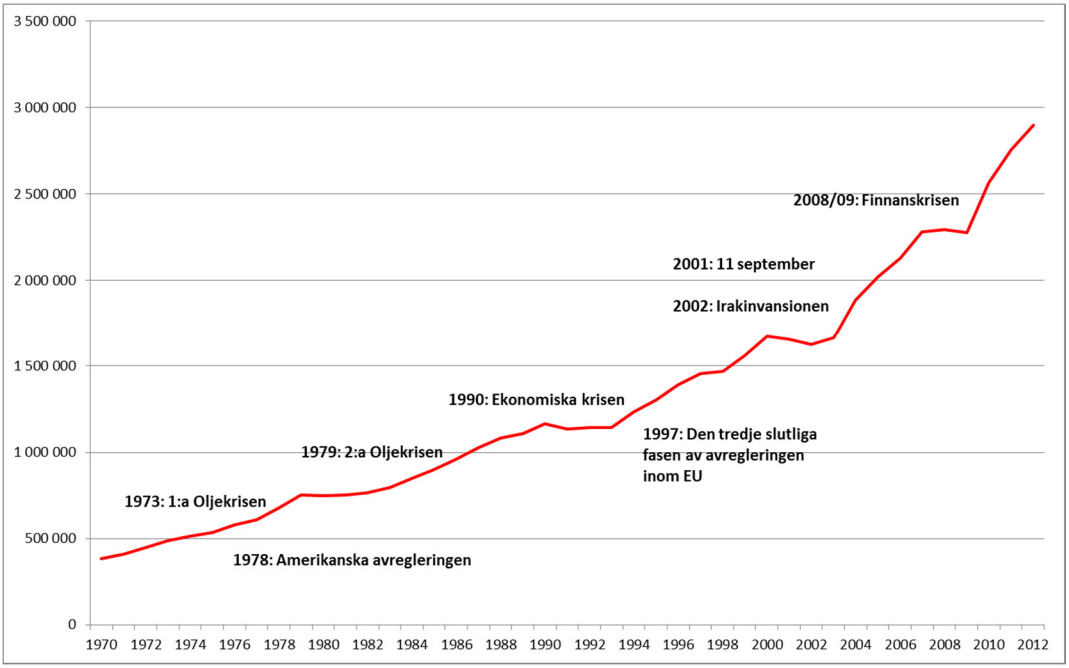
Riksdagen beslutade den 19 december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) om en ny nationell politik för det svenska flygplatssystemet. Staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Utpekandet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

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.

Kalmar flygplats förvaltas av Kalmar Airport AB, som är ett av Kalmar kommun helägt företag för drift, förvaltning samt utveckling av flygplatsen. Flygplatsen ingår inte i det nationella basutbudet.

3.1.2 Den internationella flygtrafikens utveckling

Den internationella flygtrafiken transporterade över 2,9 miljarder passagerare år 2012. Flygtrafiken transporterar över 37 miljoner ton frakt. Passagerartrafiken uppvisar en stadig utveckling sedan 1970-talet, se figur 2 nedan.



Figur 2. Den internationella passagerarutvecklingen 1945-2011. Källa ICAO. Bearbetad av Jean-Marie Skoglund.

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 år 1960 till millennieskiftet var den genomsnittliga tillväxten för flyg med inriktning mot godstransporter 11 procent om året.

Den största ökningen av den internationella flygtrafiken skedde under 1960-1970-talen när jetflygplanen introducerades fullt ut inom den civila flygtrafiken. Det 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.

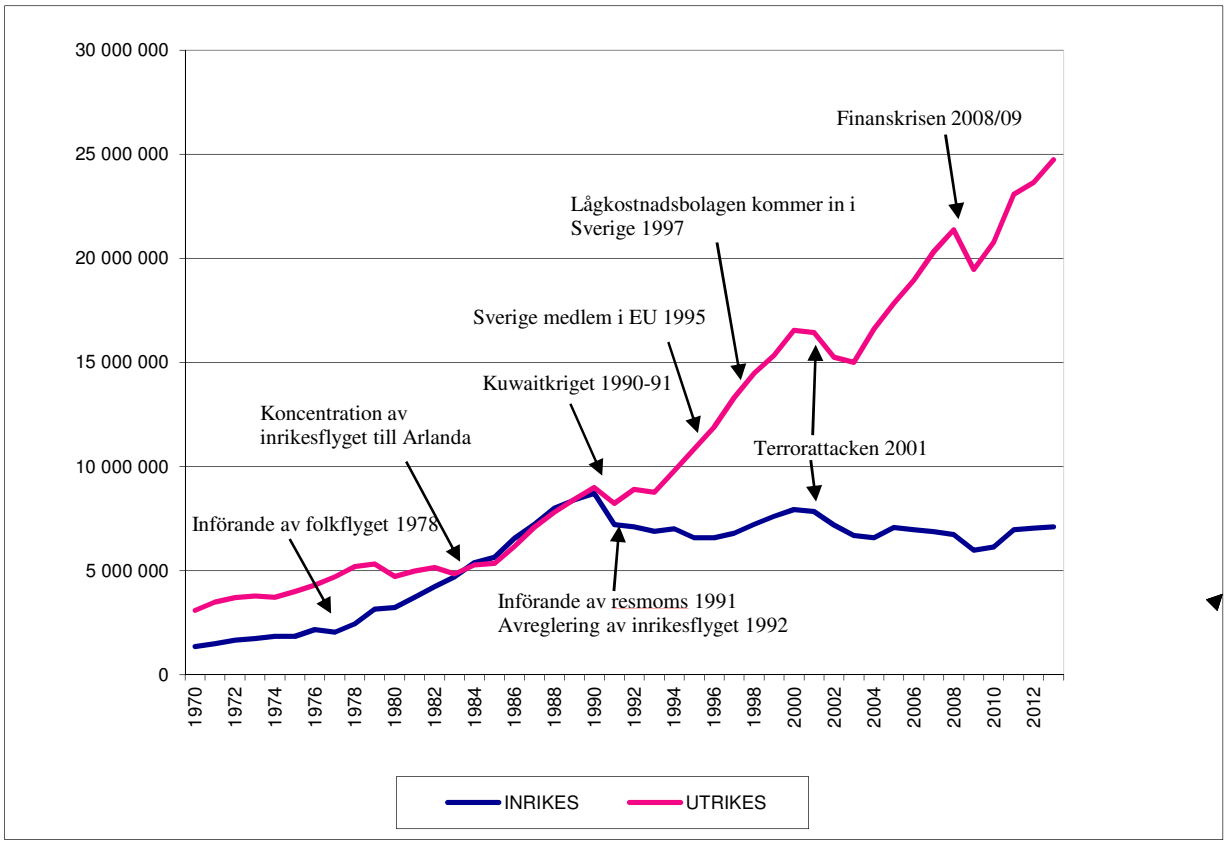
Det ökade miljömedvetandet i slutet av 1990-talet bidrog till en debatt om luftfartens klimatpåverkan. Debatten tvingade flygindustrin till tekniskt nytänkande för att minska flygets miljöpåverkan. Trots utveckling av flygmotorer

och nya komponenter i flygplan så minskar inte de totala utsläppen av koldioxid nämnvärt. Något som kan förklaras med att antalet flygplan ökar och därmed antalet rörelser.

3.1.3 Den nationella flygtrafikens utveckling

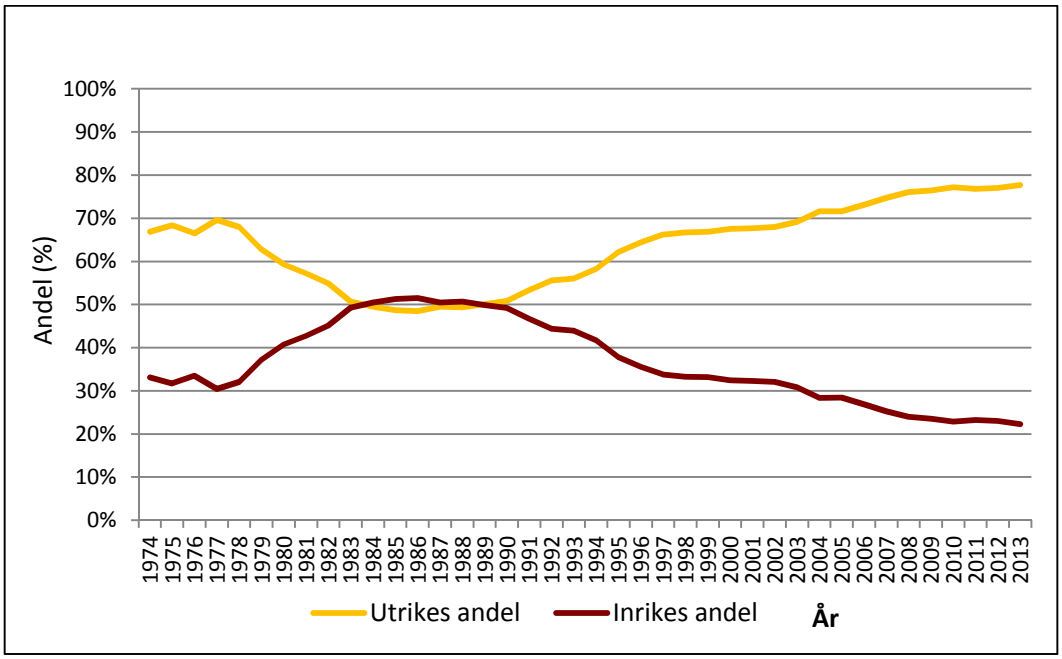
Flygtrafiken i Sverige uppvisar fram till 1990 en stadig tillväxt. Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikes avresande passagerare från svenska flygplatser, från 1,8 till 8,7 miljoner. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. 1990 bröts den positiva trafikutvecklingen, Gulfkriget och den ekonomiska krisen i början av 1990-talet bidrog till en drastisk nedgång av inrikesresor. Antalet inrikespassagerare har sedan 1991 legat på en stabil nivå runt 7 miljoner avresande per år.

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. se figur 3 nedan. Observera, i diagrammet nedan, att när det gäller utrikestrafik så räknas både avresande och ankommande med i statistiken medan det endast är antalet avresande passagerare som räknas när det handlar om inrikestrafik. Detta gör att utrikestrafiken ser, relativt sett, mycket större ut än vad den egentligen är.



Figur 3. Passagerarflygets utveckling i Sverige 1970-2013. Källa: Transportstyrelsen. Bearbetad av Jean-Marie Skoglund.

År 2013 uppgår antalet avresande inrikespassagerare i Sverige till 7,1 miljoner och antalet utrikes passagerare uppgår till 24,7 miljoner. År 1991 var andelen inrikespassagerare ca 65 procent och utrikestrafiken stod för 35 procent av andelen resenärer. Idag är förhållandet i princip det omvända med drygt 77 procent utrikesresenärer och 22 procent inrikespassagerare.

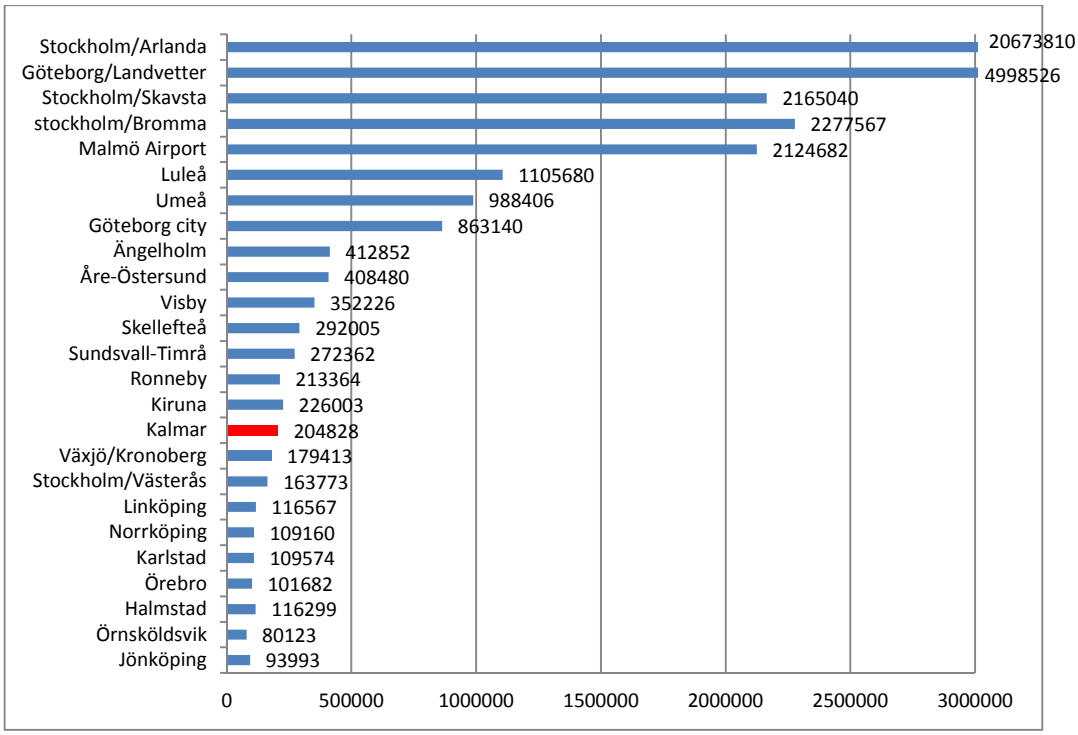


Figur 4. Andel inrikes- och utrikes avresande passagerare från svenska flygplatser. Källa: Transportstyrelsen.

Flygfrakten i Sverige uppgår till 111 000 ton per år.

Passagerare spenderade 78,0 mdkr (inklusive skatt) på flygresor under 2009 och speditörer 3,1 mdkr på flygfrakt. 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.

De fem största flygplatserna i Sverige sett till så väl antalet passagerare och antalet landningar är flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Kalmar flygplats hamnar på en 16:e plats sett till passagerarantal år 2013 och på en 15:e plats sett till antalet landningar år 2013.



Figur 5. Antal inrikes- och utrikespassagerare på de största flygplatserna i Sverige 2013. Källa: Transportstyrelsen.

3.1.4 Internationella flygprognoser

Det finns ett flertal internationella prognoser över flygets utveckling. De största flygplanstillverkarna 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. ICAO[1] bedömer att flygtrafiken 2012-2030 kommer att öka med 4,5 procent och därmed uppgå till 6,9 miljarder passagerare, se tabell 1.

Tabell 1. Prognos för den globala flygtrafiken 2011-2030.

Organisation	Prognos för global passagerarökning 2012-2030	Prognos för passagerar-ökning i Europa	Prognos Frakt, globalt 2012-2030
Airbus	4,7 % per år	4,1 % per år	
Boeing	4,2 % per år	4,0 % per år	5,6 % per år
ICAO	4,5 % per år		
ACI[2]	4,1 % per år	2,9 % per år	

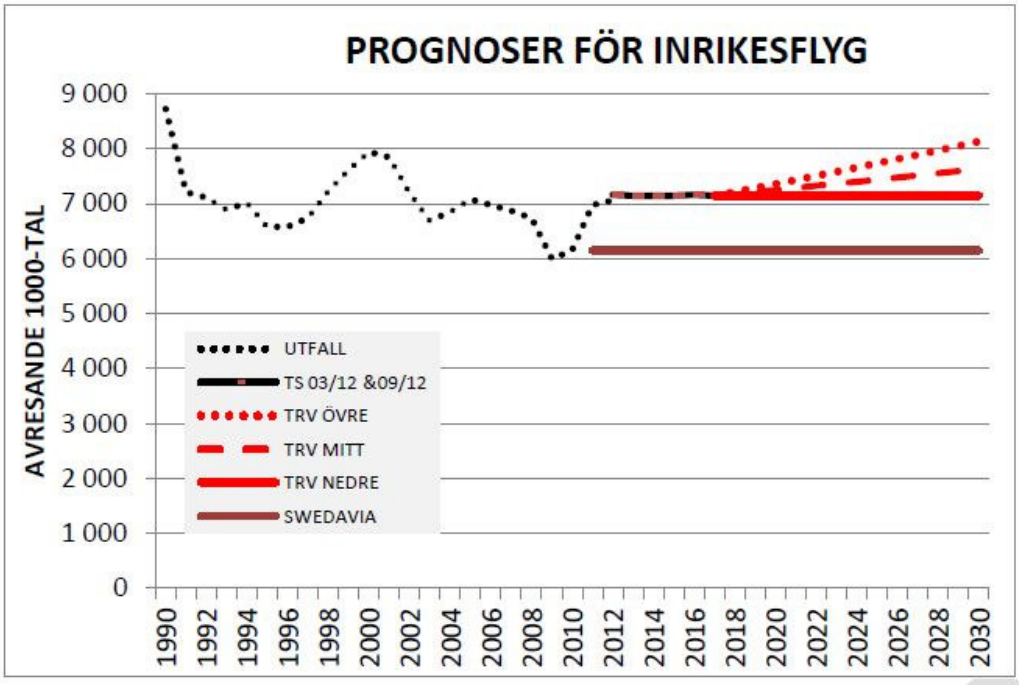
Den största tillväxten av trafikflyget kommer att ske i Asien och Mellanöstern fram till 2030 enligt prognos från de största flygplanstillverkarna Boeing och Airbus. Befolkningsutveckling, teknisk och ekonomisk dominans, nya politiska

[1] ICAO – Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization)
[2] ACI – Airports Council International

förutsättningar, liberalisering, spridning av LCC[3] (Low Cost Carrier = Lågkostnadsflygbolag) är bara några av de omvärldsfaktorer som gör att de två nämnda regionerna kommer att uppvisa en stadig tillväxt inom luftfarten.

3.1.5 Nationell inrikesprognos

Inrikesflyget i Sverige har under de senaste åren stabiliserat sig på en nivå kring 7 miljoner passagerare. I Trafikverkets scenario ”Mitt” bedöms inrikesflyget nå 7,6 miljoner avresande passagerare 2030, se figur 6. Transportstyrelens prognos för 2025 ligger på omkring 7,1 miljoner passagerare.



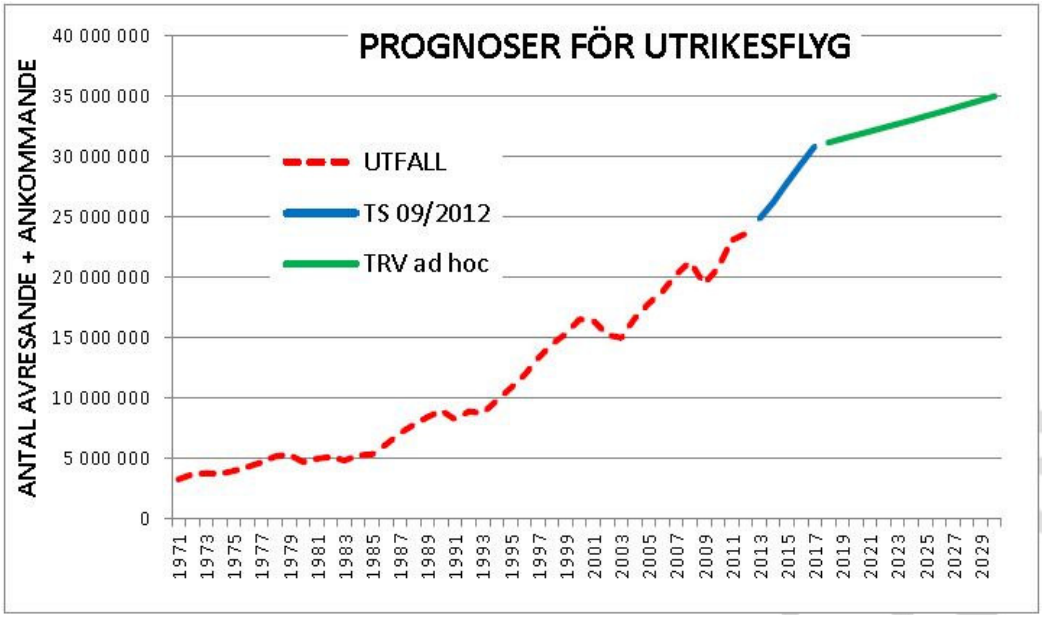
Figur 6. Prognos inrikesflyg 2030. Källa: Trafikprognos för Svenska flygplatser 2030, Trafikverket.

3.1.6 Prognos för utrikestrafik till och från Sverige

Utrikestrafiken har sedan 1990-talets början uppvisat en stadig tillväxt. Vid tre tillfällen har utrikestrafiken minskat, mellan 2000-2002, under perioden 2008-2010 och under 2012. I samtliga fall blev nedgången drastisk.

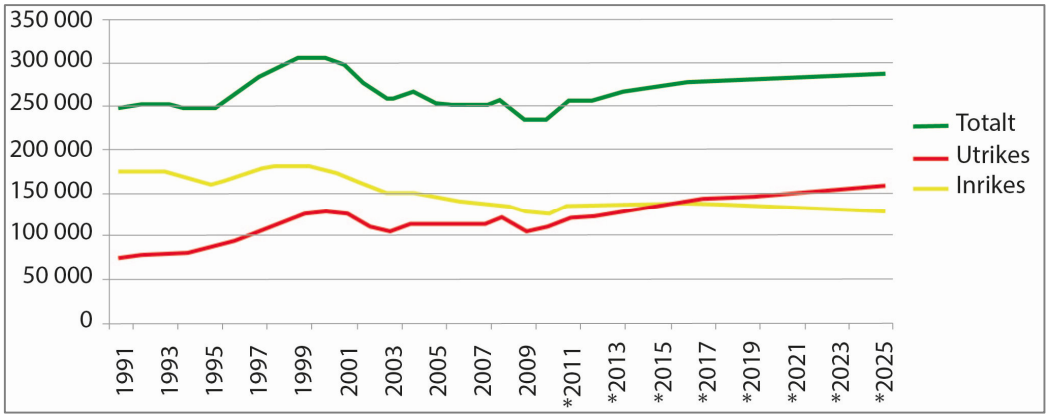
Trafikverket bedömer att utrikestrafiken kommer att uppgå till 35 miljoner passagerare år 2030.

[3] LCC – Lågkostnadsflygbolag (Low Cost Carrier)



Figur 7. Prognos utrikesflyg 2030. Trafikverket. Källa Trafikprognos för svenska flygplatser 2030

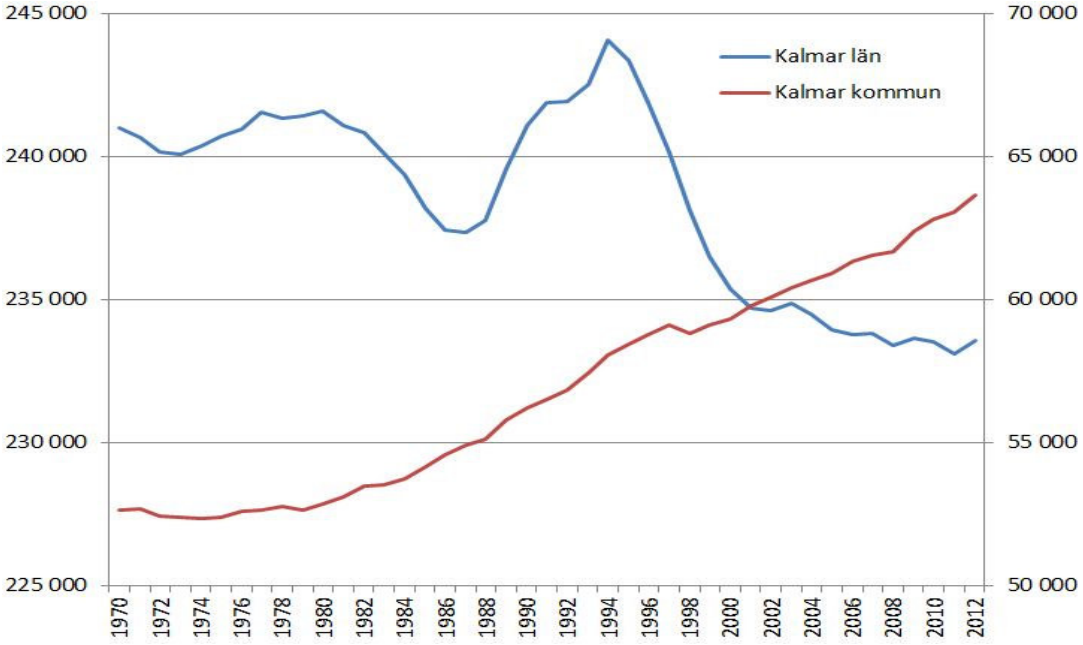
För inrikesflyget beräknas antalet landningar årligen minska med 0,4 procent fram till år 2025, se figur 8.



Figur 8. Antal landningar 1991-2009 med prognos till 2025. Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

3.1.7 Kalmar flygplats marknadsförutsättningar

Kalmar kommun har under den senaste 30 årsperioden haft en positiv befolkningsutveckling och gått från ungefär 53 000 invånare år 1980 till cirka 64 000 invånare år 2012. Under samma period har dock Kalmar län haft en negativ befolkningsutveckling där man har gått från 242 000 invånare runt år 1980 till 234 000 invånare år 2012.



Figur 9. Befolkningsutvecklingen för Kalmar län och kommun för åren 1970 - 2012
Källa: SCB.

Kalmar flygplats primära upptagningsområde sträcker sig i norr från de södra delarna av Oskarshamns kommun till Torsås kommun i söder med Emmaboda kommun i väster och Öland som en självklar gräns i öster. Upptagningsområdet sammanfaller i princip med gränsen för södra Kalmar län. Gällande charterflyg så är upptagningsområdet större och inkluderar då större delen av Kalmar län och även östra delarna av Blekinge län.

Det totala befolkningsunderlaget i flygplatsens primära upptagningsområde uppskattas till cirka 150 000 invånare.

Figur 10. Kalmar län och dess infrastruktur inkl. godkända instrumentflygplatser

3.1.8 Näringslivet

Kalmar län är ett av de företagstätaste länen i Sverige. Näringslivsstrukturen består till 90 % av företag som har färre än 10 anställda. Det är en styrka för länet att ha många ben att stå på och att inte vara beroende av ett fåtal större företag. Svagheten med företagsstrukturen är att det finns få medelstora företag med resurser att systematiskt arbeta med utvecklingsfrågor. För att Kalmar län ska kunna öka sin konkurrenskraft krävs det att man tar steget mot en mer kunskapsintensiv produktion.

Tillgänglighet är en viktig förutsättning för näringslivet i Kalmar och där har flyget en alldeles speciell betydelse för Kalmar län då tågförbindelserna med Stockholm är dåliga. För regionens näringsliv, inte minst för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet, är flyget av avgörande betydelse.

Besöksnäringen har en stor betydelse för länet. Detta är en bransch med stor potential eftersom antalet utländska besökare är stort och ökande. Det är viktigt att fortsätta utveckla besöksnäringen och här kan Kalmar flygplats spela en viktig roll.

En direktlinje från Kalmar flygplats till en hubb (flygplats) i norra Europa skulle stärka Kalmar läns konkurrenskraft.

3.1.9 Forskning och utbildning

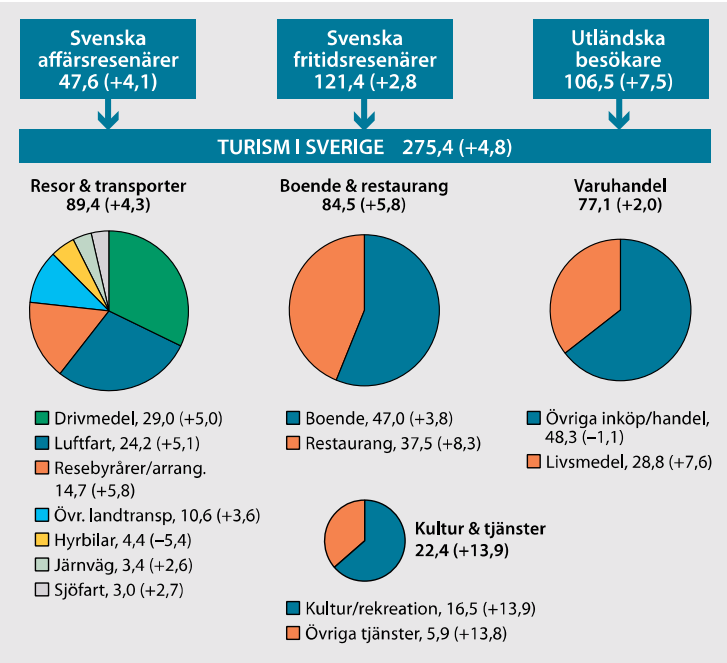
Linnéuniversitetet har en nyckelroll i att tillföra kompetens inom flera olika områden. För tillämpad forskning och utveckling i företagen är även forskningsinstitut viktiga aktörer.

Träindustri, energi- och miljöteknik, besöksnäring, gröna näringar samt plastindustri är några av länets starka profilområden och tillväxtbranscher med internationell konkurrenskraft. För att vara fortsatt starka inom dessa områden krävs slagkraftiga och innovationsstimulerande miljöer där samarbete mellan akademin, näringslivet och det offentliga står i fokus.

3.1.10 Turist- och besöksnäring i Sverige

Under 2012 ökade turismens totala omsättning i Sverige med 4,8 procent till 275,4 miljarder kronor. Turismens exportvärde, mätt som utländska besökares konsumtion i Sverige, ökade med 7,5 procent till 106,5 under 2012 miljarder kronor, vilket var cirka 85 procent mer än järn- och stålexporten och nästan tre gånger så mycket som värdet av den svenska personbilsexporten.[4]

[4] *Tillväxtverket/SCB "Fakta om svensk turism 2012" sid 7.*



Figur 11. Fördelning av turismens totala konsumtion 2012. Källa: Tillväxtverket/SCB

Samtidigt som sysselsättningen inom många traditionella basnäringar i Sverige har minskat, har turismen bidragit till 37 100 fler sysselsatta sedan 2000. Under 2012 bidrog turismen med sysselsättning till nästan 168 000 personer.[5]

Antalet gästnätter på svenska hotell, stugbyar, vandrarhem, kommersiellt förmedlade privata stugor och lägenheter (SoL) samt campingplatser ökade med 0,1 procent under 2012, till totalt 52,7 miljoner.[6] Det är de högsta volymerna som någonsin registrerats, men samtidigt en lägre ökning av volymerna än under de två föregående åren. Utländska gästnätter uppgick till 12,8 miljoner under 2012, en minskning med 100 000 övernattningar.[7]

3.1.11 Turismen i Kalmar län

Turismen i Kalmar län omsatte år 2012 4,2 miljarder kronor, vilket innebär en ökad omsättning med 1,1 miljarder kronor jämfört med år 2011, och skapade en sysselsättning för 4 230 personer på helårsbasis. Turismen i Kalmar län har ökat kontinuerligt under de senaste åren. Totalt hade Kalmar län 10,4 miljoner turistövernattningar under 2012.[8] 87 procent kommer från Sverige och resterande 13 procent är utländska turister. Tyskland och Danmark svarar för 48 procent av alla utländska övernattningar i hotell, stugbyar och vandrarhem.

---

[5] Tillväxtverket/SCB ”Fakta om svensk turism 2012” sid 7.
[6] Tillväxtverket/SCB ”Fakta om svensk turism 2012” sid 38.
[7] Tillväxtverket/SCB ”Fakta om svensk turism 2012” sid 53.
[8] TEM® 2012 KALMAR LÄN Ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter av turismen i Kalmar län 2012. Inklusive åren 2003-2011. Sid 7.

Av de fem största regionerna i Sverige (Stockholm, V-Götaland, Dalarna, Skåne och Kalmar) var det Kalmar län som ökade mest procentuellt under 2012, plus 3,7 procent.[9]

3.2 Flygplatsens utveckling

3.2.1 Historik

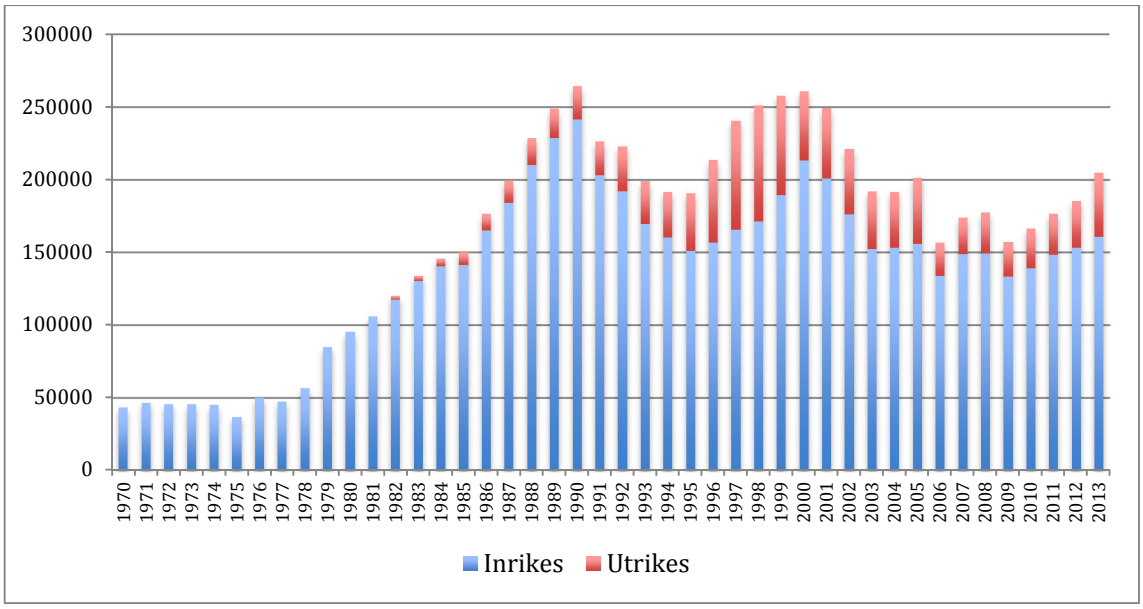
Flygplatsen i Kalmar invigdes 1940 och utgjordes då av en flygflottilj (F12). Civilflygtrafik påbörjades redan 1957, när dåvarande Linjeflyg gjorde sin premiärtur på sträckan Bromma-Kalmar. 1982 avvecklades F12 och dåvarande LFV[10] blev ensamt ansvariga för driften av flygplatsen. 2007 övertog Kalmar kommun flygplatsen av LFV.

3.2.2 Kalmar flygplats

Kalmar flygplats är, mätt i antal passagerare, på 16:e plats bland de svenska flygplatserna. Bland flygplatserna i sydöstra Sverige är Ronneby störst följt av Kalmar och därefter Växjö och Jönköping. Kristianstad och Oskarshamn är betydligt mindre, se fig. 5 på sidan 7.

Passagerarutvecklingen har som högst varit på över 250 000 passagerare, men under de senaste åren legat stabilt mellan 150 000- 200 000 per år. Nedgången av passagerarvolymen från 2000 är kopplat, dels till den allmänna ekonomiska konjunkturen under 2000-talet, dels till tillkomsten av Öresundsbron som innebar att flygplatsen förlorade flygtrafiken till Köpenhamn, som utgjorde en stor del av utrikesvolymen på flygplatsen. En annan bidragande orsak var också turbulens kring olika flygbolag på Köpenhamntrafiken sedan SAS lämnade trafiken 2004. Under de senaste åren har åter utrikestrafiken ökat med anledning av charterboomen på de regionala flygplatserna. Även Ryanair hade trafik med 2 avgångar i veckan till Barcelona under 2013.

[9] Tillväxtverket/SCB ”Fakta om svensk turism 2012” sid 37.
[10] LFV – Luftfartsverket, idag Swedawia



Figur 12. Avresande och ankommande passagerare på Kalmar flygplats 1970-2013. Källa: Transportstyrelsen.

3.2.3 Nuvarande trafiksituation på flygplatsen

Den dominerande trafiken på Kalmar flygplats utgörs av Stockholmstrafiken. SAS flyger på Arlanda flygplats med 4 avgångar per dag och Kalmarflyg flyger på Bromma flygplats med 4 avgångar per dag. Stockholmstrafiken står för 80 procent av passagerarvolymen.

Under våren 2013 inledde Ryanair trafik med 2 avgångar i veckan till Barcelona/El Prat Airport. Tanken var att trafiken skulle bedrivas fram till oktober 2014 med uppehåll under vinterhalvåret. På grund av olika omständigheter upphörde trafiken redan i oktober 2013. Flygplatsen planerar att, tillsammans med Regionförbundet i Kalmar län, inleda trafik till och från Berlin under 2014. Konkreta flygbolag och flygplanstyper för denna rutt är inte fastställda.

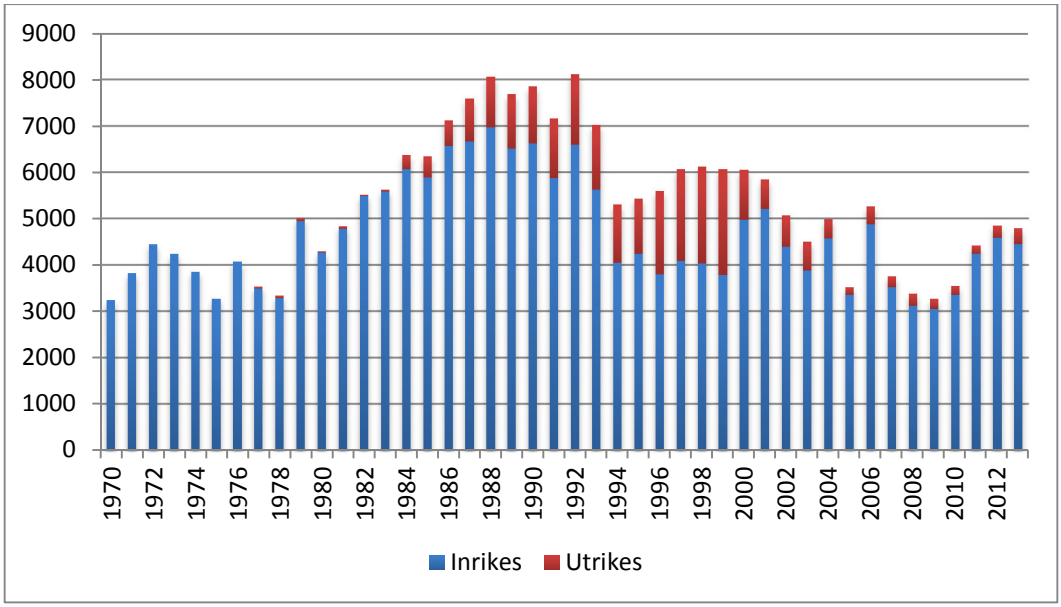
Under de senaste åren har flygplatsen även haft ett omfattande charterutbud med destinationer såsom Rhodos, Mallorca, Turkiet (Antalya), Gran Canaria (Las Palmas) och Kroatien (Zadar).

Andelen frakt på Kalmar flygplats är väldigt låg. År 2012 fraktades 2 ton gods och denna volym gick uteslutande med reguljär passagerartrafik. Under 2013 förekom ingen frakt från flygplatsen.

Tabell 2. Trafikutbudet på Kalmar flygplats 2013.

Flygbolag	Destinationer	Nuvarande trafik	Kapacitet
SAS	Arlanda	• 1-2 dagliga avgångar med Boeing 737-600 eller motsvarande (m-fr) • 3-4 dagliga avgångar med SAAB 2000 eller motsvarande • Totalt innebär detta mellan 220-300 avgångar per år med Boeing 737-600 och 800-900 avgångar med SAAB 2000.	100-123 pax 50-72 pax
Kalmarflyg (Braathens regional)	Bromma	• 4-5 dagliga avgångar med SAAB 340 • Totalt innebär detta mellan 1200-1250 avgångar per år med SAAB 340	33 pax
Ryan air	Barcelona	• 2 avgångar per vecka under perioden april till oktober Flygplanstyp Boeing 737-800	189 pax.
Övriga	Rhodos, Mallorca Turkiet (Antalya) Gran Canaria (Las Palmas) Kroatien (Zadar)	• 1-4 avgångar per vecka med Boeing 737-800 eller motsvarande. Peakmånader är augusti och september. • Totalt innebär detta 100 avgångar	189-230 pax

Totalt sett innebär den nuvarande trafiken på Kalmar flygplats att antalet rörelser uppgår till drygt 4 800 per år varav nästan 4 600 avgångar är inrikes.



Figur 13. Rörelser (reguljär- och chartertrafik) på Kalmar flygplats 1970-2013. Källa: Transportstyrelsen.

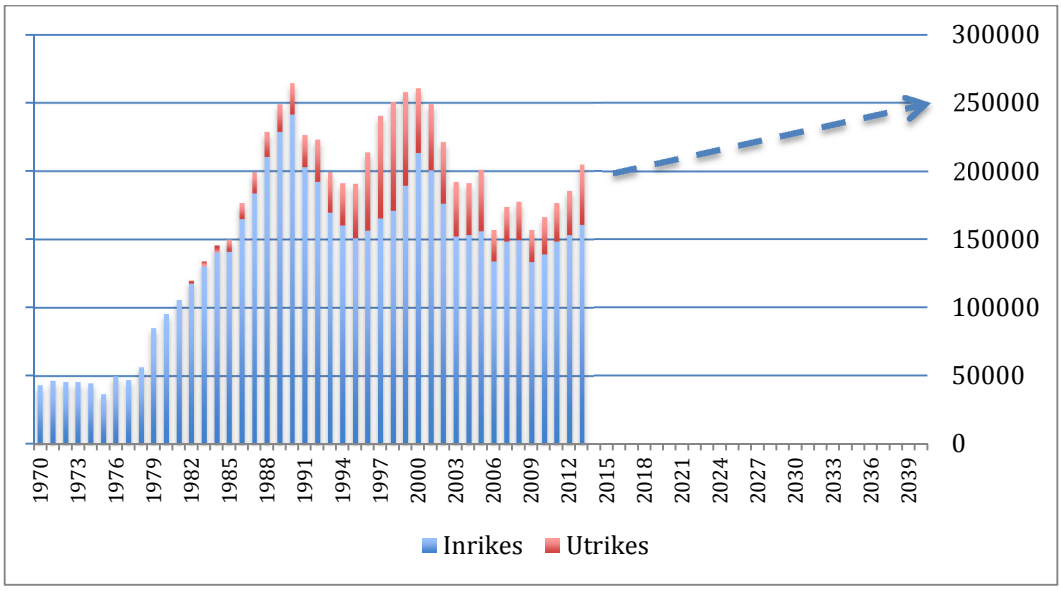
3.2.4 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen

För Kalmars näringsliv är goda nationella och internationella förbindelser av yttersta vikt. Den reguljära flygtrafiken har speciellt stor betydelse för Kalmars del eftersom tågtrafiken i dagsläget inte är tillräckligt konkurrenskraftig bland annat på grund av det långa avståndet till södra stambanan. En konkurrenskraftig tågservice ligger troligtvis långt fram i tiden. Regionens företag och universitetet ställer stora krav på goda förbindelser med våra storstäder och även dagliga förbindelser med kontinenten. Det är nödvändigt för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet. Flyget har också en stor betydelse för länets besöksnäring.

3.2.5 Passagerarprognos 2040 för Kalmar flygplats.

Trafiken på Kalmar flygplats domineras idag till största delen av inrikestrafik. Trafikverket uppskattar att fram till 2040 så kommer flygplatsen att uppnå 250 000 passagerare. Fram till 2040 har en jämnare fördelning uppstått mellan inrikes- och utrikestrafiken. Utrikestrafiken kommer att procentuellt stå för den största ökningen på flygplatsen fram till 2040. Det som talar för den starka tillväxten inom utrikestrafiken är följande komponenter:

- Kalmar (Småland) med Öland är en potentiell destination för europeisk marknad.
- ”Feed” trafik till en hubb i Europa.
- Chartertrafik har stannat på de regionala flygplatserna och skapar en stabil verksamhet



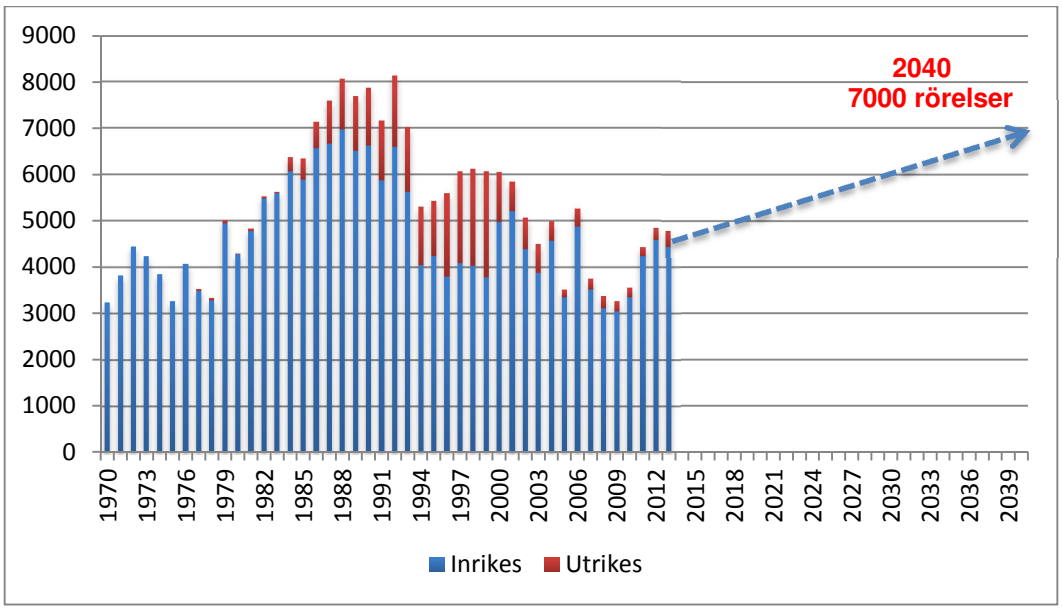
Figur 14. Passagerarprognos för antalet avresande och ankommande resenärer för Kalmar flygplats fram till år 2040.

Vid bedömning av flygplatsens prognos har följande faktorer vägts in:

- Befolkningsutveckling – 70 000 invånare i Kalmar kommun år 2040
- Utbildning, Forskning – Linnéuniversitet
- Turism – Potential med närheten till Öland samt idrottsturism
- Utvecklingen av andra transportslag
- Näringslivsutveckling
- Arbetsmarknad

3.2.6 Prognos för rörelser på Kalmar flygplats.

Trafikverket uppskattar att antalet rörelser (linjefart och charter) på Kalmar flygplats fram till år 2040 kommer att ligga på 7 000 per år. Ökningen ligger främst på utrikes linjefart och charter samt inrikes säsongstrafik som genereras av närheten till Öland. Den dominerande flygplanstypen idag (2013) består till 89,4 procent av turbopropflygplan och resterande 10,6 procent av jetflygplan.



Figur 15. Prognos för rörelser (reguljär- och chartertrafik) på Kalmar flygplats fram till år 2040. Källa: Transportstyrelsen.

Trafikverket bedömer att även fram till 2040 kommer turbopropflygplan att vara dominerande, däremot kommer andelen jettrafik att öka. Trafikverket bedömer att 70 procent turbopropflygplan och 30 procent jettrafik är ett troligt scenario för framtiden och att detta bör vara vägledande för bullerberäkningen. Detta skapar en god marginal för framtiden att säkerställa flygplatsens influensområde för buller. Bedömningen bygger på utvecklingen att flygplatsen får trafik på en ”hubb-flygplats” i Europa så som till exempel Berlin, Amsterdam, Hamburg med flera. Trafiken sker med regionaljetflygplan, 2 avgångar per dag och en avgång per helg, under 48 veckor/år. En sådan trafik kan resultera i en överflyttning av passagerare från Arlandalinjen till förmån för hubbtrafiken. Övrig utrikestrafik

domineras av charterdestinationer och viss weekendtrafik, 4 ytterligare avgångar från dagens (2012). I detta ingår en viss LCC- trafik[11].

Tabell 3. Framtidsscenarier för flygtrafiken på Kalmar flygplats

Scenarier	Destinationer	Tillkommande jettrafik	Totalt
70 procent turboprop-flygplan, 30 procent jettrafik	Inrikes Arlanda och Bromma Utrikes hubb-trafik samt Charter	• Hubbtrafik till Europa, 1056 rörelser/år (två avgångar per vardag och en avgång söndag, ger 22 rörelser per vecka i 48 veckor/år) • Charter, fyra avgångar/vecka på årsbasis vilket ger 416 rörelser/år	Jet-rörelser 2012: Idag 518 st (inrikes och utrikes) 2040: Tillkommande 1 472 **Totalt: 1990 rörelser/år**

3.3 Intermodalitet och tillgänglighet

3.3.1 Trafikslagen i regionen

Vägsystemet är idag relativt väl utbyggt. Större delen av E22, både söderut och norrut är 2+1 vägar. Detta ger att restiden till Stockholm med bil är ungefär 4,5 timmar. Restiden med bil till Malmö är idag knappt tre och en halv timme.

Både kust-till-kustbanan och Stångådalsbanan är enkelspåriga järnvägar med relativt långa restider. Restiden till Stockholm är drygt 4,5 timmar och för detta krävs ett byte i Alvesta. Till Göteborg går det direkttåg med en restid på knappt 4 timmar och direkttågen till Köpenhamn/Malmö tar drygt 3 timmar.

För snabba förbindelser utåt mot resterande delar av Sverige samt mot utlandet kommer flyget att vara en viktig del inom överskådlig framtid. Flyget ger snabba förbindelser mot Stockholm och därifrån går det att ta sig till många andra in- och utrikesdestinationer. I dag sker en del av utrikesflyget från Kastrups flygplats, dit man tar sig med tåg från Kalmarregionen. Tidsmässigt är detta dock en längre resa än att ta sig med flyg hela vägen via Arlanda till de flesta europeiska destinationer.

3.3.2 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen

Väg- och järnvägsinfrastrukturen och kollektivtrafikanslutningar till flygplatsen är viktiga i ett ”hela-resan-perspektiv”. Flygplatsen har en mycket strategisk placering intill både E22 och två järnvägsbanor, Kust till kust-banan och Stångådalsbanan. Det strategiska läget ger möjligheter att i en framtid utveckla en knutpunkt för resande och byten mellan transportslagen.

[11] LCC står för Low cost carrier flygbolag såsom Rynair, Wizzair, Norwegian m.fl.

4 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.

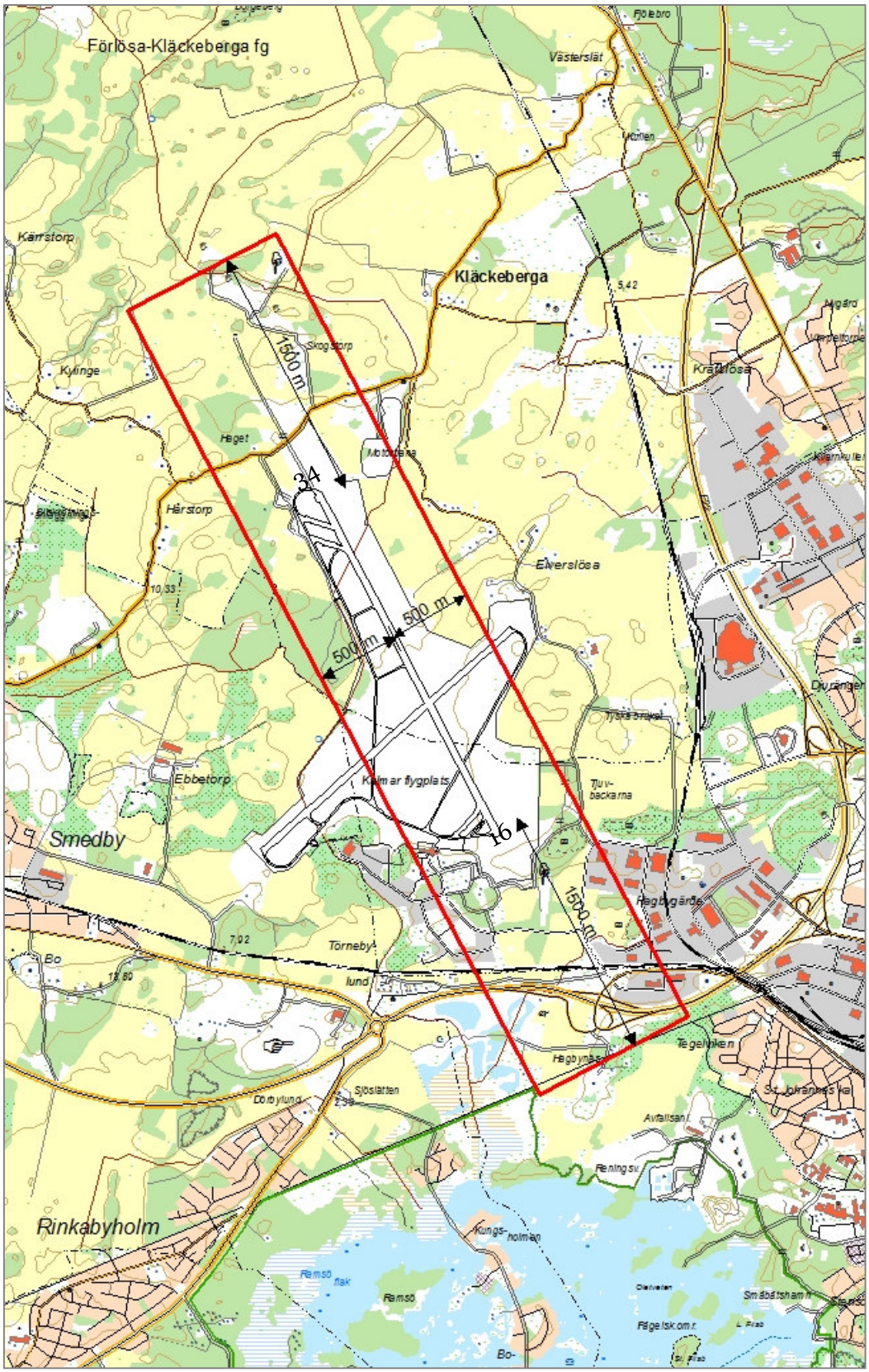
Den geografiska utbredningen av riksintresseområdet för en flygplats med en rullbana utgörs som regel av ett schablonmässigt område med 500 meters utbredning i sidled räknat från rullbanans centrumlinje ut till ett avstånd längs banans förlängning om 1500 meter från bantröskeln med därtill tillhörande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

Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet. 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 i riksintresset.

4.1 Riksintresseområdet för flygplatsen

Med utgångspunkt från värdebeskrivningen och den prognos som redovisas i kapitel 3 så antas att Kalmar flygplats framtida utvecklingen kommer att inrymmas inom de schablonmässiga ytorna som förklaras ovan. För Kalmar flygplats del utgörs därmed riksintresseområdet av de ovan angivna schablonvärdena 500 meter i sidled åt vardera håll, räknat från centrumlinjen på rullbanan samt 1 500 meter från rullbanans trösklar i banans längdriktning. Det är viktigt att betona att riksintresset endast tar hänsyn till flygtrafik i linjefart och därmed är det endast huvudbanan som ingår i riksintresset.



Figur 16. Riksintresseområde för Kalmar flygplats, samt banriktning

4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning

4.2.1 Kommunikations-, navigations- och radarutrustning

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 så kallade instrumentlandningssystem (ILS). Dessa anläggningars markområde är att betrakta som riksintresse.

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 Kalmar flygplats ligger all kommunikations-, navigations- och radarutrustning inom det angivna området för riksintresseanspråk.

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet

Om det på mark som kan komma att behövas för riksintresse exempelvis etableras kommersiell verksamhet som inte är till för luftfarten kan denna verksamhet innebära skada på riksintresset. Omfattningen av skadan kan vara beroende av kostnaden för avveckling av verksamheten när marken behövs för luftfartsändamål. Följdkonsekvenser av etableringen ska också vägas in i beslutet.

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

4.3.1 Risk för fågelkollisioner

Exempel på kommersiell verksamhet som kan locka fåglar och medföra fågelkollisioner är skrothantering, bearbetning av jord och kompostmassor, äldre soptipp och åkermark som brukas. Inom riksintressets markområde ska man undvika den typ av verksamhet, exempelvis snabbmatsrestauranger, livsmedelshandel och liknande, som kan leda till fågelkollisioner.

4.3.2 Risk för tredje man

Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabel ur risksynpunkt 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. Arlanda flygplats har till exempel använt sig av ”National Aerospace Laboratory” i Nederländerna för att år 2003 presentera 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 s.k. ”Public Safety Zones”.

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

4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse

I samband med infrastrukturplanering är sammankoppling av transportslag en viktig fråga. Trafikverket skapar med hjälp av sina utpekade riksintressen ett samverkande och sammanhållet nationellt transportnätverk. Luftfartens riksintresseområden med tillhörande influensområden har definierats oberoende av preciseringen av de andra transportslags riksintresseområden.

I närheten till Kalmar flygplats så är följande vägar av riksintresse:

- Trafikplats Kalmar södra via Södra vägen – Fölehagsvägen – Flygplatsvägen
- E22 genom Kalmar län
- Väg 25 mellan Halmstad och Kalmar

Förutom vägar så är även järnvägarna Stångådalsbanan och Kust- till kustbanan som passerar i närheten av Kalmar flygplats av riksintresse.

5 Influensområde

5.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder

Flygplatsens så kallade influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse 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

5.1.1 Förutsättningar

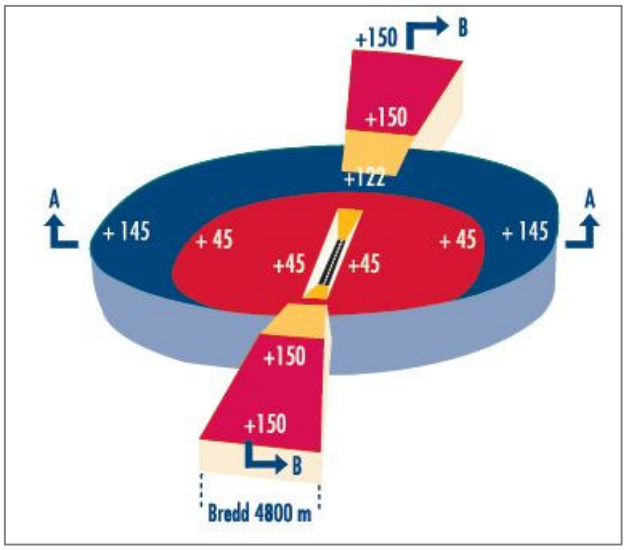
Runt alla flygplatser finns hinderbegränsande ytor (BCL-F ytor) vilka anger höjdbegränsningar för underliggande bebyggelse. Områdena skyddas genom att byggnadsverkens totalhöjd inte får överstiga definierade begränsningar, detta för att inte äventyra flygsäkerheten. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (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.

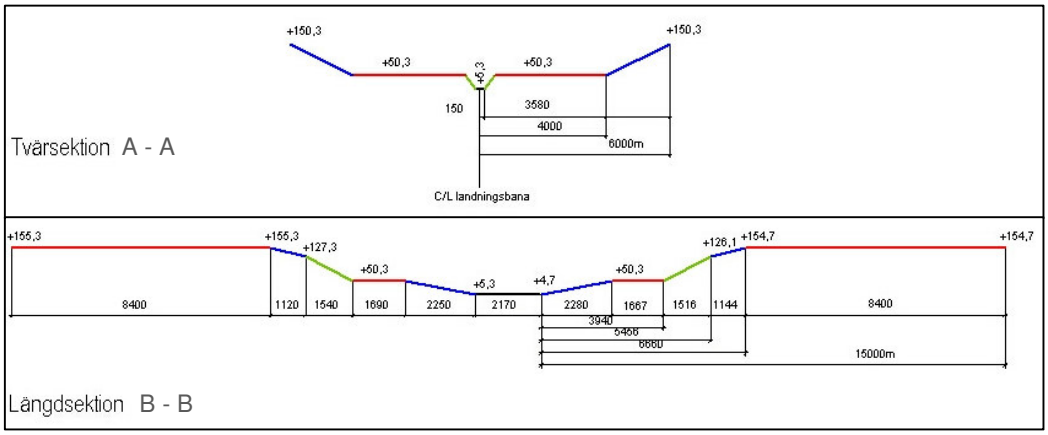
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Kalmar flygplats

I området runt en flygplats finns hinderytor upprättade vars syfte är att skapa hinderfria utrymmen för flygplan i samband med start och landning.



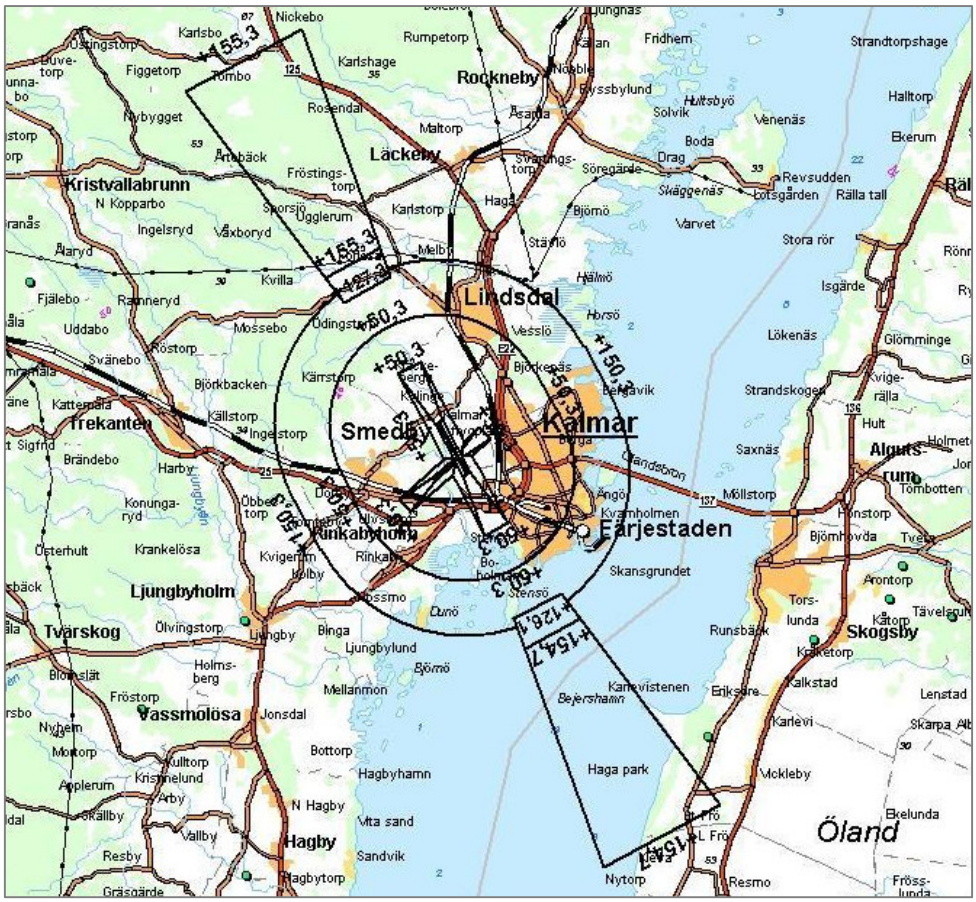
Figur 17. Hinderytor enligt bestämmelser för civil luftfart.

De hinderbegränsande ytornas utbredning i höjdled är beroende av rullbanans höjd över havet. Den befintliga rullbanans trösklar vid Kalmar flygplats ligger på en höjd av 4,7 respektive 5,3 meter över havet och utifrån dessa höjder har sektioner för hinderområden för Kalmar flygplats konstruerats.



Figur 18. Sektioner, A-A och B-B enligt figur 17, över hinderområde för Kalmar flygplats.

Hinderytorna har även ritats ut på karta för att åskådliggöra vilka ytor som påverkas av hinderytorna för Kalmar flygplats, se figur 19.



Figur 19. Hinderytor för Kalmar flygplats

5.1.3 Procedurområden och MSA-ytor

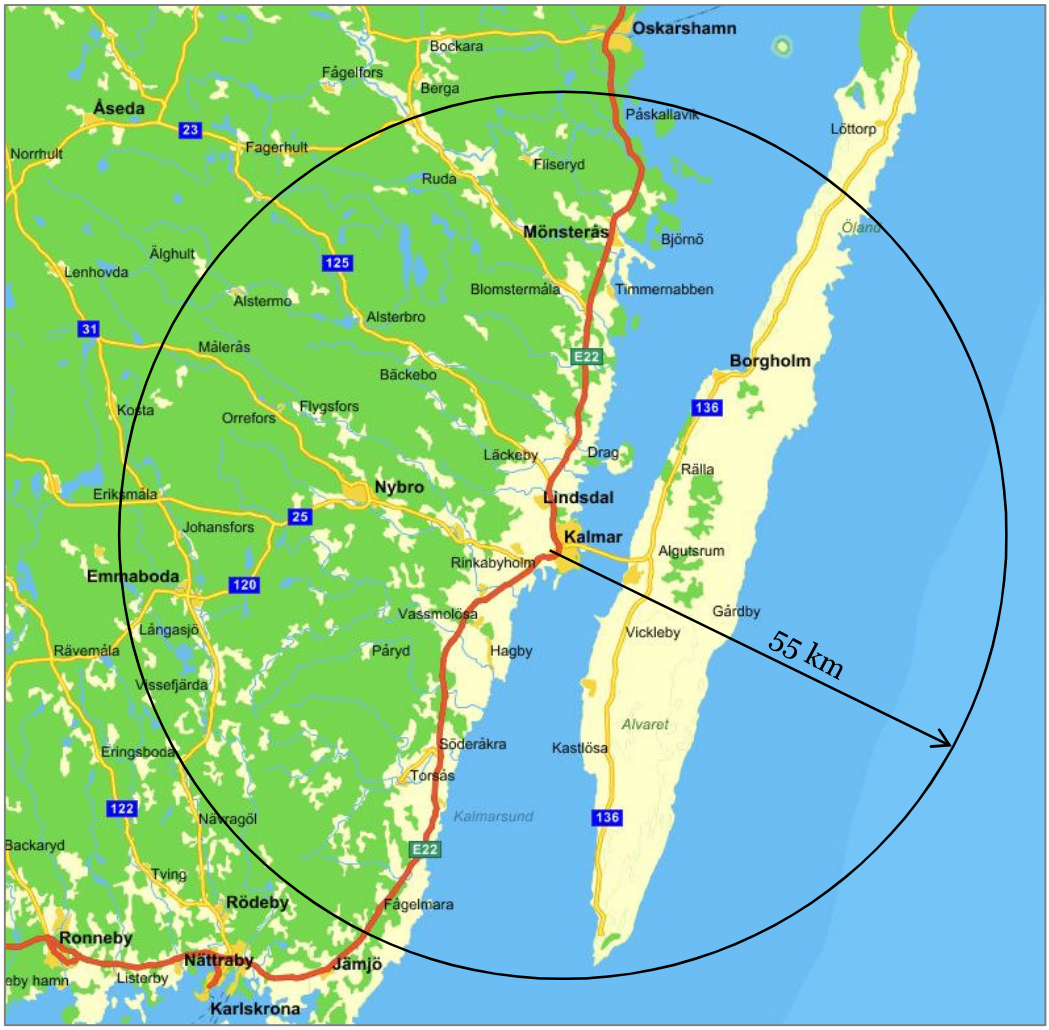
Även utanför BCL-F ytorna kan hinder påverka flygoperationer.

De gamla klassiska navigeringsteknikerna med VOR/DME/NDB navigering blir undan för undan förlegade och mer precis s.k. GNSS-navigering kommer in på flygmarknaden. Dessa tekniklandvinningar innebär att det går att designa s.k. in- och utflygningsprocedurer med mycket högre exakthet och med en högre tillförlitlighet än dagens motsvarighet som är uppbyggda med stöd av markbaserade navigeringshjälpmedel. Dessutom kan man designa t.ex. inflygningsvägar till flygplatsen som i jämförelse med dagens procedurer erbjuder flygvägsförkortningar.

Med ovanstående som grund är det viktigt att notera att flygplatsens så kallade procedurområden kan komma att förändras. Även fast procedurområdena inte har status som ett influensområde för riksintresset är det viktigt att behandla frågan i samband med planering före uppförandet av eventuellt hinder inom dessa ytor då dessa kan påverka flygprocedurer till och från Kalmar flygplats, vilket i sin tur kan leda till en försvåring eller omöjliggörande av inflygning och därmed utnyttjandet av flygplatsen.

De områden, så kallade MSA-ytor, inom vilka hinder kan påverka flygprocedurer till och från Kalmar flygplats täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i flygplatsens landningshjälpmedel. Se figur 20.

Trafikverket bedömer att flyghinder som påverkar flygverksamheten utan att tränga igenom hinderytorna 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 BCL-F ytorna 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.



Figur 20. Karta visande cirkel med 55 km radie med centrum i Kalmar flygplats

5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller

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.

Naturvårdsverkets definition av riktvärden

Naturvårdsverket redovisade den 20 december 2001 ett regeringsuppdrag som syftade till att utveckla definitioner för riktvärdena 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 årsmedelsdygn. I riktvärdet är markreflexionen inkluderad och instrumentinställning S(slow) avses.

Naturvårdsverket anser att maximinivån utomhus vid bostäder och vårdlokaler bör kunna överskridas upp till fem gånger mellan kl. 06 och 22, dock högst två gånger per timme utan att det ses som en risk för olägenhet för människors hälsa.

Myndigheten gör vid tillsyn och tillståndsprövning en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. I praktiken kan det bli att fler eller färre överskridanden kan tillåtas.

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.

Naturvårdsverkets allmänna råd gällande flygtrafikbuller

Följande riktvärden enligt tabell 4 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.

Tabell 4. Aktuella bullerriktvärden.

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq}[1]) för dygn/Flygbullernivå (FBN[2])	Maximal ljudnivå (L_{Amax}[3])
Utomhus[4] i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	55 dB(A) FBN	70 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 friluftsområden[5]	40 dB(A) FBN	-

1. LAeq: Med beteckningen LAeq avses ekvivalentljudnivån, ett medelvärde över dygnstiden för A-vägd ljudtrycksnivå. LAeq definieras som den konstanta ljudnivå som under en given tid ger samma ljudenergi som en under samma tid varierande ljudnivå. LAeq 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. **LAmax:** Med beteckningen **LAmax** avses maximal A-vägd ljudtrycksnivå.*

4. Utomhusriktvärdena i permanent- och fritidsbostäder avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsförhållanden korrigerade 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

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 3:8 av vilken ljudnivå och vilket antal ”överskridanden” som accepteras för att utnyttjandet av flygplatsen inte skall äventyras.

I miljöbalkens 3 kap. 8§ finns bestämmelsen att markområden som är av riksintresse för kommunikationer skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt 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 på 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 flygplatsen

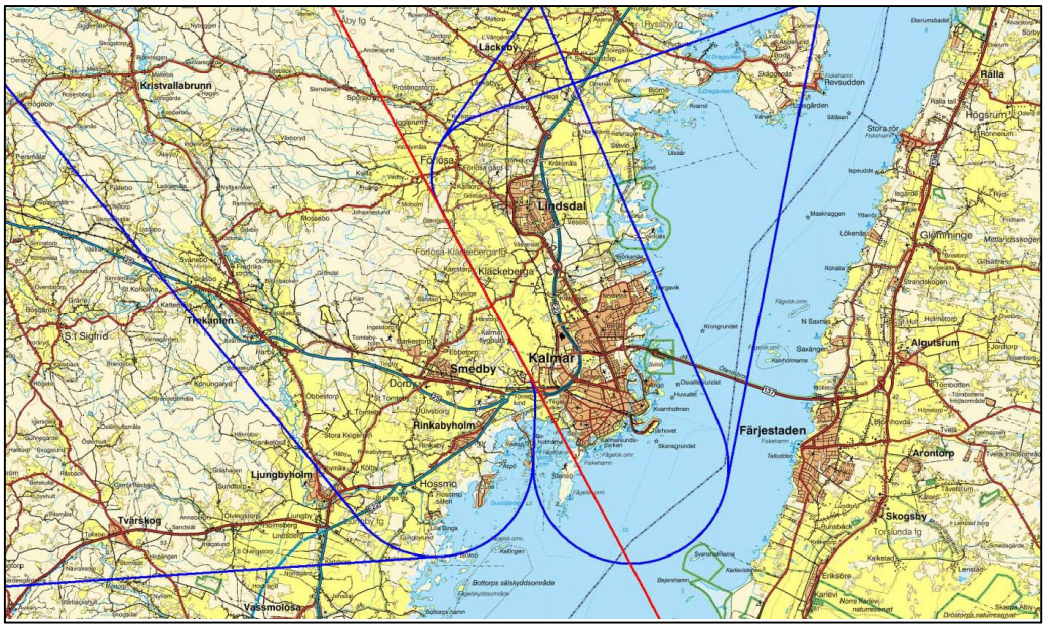
För bullerberäkningarna gäller följande förutsättningar som utgångspunkt för ban- och flygvägsfördelning vid Kalmar flygplats.

1. Total trafikmängd är 7 000 rörelser med 70 procent turbopropflygplan och 30 procent regionaljetflygplan

2. Beräkningarna baseras på statistik för banfördelning enligt 90 procent start- och landning norrut och 10 procent start- och landning söderut

3. FBN och maximalnivåer för alternativen beräknades för ett årsmedeldygn. Maximalnivån 70 dBA redovisas för 3 händelser per dag/kväll. Kalmar flygplats beräknas inte ha någon nattrafik, varför riktlinjer och beräkningar gällande årsmedeldygn och dag/kväll i detta fall är desamma.

För bullerberäkningarna har följande flygvägar ingått.



Figur 21. Flygvägar till/från Kalmar flygplats

5.2.2 Flygplatsens influensområde för flygbuller

För Kalmar flygplats har bullerberäkningar gjorts för såväl ekvivalentnivåer FBN 55dB(A) som maximalnivåer 70 dB(A) som överskrids vid tre tillfällen per årsmedeldygn.

Det som redovisas på bilderna nedan är trafik enligt prognosen med 70 procent turbopropflygplan och 30 procent jetflygplan. Banfördelningen är 90 procent på bana 34 (det vill säga start norrut och landning norrifrån) och 10 procent bana 16 (start söderut och landning söderifrån). Enligt figur 22, innebär antalet rörelser och den rådande banfördelningen att det endast faller ut ett område som överskrider ekvivalentnivå 55 dB(A) norr om flygplatsen.

Utbredningen av den maximala ljudnivån över 70 dB(A) är större än ekvivalentnivån och är därför dimensionerande. Gällande maximal ljudnivå så är riktvärdet att den inte får inträffa fler än 3 gånger per årsmedeldygn. Den röda linjen på kartan visar området som berörs av den maximala ljudnivån 3 gånger per årsmedeldygn. Med banfördelningen 90/10 så faller det inte ut något område söder om flygplatsen på grund av att det är för få rörelser per årsmedeldygn. Det är trots allt så att det vid enstaka tillfällen uppstår dygn, där det sker många landningar söderifrån och många starter söderut, som överskrider det maximala bullervärdet 70 dB(A). Vid en framtida situation med utökat antal start och landningar från söder kommer ett område söder om flygplatsen också att falla ut. Vid en fördelning av starter/landningar som är 55 procent från norr och 45 procent från söder så faller det blå området i figur 23 ut. Det blåmarkerade området ska ingå i flygplatsens influensområde med avseende på buller.

En jämförelse har gjorts av flygets bullerutbredning och kommunens utpekade exploateringsområden. För närvarande råder ingen konflikt mellan flygets bullerutbredning och framtida bostadsområden.

Figur 22. Ekvivalent ljudnivå FBN 55 dB(A) för prognosalternativet

Figur 23. Rörelsebaserad maximalnivå om 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn.

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 luftfartsradiosystem 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 och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning vid flygplatsen

Influensområdet för luftfartsradioanläggning (VHF)och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) ryms inom BCL-F ytorna 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.

5.3.3 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.

6 Riksintresset i planering och tillståndsprövning

Den 2 maj 2011 trädde 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 ska 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. Länsstyrelsen måste dock behandla frågan och besluta i varje enskilt fall, eftersom 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 påverkar 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 och lantmäterimyndigheten samt 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:s hänsynsregler, och att alla motiverade skyddsåtgärder vidtas.

Tillståndsbeslut anger tillåten verksamhet samt villkor för verksamheten. Besluten innehåller direkta eller indirekta 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 i fråga om intill vilket avstånd från flygplatsen flygvägarna har ingått i prövningen. I dag 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 den 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 framför allt 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.

Med utgångspunkt från ovanstående är det därför Trafikverkets uppfattning att influensområdet för flygbuller helt och hållet ska dimensioneras av de fakta som redovisas i denna preciseringsutredning.

6.2 Övriga riksintressen

Inom flygplatsens föreslagna riksintresseområde finns det inga andra konkurrerande riksintressen förutom de för kommunikation.

6.3 Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen

Två transportplaner för åren 2014-2020, nationell samt regional, har under hösten 2013 varit på remiss. Vissa delar i dessa får betydelse för infrastrukturen på och kring Kalmar flygplats.

Åtgärder på järnvägarna, E22 och Rv 25 finansieras av den nationella planen. Enligt Trafikverkets remissförslag 2013-06-14 för Nationell Transportplan kommer en ny dragning av väg E22 söderut från flygplatsen, förbi Rinkabyholm, att byggas under åren 2014-2016. Under samma period kommer på järnvägen Kust till kust-banan att byggas två nya mötesspår på sträckan Kalmar - Växjö. På Stångådalsbanan kommer ERTMS, ett modernt trafikledningssystem som är gemensamt för Europas järnvägar, att införas perioden 2017-2021.

I remissförslaget till regional transportplan för Kalmar län föreslås samfinansiering av åtgärder på länets järnvägar. I den regionala transportplanen finns också medel till åtgärder på länsvägar, bland annat väg 136 på Öland mellan brofästet och Borgholm. Vidare finns medel till kollektivtrafik, framförallt knutpunkthållplatser, samt för cykelvägar utanför tätorter som stödjer kollektivtrafiken. Väsentligt för flygplatsen är förslaget om att avsätta 15 miljoner för "Åtgärder på flygplatser".

7 Källförteckning

Boverket, ”*Flygbuller i planeringen*” Allmänna råd 2009:1.

Kalmar kommun, ”*Översiktsplan för Kalmar kommun*”, antagandehandling 2013-05-21

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

Proposition 2008/09:35 ”*Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*”.

Proposition 1996/97:53 ”*Infrastrukturinriktning för framtida transporter*”.

Regionförbundet i Kalmar län, ”*RUS 2030 – Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län*”

Statistiska centralbyrån

Tillväxtverket, ”*Fakta om svensk turism 2012*”

Trafikverket, ”*Handledning för precisering av riksintresse*” Publikation 2012:078

Trafikverket, ”*PM - Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*”, 2013-02-11

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. https://www.transportstyrelsen.se/publicdocuments/PDF522.pdf

Transportstyrelsen, Statistik.

WSP, ”*Framtidsstudie – Kalmar flygplats betydelse för utvecklingen i regionen*”, 2011-09-30

8 Bilaga 1 - Samrådsredogörelse

Trafikverket har mellan under hösten 2013 skickat ut Riksintressepreciseringen för Kalmar flygplats på remiss. Mellan 27 september och 29 december har berörda kommuner, myndigheter och andra intressenter fått delge sina synpunkter. Remissvar har inkommit från Länsstyrelsen i Kalmar Län, Tillväxtverket, Regionförbundet i Kalmar Län, Kalmar kommun samt Mörbylånga kommun. I denna samrådsredogörelse framgår intressenternas synpunkter samt Trafikverkets kommentarer och eventuella justeringar av huvuddokumentet som föranleds av de inkomna remissvaren.

8.1 Länsstyrelsen i Kalmar Län

Länsstyrelsen i Kalmar Läns remissvar inkom till Trafikverket 2013-11-25.

Länsstyrelsen i Kalmar anser att preciseringsförslaget är tydligt och väl motiverat. Genom det breda arbetet med framtagande av handlingar bör det också anses väl förankrat hos berörda aktörer, vilket borgar för att preciseringen också blir ett relevant och användbart planeringsunderlag samt tryggar flygplatsens förutsättningar på sikt. Förslaget bedöms även kunna möjliggöra en framtida knutpunkt mellan trafikslagen väg – järnväg – flyg i området.

Vad gäller flygets influensområde m.h.t. flygbuller så vill Länsstyrelsen påminna om att förändringar vad gäller bullerregler och riktvärden kan komma i en nära framtid. Två betänkanden SOU 2013:57 och SOU 2013:67) gällande samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbebyggande, samt flygbuller och bostadsbyggande just vart ute på remiss. Flera länsstyrelser, däribland Kalmar, lämnade ett gemensamt svar på dessa betänkanden.

Länsstyrelsen i Kalmar noterar att remissförslaget ligger i linje med länsstyrelsernas yttranden över betänkandena, bl.a. i det att man valt en mer restriktiv linje då det gäller antalet tillfällen då maxvärden för buller utomhus får förekomma. Överskridande tre gånger/årsmedeldygn kan anses motiverat bl.a. för att ha marginal för enskilda händelser. Det bör dock noteras att överskridande av utomhus kan ge genomslag på inomhusvärden på ett sätt som kan generera krav på bullerisolering. Tillåtande av fler överskridanden bör inte tillåtas förrän konsekvenserna för människors hälsa är tillräckligt utrett.

Vid en framtida ändring av regler och riktvärden för buller bör influensområden för buller kring Kalmar flygplats revideras.

Ett förtydligande bör ske vad gäller överskridande av maxvärdet 70 dBA. På sid 29 framgår att ett överskridande får ske i genomsnitt 3 ggr per dag/kväll (06.00-22.00) medan det på sid 30 och i klartexten på sid 32 refereras till överskridande av maxvärde 70 dBA 3 ggr per årsmedeldygn.

Länsstyrelsen anser att remissförslaget med bl.a. tydliga kartor är lättöverskådligt och omfattar ett så pass begränsat geografiskt område att tillämpligheten i preciseringen har förutsättningar att bli god.

Länsstyrelsen i Kalmar län tillstyrker alltså förslaget.

Trafikverkets kommentar: Noterat och justerat

8.2 Tillväxtverket

Tillväxtverkets remissvar inkom till Trafikverket 2013-10-11.

Tillväxtverket avstår att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Noterat

8.3 Regionförbundet i Kalmar Län

Regionförbundet har inget att erinra över rapportens text utöver att de önskar följande förtydligande:

När flygplatsens namn anges bör det framgå att det formella namnet är Kalmar flygplats, men att det officiella namnet är Kalmar Öland Airport.

På sidan 36, under kap 6.3, föreslås följande ändringar:

- Första stycket, ett förtydligande i den första meningen – förslag till ny lydelse: ”Två transportplaner för åren 2014-2020, nationell samt regional, kommer under hösten…”
- Andra stycket, lägg till ny första mening: ”Åtgärder på järnvägarna, E22 och Rv 25 finansieras av den nationella planen. Enligt Trafikverkets remissförslag…”
- Tredje stycket, första meningen och andra meningen ändras till: ”I remissförslaget till regional transportplan för Kalmar län föreslås samfinansiering av åtgärder på länets järnvägar. I den regionala transportplanen finns också medel till åtgärder på länsvägar, bland annat väg 136 på Öland mellan brofästet och Borgholm. Vidare finns medel till kollektivtrafik…”

Trafikverkets kommentar: Noterat och justerat

8.4 Kalmar Öland Airport

Kalmar Öland Airports remissvar inkom till Trafikverket 2013-11-29.

Under: Sammanfattning i första stycket bör framgå att arbets-driftnamnet på flygplatsen är Kalmar Öland Airport.

Sidan 2 ska vara: Ola Herrloff, (två ”r”)

Sidan 10 andra stycket bör skrivas: ”Kalmar flygplats primära upptagningsområde sammanfaller i princip med gränsen för södra Kalmar län som sträcker sig från Oskarshamns kommun i norr till Torsås kommun i söder…

Trafikverkets kommentar: Noterat och justerat

8.5 Kalmar kommun

Kalmar kommuns remissvar inkom till Trafikverket 2013-12-10.

Kalmar kommun är positiv till ”Förslag till riksintresseanspråk för Kalmar flygplats” och har inga ytterligare synpunkter att framföra.

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

Då kommunen har varit en aktiv deltagare i hela processen har de inga ytterligare synpunkter att tillföra.

Trafikverkets kommentar: Noterat

8.6 Mörbylånga kommun

Mörbylånga kommuns remissvar inkom till Trafikverket 2013-10-28.

Kommunen har inga erinringar mot förslaget till riksintresseanspråk. Förslaget innebär inga förändringar mot nuvarande förhållanden som berör Mörbylånga kommun.

Enligt fördjupad översiktsplan för Stora Frö – Sandbergen (antagen 2008-04-07) har kommunen gjort ställningstagandet ”Bebyggelses eller sådan markanvändning som riskerar påverkas riksintresset Kalmar flygplats bör inte vara aktuellt i planområdet”.

Kommunen föreslår endast några redaktionella ändringar i förslaget.

- Det officiella namnet på flygplatsen Kalmar Öland Airport borde finnas med i beskrivningen.
- Länsväg 137 (Ölandsbron) bör finnas med vid uppräkningen av övriga omgivande riksintressen. Även karta på sid 11 (figur 11) bör redovisa lv 137 och 136.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar in flygplatsens officiella namn ”Kalmar Öland Airport” i inledningen och i sammanfattningen. Trafikverket har endast räknat upp de direkt angränsade riksintressena. Kartmaterialet gällande omkringliggande infrastruktur är reviderat.

8.7 Övriga justeringar efter remisskedet

I remissutgåvan hänvisades felaktigt till gamla PBL, Plan- och bygglag (1987:10). I denna slutrapport är dock kapitel 6 ”Riksintresset i planering och tillståndsprövning” uppdaterat och hänvisat till nu gällande PBL, Plan- och bygglag (2010:900).

Resenärsstatistiken är även uppdaterade med 2013 års siffror.

I övrigt är endast mindre redaktionella justeringar utförda.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 392 38 Kalmar. Besöksadress: Scheelegatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se