

Rapport

Riksintresseprecisering

Gällivare flygplats

2016-08-23

Publikationsnummer: 2016:129



Dokumenttitel: Riksintresseprecisering Gällivare flygplats
Skapat av: Jean-Marie Skoglund
Dokumentdatum: 2016-08-23
Version: Slutdokument
Dokument typ: Rapport
Publikationsnummer: 2016:129
ISBN: 978-91-7725-010-4

Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Annika Nordqvist
Uppdragsansvarig: Britt-Marie Majbäck
Distributör: Trafikverket Nord

Trafikverket beslut över precisering av riksintresse Gällivare flygplats

Gällivare flygplats är utpekad som riksintresse enligt beslut av Trafikverket 17 nov 2010 (TRV 2010/13990). I följande rapport presenteras statens intresse av Gällivare flygplats. Rapporten är ett planeringsunderlag som visar på flygplatsens funktion och det skydd som bör beaktas i den fysiska planeringen.

Med anledning av Aitikgruvans läge och en framtida verksamhetsutveckling av gruvan, är precisering av Gällivare flygplats angeläget. I Gällivare pågår planeringen av stodomvandling där stora delar av bebyggelse och infrastruktur i Malmberget ska flyttas till Gällivare stadskärna. Utifrån detta kommer en precisering av flygplatsen vara betydelsefull för att få ett helhetsperspektiv av statens riksintresse i Gällivare-området.

Bakgrund

Riksintressets markområde för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för flygplatsens behov. Viss markanvändning utanför riksintresseområdet kan försvåra flygverksamheten vid flygplatsen. För att säkerställa flygplatsens funktion ska utöver riksintresseområdet även influensområde, flygbuller, hinder och elektromagnetisk störning definieras. I föreliggande precisering presenteras såväl riksintresserats markområde som influensområde för Gällivare flygplats.

Samråd

Arbetet med preciseringen av Gällivare flygplats har skett i samråd med Gällivare kommun, flygplatsledningen, näringslivet, flygbolag och turistnäringen inom ramen för kommunikationsrådet. Under arbetet med preciseringen har den ansvarige för underlaget presenterat innehållet i kommunikationsrådet. När underlaget varit färdigt har ett informationsmöte genomförts (2015-10-12) dels för representanter för förvaltning som berörs av ärendet, dels inför Kommunstyrelsens AU. Även Boliden har vid ett möte den 13 oktober fått en föredragning av underlaget.

Trafikverket har som ansvarig sakmyndighet ansvarat för arbetet. Rapporten finns tillgänglig i sin helhet som PDF-fil på Trafikverkets hemsida.

På Trafikverkets vägnar



Britt-Marie Majbäck

Enhetschef Samhällsplanering vid Trafikverket Region Nord

Innehåll

Innehåll	2
Sammanfattning	1
1 Inledning och syfte	3
2 Bakgrund	3
2.1 Definition av riksintressets markområde för flygplats.....	3
2.2 Hur arbetet har bedrivits.....	4
3 Värdebeskrivning	5
3.1 Omvärldsfaktorer.....	5
3.1.1 Den internationella flygtrafikens utveckling.....	5
3.1.2 Flygtrafikens utveckling i Sverige.....	6
3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar.....	8
3.1.4 Näringslivet.....	10
3.1.5 Turist- och besöksnäring i Sverige.....	10
3.1.6 Turismen i Norrbotten och Gällivare.....	10
3.2 Flygplatsens utveckling.....	11
3.2.1 Historik.....	11
3.2.2 Gällivare flygplats.....	11
3.2.3 Nuvarande trafiksituation på flygplatsen.....	12
3.2.4 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen.....	14
3.2.5 Beredskapsflygplatser.....	14
3.2.6 Passagerarprognos 2030 för Gällivare flygplats.....	14
3.2.7 Prognos för rörelser på Gällivare flygplats.....	15
3.3 Intermodalitet och tillgänglighet.....	16
3.3.1 Tillgängligheten och åtkomlighet.....	16
3.3.2 Trafikslagen i regionen.....	17
3.3.3 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen.....	18
3.4 Sammanfattning av motivet för utpekande av Gällivare flygplats.....	18
4 Riksintressets markanspråk	20
4.1 Riksintresses markanspråk.....	20
4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning.....	21
4.2.1 Kommunikations-, navigations- och radarutrustning.....	21
4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet.....	22
4.3.1 Risk för fågelkollisioner.....	22
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse.....	22
5 Influensområde	24
5.1 Influensområde med hänsyn till flyghinder.....	24
5.1.1 Förutsättningar.....	24
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Gällivare flygplats.....	25
5.1.3 Procedurområden och MSA-ytor.....	26
5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller.....	27
5.2.1 Metod för beräkning av buller på Gällivare flygplats.....	28
5.3 Förutsättningar för beräkningen av flygbuller på Gällivare flygplats.....	29
5.3.1 Trafikprognos, rullbana, topografi, och flygvägar.....	29
5.3.2 Rullbana och topografi, och flygvägar.....	30
5.3.3 Flygvägar och procedurer för bullerberäkning.....	30
5.3.4 Flygvägar och procedurer för bullerberäkning.....	30
5.3.5 Flygplatsens influensområde för flygbuller.....	31
5.3.6 Sammanfattning av Influensområde flygbuller.....	32
5.4 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning.....	32

5.4.1	Förutsättningar.....	32
5.4.2	Luftfartsradioanläggning och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning vid flygplatsen	33
5.4.3	Luftledning för starkström	33
6	Riksintresset i planering och tillstånds-prövning	34
6.1	Riksintressets behandling i planprocessen	34
6.2	Aktuella planeringsprocesser i kommunen.	36
6.3	Övriga riksintressen	36
7	Källförteckning	38

Bil. 1. Begreppsförklaring

Bil. 2. Riksintressets markområde för Gällivare flygplats.

Bil. 3. Resultat av bullerberäkning baserad på trafikprognos för år 2030 omfattande 3 500 rörelser i klasserna linjefart och charter. Röd kontur visar FBN 55 dB(A)

Bil. 4. Hinderytor för Gällivare flygplats.

Bil. 5. Sektioner över hinderområde för Gällivare flygplats.

Bil. 6. Karta visande cirkel med 55 km avstånd från flygplatsen, den s k MSA-ytan.

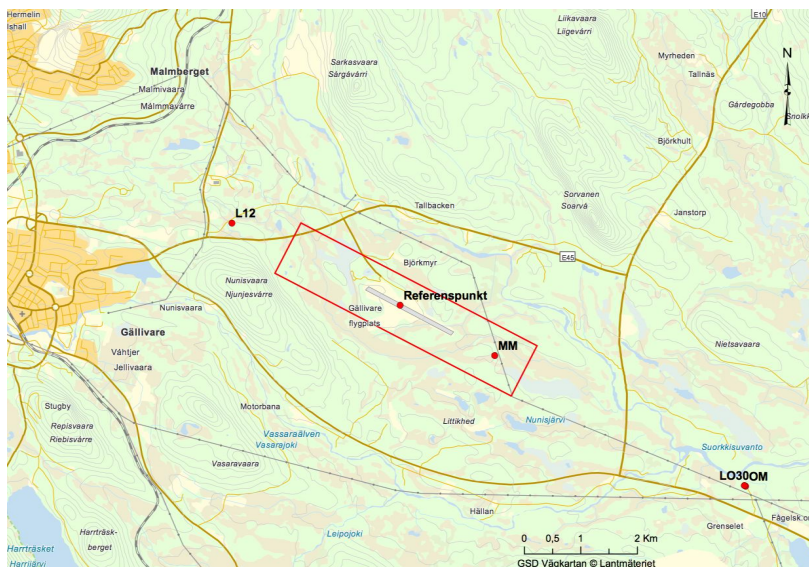
Bil. 7. Sammanställning av remissvaren Gällivare flygplats

Sammanfattning

Gällivare flygplats är sedan 1987 utpekad som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Begreppet riksintresse innebär att all planläggning ska ske under hänsynstagande till viktiga intressen som är gemensamma för hela landet. Riksintresseanläggning ska tillgodose i den kommunala fysiska planeringen och i andra beslut om ändrad markanvändning. Riksintressena är ett inspel i olika planeringsprocesser där deras värden och potential för en hållbar utveckling analyseras och tolkas. Tolkningen i det enskilda fallet förutsätter dialog och samverkan i syfte att identifiera lösningar som håller över tid.

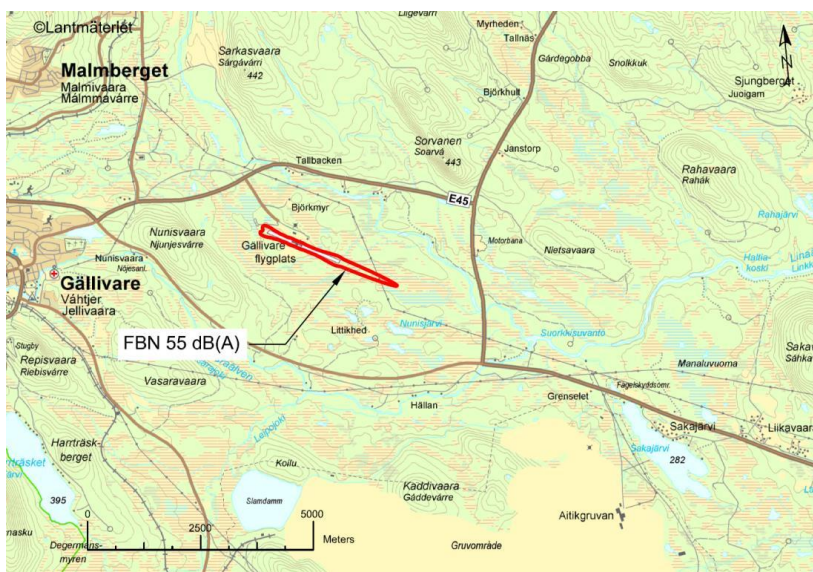
Ett riksintresses markområde kring en flygplats ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Denna yta utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. I riksintresset för flygplatsen ingår även ett influensområde som är den yta utanför markanspråket för flygplatsen inom vilken bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

Riksintressets markområde för Gällivare flygplats utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från rullbanans centrumlinje samt 1 500 meter i längs led i vardera riktningen räknat från rullbanans trösklar, se fig 1. I riksintresse ingår även CSN och Radiofyr som är väsentliga för flygplatsfunktion och är utpekade i fig 1. **Se vidare kapitel 4.**



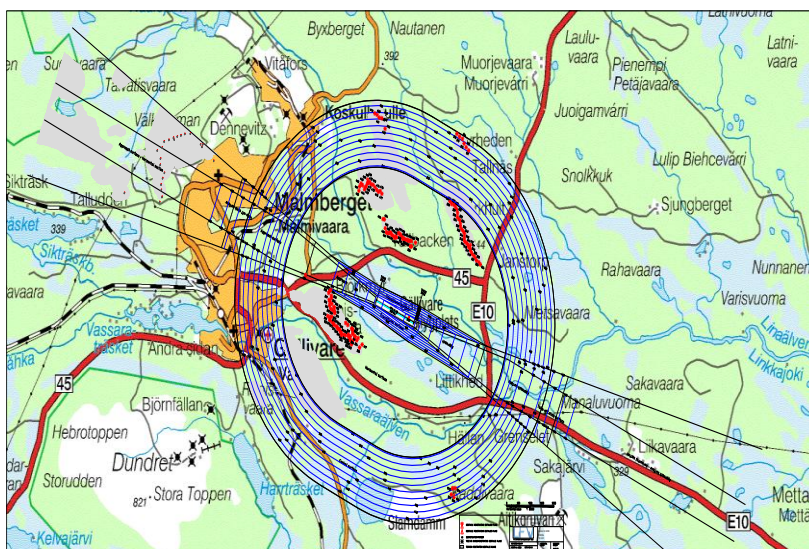
Figur 1. Riksintressets markområde för Gällivare flygplats. Källa: Gällivare flygplats.

Till riksintresset hör också influensområde flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning. I fig 2 presenteras flygplatsens influensområde för buller, som baseras på beräkningar med en trafikprognos för den framtida flygtrafiken på 3 500 rörelser år 2030. **Se vidare kapitel 5.**



Figur 2 Resultat av bullerberäkning baserad på trafikprognos för år 2030 omfattande 3 500 rörelser i linjefart och charter. Röd kontur visar FBN 55 dB(A) Källa: Swedavia Consulting 2015.

I fig 3 presenteras influensområdet flyghinder för Gällivare flygplats.



Figur 3. Hinderytor för Gällivare flygplats. Källa: LfV 2011.

Det är möjligt att tillgodose framtida trafik till Stockholm genom en förlängning av rullbanan med ca 300-400m, vilket riksintresset ska ta hänsyn till. För att möjliggöra en eventuell ytterligare utbyggnad av rullbanan, i syfte att ta emot större flygplan från Europa, krävs en genomlysning av flygplatsens behov vägt mot säkerställande av Aitik gruvans framtida verksamhet. Detta behov ligger dock utanför flygplatsens riksintresse.¹

¹ LKAB:s gruva i Malmberget utgör ingen konflikt utifrån Gällivare flygplats hinderytor.

1 Inledning och syfte

Syftet med preciseringen av riksintresset för Gällivare flygplats är, *för det första* att precisera de anspråk som Trafikverket som sakmyndighet ställer på omgivningen, både avseende flygplatsens markanspråk och influensområden. *För det andra*, att ge en allmän översikt över Gällivare flygplats utveckling, kopplat till internationell och nationell utveckling av flygtrafiken.

En precisering av Gällivare flygplats är utifrån gruvnäringens expansion i närheten av flygplatsen angeläget. 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 och denna rapport ska underlätta hanteringen mellan olika bedömningar. Ett riksintresse för totalförsvaret går dock alltid före andra riksintressen.

2 Bakgrund

2.1 Definition av riksintressets markområde för flygplats.

Riksintressets markområde 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. Flygtrafik i linjetrafik och charter ingår i riksintressepreciseringen, men inte annan flygverksamhet. Mark som enbart används för civil icke kommersiell flygverksamhet, såsom allmänflygets faciliteter, ingår inte heller i riksintresseområdet.

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 riksintressemarkområdet inom vilken bebyggelse eller anläggning påtagligt kan skada riksintresset.

Till skillnad från miljötillståndet (för att bedriva flygplatsverksamhet) 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 genom Jean-Marie Skoglund tagit fram föreliggande underlag. Presentation av arbetet har genomförts hos kommunikationsrådet, där representanter för näringen, Gällivare flygplats och kommunen deltagit.

Mikael Liljegren från Swedavia Consulting har tagit fram bullerunderlaget.

Flygplatsen marknadsförs som Lappland Airport. I preciseringsutredningen kommer beteckningen av flygplatsen att utgå från tillståndsgivningen hos Transportstyrelsen. I underlaget kommer följaktligen flygplatsen att betecknas som Gällivare flygplats.



Figur 4. Terminalen vid Gällivare flygplats. Foto: Jean-Marie Skoglund

3 Värdebeskrivning

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 intermodalitet-tillgänglighet. Värdebeskrivningen bör på ett adekvat och trovärdigt sätt utformas för att kunna motivera planeringen av flygplatsens behov av nya framtida markområden.

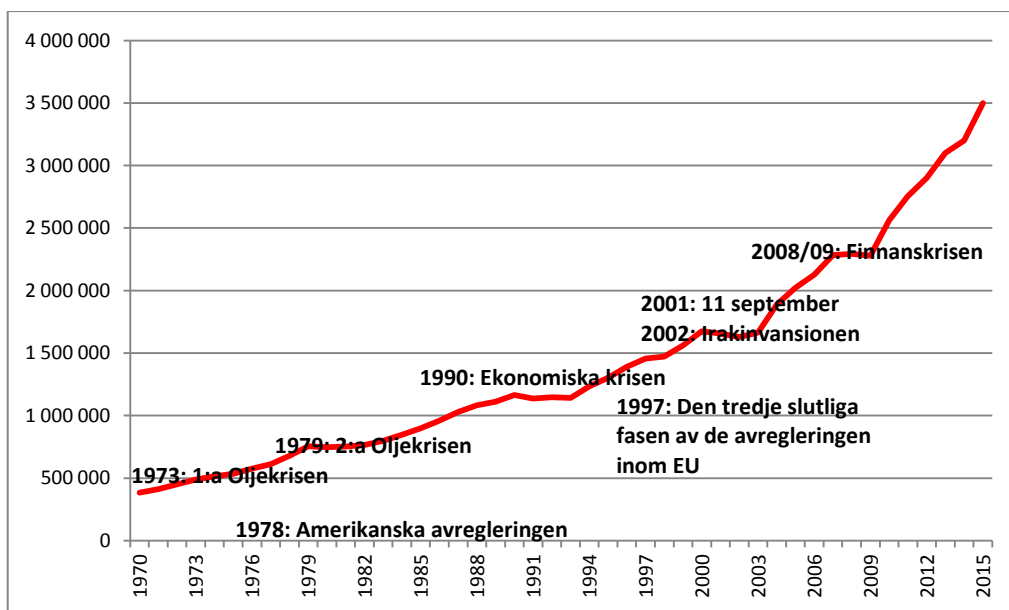


Figur 5. Värdebeskrivningens ingående delar

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Den internationella flygtrafikens utveckling

Den internationella flygtrafiken transporterade över 3,5 miljarder passagerare år 2015. Flygtrafiken transporterar över 51 miljoner ton frakt. Passagerartrafiken uppvisar en stadig utveckling sedan 1970-talet, se figur 6 nedan.



Figur 6 Den internationella passagerarutvecklingen 1970-2015. 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 jettflygplanen 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.

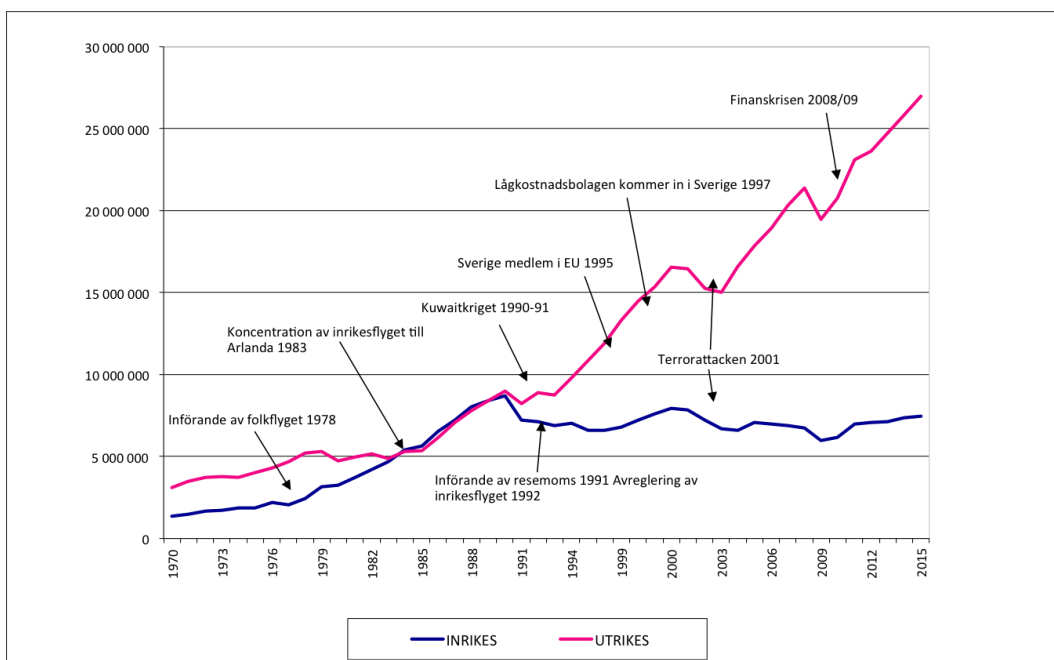
Det ökade miljömedvetandet i slutet av 1990-talet bidrog till en debatt om luftfartens klimatpåverkan. Debatten tvingade flygindustrin till tekniskt nytänkande för att minska flygets miljöpåverkan. Trots utveckling av flygmotorer och nya komponenter i flygplan så minskar inte det totala utsläppen av koldioxid nämnvärt. Något som kan förklaras med att antalet flygplan ökar och därmed antalet rörelser.

3.1.2 Flygtrafikens utveckling i Sverige

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 uppåtgående 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 mellan 6,5 och 7 miljoner passagerare 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 lågkostnadsbolag, i form av Ryanairs etablering på Stockholm-Skavsta 1997, se figur 7 nedan.²

² Observera 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, i diagrammet i figur 7, relativt sett ser mycket större ut än vad den egentligen är.

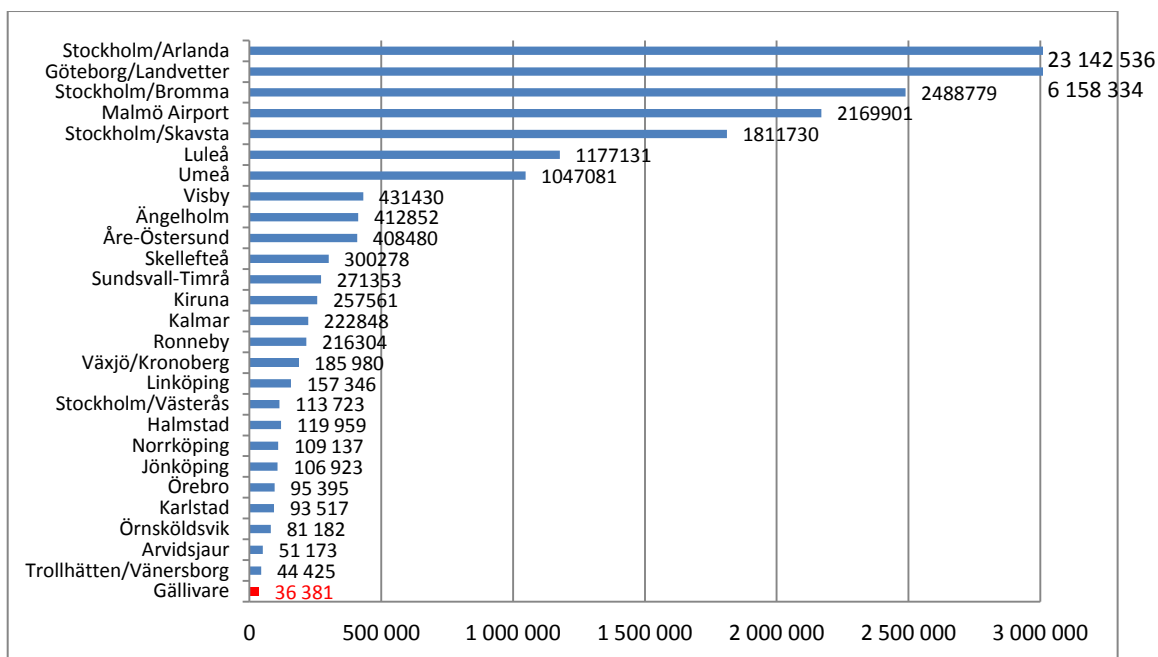


Figur 7. Passagerarflygets utveckling i Sverige 1970-2015. Källa: Transportstyrelsen. Bearbetad av Jean-Marie Skoglund.

År 2015 uppgår antalet avresande inrikespassagerare i Sverige till 7,4 miljoner och antalet utrikes passagerare till 25,8 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.

Flygfrakten i Sverige uppgår till 126 900 ton per år (2015 års nivå).

I en nationell kontext tillhör Gällivare flygplats de mindre flygplatserna i landet. Flygplats hamnar på en 27:e plats sett till passagerarantal år 2015, bland 41 flygplatser med linjetrafik, se fig 8.

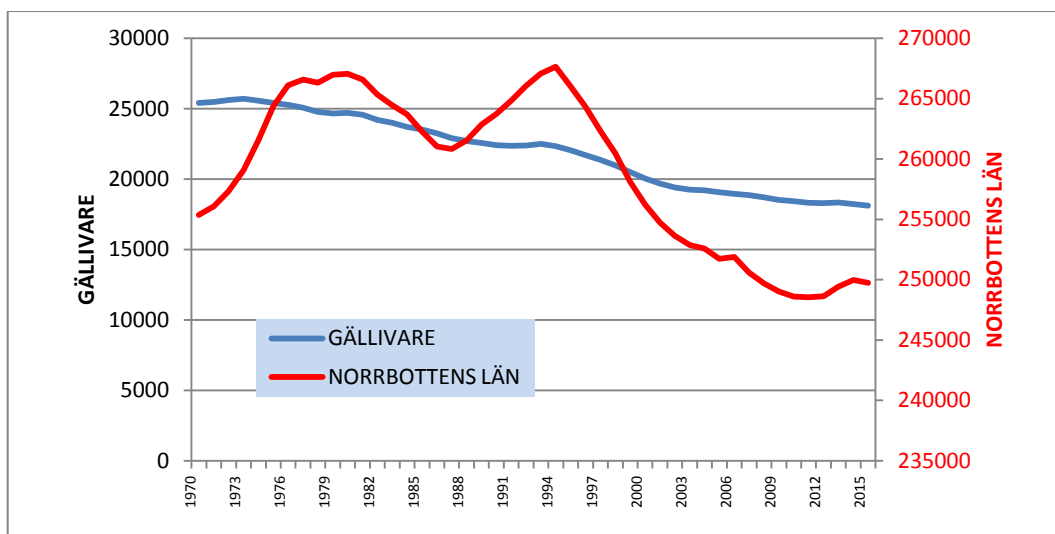


Figur 8. Antal inrikes- och utrikespassagerare på de största flygplatserna i Sverige 2015.
Källa: Transportstyrelsen.

3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar

Norrbottnens län är Sveriges till ytan största län och utgör en fjärdedel av Sverige. Samtidigt uppgår befolkningen till ca: 250 000, som motsvarar 2,6 procent av Sveriges totala befolkning. Större delen av befolkningen bor i kustområdet inom några mils radie från Luleå, Boden och Piteå.

Gällivare kommuns befolkning uppgick år 2015 till 18 231. Under de senaste 25 åren, sedan 1988, har befolkningsutvecklingen i kommunen minskat med 19,2 procent. Detta motsvarar en minskning i reella tal med 4 331 invånare. I Norrbottens län som helhet har folkmängden sedan 1988 minskat med 4,9 procent. Samtliga kommuner i Norrlands inland uppvisar en befolkningsminskning, medan kuststäderna Piteå och Luleå uppvisar en motsatt befolkningsutveckling under de senaste 25 åren. I fig 9 presenteras befolkningsutvecklingen i Gällivare kommun och Norrbottens län sedan 1968.



Figur 9. Befolkningsutvecklingen för Gällivare och Norrbottens län för åren 1970-2015 Källa: SCB.

Gällivare flygplats primära upptagningsområden är Gällivare och vissa delar av grannkommunerna Pajala och Jokkmokk. Det totala befolkningsunderlaget i flygplatsens primära upptagningsområde uppskattas till närmare 30 000 invånare.

I närområdet kring Gällivare finns två flygplatser, Kiruna 12 mil och Pajala 13 mil, se fig 10. Kiruna flygplats har det största trafikutbudet i form av kapacitet och prisalternativ. SAS och Norwegian flyger till Stockholm/Arlanda, med jet av typen av B737-800 med 189 säten. Pajala flygplats har upphandlad trafik på Luleå med turboprop flygplan med kapacitet på 19 säten. Luleå flygplats som ligger 25 mil från Gällivare utgör regionens största flygplats med över 1 miljon passagerare med ett utbud, såväl till Stockholm som charterdestinationer utomlands.



Figur 10. Flygplatser i Gällivares närområde. Källa: Lantmäteriet.

3.1.4 Näringslivet

Den dominerande näringen i Gällivare är gruvindustrin. Tillsammans med Kirunaområdet utgör Gällivare den dominerande malm regionen, i såväl Sverige som i Europa. Sverige står genom gruvproduktionen i Kiruna och Malmberget för ca 90 procent av den totala järnmalmsutvinningen inom EU.

Antalet sysselsatta i Gällivare inom tillverkningsindustrin är 3 934. I procent ligger tillverkningsindustrin på 38,9 procent i Gällivare. Det kan jämföras med övriga Norrland som ligger på 23,6 och i Sverige på 20,4 procent.³ Gruvnäringens aktörer, Boliden och LKAB samt underleverantörer utgör också en betydande faktor för besök-och servicesektorn i området i form av bl.a hotellnätter.

3.1.5 Turist- och besöksnäring i Sverige

Turist-och besöksnäringen utgör en viktig bransch för Sveriges ekonomi och sysselsättning.⁴ Sedan år 2000 har den totala omsättningen för turismen i Sverige ökat med drygt 89 procent i löpande priser. Turismens andel av Sveriges totala BNP har sedan 2000 pendlat mellan 2,7 och 3,1 procent, vilket visar att turismens andel ligger på en ganska konstant nivå i förhållande till den totala ekonomin.

Under 2014 lockades många utländska besökare till Sverige. I jämförelse med 2013 steg antalet besökare från utlandet med 7,4 procent. Flest besökare till Sverige kom ifrån Tyskland och Norge. Men under 2014 var det en påfallande ökning av besökare utanför Europa. Från Indien ökade övernattningarna med 24,6 procent och från USA med 11,7 procent. Kina ökade med drygt åtta procent, medan Japan minskade med 2,1 procent. Under de senaste fem åren har de långväga besökarna ökat sin andel av de utländska övernattningarna i Sverige från drygt tio till nästan 20 procent, vilket betyder att nästan var femte utländsk övernattning var från ett utomeuropeiskt land under 2014.⁵ Nästan samtliga regioner fick fler besökare från utlandet, flest kom till Stockholm och Västra Götaland.

3.1.6 Turismen i Norrbotten och Gällivare

Turistbranschen och besöksnäringen uppvisar en stadig tillväxt av besökare och gästnätter i Norrbotten. Turismens betydelse för Norrbotten har blivit allt viktigare. Exempelvis omsatte turismen i regionen totalt just över två miljarder kronor 2002. 2012 uppgick omsättningen till tre miljarder. Även för sysselsättningsgraden har turismen en viktig betydelse i Norrbotten. 2002 var 1 780 personer års sysselsatta, tio år senare hade siffran stigit till 2 256 personer, en ökning med nästan 500

³ Regionfakta.com

⁴ Turismen i Sverige sysselsätter 173 000 jobb (www.tillvaxtverket.se) Under 2013 omsatte turismen i Sverige totalt 284,4 miljarder kronor. Turismens exportvärde, mätt som utländska besökares konsumtion i Sverige uppgick till 105,7 miljarder. (*Tillväxtverket/SCB "Fakta om svensk turism 2013" sid 8.*) Vid jämförelse med andra sektorer så är turist-och besöksnäringen med 105,7 miljarder betydligt högre än till exempel summan av livsmedelsexporten (53,4 mdkr) och järn- och stålexporten (46,9 mdkr) *Tillväxtverket/SCB "Fakta om svensk turism 2013" sid 15.*

⁵ www.tillvaxtverket.se

personer.⁶ Andelen utländska besökare till Norrbotten uppgår till 22,7 procent, det är en siffra som bara Stockholm, Göteborg och Värmland överträffar.⁷

För besöksnäringen i Norrland och Gällivare är betydelsen av kommunikationer i form av flygtrafik, tåg- och busstrafik avgörande i en bransch som präglas av hård konkurrens om medborgarnas val av resmål.

I Gällivare pågår liksom i Kiruna en samhällsomvandling med anledning av gruvnäringen. Under de kommande 20 åren kommer 250 000 nya kvadratmeter av bostäder, kommunala verksamheter och kommersiella lokaler att byggas.

3.2 Flygplatsens utveckling

3.2.1 Historik

Redan under 1940-talet anlades militären ett militärt flygfält i Kavaheden utanför Gällivare. Det militära flygfältet utformades med tre rullbanor i klassisk triangel, vardera med en längd på 800 meter. I början av 1970-talet beslöt man att bygga ut flygfältet och en av de militära rullbanorna förlängdes till 1 350 m. 1971 invigdes Gällivare flygplats och kort därefter inleddes flygtrafiken till Luleå.

Under åren 1984-85 förlängdes rullbanan i etapper till nuvarande längd 1 714 m. 1989 breddades banan till 45 meter och 1994 färdigställdes den nya och nuvarande stationsbyggnaden.

Under de senaste åren har det funnits planer på en utbyggnad av rullbanan med 700 meter till 2 400 meter. Syftet med en förlängning av banan var att kunna möjliggöra charter med större flygplan såsom B737-800 och A320 med 180 passagerare. Med dagens rullbana på 1 700 meter har dessa flygplanstyper svårigheter att starta med full last på längre destinationer, bland annat inkommande direktcharter till södra Europa. För att möjliggöra en utbyggnad och ett EU-stöd på 50 miljoner krävdes ett avtal mellan Gällivare kommun och Aitik gruvan, då en förlängning av banan skulle kunna riskera gruvans framtida verksamhet. Ett avtal mellan Gällivare kommun och Aitik gruvan skulle upprättas och innebära att kommunen efter 25 år inte skulle kräva ersättning om Aitik gruvan ville utöka sin verksamhet på ett sätt som påverkar flygplatsen. Parterna nådde ingen uppgörelse och därmed blev det inget av varken förlängning av banan eller EU stöd.

3.2.2 Gällivare flygplats

I början av 1970-talet påbörjades Linjeflyg flygtrafik på Gällivare flygplats med Luleå som destination. Under 1980-talet fick Gällivare direkttrafik till Stockholm med en tur per dag. Resterande destinationer var matartrafik till Luleå, Skellefteå och Umeå för att sedan byta flyg till Stockholm.

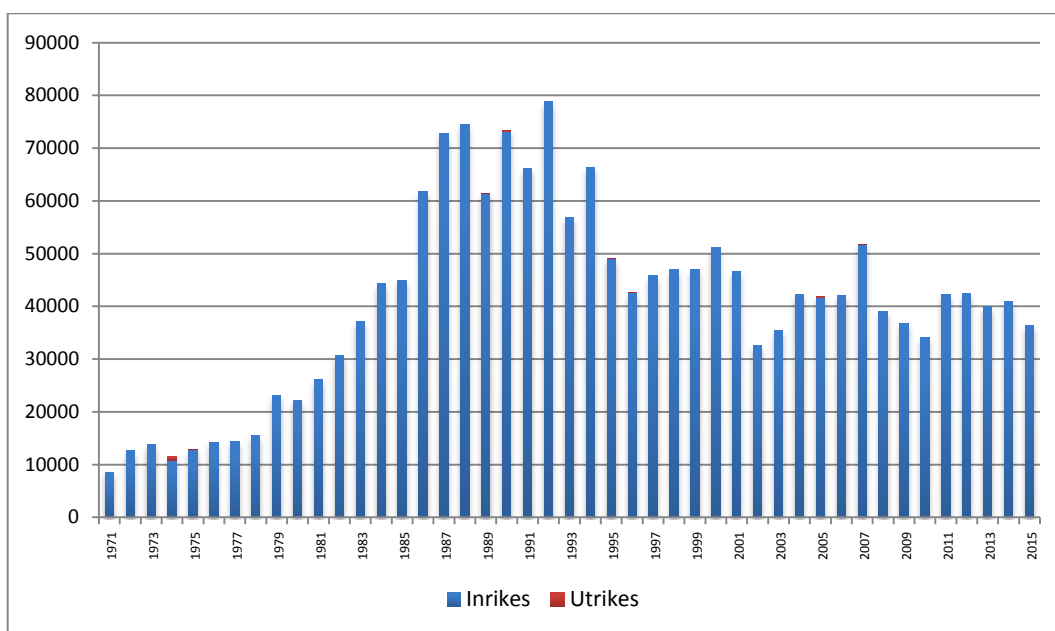
⁶ Källa Swedish Lappland 2013. <http://www.nsd.se/nyheter/turismen-lanets-nya-basnaring-4997721.aspx>

⁷ Källa Swedish Lappland 2013. <http://www.nsd.se/nyheter/turismen-lanets-nya-basnaring-4997721.aspx>

I början av 2000 får Gällivare direkttrafik till Stockholm i en större omfattning, samtidigt minskar den intra-norrländska trafiken. Detta sker i samband med att Riksdagen 2001 beslutade att viss flygtrafik till speciellt Norrlands inland skulle upphandlas. Dåvarande Rikstrafiken⁸ upphandlade ett antal flyglinjer, däribland Gällivare-Arlanda. Med anledning av att flera flygbolag visat intresse

Sedan början av 2000-talet har det skett ett antal upphandlingar av flygtrafiken till Stockholm-Arlanda. Inför upphandlingsperioden hösten 2015 (varje upphandlingsperiod sträcker sig 4 år) visade två flygbolag intresse att flyga sträcken på kommersiell basis. Idag bedriver Fly Lappland i samarbete med Nextjet flygtrafiken till Stockholm-Arlanda via Arvidsjaur.⁹ Dock kvarstår trafikplikten om den kommersiella flygtrafiken inte skulle bära sig.

Passagerarutvecklingen i Gällivare uppvisade oavbruten utveckling fram till 1989. Till skillnad från många andra flygplatser i landet blev det inget stort passagerarfall i början av 1990-talet pga. av finanskrisen. Däremot kom utvecklingen på flygplatsen efter 1990-talet att präglas av ständiga nya flygbolag, som resulterade i minskade reseströmmar och därmed ibland drastiska förändringar i passagerarstatistiken. Under de senaste åren har passagerarnivån legat på en stadig nivå på 40 000 passagerare, se fig 11.



Figur 11. Passagerartrafiken på Gällivare flygplats 1970-2015. Källa: Transportstyrelsen.

3.2.3 Nuvarande trafiksituation på flygplatsen

Den dominerande trafiken på Gällivare flygplats utgörs av trafik till Stockholm. Trafiken till Stockholm bedrivs idag (2016 april) med en jetmaskin, Fokker 100, med 100 passagerare. Vid flygplatsen bedrivs även postflyget. Flygbolaget, Amapola

⁸ Rikstrafiken bildades 1999 med ansvar för nationell upphandling av kollektivtrafik. Den 1 januari 2011 upphörde Rikstrafiken som myndighet och ansvaret för bl.a. för den upphandlande trafiken övertogs av Trafikverket.

⁹ Nextjet har hyrt in det rumänska flygbolaget Carpat Air för att utföra trafiken.

flyger på Gällivare-Umeå-Stockholm. Amapola bedriver trafiken med en Fokker F-50 som har en fraktkapacitet upp till 56 kubikmeter volym.



Figur 12. Flygplan F-100 och Flygplan F-50. Källa: Carpatair och Amapola

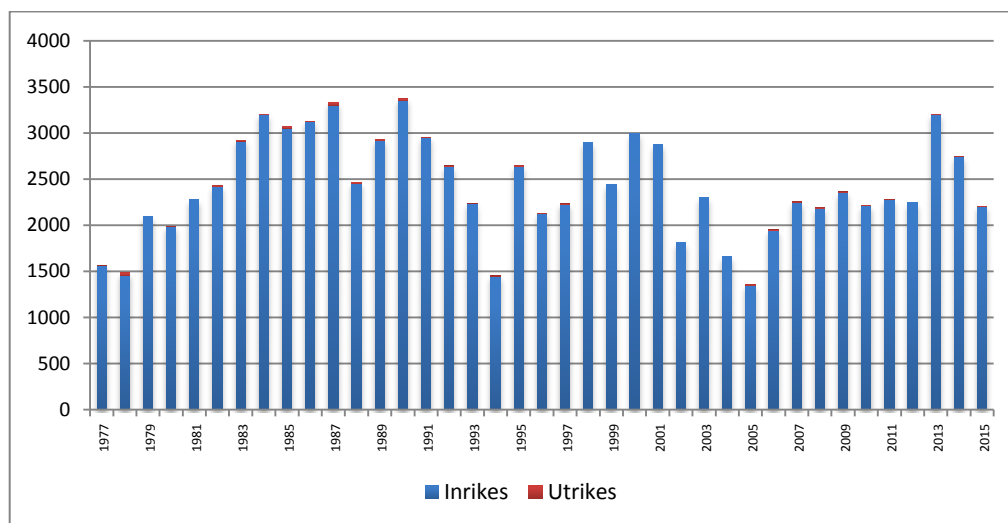
Fly Lapland/Nextjet bedriver idag trafiken på Arlanda med två avgångar (måndag till fredag) Ingen trafik på lördagar. Söndagar, en avgång till Stockholm och två avgångar till Gällivare från Stockholm.

Flygbolag	Destinationer	Nuvarande trafik	Kapacitet
Fly Lapland/ Nextjet (Carpatair)	Arlanda Arvidsjaur*	2 dagliga avgångar med F-100 (mån-fre), söndagar 1 daglig avgång till Arlanda.	50 pax
Amapolla	Umeå	Postflyg Fokker 50	56 kubikmeter volym

Tabell 1. Trafikutbudet på Gällivare flygplats 2016.

* Linjen Gällivare-Arlanda gör en mellanlandning i Arvidsjaur.

Antalet rörelser i linjefart och charter under 2015 (landning och start) uppgick till 2206. Sedan 2013 har antalet rörelser minskat med 1000 rörelser och kan förklaras med att trafiken Luleå-Gällivare-Kiruna upphörde under 2014. 1990 nåddes den högsta noteringen, nästan 3 400 rörelser. Andelen frakt på Gällivare flygplats uppgick 2015 till 12 700 kg och post uppgick under 2015 till 413 500 kg.



Figur 13. Rörelser (reguljär- och chartertrafik) på Gällivare flygplats 1977-2015. Källa: Transportstyrelsen.

3.2.4 Flygplatsens roll i regionen och den regionala transportförsörjningen

Flygtrafiken har idag ingen koppling till de övriga transportslagen. Det förekommer ingen flygbuss eller någon annan koppling till det regionala transportsystemet.

3.2.5 Beredskapsflygplatser.

Enligt paragraf 2 punkt 15 i Trafikverkets instruktion ska verket genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras.

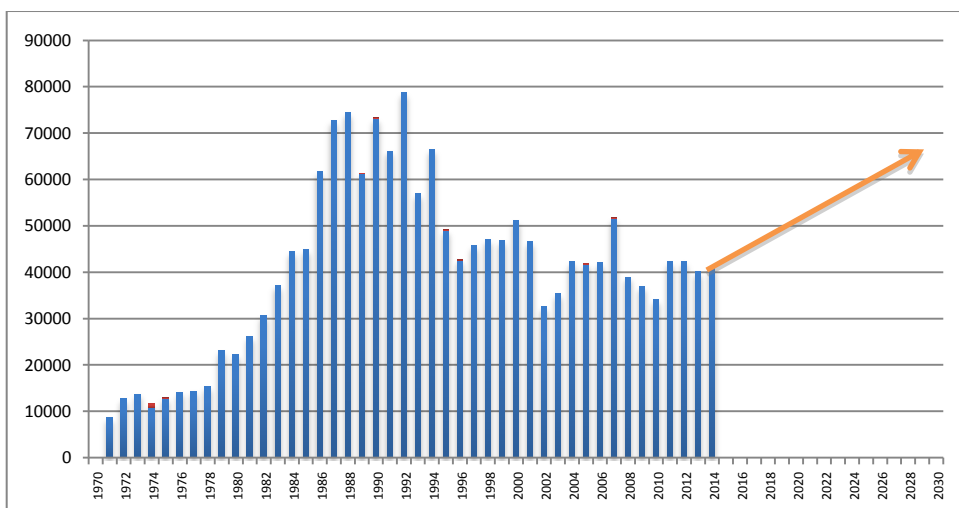
I budgetpropositionen för 2012 gav Regeringen Trafikverket i uppdrag att genom frivilliga överenskommelser säkerställa ett nät av tio flygplatser som håller beredskap dygnet runt, för akuta sjuktransporter. Trafikverket fick ansvaret att välja de flygplatser som bör ingå i ett nät av beredskapsflygplatser.

Gällivare flygplats ingår sedan 2012 i ett nät av beredskapsflygplatser. Det innebär att flygplatsen skall vara tillgänglig vid akuta behov, under tider då den normalt inte är öppen. De övriga flygplatser som ingår är: Luleå flygplats, Åre Östersund Airport, Sundsvall-Timrå Airport, Umeå Airport, Stockholm-Arlanda Airport, Göteborg-Landvetter Airport, Malmö Airport, Visby Airport och Ronneby flygplats.

3.2.6 Passagerarprognos 2030 för Gällivare flygplats.

Trafiken på Gällivare flygplats domineras idag till största delen av inrikestrafik. Trafikverket uppskattar att fram till 2030 kommer flygplatsen att uppnå ca: 70 000 passagerare. En stor del av ökningen ligger på en förbättring av dagens Stockholmstrafik. Viss charter-trafik kanske kommer att förekomma för att utveckla besöksnäringen. Trots att Gällivare uppvisar en negativ befolkningsutveckling som minskat under det senaste 25 åren¹⁰, så antas ändå antalet passagerare öka till omkring 70 000 passagerare. Det är främst två faktorer som bidrar till ökat resande, nämligen besöksnäringen och gruvindustrin (och underleverantörer till gruvindustrin).

¹⁰ Gällivares folkmängd har minskat med 19,2 procent sedan 1968. Länets folkmängd har minskat med 4,9 procent

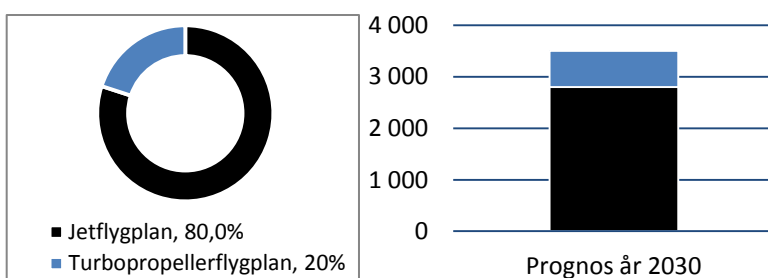


Figur 14. Passagerarprognos för Gällivare flygplats fram till år 2030.

3.2.7 Prognos för rörelser på Gällivare flygplats.

Trafikverket uppskattar att antalet rörelser (linjefart och charter) på Gällivare flygplats fram till 2030 kommer att ligga på 3 500 rörelser. Den dominerande flygplansflottan vid Gällivare flygplats utgörs av turboprop-flygplan, se kap 3.2.3.

Trots att turboprop-flygplan idag är det dominerande flygplanet kommer bullerberäkningen för bedömning av framtida rörelser att utgå från regional-jet som flygplanstyp. Trafikverket bedömer att fram till 2030 kommer jetflygplan att vara den dimensionerande flygplanstypen (80 %) vid Gällivare flygplats. Trafiken till Stockholm bedöms i framtiden kunna bedrivas med jet, av två anledningar. Dels att passagerarunderlaget medger en ekonomiskt försvarbar jet-produktion som är dyrare än turboprop-flygplan. Dels att avståndet mellan Gällivare-Arlanda skapar goda förutsättningar för jettrafik. Turbopropflygplan (20 %) kommer fortsättningsvis att finnas för viss intra-norrländsk trafik samt postflyg. I fig 15 presenteras fördelning av flygplanstyp fram till 2030.



Figur 15. Prognos på fördelning av flygplanstyp fram till 2030.

Vid bullerberäkningar kommer två flygplanstyper att användas, Bombardier CRJ900 (jetflygplan) och ATR-72 (turbopropflygplan). Dessa är vanligt förekommande flygplanstyper och presenterar ett segment av regionalflygplan som kommer även inom de närmaste 20-30 åren att vara framträdande på marknaden, fig 16 finns en presentation av flygplanstypen.



Bombardier CRJ900
Passagerarkapacitet: 84-90
Max startvikt: 37,4 ton

ATR-72
Passagerarkapacitet: 62-74
Max startvikt: 22,8 ton

Figur 16. Data om flygplanstyper för bullerberäkning vid Gällivare flygplats 2030. Källa: SAS och ATR

3.3 Intermodalitet och tillgänglighet

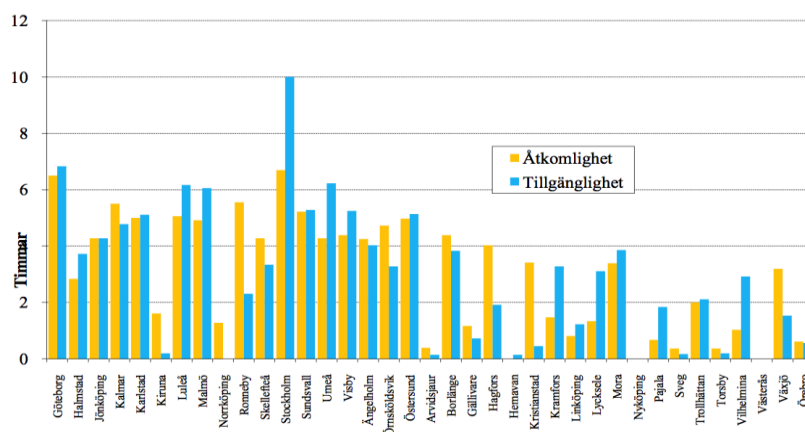
3.3.1 Tillgängligheten och åtkomlighet

Varje år bedömer Transportstyrelsen förändringar i tillgängligheten och åtkomlighet från ett antal flygplatser.¹¹ Om en person som reser med första flighten från Gällivare flygplats 06.00 till Göteborg (ankomst 12.25) och återvänder med sista flighten hem (17.45) kan vistas knappt 3 timmar Göteborg.¹² Detta benämns som Gällivares åtkomlighet till Göteborg. Däremot, om man från Göteborg vill göra en förrättning över dagen i Gällivare, så är vistelsetiden i Gällivare ca: 3,5 timme. Detta ses som Gällivares tillgänglighet från Göteborg.

De flygplatser som har flest direktlinjer inom landet och till utlandet uppnår den bästa åtkomligheten och tillgängligheten. Stockholm med flest direktlinjer uppvisar detta. Därefter Göteborg och Luleå., se fig 17. För Gällivares vidkommande kan man av diagrammet konstatera att Gällivare tillhör de destinationer som har sämst tillgänglighet och åtkomlighet.

¹¹ Transportstyrelsen "Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg, orsaker och konsekvenser" 2015 sid 6.

¹² Transfertiden till och från flygplatsen och man som passagerare måste checka in minst 25 min innan avgång.



Figur 17. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2013. Källa: Transportstyrelsen.

När det gäller åtkomlighet till Europa har Gällivare tillsammans med Växjö och Örebro sämst åtkomlighet och tillgänglighet vad gäller utrikestrafiken. För Gällivare beror detta på att tidtabellen till Stockholm-Arlanda inte "synkar" med avgångar till de större nav-flygplatserna och därifrån möjligheter till transfer till avgångar till Europa.

3.3.2 Trafiklagen i regionen

Tågtrafik

Malmbanan är ett riksintresse och ingår i det utpekade TEN-T nätet och är av internationell betydelse. Banan sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden. Den är mycket viktig för godstrafiken men har även betydelse för persontrafiken. Banan ingår i det utpekade strategiska godsnetet och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (NEW-korridoren) samt i Bottniska korridoren. Det är huvudtågvägen inom Nordkalottområdet och enda transportvägen på järnväg för gruvverksamheten i norra Sverige.

Gällivare bangård ligger på Malmbanan, på sträckan Boden - Kiruna, ca 17 mil norr om Boden. I Malmbanan ingår även anslutningen till Vitåforsgruvan i Malmberget och spåranslutningen till Aitikgruvan. Bangården planeras att byggas ut för att klara längre malmtåg och en utbyggnad av dubbelspår.

Persontågstrafiken längs Malmbanan utgjordes år 2015 av fem tåg i vardera riktningen (Luleå och Kiruna) per dygn varav två är natttåg som fortsätter söderut mot Stockholm via Boden.

Inlandsbanan sträcker sig mellan Kristinehamn i söder och Gällivare i norr och ansluter till tätorten/bangården från väster, mellan Malmbanan och Vassaraträsk. Järnvägsanläggningen är av allmänt intresse och är fortfarande statlig men förvaltas av Inlandsbanan AB som ägs av de 15 kommunerna längs banan. Banan nyttjas främst för godstrafik på vissa sträckor men även för turisttrafik sommartid och vid Jokkmokks marknad.

Stationshuset i Gällivare ägs av kommunen och har byggts om till ett modernt resecentrum.

Vägtrafik

E10 är en statlig väg av riksintresse och utgör ett huvudstråk genom övre Norrland och Lappland med förbindelse från väg E4 vid Norrlandskusten mot Nordnorge och Narvik. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och det transeuropeiska vägnätet, TEN-T, och ska erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och enhetlig standard. Regionalt sett fungerar väg E10 som en viktig uppsamlingsled för person- respektive godstransporter till befolkningstäta regioner, större industrier, utbildningsorter samt kommun- och regioncentra. E10 (eg. E10.01) ansluter i Gällivare mot E45 i korsningen med Nuolajärvivägen.

E45 är också en statlig väg av riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Väg E45 sträcker sig genom nästan hela Sverige, från Göteborg till Karesuando. Delen mellan Göteborg och Gällivare ingår liksom E10 i det av EU utpekade transeuropeiska vägnätet. Vägen benämns också Inlandsvägen och ansluter från sydväst till tätorten.

Vägnätet i kommunen har relativt låga trafikmängder förutom inom och i anslutning till centralorten.

Busstrafik

Tätortstrafiken omfattar två linjer som trafikerar Gällivare, Mellanområdet, Malmberget och Koskullskulle och en snabblinje som trafikerar Gällivare och Malmberget. Övriga delar av planområdet trafikeras av Länstrafikens linjer, om än mer sällan.

3.3.3 Utveckling av samverkan mellan trafikslagen

Det finns kapacitetsbrister i vårt transportsystem men också potentialer. Det förväntas att såväl gods- som persontransporterna kommer att öka kraftigt de kommande åren. Att enbart bygga nytt är inte ekonomiskt hållbart och löser inte våra kapacitetsproblem. Det finns däremot möjlighet att lösa delar av problemen genom samverkan mellan trafikslag och att effektivisera vårt transportsystem.

Att samordna kommunernas fysiska planering med planeringsprocesserna för att bygga vägar och järnvägar är centralt för en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket strävar därför efter att föra dialog i tidiga skeden före de formella planprocesserna med andra aktörer och främst med kommunerna. Trafikverket genomför för närvarande (hösten-vintern 2015) en åtgärdsvalsstudie avseende det statliga vägtransportssystemet i Gällivare, i samverkan med Gällivare kommun och den stadsomvandling som sker till följd av gruvbrytningen.

3.4 Sammanfattning av motivet för utpekande av Gällivare flygplats.

Gällivare flygplats är utpekad som ett riksintresse och utgör en central

kommunikationsanläggning för regionen. Gällivares geografiska position innebär att kommunikationer är av vital betydelse för att nå övriga delar av landet, och vidare ut i världen. Tillgängligheten och åtkomligheten till regionen förutsätter en välutvecklad flygtrafik och indirekt även en välfungerande infrastruktur för detta ändamål.

Avsaknad av alternativa snabba kommunikationer innebär att flygplatsen är en vital faktor för Gällivares samhälle och näringsliv. I vissa fall är det en helt avgörande faktor för turism, gruv-och näringslivet. Flyget bidrar till ett robustare transportsystem då det innebär ett komplement till de få alternativa förbindelser via väg- och järnvägsnätet.

Trafikverkets bedömer att fram till 2030 kommer flygplatsen att ha 70 000 passagerare och 3 500 rörelser.

Vid bedömning av flygplatsens prognos har följande faktorer vägts in:

- ✚ Trots en svag befolkningsutveckling och en på fortsatt nedgång finns faktorer som påverkar ökningen av passagerare.
 - Med Jettrafik skapas en bättre service och därmed en ökning av antalet passagerare.
 - En ökning av arbetspendling till regionen kopplat till gruvnäringen – genererar resor av arbetskraft och spetskompetens.
 - Förflyttningen av service, bostäder och infrastruktur från Malmberget till Gällivare stad kommer att generera arbetspendling inom byggbranschen.
- ✚ Turism – stor potential som bidrar till passagerarökningen fram till 2030.
- ✚ Avsaknad av andra transportslag för längre transporter över dagen till Stockholm och vidare internationellt.



Figur 18. Tröskeln vid bana 30 vid Gällivare flygplats. Foto: Jean-Marie Skoglund.

4 Riksintressets markanspråk

Markområdet för riksintresse på flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska inrymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Markområdets 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 hörande planerade banförlängningar. Det definierade området kring rullbanan inkluderar område för parallella taxibanor och inflygningsljus.

Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet, faciliteter för taxfree verksamhet, uthyrning av lokaler, allmänflygverksamhet etc. De nämnda verksamheterna ingår inte i funktionen av riksintresse för luftfart.

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

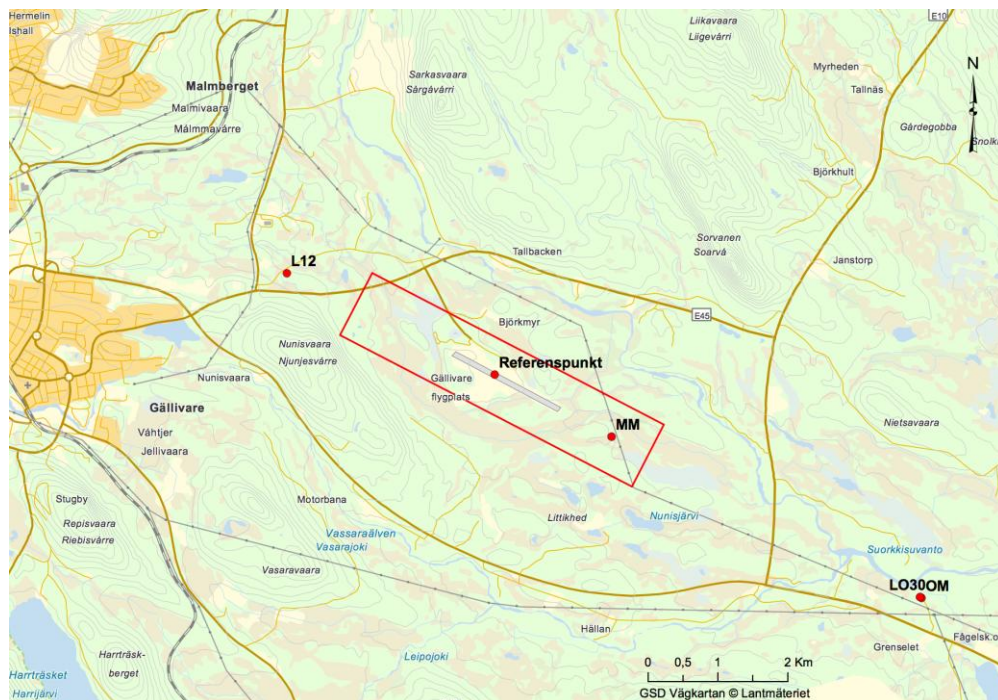
4.1 Riksintresses markanspråk.

Med utgångspunkt från värdebeskrivningen och den prognos som redovisas i kapitel 3 så antas att den framtida utvecklingen för Gällivare flygplats inryms inom de schablonmässiga ytorna som förklaras ovan. För Gällivare flygplats utgörs därmed riksintresseområdet av de ovan angivna schablonvärdena 500 meter i sidled åt vardera hållet, 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. I fig 19 presenteras riksintresseområdet för Gällivare flygplats.

Området 1500x500 meter (m) är generellt och gäller vid samtliga riksintresse flygplatser. Syfte är att säkerställa följande faktorer;

1. För eventuell förlängning av rullbanan och terminalområde för civil flygverksamhet. Inom 1500x500 m finns det möjlighet att förlänga banan och terminalområdet.
2. Visuellt hinderfrihet av inflygningsljus. Piloten ska kunna se inflygningen visuellt i slutskedet av landningen s.k final.
3. Inom markreservationen skydda flygplatsens radio-och navigationsutrustning mot elektromagnetiska störningar, se kap 4.2.1.
4. Risk för fågelkollision. Inom 1500x500 bör handelsområden eller annan verksamhet som drar till sig fåglar undvikas. Ur ett flygsäkerhetsperspektiv är landning och i synnerhet start en kritisk situation för fågelkollision, se kap 4.3.1.

5. Tredjemans problematik. Man bör undvika bebyggelse eller verksamhet inom 1500x500 meter då detta är det mest kritiska flygsäkerhetsmässigt, dvs start och landning.



Figur 19. Riksintressets markområde för Gällivare flygplats. Källa: Gällivare flygplats.

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, se fig 19.

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 på radiokommunikationsanläggningar kan ha samma effekt. Flygplatsens radioanläggningar, som används för in- och utflygning, är av riksintresse för luftfarten.

Kommunikations-, navigations- och radarutrustning för Gällivare flygplats är lokaliserade inom riksintresseområdet. Två fyror, L12 och LO300M.

är lokaliserade utanför riksintresseområdet och bör därför ingå i riksintresset, då det anses vara av vital betydelse för flygplatsens funktion, se fig 20.



Figur 20. ILS utrustningen vid Gällivare flygplats. Foto: Jean-Marie Skoglund.

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning inom riksintresseområdet

Om kommersiell verksamhet etableras inom riksintresseområdet som inte är till för luftfarten måste detta prövas av Länsstyrelsen och Trafikverket. En sådan etablering (verksamhet) skulle kunna innebära skada på riksintresset. Omfattningen av skadan kan vara beroende av kostnaden för avveckling av verksamheten när marken behövs för luftfartsändamål. Följdnkonsekvenser 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 av Länsstyrelsen och Trafikverket 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.

4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse

E45 och väg 1809, som ansluter till terminalområdet är av riksintresse.

Sammanfattning av markanspråk

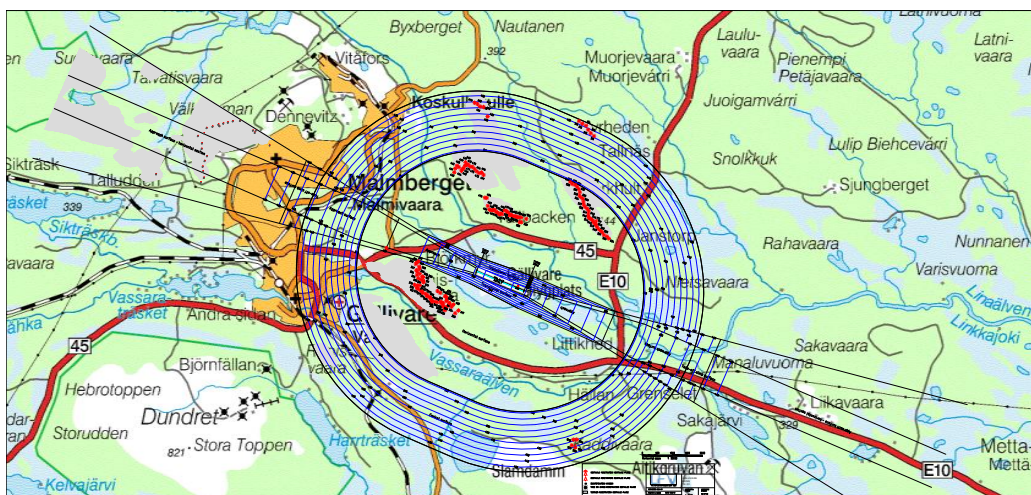
- Området som krävs för den framtida utvecklingen av Gällivare flygplats inryms inom den schablonmässiga ytan 1500x500 meter.
- Den luftfartsanknutna kommunikations-, navigations- och radarutrustningen för Gällivare flygplats är lokaliserade inom detta (ovan) område. Två fyrar, L12 och LO300M är lokaliserade utanför riksintresseområdet och ingår också i riksintresset
- Ej luftfartsanknutna markanvändning inom området måste för att säkerställa flygplatsens funktion noggrant prövas av Länsstyrelsen och Trafikverket innan den accepteras.
- Inom riksintressets markområde skall risker för fågelkollisioner samt risker för



Figur 21. Inflygningstråket till bana 30 vid Gällivare flygplats. Foto: Jean-Marie Skoglund.

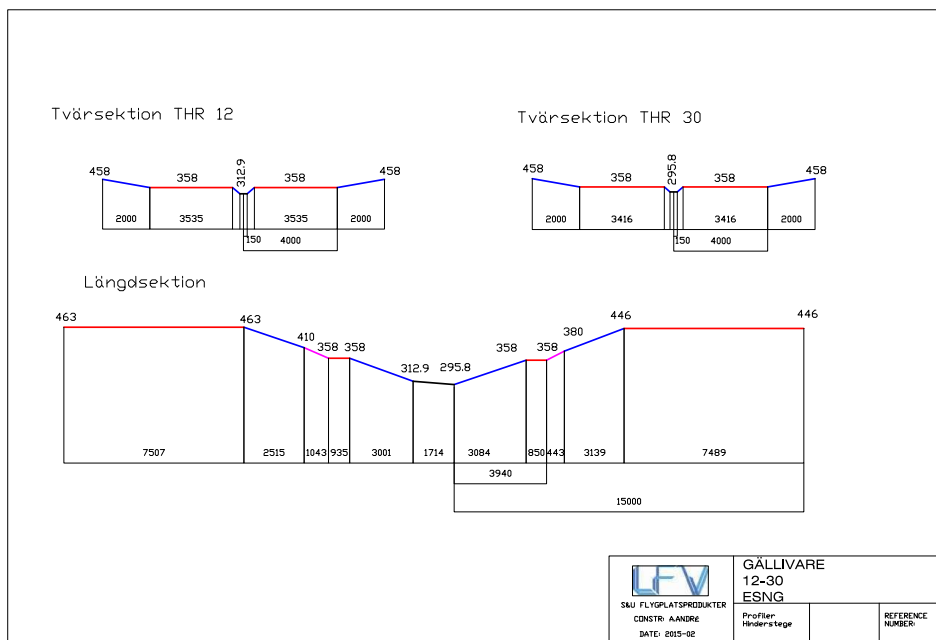
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Gällivare flygplats

De hinderbegränsande ytornas utbredning i höjddled är beroende av rullbanans höjd över havet. Flygplatsens rullbana ligger på en höjd av 313 MSL¹⁴. Utifrån dessa höjder och vilka flygplanstyper som ska landa har en hinderstege konstruerats, se fig 23.



Figur 23. Hinderytor för Gällivare flygplats. Källa: LfV. 2015

De hinderbegränsande ytorna kan även åskådliggöras genom längd- och tvärsektioner enligt nedanstående figur 24.



Figur 24. Sektioner över hinderområde för Gällivare flygplats. Källa LfV 2015.

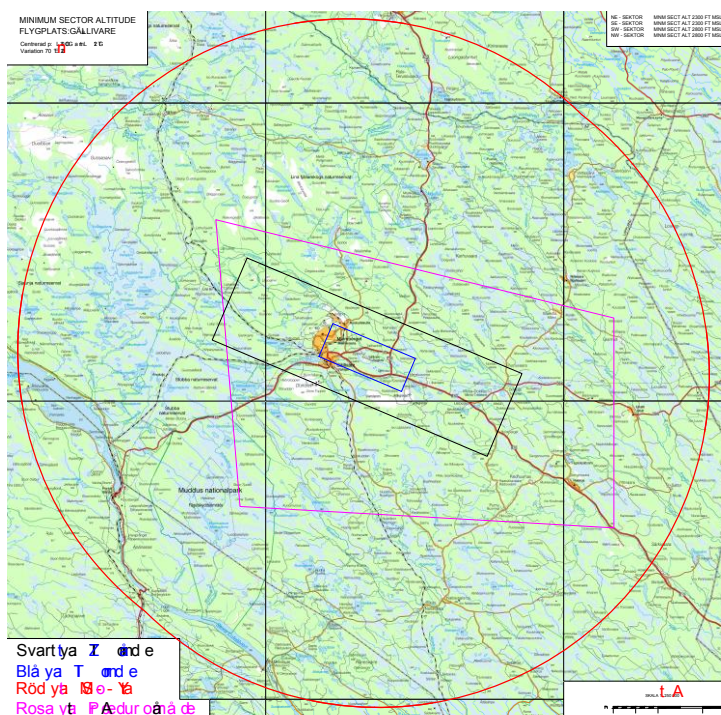
¹⁴ MSL (Mean Sea Level) havsytans medelnivå.

5.1.3 Procedurområden och MSA-ytor¹⁵

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 Gällivare flygplats, vilket i sin tur kan leda till en försvåring eller omöjliggörande av inflygning och därmed utnyttjandet av flygplatsen.

De områden inom vilka hinder kan påverka flygprocedurer runt Gällivare flygplats täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i ett av flygplatsens landningshjälpmedel, se figur 25.



Figur 25. Karta visande cirkel med 55 km avstånd från flygplatsen, den s.k. MSA-ytan. Källa: LFV 2015.

¹⁵ Den första och största ytan som flygplan som flyger in mot en flygplats möter är MSA-ytan (Minimum Sector Altitude =Minsta sektorhöjd). MSA-ytan sträcker sig c:a 55 km ut från flygplatsen.

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.
- För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dBA.

I april 2015 beslutade Regeringen om en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). I förordningen (*träder i kraft 2015-06-01*) finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. För buller från flygplatser anges särskilda bestämmelser som ska tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av balken:

- 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 22.00.¹⁶
 - 2. tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Naturvårdsverkets definition av riktvärden

Definition Flygtrafik "Med det långsiktiga riktvärdet 70 dBA L_{max} 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.¹⁷

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

¹⁶ För buller från flygplatser i Stockholms kommun gäller inte den begränsning som anges i första stycket 1.

¹⁷ <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Regeringsuppdrag/Redovisade-2013/Riktvarden-for-flygbuller/>

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 1 bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats. Med begreppet riktvärde avses en nivå till vägledning för beslutsmyndigheterna som i det enskilda fallet ska bedöma och fastställa lämpligt värde.

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

Tabell 2. Aktuella bullerriktvärden.

1. **L_{Aeq}** : Med beteckningen L_{Aeq} avses ekvivalentljudnivån, ett medelvärde över dygnstiden för A-vägd ljudtrycksnivå. L_{Aeq} definieras som den konstanta ljudnivå som under en given tid ger samma ljudenergi som en under samma tid varierande ljudnivå. L_{Aeq} är ett energimedelvärde under 24 timmar.
2. **FBN**: Med beteckningen **FBN** avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre daghändelser och en natthändelse motsvarar tio daghändelser.
3. **L_{Amax}** : Med beteckningen **L_{Amax}** avses maximal A-vägd ljudtrycksnivå.
4. 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

5.2.1 Metod för beräkning av buller på Gällivare flygplats.

Bullerberäkningarna har genomförts med beräkningsprogrammet INM 7.0 d vilket överensstämmer med beräkningsmetoden ECAC¹⁸ dokument 29 version 3 och ICAO¹⁹ Doc. 9911. Metoden är utgångspunkten för de principer för kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar i Sverige, vilken Transportstyrelsen, Forsvarsmakten och Naturvårdsverket enats om ska gälla.

Bullerberäkningsprogrammet tillämpar så kallade NPD²⁰-data vilket anger ljudnivå för olika gaspådrag och avstånd mellan källa och mottagare. Bullerberäknings-

¹⁸ European Civil Aviation Conference

¹⁹ International Civil Aviation Organization (specialorgan inom FN)

²⁰ Noise Power Distance

programmet hämtar sådana uppgifter från databasen ANP²¹, där buller- och prestandadata finns angivna för en mängd olika flygplanstyper.

Bullerberäkningarna är utförda med hänsyn till topografi, standardatmosfär och en standardtemperatur på 15° C samt 8 knops motvind. Dessa meteorologiska data används i beräkningsprogrammet för att beräkna den atmosfäriska absorptionen och flygplanens prestanda. I beräkningarna används standardprofiler för start- och landningsprocedurer för respektive flygplanstyp. Tröskelhöjder för definition av glidbanor är hämtade från AIP²². För jetflygplan tillämpades så kallad standardprofil 2 som speglar flygningar med beräknad startvikt för starter till Stockholm. För turbopropellerflygplan tillämpades standard profil speglade maximal startvikt. Endast buller från operationer i luften och på start- och landningsbanan ingår i beräkningarna. Buller från taxning, motorprovkörning och liknande ingår inte. Beräkning av FBN 55 dB(A) genomfördes med rekursivt rutnät med förfining 9 och tolerans högst 0.01 inom intervall +/-10 dB från ritade kurvor²³. Tidsintervallen i beräkningarna av FBN definieras som dag kl. 06 – 18, kväll kl 18 – 22 och natt kl. 22 – 06.

5.3 Förutsättningar för beräkningen av flygbuller på Gällivare flygplats

5.3.1 Trafikprognos, rullbana, topografi, och flygvägar.

Bullerberäkningar är utförda för en prognos för år 2030 omfattande 3 500 civila flygrörelser inom klasserna linjefart och charter, se Figur 15. Rörelserna har fördelats mellan dag, kväll och natt för jet- och turbopropellerflygplan enligt Tabell 3 respektive Tabell 4. Andelen trafik per dag kväll och natt, som inverkar på beräkning av FBN samt maximal ljudnivå nattetid, baseras på beräknade start- och landningstider för år 2014 där trafikökning enligt prognos fördelas dag- och kvällstid enligt nuvarande fördelning avseende linjefart. I nuläget är det framförallt charter i form av postflyg som regelbundet ankommer tidigare än klockan 06.00 på morgonen. Övrig trafik är förlagd till dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00).

	Dag (kl.06-18)	Kväll (kl.18-22)	Natt (kl.22-06)
Landning	50 %	50 %	0 %
Start	100 %	0 %	0 %

Tabell 3 Fördelning av rörelser över dygnet med jetflygplan.

²¹ Aircraft Noise Performance

²² Aeronautical Information Publication, En slags luftfartshandbok med information om bland annat regler och förfaranden väsentlig för att flyga flygplan. AIP Sverige utges av Transportstyrelsen.

²³ Beräkningsinställningar finns beskrivna i användarhandboken för beräkningsverktyget INM.

	Dag (kl.06-18)	Kväll (kl.18-22)	Natt (kl.22-06)
Landning	0 %	50 %	50 %
Start	50 %	50 %	0 %

Tabell 4 Fördelning av rörelser över dygnet med propellerflygplan.

5.3.2 Rullbana och topografi, och flygvägar.

Bullerberäkningarna har utförts med hänsyn till befintlig rullbana, 12/30, se Tabell 5. Rullbanan och omgivande terräng har i beräkningen antagits vara plan med höjd om 313 m MSL. Höjduppgifterna används i beräkningsprogrammet för beräkning av prestanda och dess inverkan på startprofiler.

Punkt	Latitud	Longitud	Höjd (m MSL)
Referenspunkt (ARP)	67,133056	20,812222	313
Tröskel bana 12	67,136008	20,797184	313
Tröskel bana 30	67,128804	20,832082	313

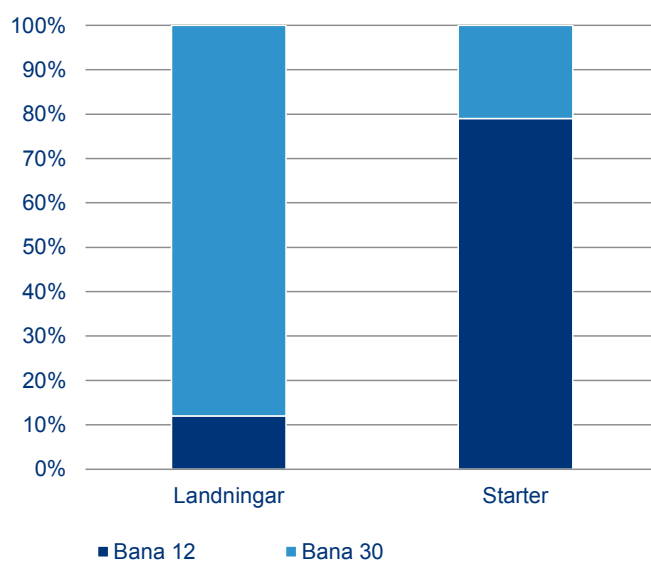
Tabell 5 Koordinater och höjder för rullbana tillämpade för bullerberäkning. Källa: LFV och Swedavia Consulting

5.3.3 Flygvägar och procedurer för bullerberäkning.

Totalt fyra flygvägar har använts för bullerberäkningen, en inflygnings- och en utflygningsväg för respektive banriktning. Dessa är skapade med hänsyn till raka inflygningar med tre graders glidbana i båda banriktningarna. För beräkning av starter används raka flygvägar. I praktiken tillämpas en procedur med sväng på höjd (800 – 900 m MSL) men ljudnivåerna beräknas vara lägre än de redovisade riktvärdena vid dessa höjder och flygvägarnas nominella läge påverkar således inte det beräknade resultatet. Flygvägarna är skapade utan hänsyn till spridning beroende på att radardata saknas.

5.3.4 Flygvägar och procedurer för bullerberäkning.

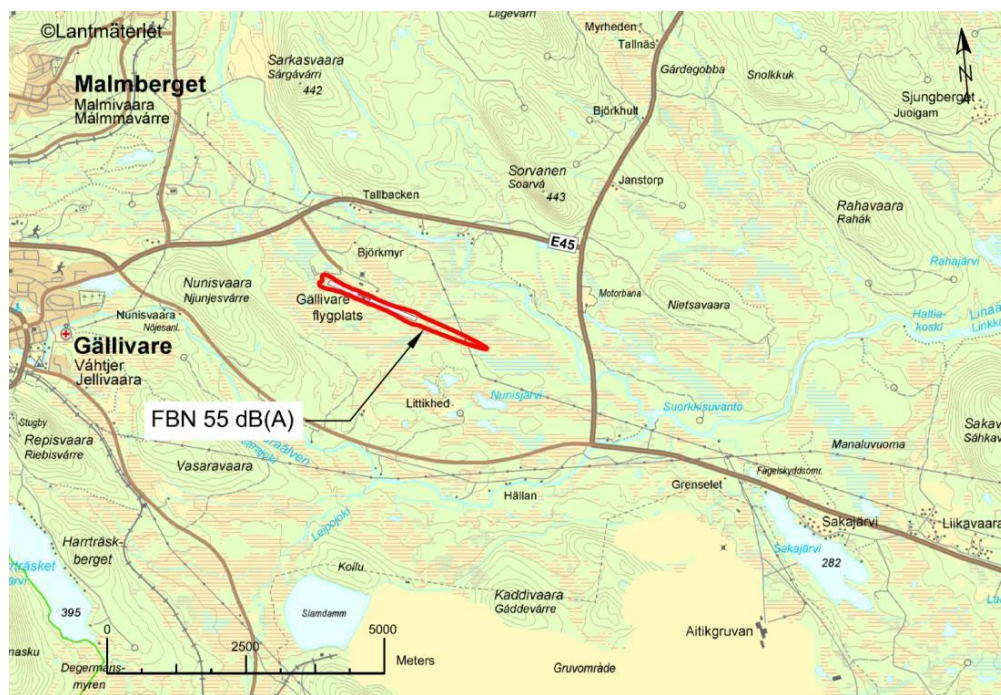
Banfördelning för bullerberäkning baseras på ackumulerat utfall januari till och med oktober år 2014, se Figur 26.



Figur 26. Tillämpad banfördelning för bullerberäkning, 88 % landning till bana 30 och 79 % start från bana 12. Källa: Gällivare flygplats.

5.3.5 Flygplatsens influensområde för flygbuller

I Figur 27 redovisas resultatet av bullerberäkningen baserad på trafikprognos för år 2030 omfattande 3 500 rörelser i klasserna linjefart och charter. Bullerkontur för FBN 55 dB(A) utbreder sig i huvudsak i rullbanans direkta närhet. I riktning sydöst, där flygtrafiken är som mest frekvent, utbreder sig FBN 55 dB(A) knappt någon kilometer ut i banans förlängning. Maximal ljudnivå 70 dB(A) överskrids färre än 16 gånger per dag och kväll och färre än tre gånger per natt.



Figur 27. Resultat av bullerberäkning baserad på trafikprognos år 2030 med 3 500 rörelser i linjefart och charter. Röd kontur visar FBN 55 dB(A). Källa: Swedavia Consulting 2015.

5.3.6 Sammanfattning av Influensområde flygbuller.

Flygbullerberäkningen i rapporten baserad på en trafikprognos på 3 500 rörelser linjefart och charter för Gällivare flygplats fram till 2030. Beräkningsresultatet är utfört enligt den metod som Transportstyrelsen, Forsvarsmakten och Naturvårdsverket enats kring.

Beräkningarna avser de långsiktiga riktvärdena, FBN 55 dB(A) och maximal ljudnivå 70 dB(A), för flygbuller utomhus som regeringen ursprungligen angav under 90-talet. I samband med prövningar om tillstånd och riksintressepreciseringar för flygplatser har tillämpningen av riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A) varit tre överskridande per dag och kväll. I april år 2015 beslutade Regeringen om en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I förordningen anges särskilda bestämmelser för buller från flygplatser som ska tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av balken. Förordningen upprepar de tidigare riktvärdena för flygbuller utomhus enligt ovan men preciserar också att maximal ljudnivå 70 dB(A) inte bör överskridas mer än 16 gånger per dag och kväll (kl. 06.00 och 22.00). Utöver maximal ljudnivå dag- och kvällstid anges också att maximal ljudnivå 70 dB(A) inte bör överskridas mer än tre gånger per natt (kl. 22.00 och 06.00), vilket är i linje med de bullerskyddsvillkor som meddelats i tillståndsbeslut för bland annat Gällivare flygplats.

Resultatet av beräkningen avseende bullerkontur för FBN 55 dB(A) utbreder sig i huvudsak i rullbanans direkta närhet. I riktning sydöst, där flygtrafiken är som mest frekvent, utbreder sig FBN 55 dB(A) knappt någon kilometer ut i banans förlängning. Maximal ljudnivå 70 dB(A) överskrids färre än 16 gånger per dag och kväll och färre än tre gånger per natt. Detta beroende på att trafikprognosen inte medger 16 överskridande per dag och kväll²⁴ och att andelen rörelser nattetid inte är tillräckligt stor för att orsaka fler än tre överskridanden per natt.

5.4 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

5.4.1 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 avseende skyddsavstånd för luftfartsradiosystem fastställdes 1991-03-13.²⁵ 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

²⁴ 3 500 rörelser fördelat på 365 dagar resulterar i färre än 10 överskridanden i genomsnitt per dygn

²⁵ SS 447 10 12 avseende Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar från anläggningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift.

VOR/DME utrustning. Skyddsavståndet är beroende av höjden på aktuellt hinder (byggnad).

5.4.2 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.

5.4.3 Luftledning 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 tillståndsprovning

6.1 Riksintressets behandling i planprocessen

Det är Länsstyrelsens uppgift att bevaka områden av riksintresse och se till att dessa tillgodoses i den kommunala samhällsplaneringen. Enligt 11 kap 11§ PBL ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut i dess helhet, om något förhållande som avses i 10§ föreligger. 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 12:4 förordnande. Enligt 11 kap 12§ PBL får länsstyrelsen eller regeringen i vissa fall för ett visst område förordna att 10-11§§ ska tillämpas på beslut att lämna lov eller förhandsbesked.

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

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

Länsstyrelsen deltar i kommunernas planprocesser genom att kommunen vid framtagning av bland annat förslag till detaljplan enligt 5 kap 11§ första stycket 1,2 och 4 PBL ska samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av förslaget.

Under samrådet ska länsstyrelsen enligt 14 § särskilt ta till vara och samordna statens intressen och i det sammanhanget;

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

1. ge råd om tillämpningen av 2 och 3 kap,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses och miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken iakttas, och
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt. Lag (1998:839).
4. 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 miljöbalken (MB). Villkoren som formuleras efter en omfattande och öppen prövningsprocess är en garanti för att flygverksamheten bedrivs med utgångspunkt från miljöbalkens hänsynsregler, och att alla motiverade skyddsåtgärder vidtas.

Tillståndsbeslut anger tillåten verksamhet samt villkor för verksamheten. Besluten innehåller direkt eller indirekt bestämmelser om maximalt tillåtet antal starter och landningar (rörelser) som mått för tillåten verksamhet. Verksamheten vid flygplatser omfattar även flygvägarnas utformning till och från flygplatsen. 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 flygplanet släppt kontakten med marken. Det innebär att villkor som miljödomstolen förknippar med tillståndet för att bedriva flygplatsverksamhet inte direkt kan riktas mot flygtrafiken eller flygprocedurerna.

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

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ingår i en miljöprövning har ett annat syfte än den MKB som enligt 5 kap. 17§ andra stycket 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.

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

6.2 Aktuella planeringsprocesser i kommunen.

Sedan 2009 pågår arbetet med samhällsomvandling av Gällivare med anledning av LKAB:s expansion av gruvan i Malmberget. En stor del av infrastrukturen, med bostäder, andra byggnader och service funktioner i Malmberget måste rivas och flyttas till Gällivare. 2014 antogs en fördjupad översiktsplan för Gällivare/Malmberget/Koskullskulle, som i dagsläget inte nämnvärt påverkar Gällivare flygplats. Med föreliggande precisering av Gällivare flygplats kan den fortsatta planeringen av stadsomvandlingen förhindra konfliktområde som skulle kunna sätta begränsningar och påverkan på flygplatsens influensområde.

6.3 Övriga riksintressen

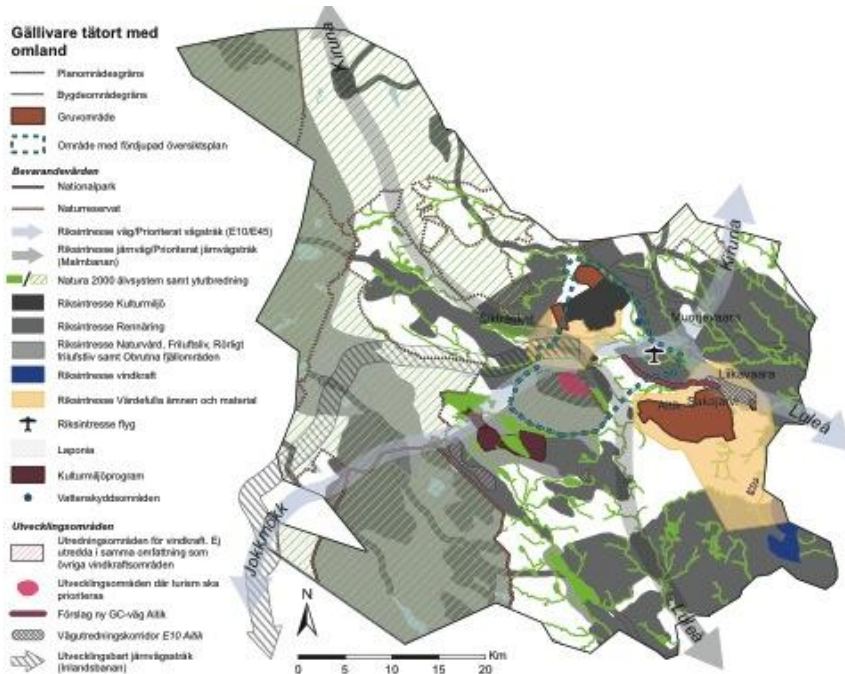
Inom flygplatsens föreslagna riksintresseområde och influensområde (området mellan E45, E10 och E10.01) finns ett flertal andra utpekade områden av riksintresse enligt 3 kap MB, se fig. 25. Området berör i första hand riksintresset för rennärningen vilket omfattar samebyn Leipojärvis flyttleder, övernattningsbeten, naturliga samlingsställen, speciella betesområden, renskötselåläggningar samt renhagar.

Större delen av föreslaget område berör reserverat vinterbetesland norr om E10.01. Området söder om Leipojärvi är del av kalvningslandet. Betesmöjligheterna är mycket goda, speciellt vintertid.

Övriga Riksintressen som är angränsande områden till flygplatsen är:

- **Väg 1809** utgår från väg E45 öster om Gällivare tätort och ansluter till Gällivare flygplats som är av riksintresse.
- **E10** ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E10 sträcker sig från Töre vid kusten till Riksgränsen. Genom Gällivare kommun går E10 i nordvästlig riktning förbi öster om Gällivare tätort och vidare mot Kiruna.
- **E10.01** är anslutningen in mot Gällivare från E10 där den viker av norrut mot Kiruna
- **E45** Inlandsvägen, sträcker sig genom nästan hela Sverige, från Göteborg till Karesuando. Genom Gällivare kommun går vägen i nordostlig riktning från gränsen med Jokkmokk till Gällivare tätort. Öster om tätorten går E45 ihop med väg E10 och fortsätter norrut. E45 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Delen mellan Göteborg och Gällivare ingår även i Trans European Transport Network, TEN-T, vilket innebär att vägen är av särskild internationell betydelse.
- **Aitik**, Riksintresse på grund av förekomster av kopparkis och guld. Området är beläget sydost om flygplatsen.
- **Natura-2000, Kalix och Torne älvsystem med huvudfåror, sjöar och biflöden älvsystem.** Området är utvalt att ingå i Natura 2000 eftersom det i området finns arter och naturtyper som finns med i art-och habitatdirektivet. Torne och Kalix älvsystem utgörs av två stora outbyggda älvar, förbundna via bifurkationen Tärendöälven. Älvsystemet är ett mycket värdefullt exempel på ett stort naturligt vattensystem. Älvsystemet är en av de få stora oreglerade

älvarna med ursprungliga, naturligt reproducerande bestånd av östersjölox och havsöring.



Figur 28. Övriga riksintressen kring Gällivare flygplatsen. Källa: Del 1. Fördjupad översiktsplan Gällivare, Malmberget och Koskullskulle 2014 – 2032. Gällivare kommun.

Sammanfattning av riksintresses betydelse i planeringen.

- Det är Länsstyrelsens uppgift att bevaka områden av riksintresse och se till att dessa tillgodoses i den kommunala samhällsplaneringen.
- Inom luftfartens riksintresse finns ett flertal andra utpekade områden av riksintresse enligt 3 kap MB och som bör beaktas vid avvägning mellan olika riksintressen.
- En planerad åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, oavsett inom eller utanför riksintresseområdet. Det är själva påverkan på funktionen luftfartsanläggning som är avgörande för bedömningen.
- Flyghinderanmälan ska skickas till LfV minst fyra veckor i förväg om den planerade byggnadens eller anläggningens sammanlagda höjd överstiger totalhöjden 45 meter inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter inom annat område. Flygplatsen ska även informeras.

7 Källförteckning

Boverket, "Flygbuller i planeringen" Allmänna råd 2009:1.

Gällivare kommun, Del 1. Fördjupad översiktsplan Gällivare, Malmberget och Koskullskulle 2014 – 2032.

Gällivare kommun, Del 2. Planeringsförutsättningar Översiktsplan Gällivare kommun 2014

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 tillståndsprovning 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".

Tillväxtverket, "Fakta om svensk turism 2013"

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_0_ktober_09.pdf?epslanguage=sv.

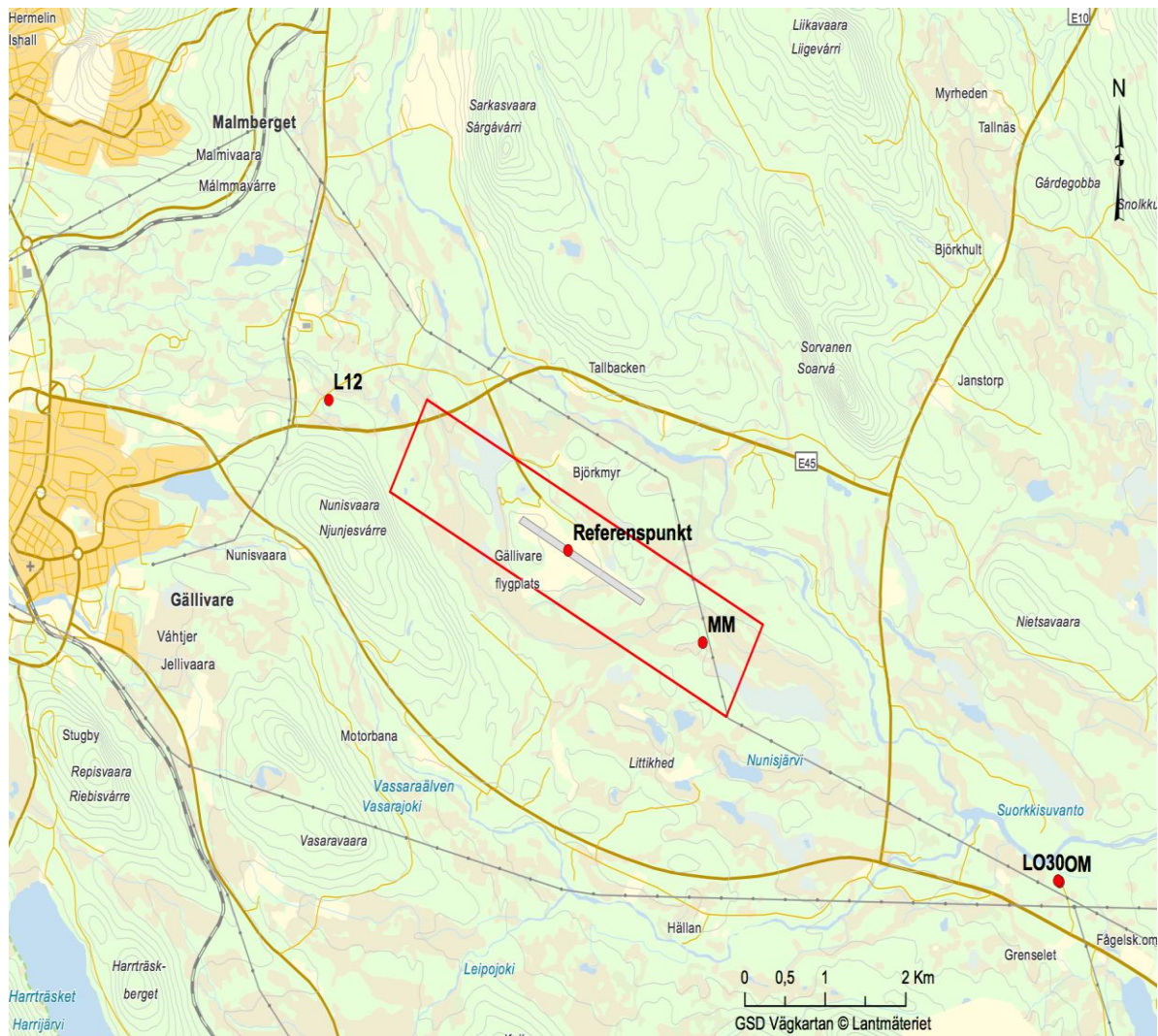
Transportstyrelsen, "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats" TSFS 2010:134. <https://www.transportstyrelsen.se/publicdocuments/PDF522.pdf>

Transportstyrelsen "Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg, orsaker och konsekvenser" 2015.

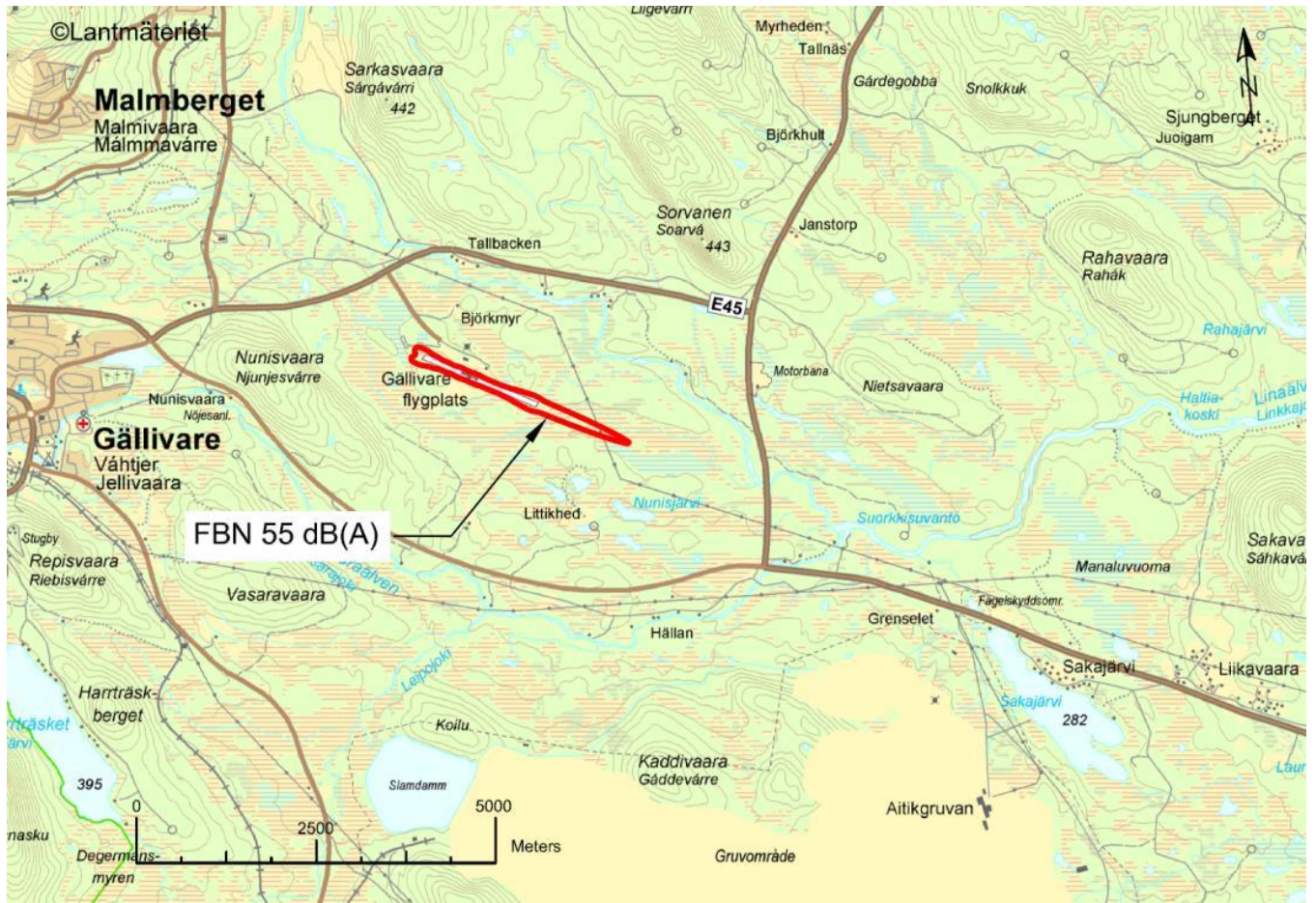
Bil. 1. Begreppsförklaring

Aerial work	Fotoflygningar, helikopterarbeten, flygmätningar med mera
CNS-utrustning	Utrustning för kommunikation (communication), navigation (navigation) och övervakning (surveillance).
BCL	Bestämmelser för civil luftfart (ingår i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS)
FBN	Med beteckningen FBN avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre daghändelser och en natthändelse motsvarar tio daghändelser.
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
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.
MSA	Minimum Sector Altitude (gäller för instrumentflygplatser). Den första delen av en inflygning till en instrumentflygplats benämns Initial Approach, och lägsta flyghöjd bestäms här av MSA-ytan. Denna yta baseras på inflygningsfyren till respektive bana och är en cirkel med 55 km radie.
NDB	Non-directional radio beacon Rundstrålande radiofyr (standardiserad av ICAO).
Procedurområden	Områden som används för in-/ utflygning till en flygplats.
Riksintresseanspråk	Den utredning med redovisning av influensområden och värdebeskrivning för riksintressen som Trafikverket överlämnar till berörda länsstyrelser som underlag för fysisk planering kring flygplatserna.
Riksintresseområde för luftfart	Nuvarande och framtida flygplatsområden som pekats ut som riksintressen av Trafikverket.
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.

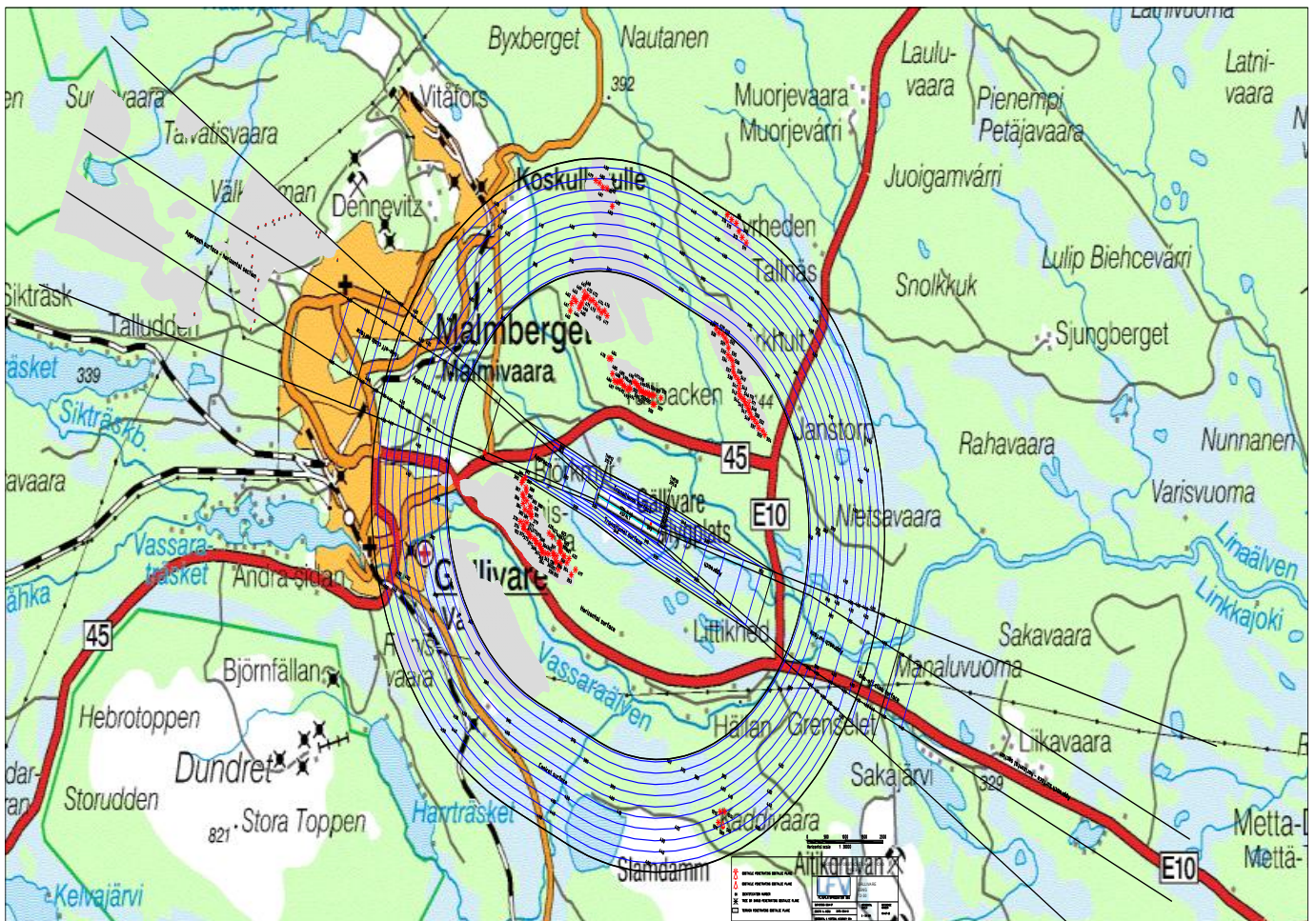
Bil. 2. Riksintressets markområde för Gällivare flygplats.



Bil. 3. Resultat av bullerberäkning baserad på trafikprognos för år 2030 omfattande 3 500 rörelser i klasserna linjefart och charter. Röd kontur visar FBN 55 dB(A) Källa: Swedavia Consulting 2015.

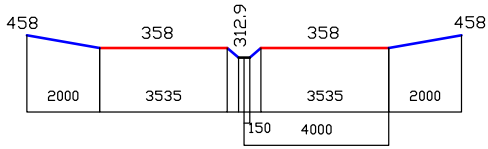


Bil. 4 Hinderytor för Gällivare flygplats. Källa: LfV 2015

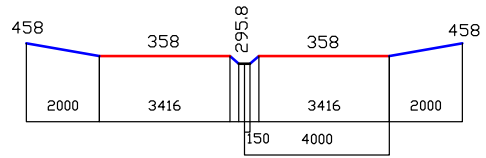


Bil. 5. Sektioner över hinderområde för Gällivare flygplats. Källa LFV 2015.

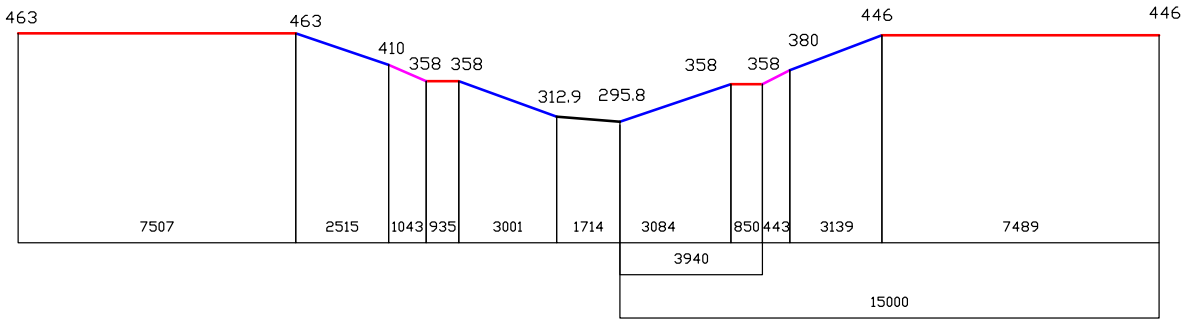
Tvärsektion THR 12



Tvärsektion THR 30

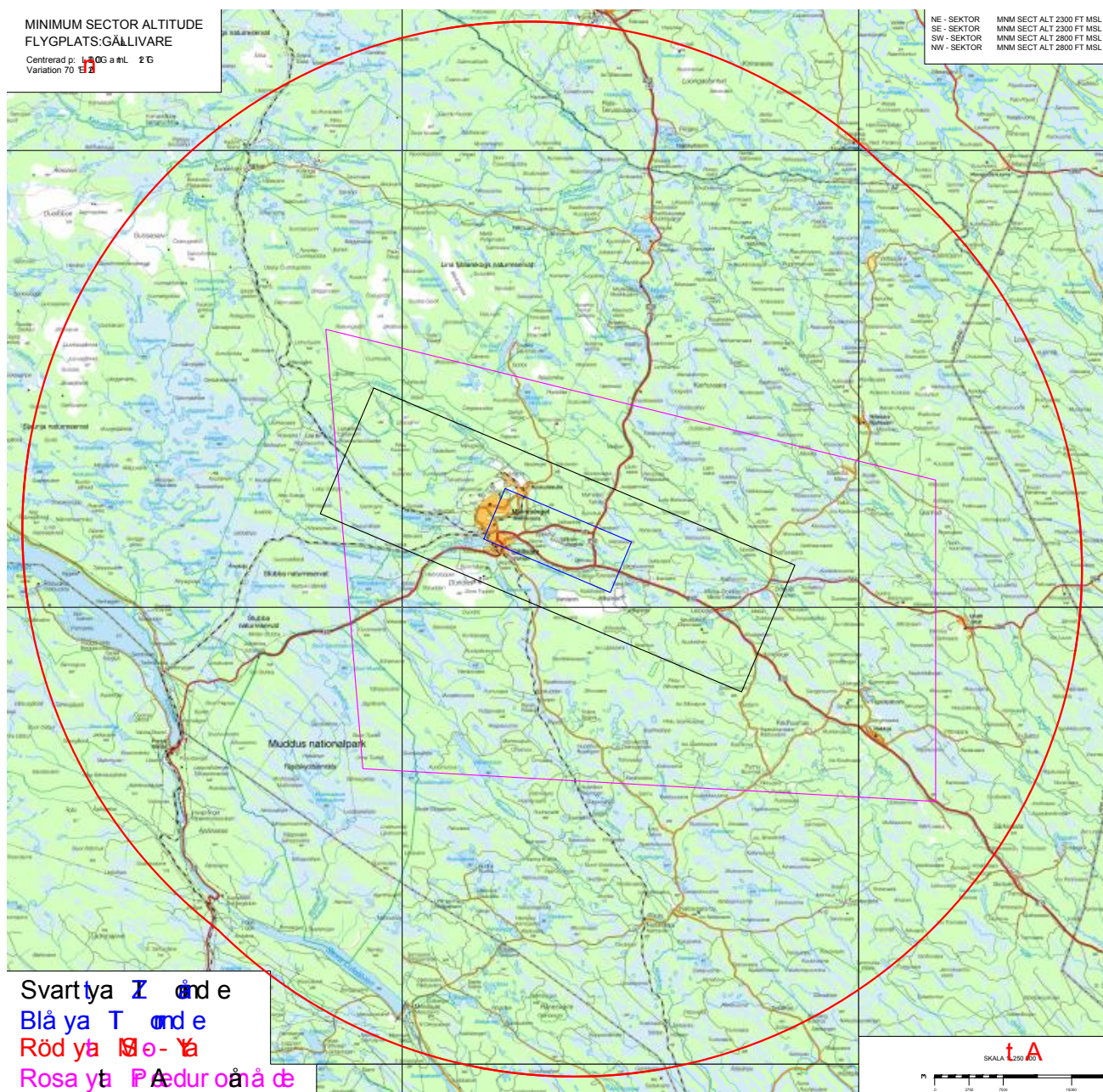


Längdsektion



 S&U FLYGPLATSPRODUKTER CNSTR: A.ANDRE DATE: 2015-02	GÄLLIVARE 12-30 ESNG	
	Profiler Hinderstege	REFERENCE NUMBER:

**Bil. 6. Karta visande cirkel med 55 km avstånd från flygplatsen, den sk MSA-ytan.
Källa: LFV 2015.**



Bil. 7. Sammanställning av remissvaren Gällivare flygplats

Allmänna synpunkter Gällivare Kommun	Trafikverkets kommentarer
Gällivare kommun har inget att erinra mot Trafikverkets förslag. Preciseringsen som redovisas i förslaget säkerställer flygplatsens funktion genom de redovisade mark- samt influensområdena under överskådlig tid och möjliggör en fortsatt utveckling av verksamheten.	

Allmänna synpunkter Länsstyrelsen Norrbotten (LS)	Trafikverkets kommentarer
<p>Det är värdefullt att Trafikverket preciserar sina anspråk på områden man bedömer vara av riksintresse för anläggningar av kommunikationer, som nu är gjort för Gällivare flygplats. Områdesutpekande och beskrivning följer så vitt länsstyrelsen kan bedöma en princip som gjorts vid motsvarande anläggningar. Det är bra, konsekvent och medverkar till att underlätta avvägning mellan olika intressen.</p> <p>Men samtidigt anser Länsstyrelsen följande, "I rapporten uppmärksammas behov av en eventuell utvidgning av flygplatsen mot sydost. Här gränsar flygplatsen till riksintresse för värdefulla ämnen och mineral (Aitikgruvan). Huruvida ambitionen finns att ta höjd för en sådan utvidgning i en framtida precisering av Gällivare flygplats framgår inte av Trafikverkets rapport. Om det finns sådana tankegångar är det bättre -menar länsstyrelsen- att hantera den frågan redan nu i detta arbete. Det förbättrar möjligheten att uppmärksamma behovet när andra aktörer med andra anspråk utvidgar eller förändrar sin verksamhet".</p>	<p>TRV har i preciseringen förtydligat riksintressets funktion och syfte dvs att tillgodose framtida trafik till Stockholm genom en förlängning av rullbanan med ca 300-400m, vilket riksintresset ska ta hänsyn till.</p>

Bolidens synpunkter	Trafikverkets kommentarer
<p>Bolidens viktigaste synpunkt är att flyg-verksamheten inte får inverka negativt på bolagets möjlighet att effektivast möjligt bedriva gruvverksamhet i Aitik. Boliden anser inte att bolagets riksintresse ges tillräcklig tyngd i avsnitt 6.3. Där anges att Aitik är ett riksintresse som angränsar till flygplatsen, medan det är uppenbart att influensområdet flyghinder (Figur 3) täcker delar av Bolidens fastighet och därigenom riskerar att påverka bolagets möjligheter till en långsiktig hushållning med mark vad avser den framtida hanteringen av branschspecifikt avfall (anrikningssand och gråberg). Det är i första hand en höjning av sandmagasinets dammar som kommer att beröras.</p> <p>Vad gäller avsnitt 3.2.1 vill Boliden framhålla att bolaget och representanter för Gällivare kommun hade upprättat ett avtal rörande ersättningsfrågor. Dåvarande kommunfullmäktige valde dock att inte godkänna det upprättade avtalet.</p> <p>Till sist menar Boliden att det vid beskrivningen av betydelsen av turist- och besöksnäringens betydelse för Gällivare kommun saknas en analys av hur stor andel av resor och övernattningar som är direkt eller indirekt kopplade till bolagets och LKABs verksamheter i Aitik och Vitåfors.</p>	<p>TRV har i precisering förtydligat riksintressets anspråk genom följande formulering "Det är möjligt att tillgodose framtida trafik till Stockholm genom en förlängning av rullbanan med ca 300-400m, vilket riksintresset ska ta hänsyn till. För att möjliggöra en eventuell ytterligare utbyggnad av rullbanan, i syfte att ta emot större flygplan från Europa, krävs en genomlysning av flygplatsens behov vägt mot säkerställande av Aitik gruvans framtida verksamhet. Detta behov ligger dock utanför flygplatsens riksintresse".</p> <p>I rapporten ges endast en beskrivning av diskussionerna kring utbyggnaden av landningsbanan till 2 200 m. TRV har inte för avsikt att bedöma utfallet parternas agerande.</p> <p>TRV är medveten av den betydelse som</p>

	<p>gruvnäringen betingar besöksnäringen. Tyvärr saknas en detaljerad besöksstatistik kopplat till den befintliga näringen i Gällivare. I avsnitt 3.1.4 sista stycket görs ett tillägg för att betona gruvnäringens betydelse för Gällivare, "Gruvnäringens aktörer, Boliden och LKAB samt underleverantörer utgör också en betydande faktor för besök-och servicesektorn i området i form av bl.a hotellnätter".</p>
--	--

<p>Transportstyrelsen (TS) TS anser att prognostiden 2030 är relativt kort.</p> <p>I övrigt har TS inget att erinra</p>	<p>Trafikverkets kommentarer TRV kommer att revidera riksintressepreciseringen var femte år och då kommer TRV att se över prognostiden.</p>
--	--

<p>Sapmi Svenska Samernas Riksförbund har erbjudits remiss yttrande, men har inte inkommit med synpunkter.</p>	<p>Trafikverkets kommentarer</p>
---	---

<p>Energimyndigheten Energimyndigheten är tveksam om Gällivare flygplats bör betraktas som riksintresse. Vidare anser man att riksintresse bör utgå från hur många passagerare som använder sig av flygplatsen och tillgängligheten till andra destinationer.</p> <p>Energimyndigheten anser att det inte råder någon konflikt mellan riksintresse för flyget och riksintresse energi.</p>	<p>Trafikverkets kommentarer Detta är en precisering och inte utpekandet av riksintresse.</p>
Boverket	Boverket avstår från att lämna synpunkter.
Skogsstyrelsen	Har erbjudits att inkomma med kommentar, men har inte inkommit med synpunkter.
Sveriges geologiska undersökning, SGU, SGU har inga synpunkter på själva markpreciseringen av riksintresset för Gällivare flygplats. Det är just influensområdet som möjligen skulle kunna hindra en framtida utveckling av Aitikgruvan (kanske också gruvan i Malmberget) vid en ev. utbyggnad (förlängning) av flygplatsen.	<p>Trafikverkets kommentarer Med anledning av Malmberget inte utgör en konflikt med luftfartens riksintresse har detta inte nämnts i rapporten. I preciseringen kommer vi att beröra att Malmberget inte utgör en konflikt för luftfartens riksintresse.</p>

