

PRECISERING AV RIKSINTRESSE

Ängelholms flygplats

2011-11-10

Dnr: TRV 2010/55156



Dokumenttitel: Precisering av riksintresse Ängelholms flygplats

Skapat av: Trafikverket Elin Engqvist och Transportstyrelsen

Dokumentdatum: 2011-11-10

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2010/55156

Projektnummer:

Version: 0.5

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson:

Uppdragsansvarig:

Dokumenttyp: Beslut
Beslutat av: [Fastställt av
(personlista)]
Dokumentdatum: 2011-11-17
DokumentID: [DokumentID]

Ärendenummer: TRV2010/55156
Projektnummer: [Projektnummer]
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens
ärendeID]
Version: 0.14



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad

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

www.trafikverket.se

Elin Engqvist
Enhet Planering
Direkt: 044-19 50 65
Mobil: 070-319 50 65
elin.engqvist@trafikverket.se

Trafikverkets beslut om precisering av riksintresseanspråk avseende Ängelholms flygplats

Ängelholms flygplats är av riksintresse enligt beslut av Trafikverket 2010-11-17, Riksintressen för trafikslagens anläggningar TRV 2010/139 90.

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

I detta dokument preciseras Trafikverkets¹ anspråk på riksintresset Ängelholm flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden.

Transportstyrelsen skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Ängelholms flygplats för samråd den 30 mars 2010, se bilaga 2. Förslaget var utsänt för samråd fram till 2010-05-30. Ansvar för preciseringen av riksintresse för luftfarten övergick den 1 april 2010 till Trafikverket. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa synpunkter i arbetet med preciseringen av riksintresset för Ängelholms flygplats, se bilaga 3 och 4.

Inkomna synpunkter har inte medfört några justeringar av preciseringen enligt remissen. Endast redaktionella justeringar har gjorts.

Beslut om precisering av riksintresse avseende Ängelholms flygplats är enligt remissen, bilaga 2.

Trafikverket Region Syd

Lennart Andersson
Regionchef

¹ Från och med den 1 april 2010 övergick luftfartens riksintressefrågor till det nybildade Trafikverket.

Dokumentdatum: 2011-11-17

DokumentID: [DokumentID]

Version: 0.14

Ärendenr: TRV2010/55156

Projektnr: [Projektnummer]

Sändlista:

Enligt remiss

Övriga som lämnat synpunkter

SAMMANFATTNING

Transportstyrelsen har, i samarbete med en projektgrupp bestående av representanter från Luftfartsverket, Ängelholm flygplats, LFV Flygakustik, Ängelholms och Båstads kommuner samt Helsingborgs stad, utarbetat ett riksintresseanspråk med tillhörande influensområden för Ängelholm flygplats.

Grunden för att peka ut Ängelholm flygplats som riksintresse för luftfarten är att Ängelholm flygplats har en strategisk position och behövs för att långsiktigt säkerställa rullbanekapaciteten i Öresundsregionen. På sikt ska flygplatsen kunna avlasta Malmö-Sturup och Köpenhamn-Kastrup vid kapacitetsbrist på dessa flygplatser.

Ängelholm flygplats ligger i Öresundsregionen, som består av östra Själland och västra Skåne. Totalt sett har flygplatserna i Öresundsregionen ungefär lika många passagerare som i Stockholmsregionen.

Ängelholms kommun är en del av Helsingborgsregionen. Flygplatsens primära upptagningsområde sammanfaller i stort sett med ett område som sträcker sig från Båstad i norr till Landskrona i söder. Befolkningsunderlaget i flygplatsens upptagningsområde kan uppskattas till mellan 350 000 och 400 000 invånare.

Med en utbyggd Europabana för höghastighetståg och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör skapas en integrerad flygmarknad i regionen.

För att möta en framtida ökad efterfrågan på resor på den europeiska flygmarknaden planerar Luftfartsverket att bygga ut befintlig bana med ca 400 m. Med marginaler för väderförhållanden och framtida flygplan med idag okända prestanda bör en banlängd om ca 2 350 m skapa förutsättningar för en utveckling av linjetrafiken på Europa.

Trafikverket bedömer att med den redovisade banförlängningen står Ängelholm flygplats väl rustad för att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet.

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas 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.

Riksintresseområdet för Ängelholm flygplats utgörs av ett område som sträcker sig i sidled 500 meter åt nordost och 500 meter åt sydväst räknat från rullbanans centrumlinje. I längsled sträcker sig riksintresseområdet 1500 meter från rullbanans (inkl planerad förlängning med 400 meter) trösklar både mot nordväst och sydost. Utöver detta område har vissa justeringar gjorts eftersom flygtrafiklednings-tornet är beläget utanför schablonområdet. Siktkraven för flygledartornet motiverar att riksintresseområdet utökas så att området som ligger mellan tornet och schablonens

södra och västra hörnor ingår i riksintresseområdet. Riksintresseområdet är dessutom kompletterat med en liten yta norr om rullbanan som med utgångspunkt från gällande utvecklingsplan bör ingå i riksintresseområdet. Inom området anses all luftfartsanknuten utrustning som krävs för att flygplatsen ska fungera idag och i framtiden rymmas.

Till riksintresseområdet finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Flygplatsens 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 är Länsstyrelsen som har i uppgift att bevaka att riksintresset tillgodoses i den kommunala planeringen.

Influensområdet för hinder har tagits fram för rullbanan inklusive den planerade förlängningen med 400 meter. Den befintliga rullbanan ligger på en höjd av +15 - 18 m den planerade förlängningen av rullbanan förutsätts ligga på samma höjd. Utifrån dessa höjder har en hinderstege konstruerats.

Influensområdet för buller har tagits fram utifrån bullerberäkningar som LFV Flygakustik har gjort. I beräkningarna har hänsyn tagits till att den förändring av trafikmönstret som långsiktigt förutses genom att inrikestrafiken minskar och utrikestrafiken ökar på Ängelholm flygplats. I ökad utsträckning kommer trafiken att utgöras av kontinentalflygningar istället för inrikesflygningar norrut.

Vid beräkning av FBN 55 dB(A) har EU:s dygnsfördelning tillämpats (dag 12 timmar, kväll 4 timmar och natt åtta timmar) och beräkning av maximalnivåerna (70dB(A)) är gjord för tre händelser dag/kväll vilket är i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd. Maximalnivån har även beräknats för 30 händelser dag/kväll i enlighet med Boverkets allmänna råd.

Trafikverket vill dock understryka att Trafikverkets uppfattning är att Boverkets allmänna råd inte kan tillämpas som riktvärde i preciseringsarbetet förrän de har fått genomslag även i miljöprövningsärenden.

Influensområdet för elektromagnetisk störning rymmer i sin helhet inom de hinderbegränsande ytorna för flygplatsen då all nödvändig navigationsutrustning ligger inom flygplatsområdet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	6
1 INLEDNING OCH SYFTE	9
2 BAKGRUND	9
2.1 Hur arbetet har bedrivits	10
3 VÄRDEBESKRIVNING – ÄNGELHOLM FLYGPLATS BETYDELSE I SAMHÄLLET	11
3.1 Omvärldsfaktorer	11
3.1.1 Det nationella flygplatssystemet	11
3.1.2 Flygets utveckling	12
3.1.3 Flygets marknadsförutsättningar	14
3.1.4 Näringsliv	14
3.1.5 Turist- och besöksnäring	15
3.1.6 Vision för nordvästra Skåne	15
3.1.7 Utvecklingsmöjligheter för Helsingborgsregionen	15
3.1.8 Utvecklingsplan för flygplatsen	16
3.2 Flygplatsens utveckling	18
3.2.1 Trafikutveckling	18
3.2.2 Prognos	20
3.2.3 Ängelholms flygplats framtida roll i Öresundsregionen	22
3.3 Tillgänglighet och intermodalitet	25
3.3.1 Vägsystemet	25
3.3.2 Järnvägssystemet	26
3.4 Slutsatser	26
3.4.1 Kriterier för utpekande av riksintresse	26
3.4.2 Motivering för utpekande av Ängelholms flygplats som riksintresse för luftfarten	27
4 RIKSINTRESSET ÄNGELHOLM FLYGPLATS MARKANSPRÅK	28
4.1 Riksintresseområde för Ängelholms flygplats	29
4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning	31
4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning	31
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse	31
5 INFLUENSOMRÅDEN	33

5.1 Influenzsområden för flyghinder	33
5.1.1 Förutsättningar	33
5.1.2 Influenzsområde för flyghinder vid Ängelholm flygplats	33
5.1.3 Procedurområden	36
5.2 Influenzsområde med hänsyn till flygbuller	37
5.2.1 Dimensionerande flygbullerförutsättningar för Ängelholm flygplats	41
5.2.2 Ängelholm flygplats influenzsområde för flygbuller	47
5.3 Influenzsområde med hänsyn till elektromagnetisk störning	49
5.3.1 Förutsättningar	49
5.3.2 Luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) Ängelholm flygplats	49
5.3.3 Luftledningar för starkström	50
6 RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING	50
6.1 Riksintressets behandling i planprocessen	50
6.2 Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen	52
7 KÄLLFÖRTECKNING	52
8 BILAGOR	52

1. Inledning och syfte

I detta dokument preciseras Trafikverkets¹ anspråk på riksintresset Ängelholm flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden.

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

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

2. Bakgrund

Ängelholm flygplats pekades 1996 ut som kommunikationsanläggning av riksintresse.

År 1999 beslutade Boverket vilka gemensamma och övergripande förutsättningar som ska gälla vid utpekandet av transportsektorns riksintressen. Resultatet av arbetet blev att funktionsbegreppet bör ligga till grund vid utpekandet.

Luftfartsstyrelsen slog den 19 februari 2008 fast att grunden för utpekande av en flygplats som riksintresse är att flygplatsen har en internationell, nationell eller särskild regional betydelse. Detta innebär att flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar kan pekas ut som riksintresse för kommunikation:

¹ Från och med den 1 april 2010 övergick luftfartens riksintressefrågor till det nybildade Trafikverket.

² Nominell flygväg är en fiktiv flygväg som används vid luftrumskonstruktion

³ *MSA-påverkande yta*

MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd på vilken flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Den MSA-påverkande ytan, består av en cirkel med radien 55 km, som utgår från

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

Vid värdering av ovanstående förutsättningar ska följande beaktas:

- befolkningskoncentrationer och resvanor,
- fysiska och marknadsmässiga möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik,
- potentialen i en befintlig rullbana,
- potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till tidigare flygverksamhet.

De mark- och vattenområden, som utpekats som riksintresse för luftfarten skyddas med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 8§ miljöbalken (MB). Områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Enligt Trafikverket innebär det att flygplatsens funktioner ska skyddas för att säkerställa att flygplatsen bidrar till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

2.1 Hur arbetet har bedrivits

Transportstyrelsen har bildat en arbetsgrupp för att bedriva arbetet kring riksintressepreciseringen. Tillsammans med arbetsgruppen har Transportstyrelsen tagit fram ett underlag som myndigheten använt sig av för att precisera riksintresseanspråket för Ängelholm flygplats. Arbetsgruppen har träffats under 2009 och 2010 för att diskutera och lösa frågor. Transportstyrelsen, Ängelholms flygplats, LFV Teknik och LFV Flygakustik har producerat material som har redovisats i arbetsgruppen för att på så vis få in relevanta synpunkter på materialet.

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

- Transportstyrelsen
- Ängelholm flygplats
- LFV Flygakustik
- Länsstyrelsen i Skåne
- Regionen Nordvästra-Skåne

- Ängelholms kommun
- Helsingborgs stad
- Båstads kommun

I arbetet har även en referensgrupp bestående av representanter från Ängelholms kommun, Båstads kommun samt Helsingborgs stad varit involverad.

Efter den 1 april 2010 övergick ansvaret för riksintressefrågor för kommunikationer till Trafikverket. Remissynpunkterna på rapporten lämnades till Trafikverket som behandlade dessa. Riksintresseanspråket överlämnas sedan till länsstyrelsen.

3. Värdebeskrivning – Ängelholm flygplats betydelse i samhället

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 vårt land.

Sedan den 1 april 2011 förvaltas Ängelholm flygplats av Ängelholms Flygplats AB, ett helägt Peabbolag. Flygplatsen ingår inte i det nationella basutbudet.

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

Riksdagen lyfter vidare fram betydelsen av goda flygförbindelser i hela landet. I en global ekonomi kan såväl kunder som underleverantörer finnas i andra delar av landet och världen. 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.

En flygplats som övergår från statligt till kommunalt/regionalt huvudmannaskap får del av driftbidrag på samma villkor som gäller för befintliga icke-statliga flygplatser fram till och med 2011. Från och med 2012 fördelas driftbidraget till icke-statliga flygplatser via de regionala infrastrukturplanerna.

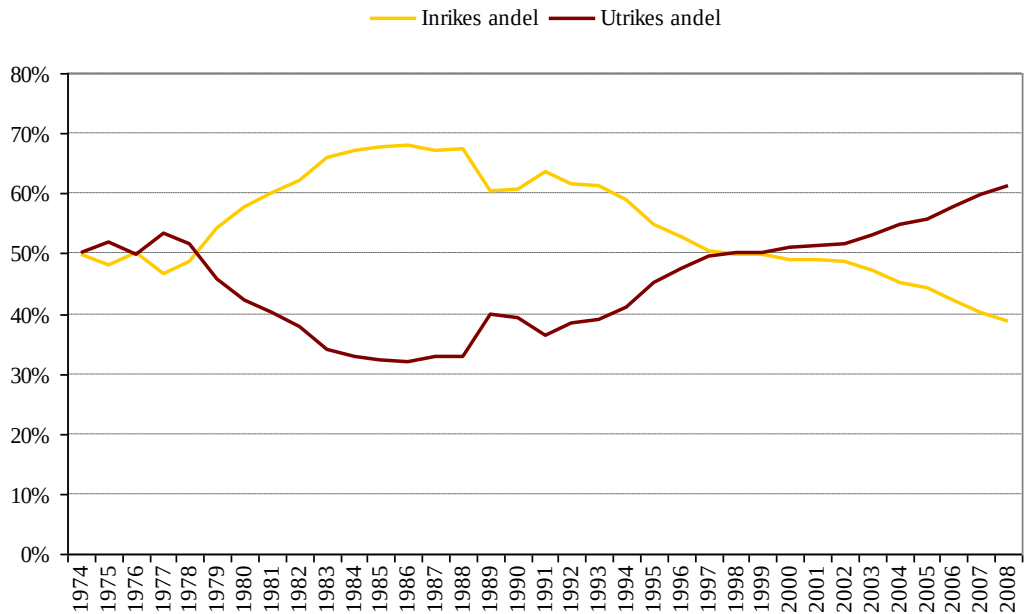
3.1.2 Flygets utveckling

3.1.2.1 Inrikes

Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikes avresande passagerare från svenska flygplatser, från 1,8 till 8,7 miljoner. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. Lägsta noteringen från 1990 fram till idag inträffade 2009 då antalet uppgick till 6,0 miljoner. Den senaste toppnoteringen på 7,9 miljoner inföll 2000. Sedan dess har antalet inrikes passagerare minskat med i genomsnitt 2 procent per år. Mellan 1990 och 2009 har inrikesflyget tappat 2,7 miljoner passagerare.

Under 1980-talet och en bit in på 1990-talet var andelen inrikespassagerarna mellan 60 och 70 procent av den totala passagerarvolymen. År 1998 översteg andelen utrikespassagerare andelen för inrikespassagerare. Under 2008 och 2009 har andelen utrikespassagerare legat på ungefär 60 procent.

Under perioden 2006 till och med 2009 har passagerarantalet i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt drygt 4,0 procent per år. Den största minskningen skedde under 2009 med 11 procent. Redan under försommaren 2008 kunde man notera en avtagande tillväxttakt (jämfört med 2007) som från och med augusti övergick i minskningar.



Passagerarvolymens fördelning på inrikes och utrikes

Källa: SOS Luftfart, olika årgångar

3.1.2.2 Utrikes

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

Utrikestrafiken minskar nu mer än inrikes i absoluta tal, bland annat beroende på de förhållandevis stora kapacitetsneddragningar som gjorts i utrikestrafiken. Under 2009 minskade utrikestrafiken med 1,9 miljoner passagerare (9 procent).

Trafiken mellan Europa och Nordamerika är den i särklass största enskilda marknaden i det internationella trafikflyget. Världens näst största flygmarknad är trafiken mellan Europa och Asien, men Europa-Afrika och Nordamerika-Asien ligger inte långt efter. Räknat i tillväxttakt är dock trafiken Asien-Mellanöstern störst tätt följd av Europa-Mellanöstern. På grund av sin växande betydelse i världsekonomin spelar Mellanöstern i själva verket en starkt växande roll som hubb för såväl passagerare som frakt mellan Asien, Europa och Nordamerika.

3.1.3 Flygets marknadsförutsättningar

Ängelholm flygplats är belägen i ett område som ingår i flera olika geografiskt överlappande regioner. Ängelholm är en del av regionen Nordvästra Skåne, som i sin tur är en del av Öresundsregionen. Även södra Halland och norra Skåne utgör en funktionell region. Flygplatsens primära upptagningsområde sammanfaller i stort sett med avgränsningen för regionen Nordvästra Skåne som sträcker sig från Båstad i norr till Landskrona i söder. Örkelljunga, Perstorp, Klippan och Svalöv utgör gräns i öster. På grund av de goda förbindelserna är det realistiskt att även räkna in Helsingör i omlandet.

Det totala befolkningsunderlaget i flygplatsens upptagningsområde kan uppskattas till mellan 350 000 och 400 000 invånare. Det finns en tendens till att resandet förskjuts söderut, men kontakterna med Stockholm kommer även i framtiden att vara viktiga.

För befolkningen i Nordvästra Skåne är tåget idag ingen konkurrent till inrikesflyget. De snabbaste tågförbindelserna från regionen till Stockholm går via Lund/Malmö eller via Göteborg. På sikt kommer däremot en eventuell förbindelse med höghastighetståg med stopp i Helsingborg att utgöra en konkurrent till inrikesflyget på Ängelholm flygplats.

3.1.4 Näringsliv

Näringslivet i Ängelholms kommun påverkas av Öresundsregionens attraktionskraft. Samhällsutvecklingen går mot ökad globalisering och förskjutning från industri- till tjänste- och kunskapssamhälle. Det årliga antalet nystartade företag såväl som inflyttade företag från andra kommuner är rekordstort och har fördubblats under 2000-talet jämfört med 1990-talet. Anledningen är främst att de ledande branscherna i Ängelholm finns inom tjänstesektorn där valet av bostadsort är flexibelt. Idag finns det en tydlig tendens till att människor flyttar från inlandet till kustkommuner. Ängelholms näringsliv är differentierat och samtidigt småskaligt. I kommunen finns ca 4 000 företag.

Helsingborgs kommun har drygt 128 000 invånare och växer kontinuerligt med 700–1 000 invånare per år. Helsingborg är en av Sveriges äldsta städer, anlagd där Öresund är som smalast. Sjötransporterna har alltid spelat en viktig roll för kommunens utveckling.

Helsingborgs näringsliv spänner över många olika branscher och inriktningar med tyngdpunkt på logistik, handel och livsmedel. Största arbetsgivare är IKEA som har sitt huvudkontor i Helsingborg. De största arbetsgivarna är därefter Mc Neil AB, ICA Sverige AB, Peab, Resurs företagen, Becton Dickinson Infusion Therapy AB och Bring Frigoscandia. Totalt finns över 11 000 företag och i stort sett alla branscher finns representerade.

Båstad kommun ligger i norra delen av regionen med huvudkontor för tre stora börsnoterade internationella företagen Peab, Lindab och Nolato. Dessa utgör viktiga arbetsplatser med ca 1 150 anställda. För dessa och övriga cirka 800 företag i kommunen är det viktigt att kommunikationerna ut i Europa är goda. Då spelar närheten till E6, hamnen i Helsingborg och flygplatsen i Ängelholm en viktig roll. En direktlinje från Ängelholm flygplats till ett nav i Europa skulle förbättra tillgängligheten ytterligare.

3.1.5 Turist- och besöksnäring

Turismen spelar en viktig roll i regionen. I Helsingborg finns konserthus, stadsteater, Fredriksdals teater, friluftsmuseum, konstmuseum och Sofiero slott. Dunkers Kulturhus är ett professionellt kulturcentrum och en mötesplats för lokala utövare av musik, konst, dans och multimedia. Utvecklingspotentialen är också mycket stor och inom regionen pågår ett intensivt arbete för att produktutveckla besöksnäringen. Charterflyg är ett självklart inslag i detta utvecklingsarbete.

Båstad kännetecknas av en stor turist- och konferensverksamhet med starkt nyföretagande och stora investeringar i nya anläggningar med bas i de intressanta miljöerna på Bjärehalvön. Båstads ställning som Sveriges tenniscentrum under sommartid har en stark attraktionskraft.

3.1.6 Vision för nordvästra Skåne

Kommunerna i nordvästra Skåne har ett uttalat och formellt samarbete inom områden som t.ex. infrastruktur, näringsliv, turism, utbildning m.m. Under innevarande mandatperiod (2006–2010) har samarbetet ytterligare förtydligats och kommunerna har gemensamt bildat ett *Framtidsforum* vars syfte är att fokusera på för regionen angelägna framtidsfrågor. Det föreligger förslag att istället för nordvästra Skåne använda begreppet *Helsingborgsregionen*. I augusti 2008 tog styrelsen för Skåne Nordväst beslut om Helsingborgsregionens vision:

- Att människorna i Helsingborgsregionen ska känna sig som invånare i en sammanhängande stad.
- Att Helsingborgsregionen ska bli en av de bästa och starkaste regionerna att leva i norra Europa.

3.1.7 Utvecklingsmöjligheter för Helsingborgsregionen

Styrelsen för de tio samarbetskommunerna inom *Skåne Nordväst* har i beslut under hösten 2009 bildat Helsingborg Business Region (HBR) som ska effektivisera näringslivsarbetet i regionen. Det pågår samtidigt ett projektarbete för att gemensamt samla logistikfrågorna för kommunerna. Region Skåne har inlett ett samarbete med kommunerna för att bl.a. effektivt kunna hantera

markanvändningsfrågor och finna optimala användningar för marktillgången i den kommunala översiktliga planeringen. Detta är inte minst angeläget när det handlar om stora ytkrävande anläggningar.

Forskningsanläggningen ESS (European Spallation Source) som ska byggas i Lund kommer att få återverkningar och konsekvenser även för Helsingborgsregionen. Prognoser visar på ca 23 000 nya arbetstillfällen. En del av dessa kommer med stor sannolikhet att återfinnas i Helsingborgsregionen. Boende, kultur, natur och friluftsliv lyfts dessutom fram som angelägna områden regionen kan erbjuda de människor som ska bosätta sig här eller för de som tillfälligt ska vara gästforskare vid anläggningen. Samtidigt ställer detta krav på en väl utbyggd och fungerande infrastruktur för hela Öresundsregionen. I utredningsarbetet har Kastrup flygplats lyfts fram som oerhört betydelsefull men såväl Malmö som Ängelholm flygplats skulle också kunna utvecklas till viktiga flygplatser för ESS-anläggningen, såväl i ett uppbyggnadsskede som i ett mer långsiktigt perspektiv.

3.1.8 Utvecklingsplan för flygplatsen

Luftfartsverket antog den 30 september 2004 en utvecklingsplan för Ängelholms flygplats. Utvecklingsplanen utgör underlag för samordning med Ängelholms kommun av markanvändningen vid flygplatsområdet. Planen är i första hand en mark-dispositionsplan som utvisar var olika typer av verksamheter bör förläggas för att få en effektiv markanvändning.

Då Ängelholm flygplats blev civil flygplats och Luftfartsverket blev ägare 2002, upphörde de hämmande effekterna av det tidigare militära huvudmannaskapet. Det förändrade huvudmannaskapet utgör början av ett nytt kapitel i flygplatsens historia. Den utvecklingspotential som skapats genom flottiljens nedläggning gör det möjligt att möta regionens förväntningar om en helhjärtad satsning på flygplatsens utveckling.

Ängelholm flygplats har unika förutsättningar att utvecklas till en attraktiv flygplats. Dels är det geografiska läget gynnsamt med stort upptagningsområde och med stort avstånd till Stockholm, dels gör flygplatsens storlek att resandet är välgörande enkelt jämfört med köerna och väntetiderna på Kastrup. Dessutom satsar Luftfartsverket på att vidmakthålla den rådande vänliga atmosfären, vilket uttalats i affärsplanens vision: *”Den enkla och smidiga flygplatsen som präglas av gott bemötande och samverkan med regionen.”*

I utvecklingsplanen har flygplatsens framtida behov av *bankapacitet* utretts. Planen tar sin utgångspunkt i att flygplatsen ska dimensioneras för att klara den prognostiserade trafikökningen för perioden fram till 2025.

För att nå t.ex. Kanarieöarna beräknas startsträckan bli 2 175 m. Med marginaler för väderförhållanden och framtida flygplan med idag okända

prestanda bör en banlängd om ca 2 350 m väljas, vilket innebär en utbyggnad av befintlig bana med ca 400 m.

Stationsplattan är en av flygplatsens trånga sektorer, eftersom den endast kan användas för ett kod C-flygplan åt gången. För att klara det akuta och framtida behovet av uppställningsplatser kan *platta Väst* byggas ut. Stationsplattan har delvis byggts ut och anpassats ur miljöhänseende till en året runt användning.

Passagerarutvecklingen genererar inte fler uppställningsplatser genom att dagens mindre plan ersätts med större. I utvecklingsplanen redovisas utbyggnad av plattan till full storlek i ett tidigt skede under perioden. Den prognostiserade trafiken 2025 ger ett ytbehov av ca 28 000 m² varav den befintliga *platta Väst* är ca 10 000 m². Ytterligare utbyggnadsmöjligheter finns mot väster.

Den befintliga *passagerarterminalen* byggdes ut 2002. Den är dimensionerad för två simultana inrikes avgångar. Detta trafikfall är det vanligast förekommande och trafikutrymmena utnyttjas då fullt ut. Terminalen kommer inte upp till acceptabel servicenivå vid två simultana avgångar med B 737 enligt prognoserna. Bristen på kapacitet blir än mer uppenbar om den ena av avgångarna skulle vara utrikes. Till detta kommer att ankomstutrymmena och bagagebandet är dimensionerade för inrikestrafik med mindre bagage. I terminalen saknas även utrymmen för utveckling av den kommersiella verksamheten.

I utvecklingsplanen reserveras därför mark för ett nytt terminalområde i anslutning till *platta Väst*. Markreservationen för den nya passagerarterminalen är ca 11 600 m² med utbyggnadsmöjligheter mot väster.

Under preciseringsarbetet har det nämnts att planeringsarbetet i Ängelholms kommun tar höjd för att möjliggöra en framtida flytt av terminalområdet till ett västligt läge söder om rullbanan.

Det *regionala trafiknätet* kommer att förbli relativt oförändrat under planperioden. En ny avfart från E6 till flygplatsen kommer att minska restiden med flygbussar från Båstad och Laholm väsentligt och därmed förbättra tillgängligheten. Det finns inga beslut om ny avfart från E6 till flygplatsen vare sig i kommunens antagna översiktsplan eller i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. I den fördjupning av översiktsplan som Ängelholms kommun för närvarande utarbetar, kommer kommunen dock att lägga in ett reservat för en motorvägsanslutning.

En ny terminal förutsätter att nya angöringar och parkeringsplatser måste anläggas. Med nuvarande regionala resmönster kommer medelprognosen att innebära ungefär följande utveckling av parkeringsbehovet vid flygplatsen.

År	Parkeringsbehov
2010	1 000 platser
2015	1 000 platser
2020	1 140 platser
2025	1 140 platser

Den mark som reserveras för parkering och angöring omfattar ca 31 000 m² och beräknas räcka till ca 1 250 parkeringsplatser.

3.2 Flygplatsens utveckling

3.2.1 Trafikutveckling

Genom Skånska flygflottiljen i Ängelholm fick kommunen tidigt tillgång till inrikesflyg. Den civila flygstationen togs i drift 1960. Sedan starten av den civila flygverksamheten har passagerarutvecklingen varit mycket positiv. Under 2009 reste ca 364 000 passagerare via Ängelholm flygplats.

Koncessionsnämnden för miljöskydd har genom beslut den 6 juli 1995 lämnat staten tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten. Verksamheten fick den 16 oktober 1998 förnyat miljötillstånd i samband med att den grundläggande flygutbildningen flyttades från Ljungbyhed till Ängelholm. Flottiljen F 10 lades därefter ned den 31 december 2002 enligt riksdagsbeslut. Genom avtal den 28 juni och den 5 juli 2002 har Fortifikationsverket överlåtit delar av före detta flottiljområdet till det statliga fastighetsbolaget Vasallen. Därefter har Vasallens område köpts av PEAB.

Från och med den 1 juli 2003 har Luftfartsverket övertagit förvaltningsansvaret för resten av flygplatsen och miljöansvaret för den förändrade flygplatsverksamheten. Luftfartsverket har påbörjat arbetet med tillståndsprövning av den förändrade verksamheten, vilket nu är i slutskedet.

Flygplatsdriften fordrar tillgång till anläggningar inom PEAB:s område. Formerna för utnyttjandet av dessa anläggningar regleras i avtal mellan Luftfartsverket och PEAB.

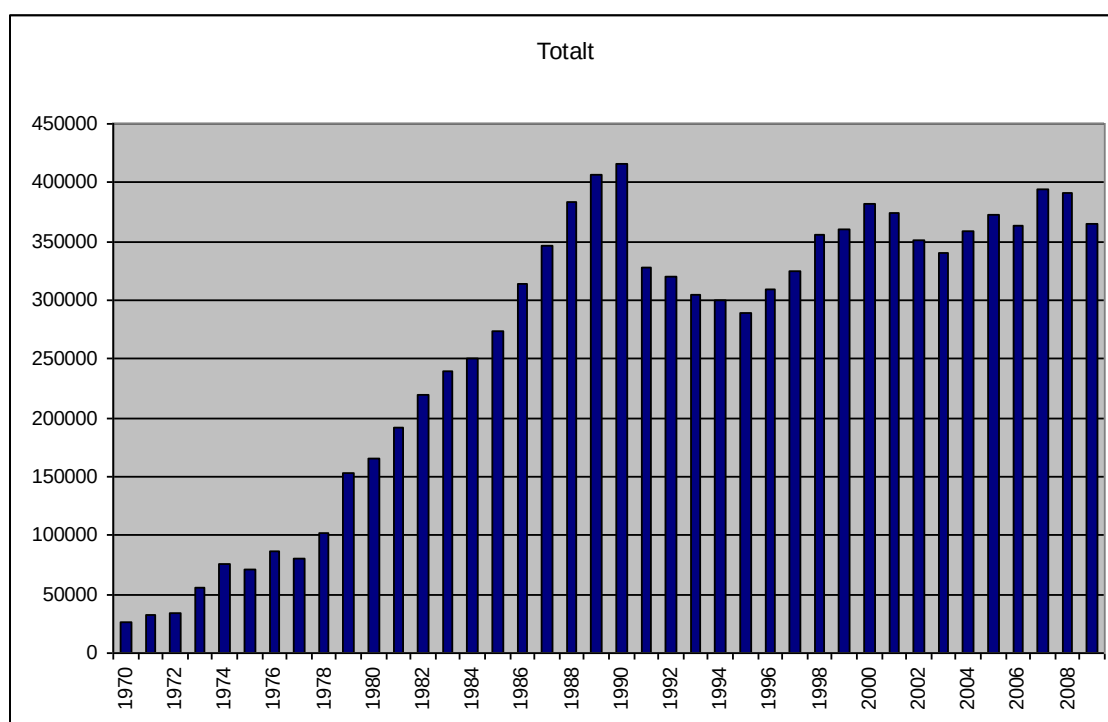
Med stöd av riksdagens beslut den 19 december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) fastställde regeringen den 19 mars 2009 ett nationellt basutbud av flygplatser. Regeringen fattar det formella beslutet om en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet.

Ängelholm flygplats omfattas inte av regeringens beslut om fastställelse av nationellt basutbud. Flygplatsen ska på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, det vill säga kommuner, landsting och näringsliv.

Luftfartsverket har aktualiserat frågan om huvudmannskapet för flygplatsen med kommunen.

I nedanstående diagram redovisas trafikutvecklingen på Ängelholm flygplats. Den långsiktiga trenden har sedan 1986 varit stabil på en nivå 350 000–400 000 årspassagerare.

Antal passagerare på Ängelholm flygplats 1970–2009



Källa: Transportstyrelsen, 2010

Trafiken mellan Stockholm och Ängelholm är den femte största inrikeslinjen i Sverige. Trafiken bedrivs av SAS som trafikerar Arlanda och av flygreseorganisatören Kullaflyg, som flyger på Bromma. Sammanlagt uppgick antalet passagerare i trafiken (Arlanda och Bromma) till 351 700 år 2009. Sedan 2005 uppvisar Kullaflyg en passagerarökning på trafiken till Bromma med 93,7 procent under perioden 2005–2009. SAS visar för motsvarande period en minskning med 38 procent.

Antal passagerare

Ortpar, flygoperatör	2005	2006	2007	2008	2009
Arlanda-Ängelholm (SAS)	283 821	231 024	225 901	208 365	175 887
Bromma-Ängelholm (Kullaflyg)	90 803	130 962	156 140	169 857	175 847
SUMMA	374 624	361 986	382 041	378 222	351 734

Källa: Transportstyrelsen, 2010

3.2.2 Prognos

3.2.2.1 Inrikes

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

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

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

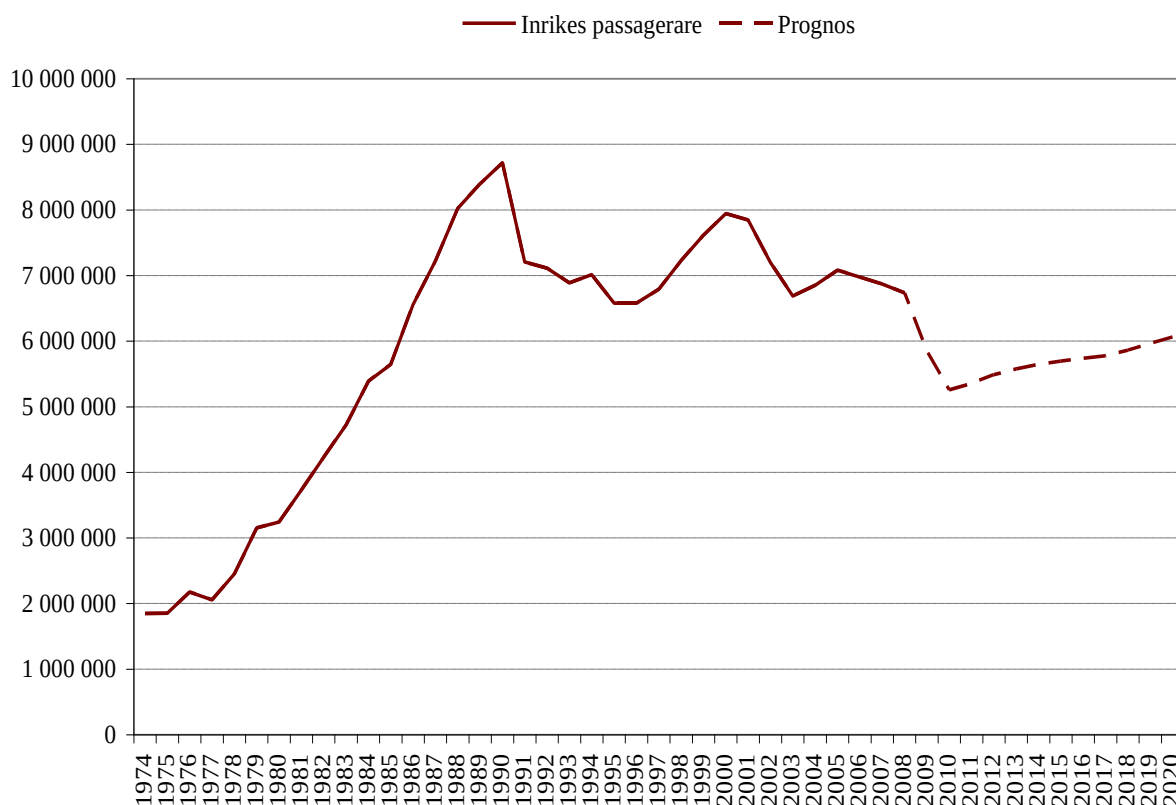
Baserat på erfarenheter från de båda tidigare kriserna bör man med någorlunda god säkerhet kunna anta att det kommer att ta åtskilliga år innan man ånyo går

in i en mer stabil tillväxtfas. Lärdomar från kriserna 1991 och 2001 tyder på att det tar mellan tre och sex år innan denna fas nås. Man kan också anta att man inte kommer att lyckas ta sig tillbaka till 2009 års nivå på 6,0 miljoner resenärer.

Transportstyrelsens prognosmodell för åren 2013 och vidare utdraget till 2020, ger den utveckling av passagerarvolymen i inrikestrafiken som visas i nedanstående diagram. Till 2013 uppskattas volymen till omkring 5,6 miljoner ($\pm 0,5$ miljon) och till 2020 upp emot 6,1 miljoner ($\pm 0,5$ miljon).

Minskningen under 2010 uppskattas bli ca 10 procent för att därefter vända försiktigt uppåt. Den genomsnittliga förändringen fram till 2013 beräknas vara en minskning på tre procent per år medan den genomsnittliga nedgången fram till 2020 prognostiseras till nästan två procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca sex miljoner passagerare.

Sammantaget innebär utvecklingstendenserna för inrikesflyget på Ängelholm flygplats att trafiken långsamt kommer att minska.



Inrikes passagerare 1974-2008 med prognos till 2020

Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

3.2.2.2 Utrikes

Transportstyrelsen har även utarbetat en prognos för utrikestrafiken på nationell nivå fram till 2020. Utrikestrafiken har minskat med ca tio procent under 2009. Erfarenheter från kriserna 1991 och 2001 visar att det tar minst tre år innan 2009 års nivå på 9,7 miljoner resenärer i utrikestrafik kan uppnås.

Minskningen för 2010 beräknas bli ca två procent för att därefter vända försiktigt uppåt. Den genomsnittliga ökningen per år under perioden 2008–2020 bedöms bli 2,2 procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca 14 miljoner passagerare i utrikestrafiken.

Utvecklingen på den framtida europeiska flygmarknaden kännetecknas av följande trender:

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

Luftfartsverkets planering för verksamheten på Ängelholm flygplats baseras på prognoser för perioden fram till 2025. Prognoserna har upprättats för tre olika utvecklingstakter låg, medel och hög. Utvecklingsplanen tar sikte på att tillgodose markbehovet vid en utveckling enligt medelprognosen.

3.2.3 Ängelholms flygplats framtida roll i Öresundsregionen

I utvecklingsplanen för flygplatsen har flygets framtida behov av bankapacitet utretts av Luftfartsverket. Planen tar sin utgångspunkt i att flygplatsen ska dimensioneras för att klara den prognostiserade trafikökningen för perioden fram till 2025. Huvudalternativet innebär 667 000 passagerare med en årlig genomsnittlig tillväxt på 3,1 procent.

För att långsiktigt säkerställa rullbanekapaciteten i Öresundsregionen har, enligt Trafikverkets bedömning, Ängelholm flygplats en strategisk position. På sikt ska flygplatsen kunna avlasta Malmö-Sturup och Köpenhamn-Kastrup vid kapacitetsbrist på dessa flygplatser. Med en utbyggd Europabana för höghastighetståg och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör skapas en integrerad flygmarknad i regionen.

Region Skåne har i yttrande över utredningen om Höghastighetsbanor (SOU 2009:74) förordat att det fortsatta utredningsarbetet inriktas mot att den framtida höghastighetsbanan byggs ut i en korridor utmed Europaväg 4 mellan Jönköping och Markaryd. Anslutningen till Malmö sker via en ny höghastighetsbana i Markarydsbanans och Södra stambanans sträckning.

Region Skåne anser vidare att höghastighetsbanan från Markaryd till Helsingborg ska leda in till Knutpunkten i Helsingborg. Anslutning ska ske till Västkustbanan och i framtiden till en ny tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Kastrup är en etablerad trafikknutpunkt för långväga resor med flyg. En station för höghastighetståg vid Kastrup kan få en ökad roll för anslutningsresor med tåg till flyg som har destinationer utanför tågets direkta marknadsområde. För att uppnå en bra intermodal trafiklösning behöver järnvägsstationens kapacitet förbättras genom att huvuddelen av den godstrafik som i dag passerar via Kastrup kan ta andra vägar, till exempel via en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Med en utbyggd förbindelse via Fehmarn bält kommer restiden mellan Köpenhamn och Hamburg att reduceras med cirka en timme. För att reducera restiden ytterligare krävs en upprustning av delar av banan på den danska sidan. På längre sikt bör en ny bana byggas längs motorvägen från Køge till Rødby. Om en ny järnväg byggs med standard för minst 250 kilometer i timmen kan restiden kraftigt reduceras. I dag finns dock inga officiella ställningstaganden i Danmark, varken på regional eller på nationell nivå, för nya bansträckningar mot Fehmarn.

Den planerade fasta förbindelsen över Fehmarn bält byggs för både person- och godstrafik. Hastighetsstandarden blir högst 250 kilometer i timmen. En trolig utveckling är att förbindelsens kapacitet till stor del kommer att användas för godstrafiken mellan Skandinavien och Tyskland. För höghastighetstrafiken reserveras kapacitet så att tågen kan köra i timmestrafik från Köpenhamn till både Berlin som Hamburg. Genom den fasta förbindelsen kommer restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg att minska med en timme från dagens 4,5 timmar till 3,5 timmar. Avståndet är 360 kilometer vilket innebär en medelhastighet på 100 kilometer i timmen.

Det finns möjlighet att koppla samman ett svenskt höghastighetsnät med det europeiska höghastighetsnätet. I både Danmark och Tyskland förväntas

förbindelserna byggas ut etappvis. Första steget sker 2018 när den fasta förbindelsen över Fehmarn bält står klar och en ny bana byggs mellan Köpenhamn och Ringsted. Det kommer på sikt att vara möjligt att köra höghastighetståg genom Danmark och Tyskland. Utsikterna att köra höghastighetståg i hastigheter över 250 kilometer i timmen är dock enligt utredningen om Höghastighetsbanor (SOU 2009:74) små inom en överblickbar framtid. Däremot kan trafik i upp till 160 kilometer timmen ske med uppgradering och kapacitetsförstärkning av befintliga banor genom Danmark och norra Tyskland.

Trafikverket bedömer att kontinentaltrafiken från flygplatser i Öresundsområdet kommer att bestå under överskådlig tid på grund av att järnvägen inte kan erbjuda konkurrenskraftiga restider.

Kastrup är Nordens största flygplats med ett årligt passagerarantal på knappt 20 miljoner. Tillsammans med Malmö-Sturup flygplats och Ängelholm flygplats finns i Öresundsregionen för närvarande passagerarunderlag på drygt 20 miljoner passagerare. Det danska transport- och energiministeriet har gjort en bedömning av luftfartens utveckling i ett längre perspektiv. På sikt beräknas Kastrup ha flyg till 160–180 destinationer, varav 130–160 europeiska destinationer. Med ett sådant linjeutbud i internationell trafik förväntas trafiken på Kastrup uppgå till 40 miljoner passagerare på årsbasis.

Tvåbanesystemet på Kastrup beräknas klara 240 000 rörelser. Med ett antagande om 90 passagerare per rörelse indikerar detta ett kapacitetstak på Kastrup med 22 miljoner passagerare per år. Det finns således ett behov av att flytta över en passagerarvolym på 18 miljoner till närliggande flygplatser i ett 30-årigt perspektiv. Trafikverket bedömer att Ängelholm flygplats bör reservera kapacitet för en överflyttning av 10 procent av kapacitetsbristen på Kastrup eller motsvarande 1,8 miljon passagerare. Detta förutsätter en infrastruktur med höghastighetsbana och tunnel under Öresund för direktanslutning till Köpenhamn/Kastrup.

Under 2009 uppgick antalet passagerare på Ängelholm flygplats till 364 356. Antalet rörelser var 6 006. Detta motsvarar genomsnittligt 61 passagerare per rörelse. I ett längre tidsperspektiv bedöms antalet utrikesresenärer öka och resa med större flygplan samtidigt som antalet inrikesresenärer minskar till följd av ökad konkurrens från höghastighetståg. På sikt bör antalet resenärer per flygning därför kunna öka till 70. Luftfartsverkets prognos i huvudalternativet innebär 667 000 passagerare 2025. Trafikverket bedömer att detta prognosvärde även bör kunna gälla på längre sikt. Långsiktigt bör rullbanekapaciteten på Ängelholm flygplats dimensioneras för 2,5 miljoner passagerare eller motsvarande 35 000 rörelser per år.

För att möta en framtida ökad efterfrågan på resor på den europeiska flygmarknaden planerar Luftfartsverket att bygga ut befintlig bana med ca 400 m. För att nå viktiga europeiska destinationer beräknas en startsträcka på minst

2 175 m. Med marginaler för väderförhållanden och framtida flygplan med idag okända prestanda bör en banlängd om ca 2 350 m väljas. Denna banlängd medger en utveckling av linjetrafiken på Europa.

Trafikverket bedömer att med en banförlängning på ca 400 m står Ängelholm flygplats väl rustad för att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet.

3.3 Tillgänglighet och intermodalitet

En väl fungerande infrastruktur är en viktig framgångsfaktor för utvecklingen av regionen. Europavägarna E4 samt E6/E20 är de större vägar som förbinder kommunerna med varandra. För järnvägsnätet finns behov av utbyggnad till dubbelspår för Väst kustbanan. I den nyligen framlagda utredningen om höghastighetsbanor i Sverige finns redovisat en sträckning från Jönköping via Helsingborg till Köpenhamn som berör kommunerna i nordvästra Skåne. Höghastighetsbanor enligt utredningens förslag innebär sannolikt att användningen av befintligt järnvägsnät måste ses över och var noder/knutpunkter ska lokaliseras. I den övergripande strukturen blir det därför också angeläget att finna naturliga och genomtänkta kopplingar till dagens flygplatser.

Skåne har i stort en god försörjning med flygförbindelser. En viktig fråga är också tillgängligheten på marken till flygplatserna. Tillgängligheten till Kastrup från den svenska sidan, väganslutningarna till Malmö-Sturup flygplats och kollektivtrafik-försörjningen till alla de skånska flygplatserna är viktiga.

Region Skåne framhåller i investeringsplanen 2010–2021 för transportinfrastrukturen i Skåne att flygtrafiken är viktig för den interregionala och internationella tillgängligheten. Med tre flygplatser, placerade i olika delar av regionen, är tillgängligheten till flygförbindelser förhållandevis god. Flygplatserna bör ges möjlighet att utvecklas, var och en från sina förutsättningar. Regeringen har aktualiserat en översyn av huvudmannaskapet för Ängelholms flygplats.

Region Skåne påpekar att väg- och järnvägsinfrastrukturen och kollektivtrafikanslutningarna till flygplatserna är viktiga delar i ett hela-resan-perspektiv.

3.3.1 Vägsystemet

En ny anslutning mellan E6 och Ängelholm flygplats förbättrar tillgängligheten till flygplatsen. Det finns inga beslut om ny avfart från E6 till flygplatsen vare sig i kommunens antagna översiktsplan eller i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021.

3.3.2 Järnvägssystemet

Utbyggnaden av lokaltågstrafik med stopp norr om Ängelholm är beroende av trafikstart genom Hallandsås. Norr om Ängelholm är Barkåkra, Förslöv samt eventuellt Grevie och/eller Båstad aktuella. Dessa stationer kan trafikeras vid tunnelns öppnande som beräknas kunna ske tidigast 2015.

Idag finns tre stationer mellan Helsingborg och Ängelholm. De beräknas bli fyra. Ängelholms kommun har undertecknat en avsiktsförklaring för dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm–Maria, tillsammans med Region Skåne, Helsingborgs Stad och Banverket. En upprustning av sträckan innebär möjlighet att utöka tågtrafiken med förbättrad kvalitet. En sådan investering stärker regionen genom förbättrade möjligheter till pendling.

Regeringen utsåg den 18 december 2008 en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. I uppdraget ingår bland annat att utreda effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad. Utredaren ska också föreslå en översiktlig sträckning för banorna samt eventuell etappindelning och tidsordning för byggnation av etapperna. Uppdraget redovisades den 14 september 2009. Utredaren föreslår i betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) att separata höghastighetsbanor för persontrafik byggs på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Utbyggnaden av banorna föreslås ske i etapper om 100–160 kilometer. I etapp 2 byggs Jönköping–Markaryd och Markaryd–Åkarp. Den föreslagna etappindelningen medger en successiv trafikstart 2023–2025.

Den Nationella planen för transportsystemet innehåller inga medel för höghastighetsbanor i Sverige. Det beror på att det ekonomiska utrymmet för nya investeringar i järnvägsnätet är mycket begränsat. Fokus har därför lagts på mindre trimnings- och effektiviseringsåtgärder samt på att åtgärda mycket besvärande flaskhalsar i det befintliga järnvägssystemet. Regeringen avser att under första kvartalet 2010 i samband med fastställandet av den Nationella planen besluta om eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige.

3.4 Slutsatser

3.4.1 Kriterier för utpekande av riksintresse

Luftfartsstyrelsen slog den 19 december 2008 fast att grunden för utpekande av en flygplats som riksintresse är att flygplatsen har internationell, nationell eller särskild regional betydelse. Detta innebär att flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar kan pekas ut som riksintresse för kommunikation:

- flygplatser som betjänar befolkningscentra där flygplatskapaciteten kan äventyras (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen),
- flygplatser som har internationell reguljär trafik,

- flygplatser som har fundamental nationell betydelse,
- flygplatser som har fundamental regional betydelse.

Vid utvärdering av ovanstående förutsättningar ska följande beaktas:

- befolkningsunderlag och resvanor,
- möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik,
- potentialen i befintlig rullbana,
- potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till tidigare flygverksamhet.

3.4.2 Motivering för utpekande av Ängelholms flygplats som riksintresse för luftfarten

Grunden för att peka ut Ängelholm flygplats som riksintresse för luftfarten är att Ängelholm flygplats har en strategisk position och behövs för att långsiktigt säkerställa rullbanekapaciteten i Öresundsregionen. På sikt ska flygplatsen kunna avlasta Malmö-Sturup och Köpenhamn-Kastrup vid kapacitetsbrist på dessa flygplatser.

Ängelholm flygplats ligger i Öresundsregionen, som består av östra Själland och västra Skåne. Totalt sett har flygplatserna i Öresundsregionen ungefär lika många passagerare som i Stockholmsregionen.

Kapacitetsmässigt finns följande rullbanor tillgängliga i regionen:

- Malmö-Sturup flygplats har två rullbanor som långsiktigt beräknas ingå i preciseringsunderlaget för riksintresset.
- Ängelholm flygplats har en rullbana.
- Kristianstad flygplats har en rullbana.
- Köpenhamn-Kastrup flygplats har långsiktigt två rullbanor.
- Roskilde har två korsande korta banor.

Trafikverket bedömer att kontinentaltrafiken från flygplatser i Öresundsområdet kommer att bestå under överskådlig tid på grund av att järnvägen inte kan erbjuda konkurrenskraftiga restider. Vidare kommer en utbyggd Europabana för höghastighetståg och en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör att innebära att det skapas en integrerad flygmarknad i regionen.

Kastrup är Nordens största flygplats med ett årligt passagerarantal på knappt 20 miljoner. Tillsammans med Malmö-Sturup flygplats och Ängelholm flygplats har Öresundsregionen för närvarande drygt 20 miljoner passagerare. I ett längre perspektiv förväntas, enligt det danska transport- och energiministeriet, trafiken på Kastrup uppgå till 40 miljoner passagerare på årsbasis.

Tvåbanesystemet på Kastrup beräknas klara 240 000 rörelser. Med ett antagande om 90 passagerare per rörelse indikerar detta ett kapacitetstak på Kastrup med 22 miljoner passagerare per år. Det finns således ett behov av att flytta över en passagerarvolym på 18 miljoner till närliggande flygplatser i ett 30-årigt perspektiv. Trafikverket bedömer att Ängelholm flygplats bör reservera kapacitet för en överflyttning av 10 procent av kapacitetsbristen på Kastrup eller motsvarande 1,8 miljon passagerare. Detta förutsätter en infrastruktur med höghastighetsbana och tunnel under Öresund för direktanslutning till Köpenhamn/Kastrup.

I ett längre tidsperspektiv bedöms antalet inrikesresenärer från Ängelholm flygplats minska till följd av ökad konkurrens från höghastighetståg, medan antalet utrikesresenärer bedöms öka. Vidare bedöms utrikestrafiken ske med större flygplan än vad som används i dagens inrikestrafik.

Luftfartsverkets prognos i huvudalternativet innebär 667 000 passagerare 2025. Trafikverket bedömer att detta prognosvärde även bör kunna gälla på längre sikt vilket innebär att på lång sikt bör rullbanekapaciteten på Ängelholm flygplats dimensioneras för 2,5 miljoner passagerare eller motsvarande 35 000 rörelser per år.

För att möta en framtida ökad efterfrågan på resor på den europeiska flygmarknaden planerar Luftfartsverket att bygga ut befintlig bana med ca 400 m. Med marginaler för väderförhållanden och framtida flygplan med idag okända prestanda bör en banlängd om ca 2 350 m skapa förutsättningar för en utveckling av linjetrafiken på Europa.

Trafikverket bedömer att med den redovisade banförlängningen står Ängelholm flygplats väl rustad för att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet.

Med detta motiverar Trafikverket att Ängelholm flygplats ska vara av riksintresse för luftfarten.

4. Riksintresset Ängelholm flygplats markanspråk

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Riksintresse-områdets 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 ljuslinjer.

Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet (exempelvis shoppingcenter). 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 och dylikt.

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

4.1 Riksintresseområde för Ängelholms flygplats

Riksintresseområdet för Ängelholm flygplats baseras på en kommande förlängning av rullbanan med 400 meter åt nordväst.

Riksintresseområdet utgörs av ett schablonområde med vissa justeringar. Området sträcker sig i sidled 500 meter åt nordost och 500 meter åt sydväst räknat från rullbanans centrumlinje. I längdled sträcker sig riksintresseområdet 1500 meter från rullbanans trösklar både mot nordväst och sydost. Utöver detta område har vissa justeringar gjorts eftersom flygtrafikledningstornet är beläget utanför schablonområdet. Siktkraven för flygledartornet motiverar att riksintresseområdet utökas så att området som ligger mellan tornet och schablonens södra och västra hörnor ingår i riksintresseområdet. Riksintresseområdet är dessutom kompletterat med en liten yta norr om rullbanan som med utgångspunkt från gällande utvecklingsplan bör ingå i riksintresseområdet.

Inom området anses all luftfartsanknuten utrustning som krävs för att flygplatsen ska fungera idag och i framtiden rymmas.

En framtida eventuell flytt av terminalområdet till ett västligt läge söder om rullbanan bedöms rymmas inom det redovisade riksintresseområdet.



4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning

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

På flygplatsen finns också radionavigeringshjälpmedel som underlättar för flygplanen att landa s.k. 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 Ängelholm flygplats ligger ILS-systemets kurs- och glidbanesändare, ljuslinjerna och basstation för VHF inom det ovan redovisade riksintresseanspråket.

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning

Om det inom riksintresseområdet etableras kommersiell verksamhet som inte är knuten till luftfarten kan det i framtiden ge följd effekter som innebär att utnyttjandet av flygplatsen påtagligt försvåras. Detta för att det då kanske inte finns plats för att etablera den luftfartsanknutna utrustningen som kan komma att krävas (t ex nya rull- och taxibanor, uppställningsplatser för flygplan, parkeringsplatser mm) vilket i sin tur leder till att flygplatsen inte kan trafikeras i den mån som önskas eller krävs.

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

4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse

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

Trafikverket har flera kriterier för utpekandet av vägar av riksintresse, två av dessa är:

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

Trafikverket har enligt beslut den 17 november 2010 pekat ut följande vägar som riksintressen.

- E6/Eo
- 170110



5. Influenzområden

Flygplatsens så kallade influenzområden 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 influenzområden skyddas.

Det finns tre typer av influenzområden runt en flygplats:

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

5.1 Influenzområden för flyghinder

5.1.1 Förutsättningar

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

Runt alla flygplatser finns hinderbegränsande ytor (BCL-F ytor) vilka anger höjdbegränsningar för underliggande bebyggelse. Områdena skyddas genom att byggnadsverks totalhöjd inte får överstiga definierade begränsningar, detta för att inte äventyra flygsäkerheten. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc.). Om ett byggnadsverk överstiger definierade höjdrestriktioner, t.ex. om det byggs ett vindkraftverk eller en mast som har en högre totalhöjd än de definierade höjdbegränsningarna, kan detta medföra begränsningar för flygtrafiken.

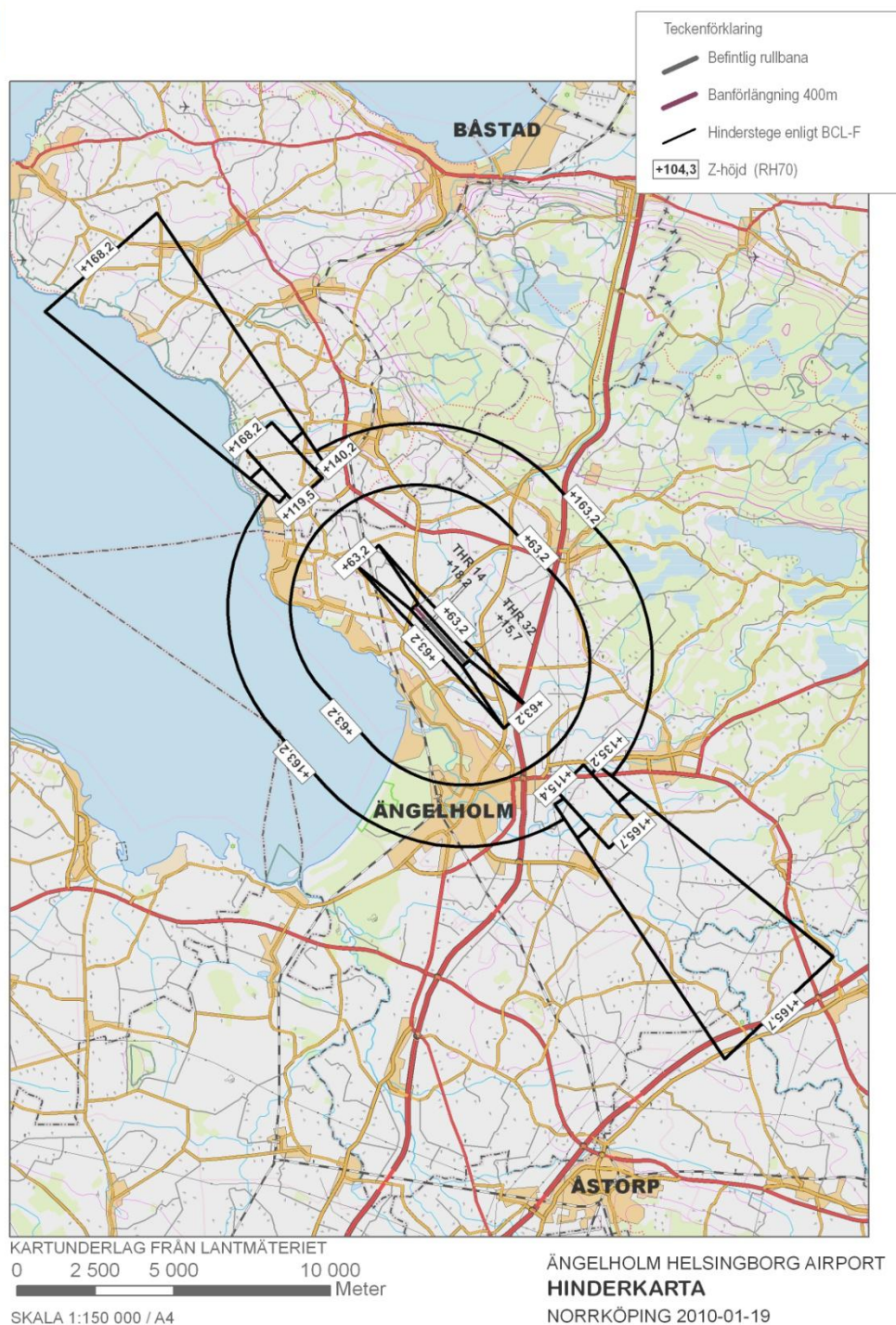
Begränsningarna kan innebära:

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

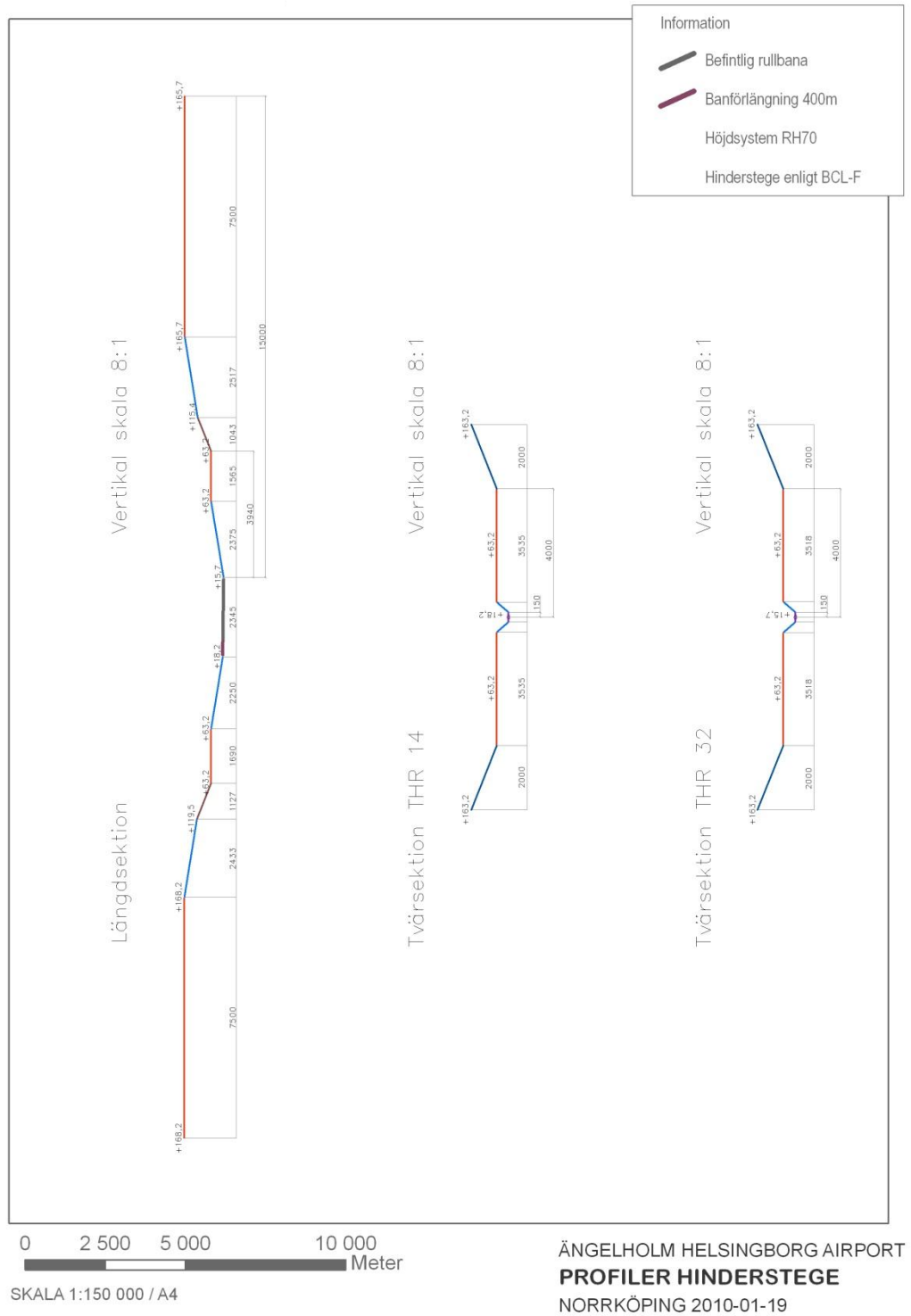
5.1.2 Influenzområde för flyghinder vid Ängelholm flygplats

Inom ramen för riksintressepreciseringen för Ängelholm flygplats har hinderbegränsande ytor tagits fram förlängd rullbana med 400 m. Den befintliga

rullbanans trösklar ligger på en höjd av ca 15 respektive 18 meter över havet och utifrån dessa höjder har en hinderstege konstruerats. De hinderbegränsande ytornas utbredning i höjddled är beroende av rullbanans höjd över havet. I detta fall har Trafikverket antagit att den förlängda banan kommer att ligga på samma höjd som den befintliga banan, vilket kan komma att förändras något när banförlängningen genomförs. Detta skulle emellertid endast innebära en liten ändring av höjderna hinderstegen.



De hinderbegränsande ytorna kan även åskådliggöras genom nedanstående profiler.



5.1.3 Procedurområden

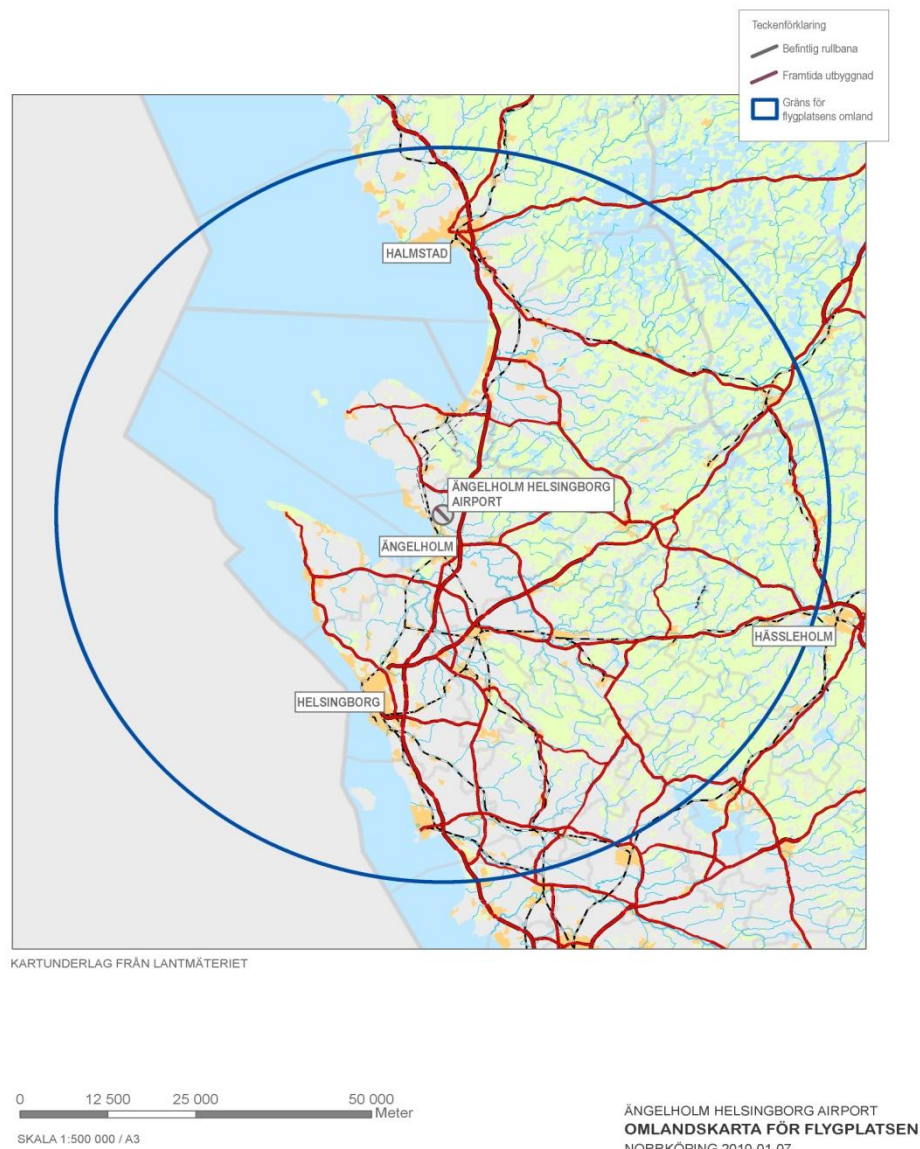
Även utanför BCL-F ytorna kan hinder påverka flygoperationer.

De gamla klassiska navigeringsteknikerna med VOR/DME/NDB navigering blir undan för undan förlegade och mer precis s.k. GNSS-navigering kommer in på flygmark-naden. 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 navigerings-hjälpmedel. 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 Ängelholm 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 till och Ängelholm flygplats täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i ett av flygplatsens landningshjälpmedel. Se nedanstående karta.

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.



Kartan visar en cirkel med radien 55 km från Ängelholms flygplats

5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller

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

- Regeringens riktvärden för trafikbuller
- Naturvårdverkets definition av riktvärden
- Naturvårdsverkets allmänna råd
- Boverkets allmänna råd

- *Regeringens riktvärde för trafikbuller*

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

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

- *Naturvårdsverkets definition av s 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. I avvaktan på resultatet av fortsatt utredningsarbete får riktvärdet tills vidare överskridas högst tre gånger per dag/kväll (06.00-22.00). Riktvärdet gäller främst för planering av bostäder för permanent boende, fritidshus samt vårdlokaler samt bebyggelsekoncentrationer

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

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

Riktvärden för flygtrafikbuller

Följande riktvärden enligt tabell 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.

Tabell 1: Riktvärden för flygtrafikbuller

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

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 korrekterade värden.

5. Med friluftsområde avses område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.

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

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

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

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

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

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

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

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

Naturvårdsverkets grundsyn är att enstaka eller fåtal flygbullerhändelser överstigande 70 dBA bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats.

Enligt Trafikverkets uppfattning kommer denna förutsättning att behöva vara dimensionerande vid bedömning enligt MB 3:8 av vilken ljudnivå och vilket antal "överskridanden" som accepteras för att utnyttjandet av flygplatsen inte skall äventyras.

Trafikverket och flera andra myndigheter och intressenter har i samband med remisshanteringen av Boverkets underlag påpekat att det är av fundamental betydelse att det råder en samsyn mellan berörda myndigheter om vilka bullerstörningar som kan accepteras av samhället. Man måste enligt Trafikverket i princip ha lika värdering av bullerstörningar oberoende av om det är miljöbalken eller plan- och bygglagen som tillämpas. I den nu uppkomna situationen kan miljömyndigheterna med stöd av miljöbalken besluta om anpassningar av flygverksamhet p g a bullerstörningar i områden i vilka det med stöd av plan- och bygglagen är acceptabelt att etablera nya bostäder. Någon samsyn har inte nåtts i aktuella frågor.

Trafikverket har därför inte ändrat uppfattning om förutsättningarna för hur flygbullerinfluensområdet kring riksintresseflygplatser skall definieras. I miljöbalkens 3 kap. 8§ finns bestämmelsen att markområden som är av riksintresse för kommunikationer skall skyddas mot åtgärder som 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 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 Ängelholm flygplats

5.2.1.1 Flygvägar

Flygvägssystemet vid en flygplats är föremål för prövning enligt miljöbalken. Eftersom aktuella flygvägsfrågor behöver lösas i en framtida miljöprövning, kan Transportstyrelsen i detta skede enbart behandla flygvägsproblematiken principiellt.

Flygbullerberäkningarna utgår från att rullbanan är förlängd med 400 meter åt nordväst och nominella² inrikes flygvägar valdes enligt uppgift från Ängelholm flygplats. Utrikes flygvägar valdes enligt faktiska radarspår år 2009 och med hänsyn tagen till minimering av bullerstörningar över tätorter.

² Nominell flygväg är en fiktiv flygväg som används vid luftrumskonstruktion



Figuren visar nominella flygvägar samt 400 m banförlängning mot nordväst (endast rak inflygning från 10 km).



Figuren visar nominella flygvägar, landning

5.2.1.2 Trafikvolym och trafikfördelning

Beräkningarna grundar sig på Transportstyrelsens bedömning att långsiktigt bör rullbanekapaciteten på Ängelholm flygplats dimensioneras för 2,5 miljoner passagerare vilket motsvarar 35 000 rörelse per år. Trafikmönstret bedöms långsiktigt vara förändrat så att största delen av trafiken utgörs av utrikestrafik.

För beräkningarna gällde följande förutsättningar som utgångspunkt för ban- och flygvägsfördelning i framtiden vid Ängelholm flygplats:

1. Total trafikmängd är 35 000 rörelser med medeldistansjetflygplan.
2. Två alternativa stationsområden gäller
 - Alt. 1 - nuvarande stationsområde
 - Alt. 2 - stationsområde nära den nordvästliga bantröskeln
3. Beräkningarna baseras på statistik för banfördelning avseende alt. 1 (nuvarande stationsområde) och beräknad banfördelning m h t vindar, stationsområde och taxningsvägar för alt. 2.
4. Den framtida fördelningen av starter mot nordliga respektive sydliga destinationer bedömdes.
5. Fördelning på flygvägar för alternativen 1 och 2 räknades fram och redovisades.
6. Eftersom flygvägarna söderut kan innebära överflygningar av tidigare ej överflugna områden, bör det övervägas att exempelvis senarelägga svängarna söderut för att minimera bullerstörningarna.
7. FBN och maximalnivåer för de två alternativen beräknades. Maximalnivån 70 dBA redovisas för såväl 3 som 30 bullerhändelser per dag/kväll och i förekommande fall för 3 händelser per natt.

Beräkningar utfördes enligt Transportstyrelsens framtida trafikprognos omfattande 35 000 rörelser per år samt med hänsyn tagen till en förlängning av rullbanan om 400 m mot nordväst.

Beräkningar utfördes med två alternativa stationsområden:

Alternativ 1 = nuvarande stationsområde

Alternativ 2 = stationsområde nära den nordvästliga bantröskeln

I bullerberäkningarna antogs att landningshjälpmedlen till rullbanans båda riktningar var likvärdiga vilket ska spegla att valet av bana för landning i en framtid sker oberoende av de tekniska förutsättningarna.

I bullerberäkningarna avseende FBN_{EU} samt rörelsebaserade maximalnivåer användes banfördelning enligt Tabell 1.

Period	Period	Procent
Dag	06 - 18	83
Kväll	18 - 22	5
Natt	22 - 06	12
Totalt	100	

Tabell 1: Fördelning av flygplanrörelse per dygnsintervall

Banfördelning beräknades för de två framtida alternativen. Statistik från år 2009 användes som underlag för att beräkna banfördelningen med hänsyn till vindriktning, destination, stationsområdets placering samt landningshjälpmedel till respektive bana, se Tabell 2.

Aktivitet	Bana	Alternativ 1		Alternativ 2	
		Inrikes	Utrikes	Inrikes	Utrikes
Start	14	30 %	55 %	45 %	70 %
	32	70 %	45 %	55 %	30 %
Landning	14	70 %	55 %	55 %	30 %
	32	30 %	45 %	45 %	70 %

Tabell 2: Fördelning av starter/landningar för tung trafik (flygplan med maximal startvikt överstigande 6 ton)

För flygplan med en maximal startvikt understigande 6 tillämpades banfördelning enligt tillståndsansökan, se Tabell 3.

Aktivitet	Bana	Lätt trafik (under 6 ton)
Start	14	18 %
	32	82 %
Landning	14	70 %
	32	30 %

Tabell 3: Fördelning av starter/landningar för lätt trafik (flygplan med maximal startvikt understigande 6 ton)

Fördelningen av de tunga flygplanstyperna hämtades ur tillståndsansökan med undantag för flygplanstypen MD80 vilken ersattes med Boeing B737-800. Antalet rörelser per flygplanstyp beräknades, se Tabell 4 .

Flygplanstyp		Antal Rörelser	Antal Inrikes	Antal Utrikes
Reguljär/Charter	B737 800	16 000	6 400	9600
Frakt	BAE46	1 500	600	900
Affärsflyg	MU3001	4 500	1 800	2700
Allmänflyg	GASEPF	13 000	13 000	0
SUMMA		35 000	21 800	13 200

Tabell 4: Fördelning av rörelser per flygplanstyp

5.2.1.3 Definition av 70 dBA maximalnivå på uteplats

Med det långsiktiga riktvärdet 70 dBA L_{max} på uteplats avses ett beräknat bullervärde grundat på fördelningen av ljudnivåer från olika bullerhändelser under ett år. Transportstyrelsen har i sin rapport *Luftfartens riksintressen* angett att riktvärdet för ljudnivån 70 dBA får överskridas i genomsnitt tre gånger per dag/kväll (06.00–22.00) vilket överensstämmer med Naturvårdsverkets förslag till definition av riktvärdet för maximalnivå på uteplats.

Boverkets redovisade 2009, i enlighet med ett regeringsuppdrag, allmänna råd till Plan- och bygglagen och redovisade sin uppfattning att maximalnivån 70 dBA inte bör överskridas utomhus vid byggnads fasad mer än 30 gånger per dag/kväll (06.00–22.00).

I de bullerberäkningar som redovisas i denna rapport har det gjorts beräkningar utifrån bägge de definitioner som redovisas ovan. Trafikverket vill dock understryka att Trafikverkets uppfattning är att Boverkets allmänna råd inte kan tillämpas som riktvärde i preciseringsarbetet förrän de har fått genomslag även i miljöprövningsärenden.

5.2.1.4 Beräkningsmetod

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2 Ängelholm flygplats influensområde för flygbuller

Inom ramen för riksintressepreciseringen har LFV Flygakustik gjort bullerberäkningar. Förutsättningarna för beräkningarna redovisades i avsnitt 5.2.1.2 Trafikvolym och trafikfördelning.



Blå figur visar rörelsebaserade maximalnivåer om 70 dB(A) beräknat enligt 3 ggr dag- och kvällstid (kl 06 till 22)

Röd figur visar rörelsebaserade maximalnivåer om 70 dB(A) beräknat enligt 30 ggr dag- och kvällstid (kl 06 till 22)



Figuren visar dygnsvägd ekvivalentnivå, FBN_{EU} 55 dB(A)



Figuren visar rörelsebaserad maximalnivå om 70 dB(A) tre gånger per årsmedelnatt (kl 22-06)

Sammanfattande kommentar

Beräkningarna visar att vad gäller FBN ger beräkningarna för alternativen 1 och 2 likartat resultat förutom små skillnader i spetsarna. Kurvorna maximalnivån 70 dBA dag/kväll är större än FBN endast i fallen med 3 händelser dag/kväll.

Detta innebär att FBN-nivån blir dimensionerande om Boverkets synsätt tillämpas. Om Boverkets synsätt inte tillämpas blir max 70-kurvan dimensionerande.

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 (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) Ängelholm flygplats

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 Starkstömsförordning (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

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 12 kap 3 § PBL ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut i dess helhet, om något förhållande som avses i 1 § föreligger. Om kommunen har medgett det, får beslutet upphävas i en viss del.

12 kap 6 § 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 12 kap 4 § PBL får länsstyrelsen eller regeringen i vissa fall för ett visst område förordna att 1-3 §§ ska tillämpas på beslut att lämna lov eller förhandsbesked.

När det ska provas 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 20§ PBL ska

samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av förslaget.

Under samrådet ska länsstyrelsen enligt 22 § särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid

1. ge råd om tillämpningen av 2 och 3 kap,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses och miljökvalitetsnormer 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 miljöprovningar.

Miljödomstolarna eller miljöprovningsdelegationen vid länsstyrelsen fastställer villkor för hur verksamheten får bedrivas i samband med provningar enligt miljöbalken (MB). Villkoren som formuleras efter en omfattande och öppen provningsprocess 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 provningen. 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 flygvägvillkor och buller samt utsläpp till luft, mark och vatten.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ingår i en miljöprovning har ett annat syfte än den MKB som enligt 5 kap 18§ 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

statistiska att de kan utgöra en total och säker grund för miljökonsekvenser kring flygplatser på lång sikt. Miljötillståndets villkor avser på vilket sätt flygplatshållaren i dagsläget ska reglera verksamheten vid flygplatsen. Det kan inte förutsättas att framtida villkor kommer att överensstämja med nuvarande villkor för bullerutbredningen kring flygplatsen. Den flygbullerredovisning som legat som grund för tillståndsprövning av flygplatsen har inte någon formellt styrande effekt på bebyggelseutvecklingen kring flygplatsen.

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

6.2 Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen

Helsingborgs stad, Ängelholms kommun, Båstads kommun berörs av det utpekade riksintresseanspråket tillsammans med dess influensområden.

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

7. Källförteckning

Luftfartens riksintressen. Principer för precisering av riksintresse och influensområde för flygplatser. Rapport 2008:12. Luftfartsstyrelsen.

Utvecklingsplan, Ängelholm-Helsingborg Flygplats, Luftfartsverket

Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer, Transport- og Energiministeriet,

8. Bilagor

Bilaga 1 Information från Ängelholm flygplats inför hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor



BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV Lantmäteriet

Information från Ängelholms flygplats inför hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor

Detta avsnitt innehåller ett material som Ängelholms flygplats har tagit fram i syfte att belysa flygsäkerhetskritiska ytor runt flygplatsen. **Materialiet är ett förslag under bearbetning och har ingen juridisk status**, men det bifogas preciseringsrapporten eftersom det kan underlätta samarbetet samt förståelsen för luftfarten förutsättningar i samband med vindkraftsutbyggnad.

Inledning

Ängelholms flygplats har för avsikt att höja MSA-ytan³ till 2 600 fot (ca 800 meter) i samtliga kvadranter. I delar där procedurområdet⁴ inte påverkar ytan är det endast en fråga om maximal hinderhöjd ur flygplatsens perspektiv, dock ska varje ärende inom området ansökas och behandlas enligt nuvarande rutin.

³ MSA-påverkande yta

MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd på vilken flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Den MSA-påverkande ytan, består av en cirkel med radien 55 km, som utgår från flygplatsens landningshjälpmedel.

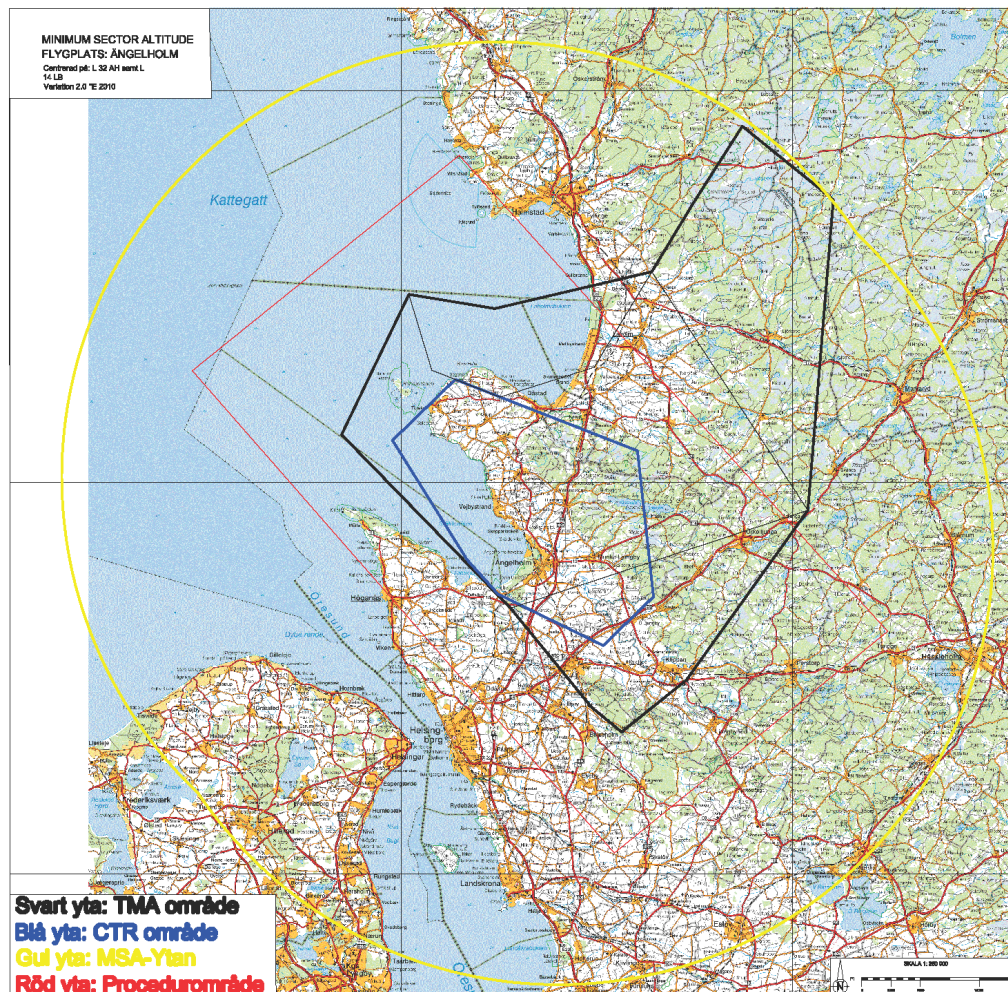
⁴ Procedurområden

När ett flygplan ska starta eller landa måste det följa på förhand fastställda procedurer, vilka garanterar hinderfrihet. Procedurerna är unika för varje flygplats och utformas bland annat med hänsyn till terräng- och byggnadshöjder. Procedurområden är en övergångszon mellan flygplatsen och det ovanförliggande luftledssystemet och här passerar flygplanen både inför landning och efter start. Områdena är större än de hinderbegränsande ytorna (BCL-F ytorna). Det innebär att även ett byggnadsverk långt från flygplatsen kan påverka procedurområdena

BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV LfV

Procedurområdet har i grunden även 2 600 fot (ca 800 meter), men rektangeln påverkas av de krav som flygplatsens terminalområde och procedurer ställer. Detta innebär att det fortfarande är möjligt att etablera vindkraftverk i området, men varje enskilt fall kräver en djupare analys före eventuellt godkännande. Varje ärende inom området ska ansökas och behandlas enligt nuvarande rutin.

I flygplatsens kontrollzon kommer uppförande av vindkraftverk eller andra hinder att avstyrkas med motivet flygsäkerhet.



Svenskt luftrum kan rent principiellt delas in i två delar:

Det *övre luftrummet* sträcker sig från 2 900 m över havet till ca 22 000 m höjd. I denna del utövas flygtrafikledningstjänst, s k "en-route" på publicerade flygvägar.

BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV LfV

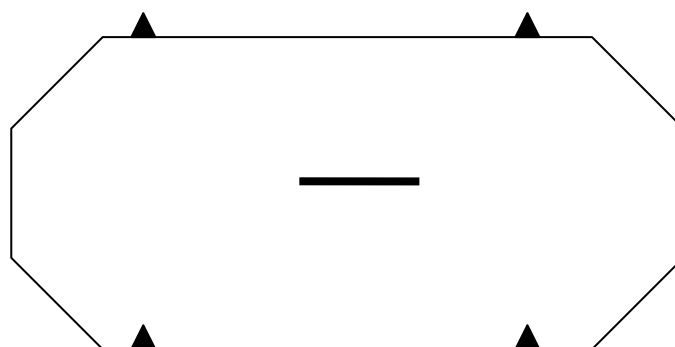
Det *undre luftrummet* är okontrollerat (dvs flygkontrolltjänst utövas ej), med undantag för särskilda områden som är avsedda för flygning till och från en flygplats. Dessa benämns kontrollzon, CTR, och terminalområde, TMA. Det okontrollerade luftrummet används normalt av allmänflyg och räddningsflyg.

Denna bilaga relaterar till det undre luftrummet (CTR och TMA) då dessa är av intresse från hindersynpunkt.

Kontrollzonen, CTR

Kontrollzonen, CTR, är ett område närmast kring flygplatsen som syftar till att skydda flygtrafik under start- och landningsfasen genom att flygtrafikledningen ger direktiv om hur och i vilken ordning flygningarna ska ske. Området är relativt litet och sträcker sig från marken (GND) upp till 450 meters höjd.

Figuren nedan beskriver en principiell utformning av en kontrollzon. Den tjocka linjen i centrum representerar flygplatsens landningsbana. Den tunna linjen (oktagonen) är kontrollzonens koordinater och de svarta triangelarna anger geografiska punkter för allmänflygets angöring till flygplatsen.



I kontrollzonen flyger flygplanen på låga höjder och därför påverkas dess möjliga flygbanor starkt av eventuella hinder inom eller i anslutning till området. Zonen är närmast att betrakta som ett "skyddsområde" för flygplatsen som i möjligaste mån ska vara fri från hinder. Etablering av vindkraftverk i dessa områden oavsett höjd är ytterst olämpligt och påverkar alltid luftfartygs möjligheter att flyga till flygplatsen.

BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV LFV

Terminalområdet, TMA

Terminalområdet, TMA, är utformat så att luftfart på väg till eller från flygplatsen på ett säkert sätt med skydd från okänd luftfart ska kunna angöra de ut- och inflygnings-procedurer som kan jämföras med ett slags tillfartsvägar.

Terminalområdet utformas enligt ett internationellt regelverk som varje konstruktör omsatt i en handbok som godkänns av Transportstyrelsen. Varje lufttrum som konstrueras godkänns och fastställs av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bevakar att inte större områden än nödvändigt tas i anspråk för ändamålet.

Terminalområdets nedre gräns varierar med lokala förhållanden, men är vanligen 300 meter över marken i de till flygplatsen närmaste delarna. Något högre höjder förekommer i s k ”tilläggs TMA”. Det innebär att undersidan på terminalområdet är en spegling av det underliggande markområdets terrängprofil.

Civil luftfart som flyger under 1500 meters höjd använder havsytans medelnivå, som höjdreferens (normaltryck 1013 hPa). Denna referens justeras med aktuellt lufttryck på flygplatsen för att ha ett konstant avstånd till marken.

Den lägsta tillåtna flyghöjden över ett hinder i terminalområdet är det högsta hindrets höjd över marken + en marginal på 300 meter. När flygplan navigerar på egen hand sker detta med den så kallade MSA-ytan som lägsta referenshöjd. MSA-ytan är beräknad med utgångspunkt från det högsta hindret i den aktuella sektorn och innehåller en marginal på 1000 fot (dvs ca 300 meter). Om däremot flygtrafikledningen leder och styr luftfartyget med hjälp av radarinformation kan lägre höjder än MSA-ytan användas då en bättre precision erhålls och luftfartygets position i förhållande till ett hinder kan bekräftas. Detta har normalt inget större påverkan då antalet höga hinder är relativt få. Den höjd som används vid radarledning benämns ”radarledningshöjd” och har ett mindre influensområde än beräkningen för MSA.

Hinder med en högsta höjd av 150 meter har i de flesta fall endast en mindre påverkan på luftfarten utom i de fall de placeras i höglänt terräng nära flygplatserna och i dess huvudsakliga in- och utflygningsområde. Detta gäller speciellt när ett större antal vindkraftverk placeras inom samma höglänta område.

Problemområden vid vindkraftsetableringar

Det finns ett antal generella frågor som behöver lösas innan etableringsprocessen av vindkraftverk i flygplatsers närhet och verksamhetsområde kan börja fungera på ett för regionen och branschen ordnat sätt.

BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV LfV

Nedan listar Ängelholms flygplats de huvudsakliga frågeställningarna samt vad flygplatsen anser kan vara *möjliga förslag* till fortsatt gemensamt arbete. Transportstyrelsen har inte värderat frågorna eller föreslagna lösningar.

- Vindkraftverk i eller i direkt anslutning till kontrollzonen utgör alltid en riskfaktor för såväl allmänflyg och räddningsflyg som för kommersiell luftfart. Detta gäller princip oavsett höjd på vindkraftverken.

Förslag: En branschöverskridande överenskommelse behöver arbetas fram.

- Vindkraftverk över 150 meter bör inte förekomma i någon större omfattning inom terminalområdets sidogränser med hänvisning till terminalområdets undre gräns (vanligen 300 meter över marken) ligger för nära vindkraftverkets högsta del. Enstaka vindkraftverk med höjden 180- 225 meter kan hanteras som "vanliga hinder".

Förslag: *En inventering av områden kring flygplatser bör göras för att identifiera var det är lättast respektive att besvärligast att etablera vindkraft*

- Vindkraftverksparkar bör definieras som farliga områden, så kallade D-områden, särskilt om de inte hindermärks enligt gängse modell (rött/roterande vitt osv). Detta gäller i synnerhet i terminalområde.

Förslag: *Klargör vilka hinderljus som ska användas. Utred om detta kan bli D-områden.*

- Etableringar inom terminalområdets sidogränser kräver alltid detaljerade konsekvensutredningar. Särskild hänsyn behöver då tas till trafikflöden och flygtrafikavvecklingsmetodik, t ex radarledningshöjder mm

Förslag: *Luftfarten och energibranscherna bör komma överens om spelreglerna och vad som ska ingå i utredningarna och vad som ska ligga till grund för besluten.*

- Att ensidigt se problemet i relation till MSA-ytan är inte att lösa frågan på ett bra sätt, särskilt om standardiserade in och utflygningar (SID/STAR) från flygplatsen saknas.

Förslag: *Ett bredare införande av förnyade SID/STAR bör befrämjas. MSA kan och bör höjas där förutsättningar finns för det utan att det sker på bekostnad av tillgänglighet.*

BILAGAN ÄR FRAMTAGEN AV Lfv

- En allmän översyn av terminalområdets nuvarande utformning bör genomföras innan större etableringar beviljas. Ängelholms flygplats anser att Transportstyrelsen bör initiera detta.

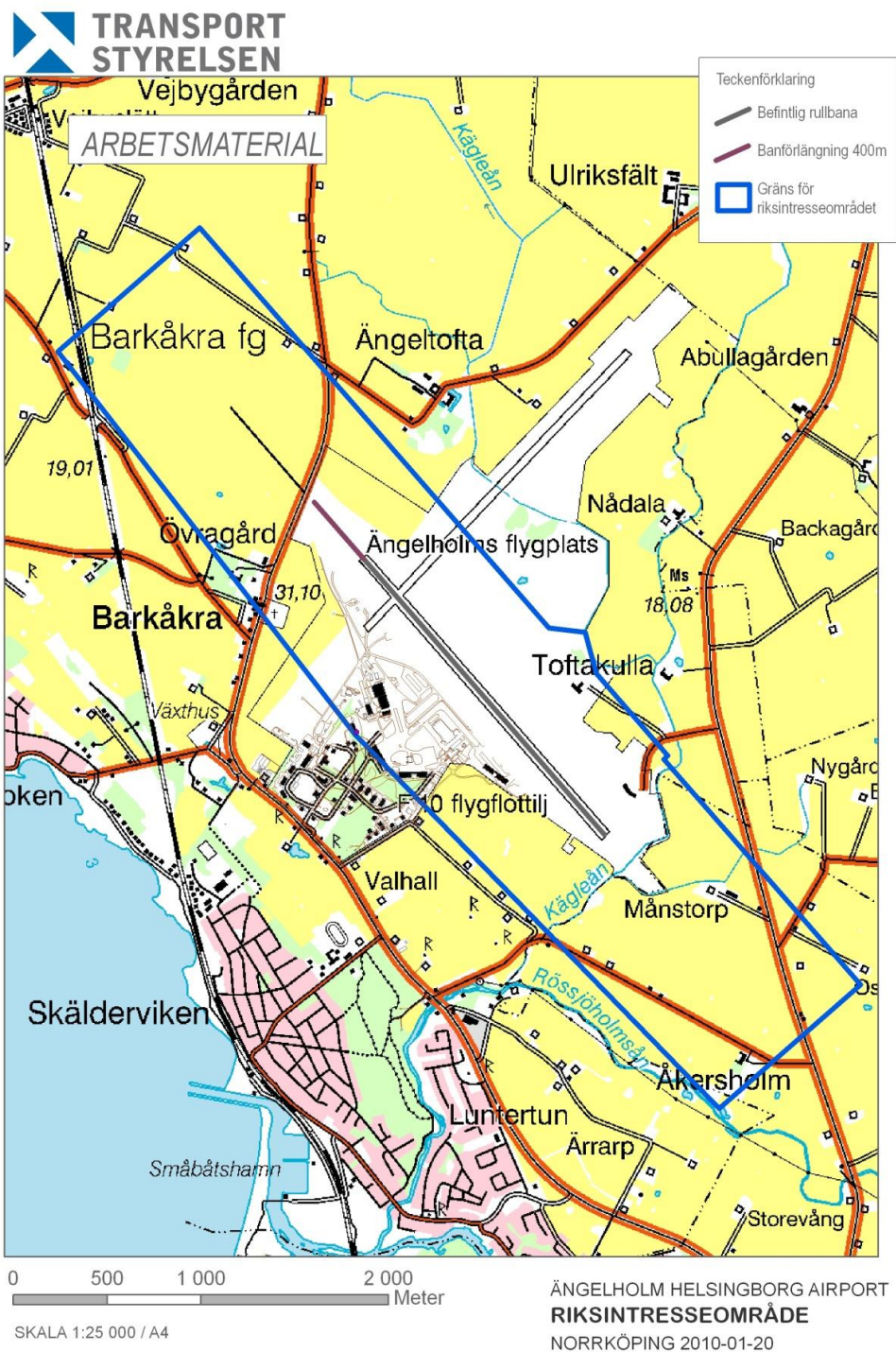
Förslag: *En national luftrumsöversyn av TMA påbörjas snarast.*

- Ett bredare och snabbare införande av den nationella precisionsnavigeringsplanen, (PNB-planen, ref Transportstyrelsen) än år 2016 kan möjliggöra fler etableringar "nära" flygplatser. En bred implementering av SID/STAR system baserat på RNP
- AR eller liknande skulle underlätta för alla parter att uppnå sina intressen. Många flygplatser saknar idag helt ett SID/STAR system. Detta är dock förenat med stora kostnader för flygplatserna.

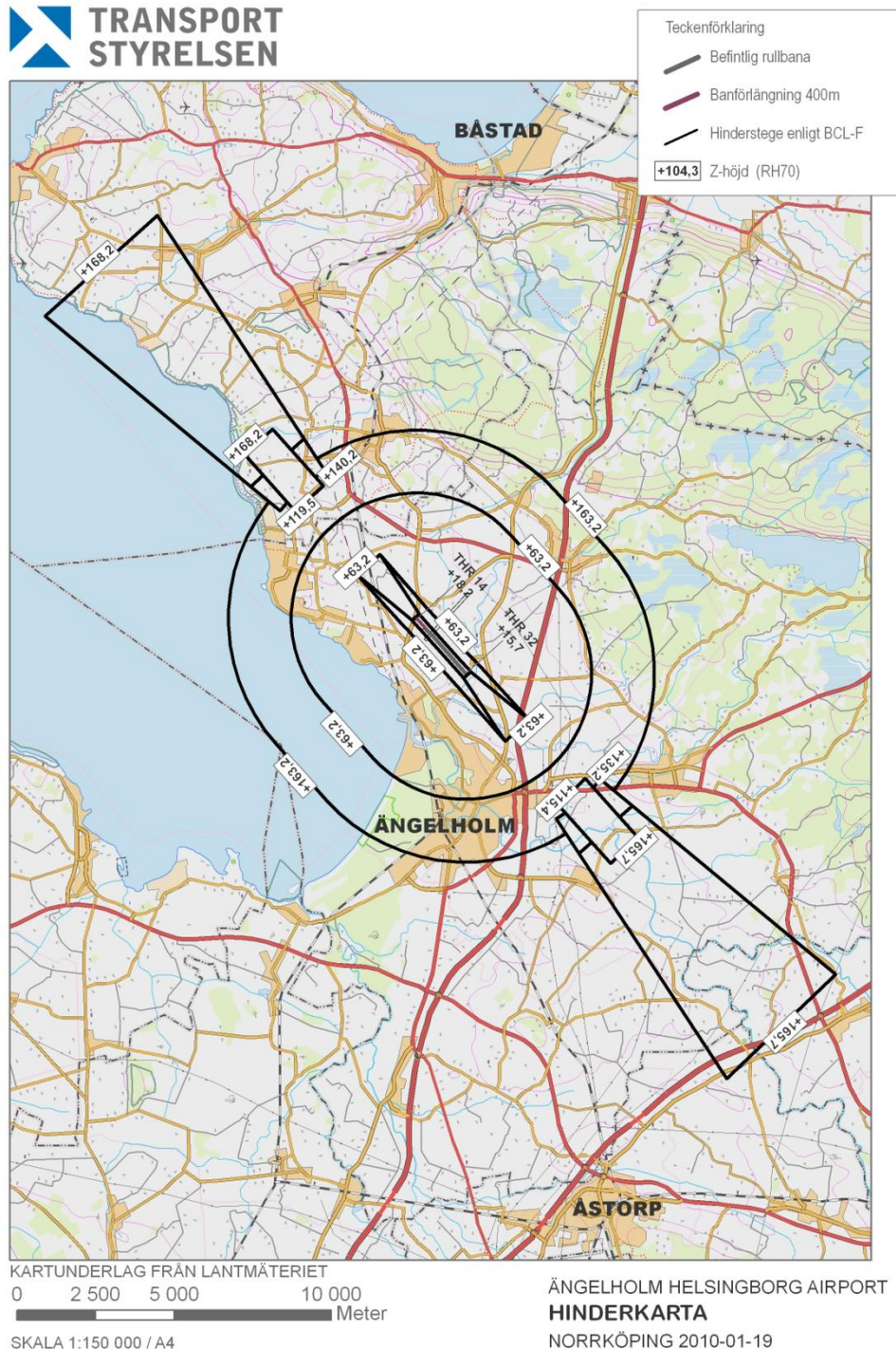
Förslag: *Skapa ekonomiska förutsättningar och stimulans för flyget.*

- Etableringar i en region som inte samordnats i en regional plan riskerar framtida hinder för flygplatser och flygbolag att uppnå några miljöförbättrande åtgärder.

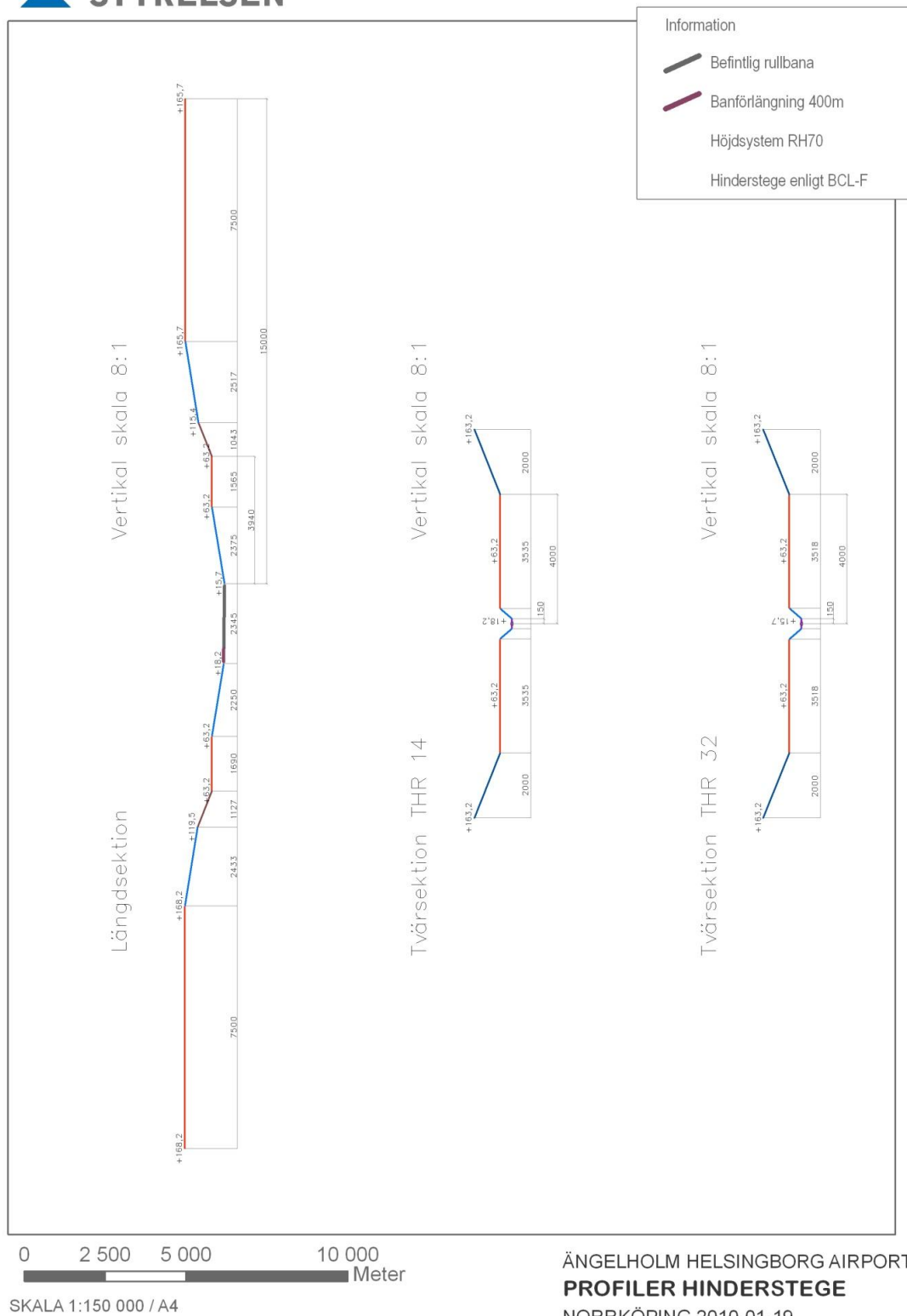
Förslag: *Det får inte bli en konflikt mellan flygplatsers miljökoncessioner och vindkraft. Områden med många flygplatser (särskilt om de är av riksintresse) och speciella förhållanden bör ha en "områdesplan" fastställd av berörda myndigheter, inkl Transportstyrelsen, innan tillstånd beviljas. Detta gäller i synnerhet NW Skåne/södra Halland och västra Götaland.*



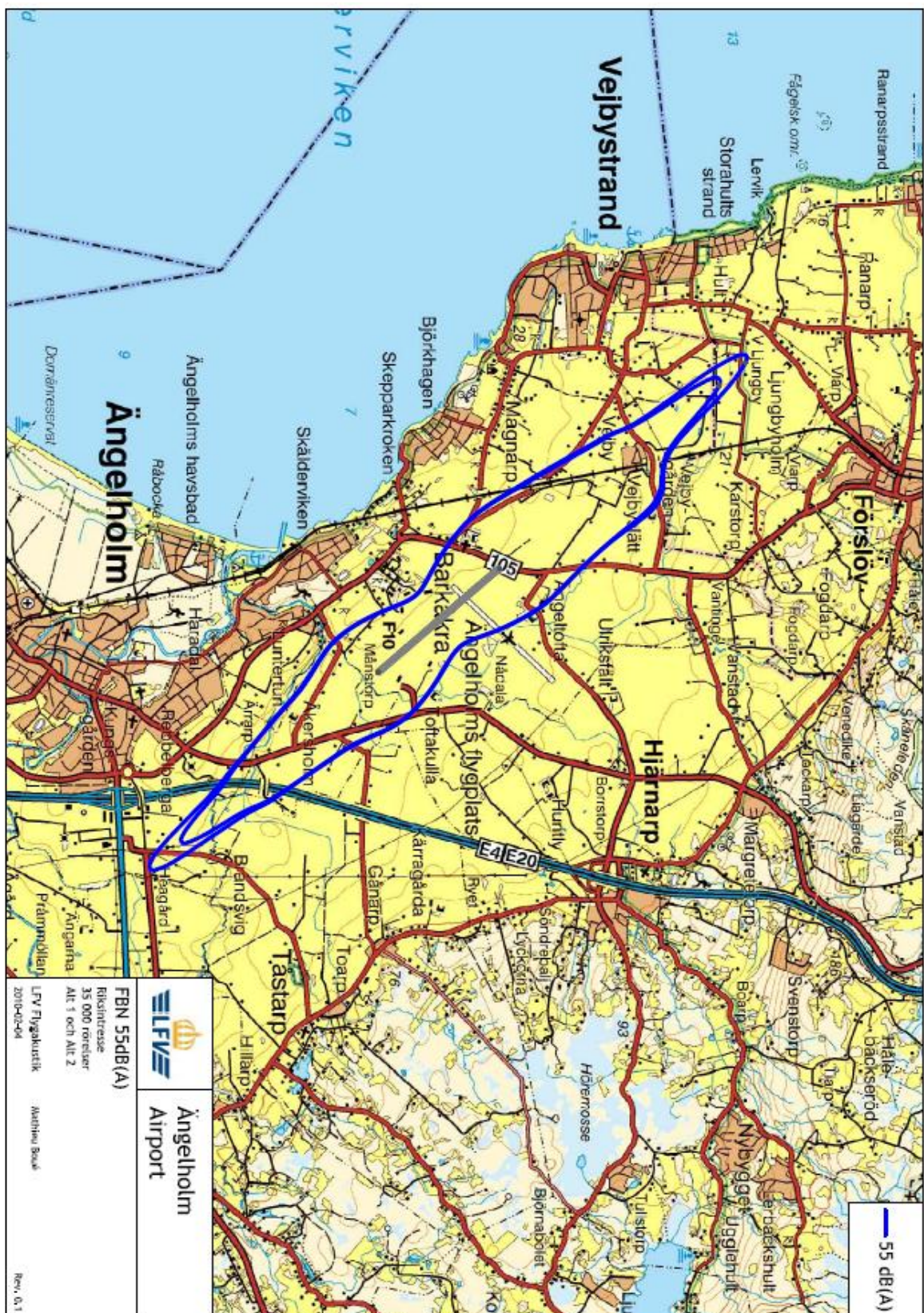
Bilaga 2. Riksintresseområde Ångelholms flygplats



Bilaga 3. Influensområde för flyghinder vid Ängelholms flygplats.



Bilaga 4. Influenzområde för flyghinder vid Ängelholms flygplats, sektioner.



Bilaga 5. Influensområdet för flygbuller vid Ångelholms flygplats. Figuren visar dygnsvägd ekvivalentnivå, $FBN_{EU} 55 \text{ dB(A)}$

9. Remiss sammanställning

Transportstyrelsen skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Ängelholms flygplats för samråd den 30 mars 2010. Förslaget var utsänt för samråd fram till den 2010-05-31. Ansvar för preciseringen av riksintresse för luftfarten övergick den 1 april till Trafikverket. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa synpunkter i arbetet med preciseringen av riksintresset för Ängelholms flygplats.

Skriftliga synpunkter har inkommit från:

Länsstyrelsen i Skåne län	inkom 2010-06-29
Helsingborgs stad	inkom 2010-06-02
Båstads kommun	inkom 2010-06-14
Swedavia, Ängelholm Helsingborg Airport	inkom 2010-08-16
Ängelholms kommun	inkom 2010-06-02

INKOMNA SYNPUNKTER

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen instämmer i förslaget till riksintresse avseende ljudnivåerna FBN 55dBA utomhus och 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad och som får överskridas i genomsnitt tre gånger per dag/kväll (06.00 – 22.00). Dessa nivåer är i överensstämmelse med de ljudnivåer som anges i regeringens proposition 1996/97:53.

Flygplatsen har miljötillstånd för fraktflyg (MD80), vilket innebär att influensområdet är större än riksintressebeskrivningen anger.

De saknar redovisning av de olika riksintresseanspråk, inklusive Natura 2000-områden, som berörs av riksintresseanspråket för Ängelholms flygplats, samt eventuell påverkan på dessa.

Kartmaterialet bör ses över för förbättrad läsbarhet.

Kommentar:

Flygplatsen har tillstånd enligt miljöbalken som innefattar fraktflygverksamhet som resulterar i större bullerkonsekvenser än de som redovisats i preciseringen av influensområdet för flygbuller i riksintressepreciseringen. Fraktflygets utveckling har inte behandlats separat i riksintressepreciseringsarbetet, utan fraktflyget har ingått i den allmänna värdebeskrivningen. Trafikverket har inte något att erinra mot den satsning på fraktflyg som flygplatsen gör och som flygplatsen har tillstånd till. Trafikverket anser inte att det från de skäl som anges i MB3:8 finns anledning att kräva att bebyggelseplaneringen utgår ifrån de bullerförutsättningar som gäller för tillståndet enligt miljöbalken. Trafikverket har inte något att erinra mot att länsstyrelsen i miljöprövningen tar bullerhänsyn utöver det som redovisas i preciseringsutredningen.

Helsingborgs stad

Helsingborgs stad anser att det är mycket viktigt att tillgängligheten till flygplatsen är god med en väl utbyggd kollektivtrafik, här skulle eventuellt en ny järnvägsstation i Barkåkra med matningstrafik till flygplatsen vara ett intressant koncept. Det är också mycket angeläget att förbättra anslutningen från väg E6.

Ingen kommentar

Båstads kommun

Båstads kommun anser att Boverkets allmänna råd ska gälla för bedömningar gällande flygbuller. Om man istället gör bedömningar utifrån Naturvårdsverkets riktlinjer står riksintresseanspråket i konflikt med bostadsutbyggnaden i Förslöv och Segeltorpsstrand.

Kommentar:

Trafikverket anser att den tolkning som gjorts inom ramen för preciseringen inte bör ändras. I samband med provningar enligt miljöbalken kommer den tolkning av riktvärdena som miljödomstolen gör att utgöra förutsättning för verksamheten vid flygplatsen. Det blir därför miljömyndigheternas bedömning som utgör förutsättning för avgränsning av bullerinfluensområdet i riksintresseärendet.

Ängelholms kommun

Gemensamt yttrande med Båstads kommun. Görs bedömningar utifrån Naturvårdsverkets riktlinjer står riksintresseanspråket i konflikt med bostadsutbyggnaden väster om väg 1710/Kungsgårdsleden.

Kommentar:

Se kommentar för Båstads kommun.

Swedavia, Ängelholm Helsingborg Airport

Swedavia anser att hänsyn inte har tagits till utveckling av frakttrafik med tunga flygplan. Det utpekade influensområdet tar ingen hänsyn till gällande miljötillstånds beslut. Gällande miljötillstånd ska inkluderas i riksintresseanspråk bl.a. i bullerberäkningarna.

Kommentar:

Se kommentar för Länsstyrelsen i Skåne län



Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90