

Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2026-02-03)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2026-02-03

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

14/26 Markanvisningar på fastigheten del av Baggböle 2:33 och del av Grubbe 9:21

3

Till KS/KF

15/26 Remiss: Riksintresseprecisering Umeå flygplats

20

Informationsärenden

16/26 KSPLU Informationsärenden 2026-02-03

100



Tjänsteskrivelse

2026-01-20

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00092

Markanvisningar på fastigheten del av Baggböle 2:33 och del av Grubbe 9:21

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att godkänna inbjudan till markanvisning enligt bilagor.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen för Grubbe 9:21 m.fl. antogs 2021 för att möjliggöra för handel och nya verksamheter. I och med färdigställandet av västra länken erbjuder Klockarbäckens handelsområde ett trafikorienterat och tillgängligt läge.

Mark och exploatering bjuder in till intresseanmälning på 2 områden för markanvisning på Klockarbäckens handelsområde, inom del av Baggböle 2:33 samt del av Grubbe 9:21. Områdena är bland de sista planlagda för handelsmark på klockarbäcken.

Mark och exploatering förespråkar hotellverksamhet med kompletterande handelsverksamhet för Grubbe 9:21, samt en verksamhet som bidrar till detaljhandel och kundflöden för Baggböle 2:33.

Mark och exploatering ser positivt på samverkan mellan aktörer för att på bästa sätt utnyttja markområdet samt stärka klockarbäckens handelsområde.

I utvärderingsprocessen kommer mark och exploatering att bedöma hur exploatörerna kan bidra till Umeå kommuns inriktningsmål, genomförandeförmåga samt hur projektet kan stärka Klockarbäckens handelsområde.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00092

Beslutsunderlag

Översiktskarta

Dokument om intresseförfrågan

Beredningsansvariga

Herman Meijer, MEX

Lars-Jonas Kaddik, MEX

Emilio Arango Nilsson, MEX

Beslutet ska skickas till

Herman Meijer, MEX

Lars-Jonas Kaddik, MEX

Nicholas Bolving
Enhetschef

Herman Meijer
Mark- och exploateringsingenjör

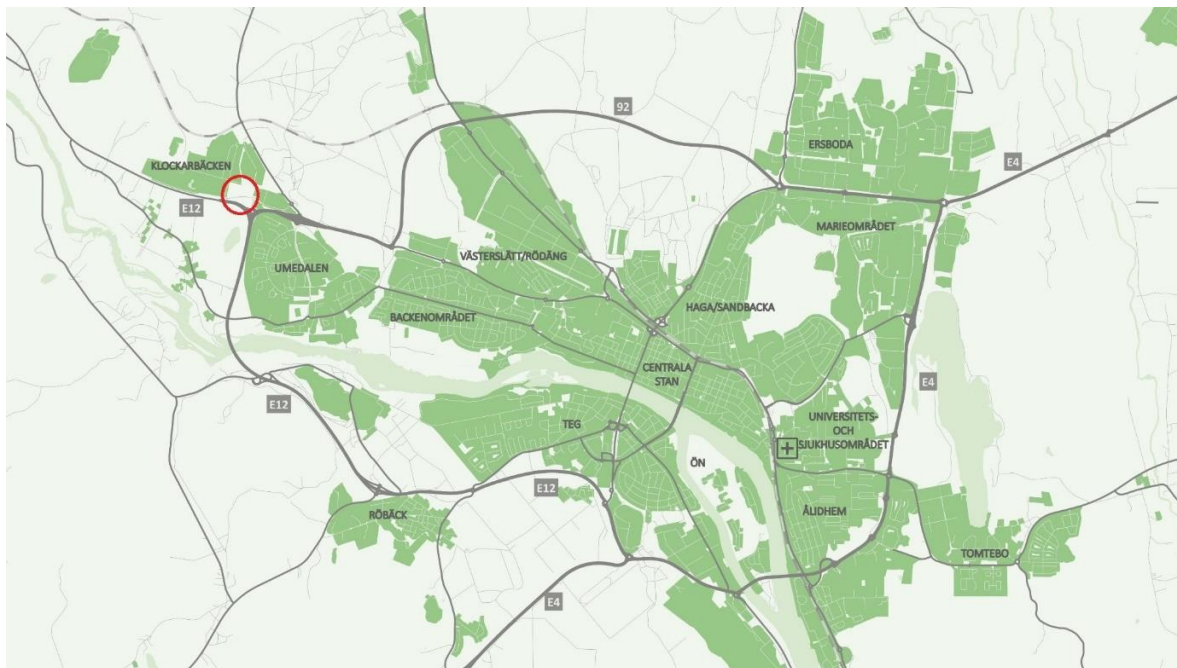
Lars-Jonas Kaddik
Mark- och exploateringsingenjör



Översiktskarta på de områden som mark och exploatering bjuder in till markanvisning.

Inbjudan till intresseanmälan för markanvisning inom Klockarbäcken handelsområde, del av Grubbe 9:21.

Nu finns möjlighet att anmäla ert intresse för handelsmark på Klockarbäcken i Umeå. Intresseanmälningar skickas in till Umeå kommun, Mark och exploatering senast onsdag den 5 mars 2026.



Orienteringskarta Umeå

Umeå kommun, Mark och exploatering

Besöksadress: Stadshuset

Postadress: 901 84 Umeå

Telefon: 090-16 10 00

Webbplats: www.umea.se/kommun

Handelsområdet

På Klockarbäcken i västra Umeå utvecklas ett nytt handelsområde med syfte att skapa förutsättningar för handel och nya verksamheter. Området är granne med flera stora aktörer och erbjuder ett trafikorienterat tillgängligt läge i anslutning till ringleden Västra länken, väg E12. Vägnetet inom området är utbyggt och nya gång- och cykelanslutningar finns från Umedalen.

Mer information: [Klockarbäckens handelsområde - Umeå kommun](#)

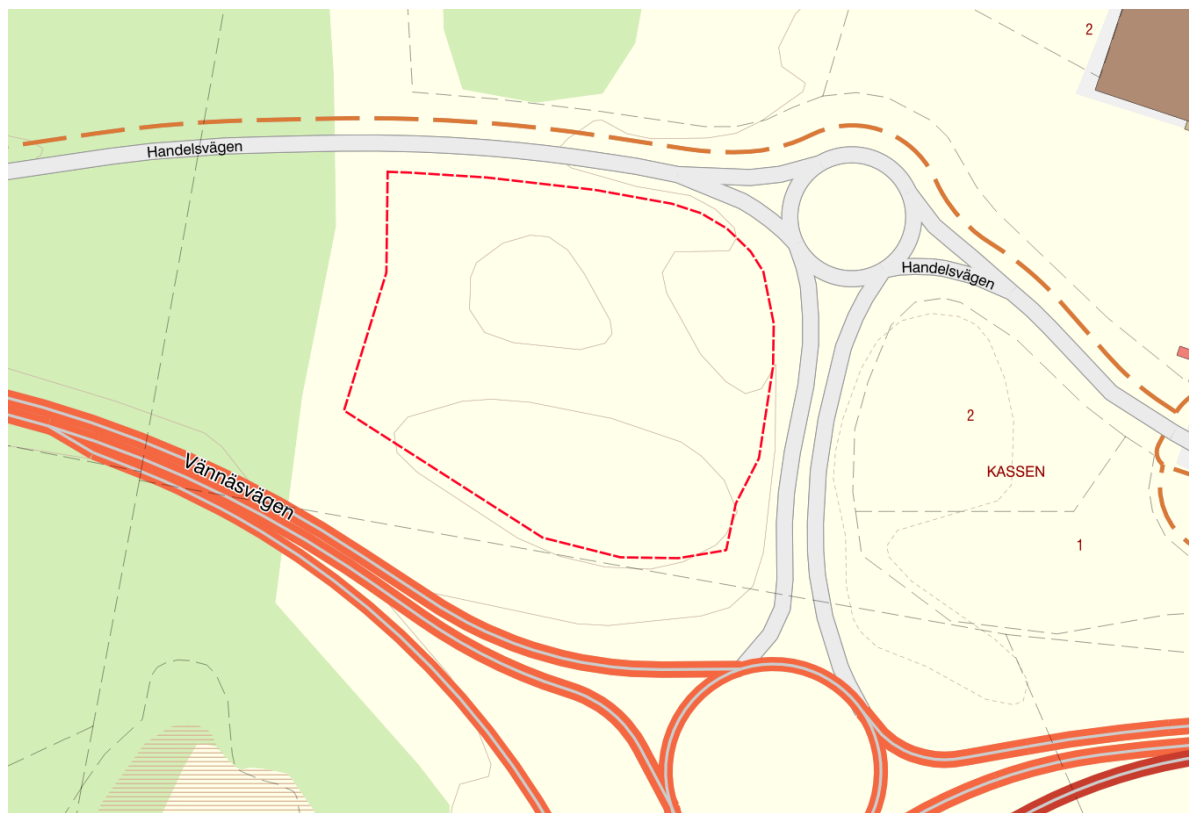


Aktuellt område för markanvisning

Område för markanvisning utgör ca 13 000 m², se kartskisser på nästa sida.

När lantmäteriförrättning (fastighetsbildning) genomförts, i enlighet med den gällande detaljplanen, så fastslås arealen och nya fastighetsgränser.

Fastigheten har ett centralt läge i Klockarbäckens handelsområde med skyltläge mot E12an. Infart sker från Handelsvägen.



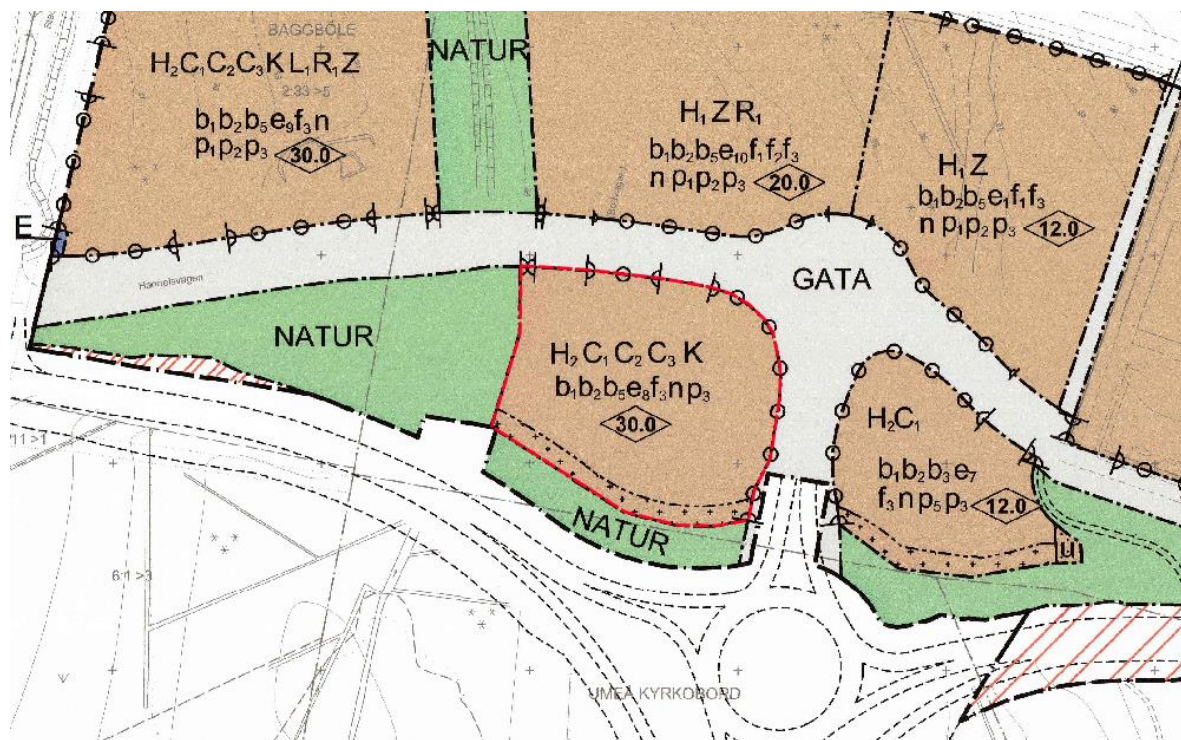
Aktuellt område för markanvisning på registerkartan och Ortofoto. Funktionen för befintligt dike inom området har ersatts söder om området, varför diket kan tas bort.

Förutsättning

Gällande detaljplan

Den som skickar in en intresseanmälan måste följa bestämmelser i den gällande detaljplanen 2480K-P2021/7. Detaljplanen reglerar bland annat:

- Området medger Hotell (C₂).
- Största exploatering är 5300 kvm byggnadsarea.
- Högsta byggnadshöjd är 30 meter.
- Minst 13% av marken ska vara genomsläpplig till minst 90%.
- Utfarter mot handelsvägen.



Utklipp ur plankartan P2017/7 med aktuellt markanvisningsområde.

Fullständiga handlingar för detaljplanen finns att läsa på kommunens hemsida:

[Detaljplan Klockarbäckens handelsområde \(P2021 7\)](#)

Markpris

Markpris vid köp uppgår till 725 kr/kvm. För hotell och kontor tillämpas BTA.

Utöver markpris tillkommer anslutningsavgifter för el, VA med mera som exploitören betalar enligt gällande taxor till respektive huvudman. Anslutningspunkter ligger utmed Handelsvägen.



Umeå kommun 2026-01-20

Markanvisningsprocessen

Markanvisningen kommer ske genom en öppen intresseanmälan där exploatörer får lämna in sitt intresse för att bygga på fastigheten. Kommunen väljer sedan ut vilken exploatör som ska få möjlighet att utveckla sin idé på fastigheten. Ett markanvisningsavtal kommer tecknas med den exploatör som erhåller markanvisningen. Återkoppling till de som inte erhållit markanvisningen sker via mejl.



- Intresseförfrågan skickas ut och annonseras på Umeå kommuns hemsida
- Sista dag för att lämna in intresseanmälan är onsdag den 5 mars 2026
- Granskning och utvärdering av inkomna förslag
- Förslag på vilken byggaktör som ska få markanvisning föreslås till Kommunstyrelsens planeringsutskott, vilka beslutar om tilldelning
- Motpartsgranskning av det företag som föreslås erhålla markanvisningen
- Markanvisningsavtal tecknas och området reserveras i väntan på avtalets fullbordan
- Bygglov- och produktionsförberedelser
- Markanvisningsavtalets villkor uppfylla – fullföljande genom markförsäljning
- Produktion kan starta

Intresseanmälan

Intresseanmälan ska inkomma till kommunen **senast den 5 mars 2026** och innehålla:

Företagsinformation

1. Företagets namn, organisationsnummer och kontaktperson.

Projektidé

2. En beskrivning av projektidé, planerad verksamhet och omfattning (ex hur många anställda).
3. En skiss/illustration över ert förslag som visar hur ni avser disponera fastigheten. Observera att kommunen inte efterfrågar några arkitekturritningar utan det räcker med något som ger en bild av den tänkta bebyggelsen
4. Motivering varför området är lämpligt för er verksamhet, vilka som är era kunder/leverantörer.
5. Hur verksamheten och byggnadens utformning bidrar till att:
 - Locka besökare,
 - Skapa liv och rörelse,
 - Komplettera och långsiktigt stärka Klockarbäckens handelsområde.



Umeå kommun 2026-01-20

6. Beskriv hur projektet verkar för symbioser med andra aktörer, hållbart byggande, fossilfria transporter och energieffektiva lösningar. Se Umeå kommuns program för klimatneutrala Umeå.
7. Beskriv hur projektet bidrar till att uppnå Umeå kommunens ambitioner att motverka skillnader i jämställdhet mellan medborgarna. Se Umeå kommuns program för social hållbarhet.

Genomförande- och tidsplan

8. En genomförandeplan med en grov tidsplan för projektets genomförande. Kommunen ser positivt på en tidig byggstart samt ett effektivt och rationellt genomförande av projektet.
9. Lämna in bilder och en kort beskrivning av ett genomfört referensprojekt.

Länkar:

[Kommunens mål - Umeå kommun](#)

[Program för social hållbarhet - Umeå kommun](#)

[Program för klimatneutrala Umeå - Umeå kommun](#)

Intresseanmälan skickas via e-post till: larsjonas.kaddik@umea.se

Alternativt med post till:

Umeå kommun, Mark och Exploatering
901 84 Umeå.

Att: Lars-Jonas Kaddik

Utvärdering

Mark och exploatering utvärderar alla inkomna förslag utifrån ett jämförelseförfarande. Intresseanmälningar som kommer in efter senaste datum för inlämning kommer inte behandlas.

Hotellverksamhet kommer i denna markanvisning värderas högt. Mark och exploatering ser positivt på samverkan mellan flera aktörer för att tillsammans utveckla denna fastighet på bästa möjliga sätt.

Efter utvärdering och politiskt beslut kommer utvald aktör erbjudas att teckna ett markanvisningsavtal. Kommunen förbehåller sig fri prövningsrätt.

Följande kriterier bedöms och vägs samman vid utvärdering:

1. Inlämningskrav. Kontroll att inlämningskraven enligt punkt 1-9 är uppfyllda.



Umeå kommun 2026-01-20

2. Föreslagen projektidé. Hur väl förslaget passar med kommunens vision för området. Särskild vikt av etablering av handel och hotell kommer prioriteras i en utvärdering.
3. Genomförandeförmåga. Exploatörernas ekonomiska stabilitet, tidplan och möjlighet att genomföra projektidé kan påverka valet.

Markanvisningsavtalet

Ett markanvisningsavtal ger exploatören rätt att under en bestämd tid med ensamrätt arbeta med de förutsättningar som krävs för ny bebyggelse i enlighet med detaljplan och inlämnad projektidé. Avtalet är ett kostnadsfritt.

Markanvisningsavtalet tidsbegränsas till **12 månader** och under reservationstiden ska ett godkänt bygglov lämnas in (och eventuella andra tillstånd som krävs för verksamheten). Om inte villkoren i markanvisningsavtalet uppfylls inom den bestämda tiden upphör markanvisningsavtalet att gälla utan rätt till ersättning för nedlagt arbete. Ett markanvisningsavtal fullföljs genom ett köpeavtal. Markanvisningsavtalet får inte överlåtas på annan part utan Umeå kommuns skriftliga godkännande. Uppfylls inte villkoren och markanvisningsavtalet faller så har exploatören inte rätt till ersättning eller skadestånd och kommunen har rätt att teckna avtal med annan part. Inlämnad intresseanmälan ger ingen rätt till ersättning för nedlagt arbete.

Samtliga kostnader under reservationstiden för exempelvis markundersökningar, överlast, projektering och planeringsarbete bekostas av exploatören. Nedlagda kostnader återbetalas inte om reservationen upphör. Nödvändiga myndighetslov bekostas av exploatören

Läs mer om hantering av markanvisningar i Umeå kommuns [Policy och riktlinjer för markanvisning](#).

Byggnadsskyldighet

Köpeavtalet kommer att innehålla ett byggnadsskyldighetsvillkor vilket innebär att köparen **inom två år** från köpeavtalets undertecknande ska ha uppfört de byggnader och anläggningar som planeras i enlighet med erhållet bygglov.

Fullgörs inte byggnadsskyldighet ska köparen betala ett vite till kommunen om 50% av köpeskillingen.

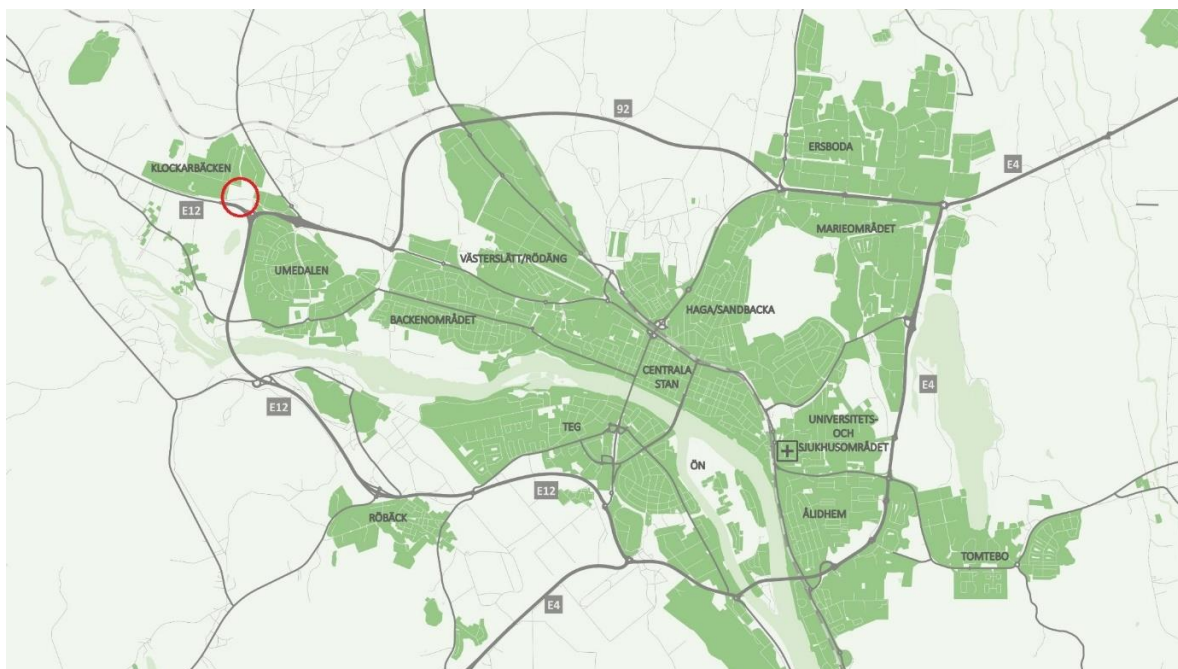
Vid frågor kontakta:

Lars-Jonas Kaddik
Mark- och Exploateringsingenjör
090-16 14 32
larsjonas.kaddik@umea.se

Herman Meijer
Mark- och Exploateringsingenjör
090-16 23 03
herman.meijer@umea.se

Inbjudan till intresseanmälan för markanvisning inom Klockarbäcken handelsområde, del av Baggböle 2:33.

Nu finns möjlighet att anmäla ert intresse för handelsmark på Klockarbäcken i Umeå. Intresseanmälningar skickas in till Umeå kommun, Mark och exploatering senast onsdag den 5 mars 2026.



Orienteringskarta Umeå.

Handelsområdet

På Klockarbäcken i västra Umeå utvecklas ett nytt handelsområde med syfte att skapa förutsättningar för handel och nya verksamheter. Området är granne med flera stora aktörer och erbjuder ett trafikorienterat tillgängligt läge i anslutning till ringleden Västra länken, väg E12. Vagnätet inom området är utbyggt och nya gång- och cykelanslutningar finns från Umedalen.

Mer information: [Klockarbäckens handelsområde - Umeå kommun](#)



Aktuellt område för markanvisning

Området har en area på ca 16 700 kvm, se kartskejs på nästa sida. När lantmäteriförrättning (fastighetsbildning) genomförs, i enlighet med den gällande detaljplanen, så fastslås arealen och nya fastighetsgränser.

Området ligger i anslutning till kommunala vägar Handelsvägen och Stackvägen.

Området säljs utan skog.



Aktuellt område för markanvisning på registerkartan

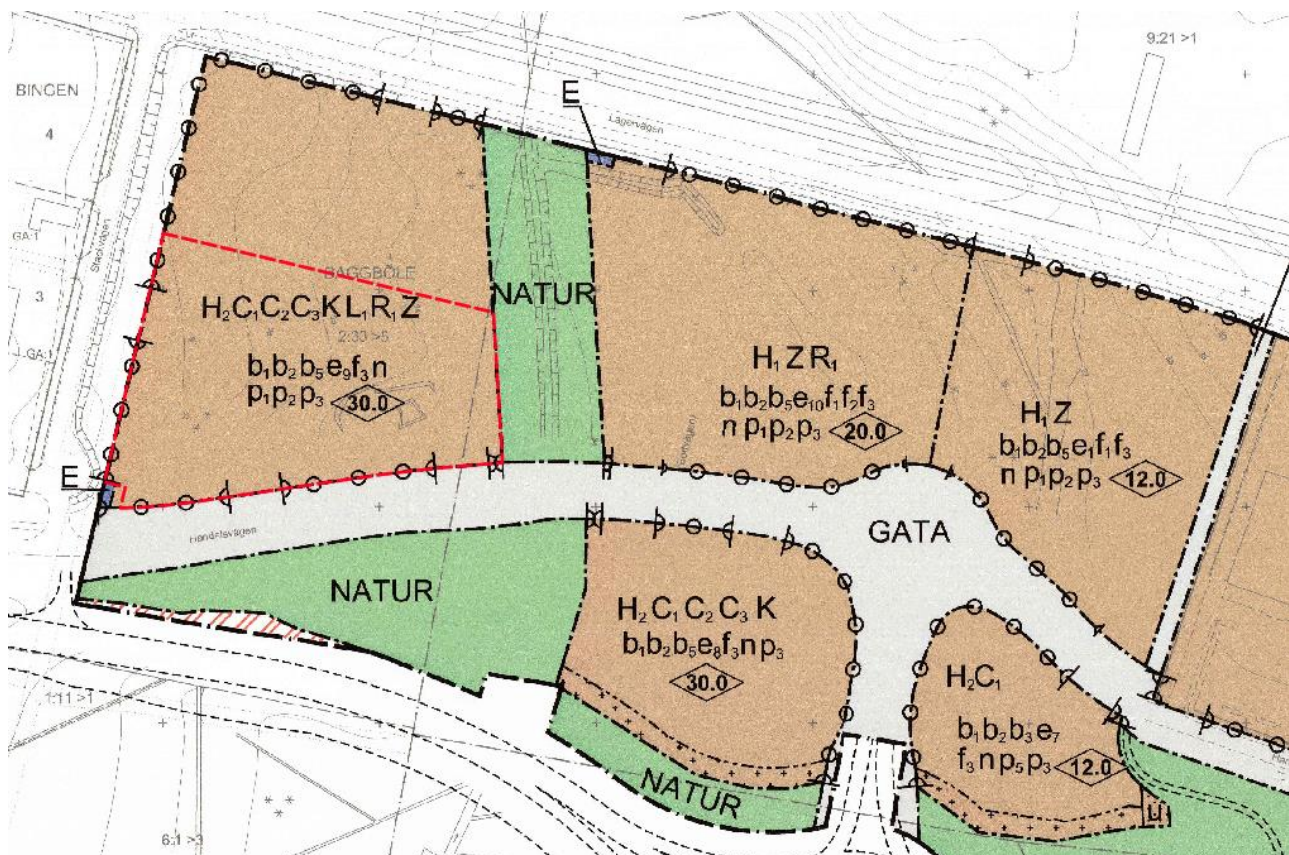


Aktuellt område för markanvisning på Ortofoto. Skog ingår inte vid försäljning.

Förutsättningar

Den som skickar in en intresseanmälan måste följa bestämmelser i den gällande detaljplanen 2480K-P2021/7. Detaljplanen reglerar bland annat:

- Området medger handel ej livsmedel (H2).
- Byggnadshöjd får högst vara 30 meter.
- Huvudentré ska placeras mot handelsvägen.
- Minst 13 % av marken ska vara genomsläpplig till 90 %.



Utklipp ur plankartan med aktuellt markanvisningsområde

Fullständiga handlingar för detaljplanen finns att läsa på kommunens hemsida:

[Detaljplan Klockarbäckens handelsområde \(P2021_7\)](#)

Markpris

Markpris vid köp uppgår till 725 kr/kvm. För hotell och kontor tillämpas BTA.

Utöver markpris tillkommer anslutningsavgifter för el, VA med mera som exploatören betalar enligt gällande taxor till respektive huvudman.



Umeå kommun 2026-01-20

Markanvisningsprocessen

Markanvisningen kommer ske genom en öppen intresseanmälan där exploatörer får lämna in sitt intresse för att bygga på fastigheten. Kommunen väljer sedan ut vilken exploatör som ska få möjlighet att utveckla sin idé på fastigheten. Ett markanvisningsavtal kommer tecknas med den exploatör som erhåller markanvisningen. Återkoppling till de som inte erhållit markanvisningen sker via mejl.

- 
- Intresseförfrågan skickas ut och annonseras på Umeå kommuns hemsida
 - Sista dag för att lämna in intresseanmälan är onsdag den 5 mars 2026
 - Granskning och utvärdering av inkomna förslag
 - Förslag på vilken byggaktör som ska få markanvisning föreslås till Kommunstyrelsens planeringsutskott, vilka beslutar om tilldelning
 - Motpartsgranskning av det företag som föreslås erhålla markanvisningen
 - Markanvisningsavtal tecknas och området reserveras i väntan på avtalets fullbordan
 - Bygglov- och produktionsförberedelser
 - Markanvisningsavtalets villkor uppfylla – fullföljande genom markförsäljning
 - Produktion kan starta

Intresseanmälan

Intresseanmälan ska inkomma till kommunen **senast den 5 mars 2026** och innehålla följande:

Företagsinformation

1. Företagets namn, organisationsnummer och kontaktperson.

Projektidé

2. En beskrivning av projektidé, planerad verksamhet och omfattning (ex hur många anställda).
3. En skiss/illustration över ert förslag som visar hur ni avser disponera fastigheten. Observera att kommunen inte efterfrågar några arkitekturritningar utan det räcker med något som ger en bild av den tänkta bebyggelsen
4. Motivering varför området är lämpligt för er verksamhet, vilka som är era kunder/leverantörer.
5. Hur verksamheten och byggnadens utformning bidrar till att:
 - Locka besökare,
 - Skapa liv och rörelse,
 - Komplettera och långsiktigt stärka Klockarbäckens handelsområde.



Umeå kommun 2026-01-20

6. Beskriv hur projektet verkar för symbioser med andra aktörer, hållbart byggande, fossilfria transporter och energieffektiva lösningar. Se Umeå kommuns program för klimatneutrala Umeå.
7. Beskriv hur projektet bidrar till att uppnå Umeå kommunens ambitioner att motverka skillnader i jämställdhet mellan medborgarna. Se Umeå kommuns program för social hållbarhet.

Genomförande- och tidsplan

8. En genomförandeplan med en grov tidsplan för projektets genomförande. Kommunen ser positivt på en tidig byggstart samt ett effektivt och rationellt genomförande av projektet.
9. Lämna in bilder och en kort beskrivning av ett genomfört referensprojekt.

Länkar:

[Kommunens mål - Umeå kommun](#)

[Program för social hållbarhet - Umeå kommun](#)

[Program för klimatneutrala Umeå - Umeå kommun](#)

Intresseanmälan skickas via e-post till: herman.meijer@umea.se

Alternativt med post till: Umeå kommun, Mark och Exploatering
901 84 Umeå.
Att: Herman Meijer

Utvärdering

Mark och exploatering utvärderar alla inkomna förslag utifrån ett jämförelseförfarande. Intresseanmälningar som kommer in efter senaste datum för inlämning kommer inte behandlas.

Mark och exploatering ser positivt på samverkan mellan flera aktörer för att kunna utveckla denna fastighet på bästa möjliga sätt.

Efter utvärdering och politiskt beslut kommer utvald aktör erbjudas att teckna ett markanvisningsavtal. Kommunen förbehåller sig fri prövningsrätt.

Följande kriterier bedöms och vägs samman vid utvärdering:

1. Inlämningskrav. Kontroll att inlämningskraven enligt punkt 1-9 är uppfyllda.
2. Föreslagen projekttid. Hur väl förslaget passar med kommunens vision för området. Särskild vikt av etablering av handel kommer prioriteras i en utvärdering.
3. Genomförandeförmåga. Exploatörernas ekonomiska stabilitet, tidplan och möjlighet att genomföra projekttid kan påverka valet.



Umeå kommun 2026-01-20

Markanvisningsavtalet

Ett markanvisningsavtal ger exploatören rätt att under en bestämd tid med ensamrätt arbeta med de förutsättningar som krävs för ny bebyggelse i enlighet med detaljplan och inlämnad projektidé. Avtalet är ett kostnadsfritt.

Markanvisningsavtalet tidsbegränsas till **12 månader** och under reservationstiden ska ett godkänt bygglov lämnas in (och eventuella andra tillstånd som krävs för verksamheten). Om inte villkoren i markanvisningsavtalet uppfylls inom den bestämda tiden upphör markanvisningsavtalet att gälla utan rätt till ersättning för nedlagt arbete. Ett markanvisningsavtal fullföljs genom ett köpeavtal. Markanvisningsavtalet får inte överlåtas på annan part utan Umeå kommuns skriftliga godkännande. Uppfylls inte villkoren och markanvisningsavtalet faller så har exploatören inte rätt till ersättning eller skadestånd och kommunen har rätt att teckna avtal med annan part. Inlämnad intresseanmälan ger ingen rätt till ersättning för nedlagt arbete.

Samtliga kostnader under reservationstiden för exempelvis markundersökningar, överlast, projektering och planeringsarbete bekostas av exploatören. Nedlagda kostnader återbetalas inte om reservationen upphör. Nödvändiga myndighetslov bekostas av exploatören

Läs mer om hantering av markanvisningar i Umeå kommuns [Policy och riktlinjer för markanvisning](#).

Byggnadsskyldighet

Köpeavtalet kommer att innehålla ett byggnadsskyldighetsvillkor vilket innebär att köparen **inom två år** från köpeavtalets undertecknande ska ha uppfört de byggnader och anläggningar som planeras i enlighet med erhållit bygglov.

Fullgörs inte byggnadsskyldighet ska köparen betala ett vite till kommunen om 50% av köpeskillingen.

Vid frågor kontakta:

Herman Meijer
Mark- och Exploateringsingenjör
090-16 23 03
herman.meijer@umea.se

Lars-Jonas Kaddik
Mark- och Exploateringsingenjör
090-16 14 32
larsjonas.kaddik@umea.se



Tjänsteskrivelse

2026-01-08

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2025/00994

Remiss: Riksintresseprecisering Umeå flygplats

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att avge yttrande enligt *bifogad* tjänsteskrivelse.

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har av Trafikverket getts möjlighet att lämna synpunkter på rapporten: *Riksintresseprecisering för Umeå flygplats, Remissversion 2025-11-03*.

Trafikverket föreslår en reviderad och preciserad beskrivning av riksintresset för flygplatsen vilket innebär en uppdatering av tidigare precisering från 2014. De gör detta i syfte för att tydliggöra riksintressets värden, avgränsning och tillhörande influensområden utifrån dagens tekniska, operativa och planeringsmässiga förutsättningar. Detta så att riksintresset är uppdaterat och som fortsättningsvis ska beaktas i kommunal fysisk planering enligt miljöbalken och plan- och bygglagen.

Revideringen omfattar bland annat en mer detaljerad redovisning av flygplatsområdet samt influensområden kopplade till flygbuller, flyghinder, flygsäkerhet och tekniska system. Nya eller tydligare beskrivna delar i förslaget är bland annat influensområden för terminalinflygning (TAA) samt en fördjupad beskrivning av elektromagnetisk störning. Bullerinfluensområdet har uppdaterats utifrån nya bullerberäkningar baserade på aktuella trafikprognoser.

Den europeiska standarden som bestämmer riksintressets influensområde för flyghinder (Annex 14) genomgår en översyn just nu. Influensområdet rör stora delar av staden och översynen kommer troligtvis leda till lättnader vad gäller hänsyn till flyghinder i bebyggelseplaneringen. Denna möjliga förändring är ej med i gällande förslag till precisering av riksintresset.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande

2 av 2

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00994

Missiv

Rikssintresseprecisering för Umeå flygplats Remissversion 2025-11-03

Beredningsansvariga

Daniel Lindström

Beslutet ska skickas till

trafikverket@trafikverket.se, ange dnr.: TRV 2024/112 117

Daniel Lindström

Samhällsplanerare

Yttrande

Sida 1 av 4

2026-01-08

Dnr: KS-2025/00994

Trafikverket

Remissvar: Riksintresseprecisering Umeå flygplats

Umeå kommun har av Trafikverket getts möjlighet att lämna synpunkter på rapporten: *Riksintresseprecisering för Umeå flygplats, Remissversion 2025-11-03*.

Umeå kommuns synpunkter

Sammanfattande synpunkter

- Umeå kommun anser att riksintressepreciseringen bör avvakta utfallet av den pågående översynen av flyghinderytor enligt Annex 14.
- Förtydliga gränsdragningen mellan riksintresset och annan flygrättslig lagstiftning för att underlätta tillämpningen och förutsägbarheten i den kommunala fysiska planeringen.
- Klargör ansvar och proportionalitet avseende utredningskrav och kostnadsfördelning.
- Förtydliga kommunalt tillämpningsperspektiv för MSA-, TAA- och CNS-relaterade influensområden.
- Öka transparens kring prognosberoende influensområden och deras långsiktiga konsekvenser.

Umeå kommun bedömer att ovanstående åtgärder och förtydliganden är nödvändiga för att riksintressepreciseringen ska kunna fungera som ett ändamålsenligt och långsiktigt hållbart planeringsunderlag i kommunal fysisk planering.

Allmänt

Umeå kommun ser positivt på ambitionen att hålla riksintresset för Umeå flygplats aktuell. Ett tydligt planeringsunderlag är i grunden en förutsättning för en effektiv kommunal planering. Samtidigt bedömer kommunen att förslaget till reviderad riksintresseprecisering medför

utmaningar ur ett kommunalt planeringsperspektiv som behöver hanteras och i vissa delar förtydligas ytterligare.

Gränsdragning mellan riksintresset och annan flygrättslig lagstiftning

När det gäller remissförslagets koppling till annan flygrättslig lagstiftning bedömer Umeå kommun att gränsdragningen mellan riksintressets skyddsbehov enligt miljöbalken och krav enligt annan lagstiftning behöver förtydligas. Det är i grunden positivt att relevant lagstiftning och regelverk redovisas samlat i ett gemensamt planeringsunderlag, och problemet bedöms inte vara att annan lagstiftning nämns i sig.

Avsaknaden av ett tydligare klagörande av riksintressets räckvidd riskerar dock att medföra att krav som i grunden provas inom andra regelverk får genomslag i den kommunala fysiska planeringen. Detta kan i praktiken leda till ökade utredningskrav, längre handläggningstider och otydlighet kring ansvarsfördelning, samt till att kommunen och enskilda aktörer förväntas hantera frågor som normalt provas i separata prövningsprocesser och av andra myndigheter.

Ökade krav på utredningar och kostnadskonsekvenser

Den reviderade preciseringen innebär att fler planeringsärenden kan komma att beröras av krav på flyghinderanalys och analyser av elektromagnetisk störning (CNS). Noterbart är att det i remissunderlaget anges att dessa analyser genomförs via beställning av LFV respektive flygplatsoperatören. Samtidigt är det otydligt hur dessa analyser ska initieras inom ramen för den kommunala planeringen, eller vem som förutsätts bära kostnaden för dem.

En befarad risk är att det blir ökade utredningskostnader, längre handläggningstider och ökad komplexitet i planeringen. Ytterligare kostnader och utredningskrav som åläggs på byggherrar och fastighetsägare, även i tidiga skeden och i ärenden där påverkan i slutändan bedöms vara begränsad eller obefintlig. Umeå kommun efterfrågar ett tydligare resonemang kring proportionalitet och ansvarsfördelning, samt vägledning för när sådana analyser är motiverade respektive när de kan anses obehövliga.

MSA- och TAA-yltor – brist på konkret vägledning

Även om MSA- och TAA-yltor inte innebär generella byggförbud, innebär förtydligandet i den nya preciseringen att dessa ytor får en mer styrande roll i kommunal planering. Samtidigt saknas konkreta riktvärden eller exempel som kan ge vägledning för hur kommuner ska hantera höjdfrågor i praktiken.

Avsaknaden av tydliga och kommunicerbara principer riskerar att leda till försiktighetsstyrd planering, där potentiellt lämpliga utvecklingsprojekt undviks på grund av osäkerhet snarare än faktisk påverkan.

Påverkan av utökat bullerinfluensområde på stadsutveckling och planeringsförutsägbarhet

Umeå kommun noterar att influensområdet för flygbuller har utökats till följd av nya bullerberäkningar baserade på uppdaterade trafikprognoser. Till skillnad från övriga influensområden är bullerområdet direkt beroende av prognosantaganden, vilket innebär att planeringsförutsättningarna kan förändras mellan olika preciseringar utan att den faktiska verksamheten vid flygplatsen nödvändigtvis har förändrats.

Det föreslagna utökade influensområdet för flygbuller bedöms därmed få betydande konsekvenser för flera strategiskt viktiga stadsutvecklings- och omvandlingsområden i Umeå. Vad som direkt berörs är de sydvästra delarna av omvandlingsområdet kopplat till projektet innanför ringleden och tidigare E4, ett område som planeras för stadsutveckling på kort till medellång sikt. Inom detta område bedöms cirka 500 planerade bostäder riskera att inte kunna genomföras till följd av det föreslagna bullerinfluensområdet.

Vidare riskerar stora delar av Röbäcksdalen påverkas. Ett område beläget cirka 2,5 km från stadskärnan och som har betydande potential för bostadsförtätning. Inom delområdet Bölekläppen har tidigare studier visat möjlighet till cirka 1 000 bostäder. Även resterande delar av Röbäcksdalen, inklusive områden på södra sidan om Västra länken/E12, bedöms ha fortsatt förtätningspotential. Därutöver påverkas förtätningsmöjligheterna generellt inom befintliga bebyggda delar av Böleäng, ett område som ur ett hållbarhets- och stadsutvecklingsperspektiv också utgör ett strategiskt viktigt läge i staden.

Sammantaget medför detta betydande utmaningar för kommunens bostadsförsörjning och framtida stadsutveckling, särskilt i strategiskt utpekade utvecklingsområden. För fastighetsägare och exploatörer innebär de prognosberoende förändringarna en minskad långsiktig förutsägbarhet, vilket riskerar att underminera tilliten till den långsiktiga planeringen.

Umeå kommun bedömer därför att denna problematik bör uppmärksammas tydligare i riksintressepreciseringen, exempelvis genom ett fördjupat resonemang kring osäkerheter i prognoser och behovet av stabila och långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar över tid.

Pågående internationell översyn av flyghinderytan (Annex 14)

Umeå kommun vill särskilt uppmärksamma att influensområdet för flyghinderytor (enligt Annex 14) är den del av riksintresset som förekommer mest frekvent och är direkt styrande inom Umeå kommuns planering och stadsutveckling. Detta gäller i synnerhet möjligheten att bygga på höjden i stadsmiljön.

Som framgår i remissen pågår det ett internationellt arbete med översyn av regelverket som ligger till grund för utformningen av denna typ av hinderyta. Med tanke på flyghinderytans inverkan på Umeås stadsutveckling hade det varit högst värdefullt att invänta utfallet av den pågående översynen och skyndsamt precisera riksintresset efter det. Detta bör även göras i syfte att skapa stabila och långsiktigt förutsägbara planeringsdokument i stället för att återigen precisera riksintresset om 5 år enligt förslag.

Legitimitet och transparens gentemot invånare och markägare

Umeå kommun ser sammantaget risker med att det preciserade riksintresseunderlaget försvårar dialogen med invånare, fastighetsägare och exploatörer. Detta om än att den ökade preciseringen stärker rättssäkerheten ur ett statligt perspektiv. När planeringsförutsättningar förändras över tid genom uppdaterade preciseringar uppstår legitimitetsproblem som kommunen i praktiken får hantera, trots att förändringarna ligger utanför kommunens rådighet.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande

Elin Pietrioni
Stadsdirektör

Ärendenummer
2024/112117
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-11-03

Konfidentialitetsnivå

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Diariet

Remiss: Riksintresseprecisering för Umeå flygplats

Umeå flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket har med stöd av Swedavia och Umeå kommun, tagit fram riksintressepreciseringen.

Riksintressepreciseringen redovisar de anspråk som följer med riksintresset i form markanspråk och påverkansområden. Den ska tjäna som ett underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt för länsstyrelsen och andra myndigheters handläggning som berör riksintresset. Den kan också ses som ett kunskapsunderlag avseende luftfarten.

Dokumentet är uppdelad i två delar, ett huvuddokument och en bilaga. I huvuddokumentet redovisas det som har direkt koppling till riksintressefrågan och bilagan är mer ett kunskapsunderlag, detaljerade beskrivningar av de aspekter som bör bevakas. Båda delarna finns samlade i samma pdf.

Härmed översänds en remissversion av riksintressepreciseringen.
Remisstiden är 3 november 2025 till 2 februari 2026.

Remissvaren skickas till trafikverket@trafikverket.se med angivande av dnr TRV 2024/112 117.

Med vänlig hälsning

Birgitta Johnson

Enhetschef samhällsplanering, Trafikverket Norra regionen

Ärendenummer
2024/112117
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-11-03

Sändlista:

Boverket, registraturen@boverket.se

Försvarsmakten, exp-hkv@mil.se

MSB, registrator@msb.se

Transportstyrelsen, registrator@transportstyrelsen.se

Tillväxtverket, tillvaxtverket@tillvaxtverket.se

Länsstyrelsen Västerbottens län, vasterbotten@lansstyrelsen.se

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, vasternorrland@lansstyrelsen.se

Region Västerbotten, regionen@regionvasterbotten.se

Region Västernorrland, region.vasternorrland@rvn.se

Swedavia, info@swedavia.se

Umeå kommun, umea.kommun@umea.se

Skellefteå kommun, kundtjanst@skelleftea.se

Robertsfors kommun, kommun@robertsfors.se

Vindelns kommun, [vindeln.kommun@vindeln.se](mailto:vindelns.kommun@vindeln.se)

Lycksele kommun, kommun@lycksele.se

Bjurholms kommun, kommunen@bjurholm.se

Vännäs kommun, vannas.kommun@vannas.se

Nordmalings kommun, kommun@nordmaling.se

Örnsköldsviks kommun, kontaktcenter@ornskoldsvik.se



Ärendenummer
2024/112117
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-11-03

3 (3)

Dokumentegenskaper, Ärendenummer 2024/112117, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-11-03, Dokumenttyp BREV.
Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

RAPPORT

Riksintresseprecisering för Umeå flygplats

Remissversion 2025-11-03



Trafikverket

Besöksadress: Trafikverket, Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Riksintresseprecisering för Umeå flygplats, remissversion

Författare: Jean-Marie Skoglund/Cecilia Häckner

Kontaktperson: Carolina Lomakka

Dokumentdatum: 2025-11-03

Ärendenummer: TRV 2024/112 117

Underlagskartor och ortofoton: Lantmäteriet, Geodatasamverken

Fotografier: Swedavia om inget annat anges

Publikationsnummer:

ISBN:

Förord

Umeå flygplats har redovisats som riksintrasse för kommunikationer sedan år 2005, enligt beslut av dåvarande Luftfartsstyrelsen. En tidigare riksintrasseprecisering publicerades i december 2015, det finns nu behov av en uppdatering. Den benämning på flygplatsen som finns på omslaget är den som Transportstyrelsen har beslutat om, Umeå flygplats. I denna rapport används denna benämning. Swedavia benämner flygplatsen Umeå Airport.

Trafikverket Norra regionen har tagit fram denna riksintrasseprecisering. Flygplatsoperatören Swedavia AB samt Umeå kommun har bidragit med underlag.

Ett förslag till riksintrasseprecisering har varit ute på extern remiss under perioden 2025-11-03 till 2026-02-02. Efter remissperioden kommer materialet att bearbetas och uppdateras.

Föreliggande riksintrasseprecisering ersätter den som publicerades 2015 och gäller tills vidare eller tills en ny version fastställs. Den redovisar de anspråk som riksintrasset medför, i form av riksintrassets markanspråk samt påverkansområden utanför detta. Syftet är att det ska fungera som underlag för kommunernas fysiska planering och vid tillståndsprövning samt för andra myndigheters handläggning som berör riksintrasset.

Till riksintrassepreciseringen finns en bilaga som är av informationskaraktär, allmänt om flyget, en beskrivning av flygplatsen samt mer detaljerade beskrivningar av sådant som måste bevakas.

Helena Eriksson

Regional direktör, Trafikverket Norra regionen

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
1 Inledning	11
1.1 Bakgrund till denna riksintresseprecisering	11
1.2 Syfte	11
1.3 Hur arbetet har bedrivits	11
2 Värdebeskrivning	13
2.1 Kriterier för utpekande	13
2.2 Generell värdebeskrivning	14
2.3 Riksintresset för luftfarten	14
2.4 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv	15
3 Riksintressets markanspråk	17
4 Riksintressets påverkansområden	19
4.1 Innebörd av påverkansområde	19
4.2 Påverkansområden enligt Trafikverkets beslut	20
4.2.1 Påverkansområde flygbuller	20
4.2.2 Hinderbegränsande ytor	24
4.2.3 System för kommunikation, navigering och övervakning	26
4.3 Påverkansområden enligt annat gällande regelverk	27
5 Vägledning	28
5.1 Allmänt	28
5.2 Inom markanspråket	28
5.3 Inom påverkansområde för flygbuller	29
5.4 Inom hinderbegränsande områden	29
5.5 Inom områden med system för kommunikation, navigering och övervakning	30
5.6 Övriga påverkansområden enligt annat regelverk	31
5.7 Remisshantering	32
Källor och referenser	34

Sammanfattning

Trafikverket har preciserat riksintrasseanspråket med tillhörande påverkansområden för Umeå flygplats. Arbetet inleddes med en workshop 11 september och ett inledande möte med länsstyrelsen i Västerbotten hölls 24 september 2024. En intern arbetsgrupp har regelbundet haft avstämningar. En samordningsgrupp bildades med representanter från Trafikverket, Länsstyrelsen i Västerbottens län, flygplatsoperatören Swedavia AB samt Umeå kommun. Möten hölls inför den externa remissen och inför framtagandet av slutversionen. Som konsultstöd avseende flygbullerberäkningar har Swedavias akustiker anlåtats.

Riksintrasseanspråket ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen. Det område som måste skyddas är redovisat markanspråk och i bedömningen om åtgärder påtagligt försvårar tillkomst och utnyttjande av flygplatsen, ska de påverkansområden som sträcker sig utanför markanspråket beaktas. Dessa framgår i huvudrapportens kapitel 3 respektive 4. I kapitel 2 redovisas kriterier för utpekande, en generell funktionsbeskrivning samt flygplatsens betydelse ur ett systemperspektiv.

I tillhörande bilaga redovisas det som är mer av informationskaraktär, en översikt av luftfarten, flygets övergripande utveckling, beskrivning av flygplatsen samt mer detaljerade beskrivningar av påverkansområden. Kortfattat beskrivs också riksintrassets behandling i lagstiftningen och det finns även information om flyghinder.

Riksintrassets markanspråk kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintrasset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om områden som påverkas av buller från flygplatsen eller områden där höga objekt skulle kunna utgöra hinder för landande eller startande flygplan eller störa ut flygtekniska system.

För att riksintrasseanläggningen ska kunna utnyttjas och verksamheten fungera, är det av stor vikt att kommunikationerna till och från flygplatsen fungerar på ett bra sätt. Flygtrafiken och tillgängligheten i marktransport-systemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet. Därför är tillfartsvägarna utpekade som riksintrasse för kommunikationer. E4/E12 är redan utpekade. När denna precisering blir godkänd av Trafikverket, blir också tillfartsvägen till flygplatsen, Flygplatsvägen riksintrasse för kommunikation. Utvecklingen av områdena kring

flygplatsen måste ske på ett sådant sätt att tillgängligheten inte påverkas negativt.

Enligt gällande schablon omfattas markanspråket för en flygplats av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från en banas centrumlinje samt 1 500 meter i längdled i vardera riktningen, räknat från banans ändar. Området enligt schablonen är sedan år 2005 fastställt av dåvarande Luftfartsstyrelsen. Läs mer i kapitel 3.

Utbredningen baseras på de faktiska måtten, i vissa fall med en utökning för att möjliggöra framtida utbyggnad. Markanspråket för Umeå flygplats omfattar den befintliga banan med tillhörande anläggningar. Något behov att förlänga eller bygga ut banan bedöms inte föreligga inom överskådlig tid. Markanspråket berör bara Umeå kommun.



Umeå flygplats markanspråk enligt gällande schablon, grön yta.

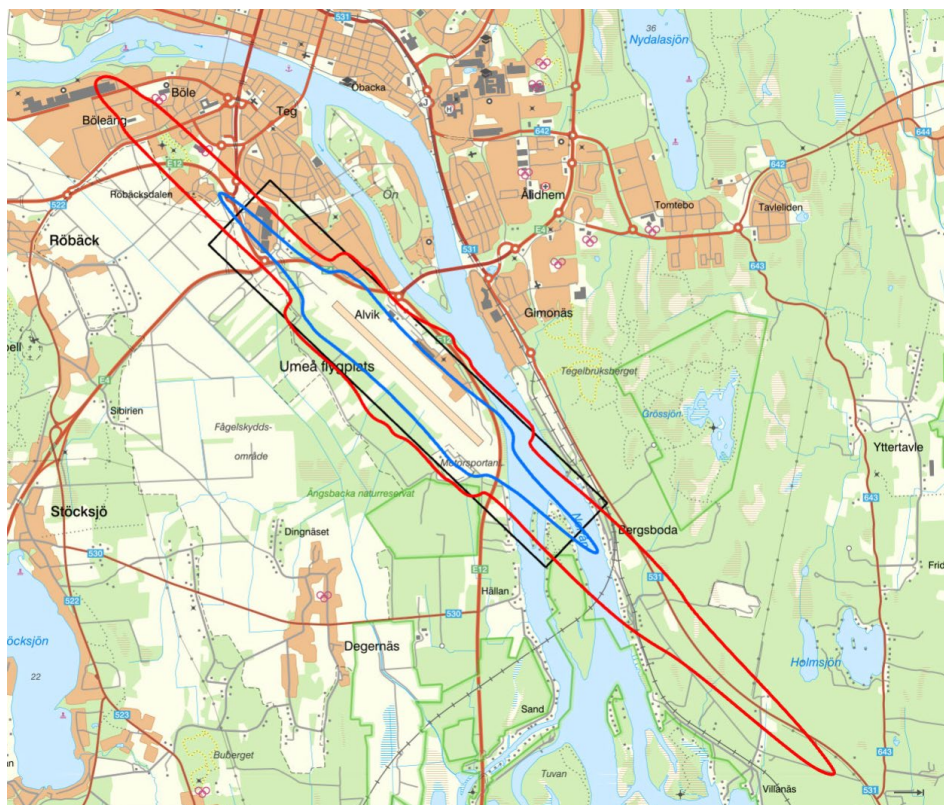
Det som Trafikverket har fattat beslut om som påverkansområden avseende flygplatser är:

- Flygbullerkurvor baserade på beräkningar med Trafikverkets framtagna prognos för antal flygrörelser som underlag
- De hinderbegränsande områdena som avgör att flygplanens start- och landningar fungerar, Annex-14 ytan samt MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) och TAA-ytan (Terminal Arrival Altitude)

Utöver de ovan nämnda påverkansområdena, flygbuller, hinderbegränsande ytor och system för kommunikation, navigering och övervakning, finns ytterligare faktorer som kan påverka flygplatsens funktion. Dessa faktorer, som inte är kopplade till Hushållnings-

förordningen eller Miljöbalken, regleras genom annat regelverk. Dessa påverkansområden måste också bevakas för att säkerställa att de inte påverkar riksintresset negativt. Mer detaljerad information om dessa områden finns i avsnitt 4.3 och i bilagans kapitel 9.

Kartan nedan visar de flygbullerkurvor som har tagits fram baserat på Trafikverkets prognos för år 2045, 19 250 flygrörelser. Kurvan avser FBN (flygbullernivå) 55 dB(A) och maxbuller 70 dB(A). Läs mer i avsnitt 4.2.



Resultatet av flygbullerberäkningarna för 19 250 rörelser FBN 55 dB(A), blå linje, maxbuller 70 dBA, röd linje, markanspråket svart linje.

Kartan på nästa sida visar flygplatsens hinderbegränsande ytor enligt gällande regelverk. Dessa gäller oberoende av riksintressepreciseringen och undantag från tillåtna maximala höjder, kan endast medges efter att en flyghinderanalys har genomförts och som visar att det är möjligt. För att få exakt besked om vilka höjder som gäller på en viss position, måste en flyghinderanalys beställas från LFV/Swedavia. Läs mer i avsnitt 4.2.2.



Umeå flygplats hinderbegränsande yta.

Runt en flygplats finns en så kallad MSA-yta (Minimum Sector Altitude). Den kan utformas som en cirkel eller en oval. På senare tid har även TAA-tytor (Terminal Arrival Altitude) utvecklats, områden med samma syfte som MSA-tytor.

Syftet med MSA- och TAA-tytorna är att ange den lägsta höjd ett luftfartyg kan flyga över ett specifikt område med bibehållen säkerhetsmarginal till terräng och hinder. Dess tytor omfattar alla områden där topografi eller objekt kan utgöra begränsningar och där hinder kan påverka flygprocedurer till och från flygplatsen. Läs mer i avsnitt 4.2.2.

Kartan på nästa sida visar Umeå flygplats TAA-yta tillsammans med Skellefteå och Luleå-Kallax flygplatser TAA-tytor. MSA-tytorna inryms i sin helhet inom TAA-tytorna. Dessa överlappar varandra något.



TAA-yror för Umeå, Skellefteå samt Luleå-Kallax flygplatser.

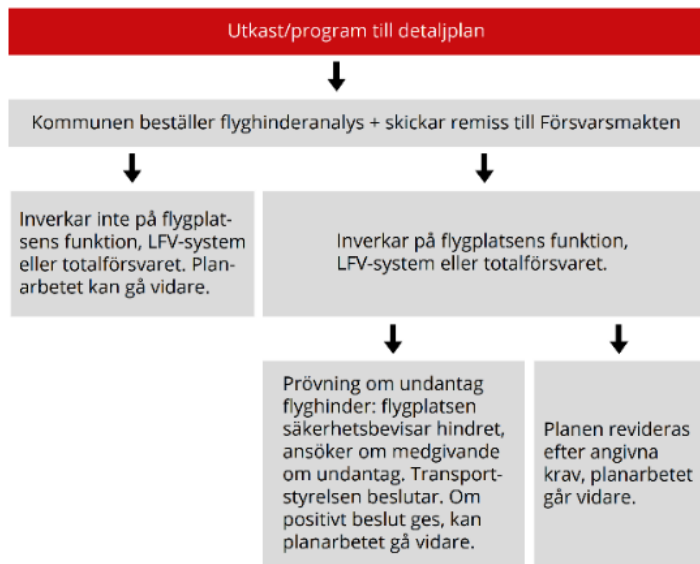
De flygtekniska systemen är en central del av riksintresset för luftfarten. Vid alla flygplatser finns flygteknisk utrustning som är av avgörande betydelse för flygplatsens funktion. System för Communication, Navigation and Surveillance (CNS) måste skyddas för att säkerställa dess funktionalitet. CNS-systemen består av kommunikationsutrustning, navigeringshjälpmedel och övervakningsutrustning vilka utgör den tekniska infrastrukturen som möjliggör flygtrafikledning, navigering och andra flygtrafiktjänster.

Huvuddelen av dessa anläggningar ägs och förvaltas av LFV och omfattas av sekretess vilket innebär att de inte kan redovisas öppet. Trafikverket ansvarar för att ta fram underlag för riksintresseflygplatser. Vissa underlag som CNS- och flyghinderanalyser kräver särskild kompetens, tillstånd och certifiering av Transportstyrelsen vilket Trafikverket saknar. Av denna anledning hänvisar Trafikverket till LFV och flygplatsoperatör i frågor som rör dessa riksintressen. Mer information finns i bilagan, kapitel 7.

Påverkansområden som är kopplade till annat regelverk redovisas i avsnitt 4.3 och mer detaljerat i bilagan, kapitel 8.

Om det planeras för ett högt objekt, högre än 20 meter över marknivån, exempelvis inom ett tänkt detaljplaneområde, är det lämpligt att i tidigt

skede skicka in remisser till Försvarmakten, LFV och berörda flygplatsoperatörer för att undvika förgävesplanering. Figuren nedan visar rekommenderad arbetsgång. Läs mer i kapitel 5. Figuren gäller även bygglov inom ej detaljplanlagt område. Nära banan gäller en lägre tillåten höjd för objekt än 20 meter över mark. För en mer detaljerad beskrivning se avsnitt 5.4.



Rekommenderad arbetsgång vid planering av höga objekt, gäller även bygglov utanför detaljplan.

1 Inledning

1.1 Bakgrund till denna riksintresseprecisering

Riksintressepreciseringen utgör ett underlag som Trafikverket enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområde m.m., ska lämna till länsstyrelsen. Enligt förordningen ska länsstyrelsen ta de initiativ som behövs för att det i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningar och i planerings- och beslutsprocesser, tas hänsyn till miljöbalkens bestämmelser i kapitel 3 och 4. Vidare ska riksintressemyndigheterna säkerställa att bedömningen är aktuell och lämna uppgifter till länsstyrelsen vid behov eller minst vart åttonde år.

När bestämmelserna ska tillämpas i prövningen av ett mål eller ärende, ska länsstyrelsen särskilt verka för att riksintressen tillgodoses i den prövningen. Av plan- och bygglagen (2010:900) framgår att det är länsstyrelsen som i förhållande till kommunernas planering tar tillvara och samordnar statens intressen och därvid särskilt verkar för att riksintressen tillgodoses.

Trafikverket använder i preciseringens titel på omslaget den beteckning på flygplatsen som anges hos Transportstyrelsen, Umeå flygplats. I texten framöver används denna eller bara flygplatsen. Swedavias benämning är Umeå Airport.

I denna rapport preciseras riksintresseanspråket och de påverkansområden som måste beaktas, för att inte utnyttjandet av anläggningen av riksintresse inte försvåras.

1.2 Syfte

Riksintressepreciseringen utgår från Trafikverkets riksintresseutpekande och kommer att fungera som ett underlag för länsstyrelser, prövande myndigheter och domstolar i ärenden när hänsyn behöver tas till riksintresset och när anspråket ska vägas mot andra riksintressen. Nyttan av riksintressepreciseringen kommer först att kunna bedömas efter att underlaget har tillämpats i olika ärenden. Den ska tillsammans med bilagan, också fungera som ett kunskapsunderlag för handläggare inom Trafikverket, kommuner, flygplatsoperatören Swedavia samt allmänheten.

1.3 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket har genom Norra regionen hållit ihop arbetet med denna riksintresseprecisering för Umeå flygplats. Det konkreta arbetet inleddes i

januari 2025. En intern arbetsgrupp bildades. En grupp med representanter från Umeå kommun fick information om genomförda flygbullerberäkningar vid ett möte 21 oktober. En remissversion skickades därefter ut till statliga myndigheter, Swedavia och berörda kommuner. Den skickades även ut till av TAA-ytan berörda kommuner, Skellefteå, Robertsfors, Vindelns, Lycksele, Bjurholms, Vännäs, Nordmalings och Örnsköldsviks kommuner. Också berörda regioner fick remissen, Region Västerbotten och region Västernorrland. Flygbullerberäkningarna har genomförts av Swedavias akustiker baserade på Trafikverkets prognos.

Efter remisstidens slut uppdateras rapporten och sker avstämningar i den interna arbetsgruppen. Ett möte i samordningsgruppen kommer att hållas innan ett förslag till slutversion är klar.

2 Värdebeskrivning

2.1 Kriterier för utpekande

Enligt Boverkets generella kriterier för riksintressen ska ett utpekande grundas på en nationell bedömning och det ska vara väl dokumenterat att området uppfyller något av nedanstående kriterier:

- Området hyser värden av stor nationell vikt
- Området behövs för att uppfylla Sveriges nationella åtaganden
- Området behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

De övergripande kriterierna för samtliga transportslag är enligt Boverkets beslut 1999-07-05:

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

Beslut om reviderade kriterier för riksintresseutpekande togs senast 9 december 2024 av Trafikverket. För luftfarten gäller:

- Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet
- Flygplatser som bidrar till att upprätthålla grundläggande tillgänglighet
- Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer
- Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande

Umeå flygplats är en del av det nationella basutbudet och uppfyller därmed det första kriteriet. I den sista punkten ingår luftfartens CNS-

system (Communication, Navigation, Surveillance), start- och landningshjälpmedel m.m. Det är den tekniska infrastrukturen som möjliggör flygtrafikledning och andra flygtrafiktjänster.

2.2 Generell värdebeskrivning

I Trafikverkets rapport "Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar" från 2022 framgår följande om det nationella basutbudet för flygplatser:

"Det nationella basutbudet består av flygplatser som har beslutats av regeringen. Enligt regeringen är syftet med det nationella basutbudet att säkerställa en del av ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransport-system som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. En flygplats som ingår i det nationella basutbudet får inte läggas ner utan regeringens godkännande även om det går med förlust.

Utöver skador och synergier som generellt kan uppstå för luftfarten gäller följande för nationella basutbudet:

För flygplatserna inom basutbudet utgör väg och järnväg som angör flygplatsens terminal ett rikssintresse."

Umeå flygplats ingår även som en del av TEN-T stornät. Det transeuropeiska transportnätet är ett av tre transeuropeiska nät (TEN) inom Europeiska unionen. Syftet med stornätet är att underlätta för den inre marknaden och utveckla den europeiska transportinfrastrukturen på ett effektivt och hållbart sätt.

2.3 Rikssintresset för luftfarten

Enligt Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden är Trafikverket ansvarig myndighet för att peka ut och beskriva rikssintresset för kommunikationer så att rikssintresset vid en prövning, skyddas mot att påtagligt skadas. Trafikverket har vid utpekandet av rikssintresseanspråket angett det markanspråk som det fysiska utrymmet flygplatsen kräver.

Det fysiska markanspråket utgör Trafikverkets rikssintresseanspråk. Trafikverket har också angett påverkansområden som visar var planerad bebyggelse eller annan markanvändning kan påverka flygplatsens funktion negativt. Det finns också ett antal andra regelverk som reglerar luftfarten och som måste bevakas.

Riksintrassets markanspråk – omfattar dels den mark som för närvarande används för flygplatsverksamhet, såsom rullbana och säkerhetsområden, dels den mark som kan komma att behövas i framtiden för luftfartens behov.

Påverkansområden – avser områden som är nödvändiga för att säkerställa flygplatsens funktion. Dessa inkluderar restriktioner för flyghinder, flygbuller, elektromagnetiska fält samt definierade samrådsområden.

I figuren nedan illustreras detta. I kapitel 3 och 4 beskrivs riksintrassets markanspråk och påverkansområden mer i detalj för Umeå flygplats. Rutan ”Övriga påverkansområden annat regelverk” är kopplat till ett område som tagits fram för att kunna ta hänsyn till ett antal gällande regelverk som är kopplade till luftfarten. Inom detta område bör i princip alla typer av ärenden skickas på remiss till flygplatsoperatör, Trafikverket och LFV. Detta beskrivs närmare i kapitel 5 Vägledning, avsnitt 5.6.



Figur 1. Faktorer som måste bevakas avseende riksintrasset för luftfarten.

2.4 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv

Umeå flygplats är av nationell betydelse i det svenska transportsystemet som en strategisk del i Sveriges samlade infrastruktur till tillgänglighet, beredskap och regional utveckling. Flygplatsen kan sättas in i följande system/perspektiv.

Del av ett sammanhängande transportsystem. Umeå är en av få svenska städer utanför storstadsregionerna som erbjuder flyg, järnväg, färjetrafik och europavägar i direkt närhet till varandra. Flygplatsen är lokaliserad nära stadskärnan, Östra stationen, hamnen, med färjor till Finland samt både E4 och E12 vilket ger goda vägförbindelser både längs Norrlandskusten och västerut mot inlandet och Norge via Blå vägen. Närheten mellan olika transportslag gör Umeå till en viktig omlastningsnod för både passagerare och gods. Det ger staden en roll som regional knutpunkt i norra Sverige där flyget möjliggör snabba resor till övriga delar av landet och internationella destinationer.

En nod i det nationella flygnätet. Umeå flygplats är den femte största sett till antalet passagerare. Även om trafiken domineras av reguljära förbindelser till Stockholm, visar bokningsstatistik att 32 % av Stockholmstrafiken består av resenärer med anslutning vidare inom Sverige eller internationellt. Flygplatsen fungerar därmed som en port till omvärlden men också som redundans för närliggande flygplatser som Skellefteå, Örnsköldsvik och Lycksele samt för andra transportslag vid störningar eller avbrott.

Infrastruktur för beredskap. Umeå flygplats är utpekad som en av Sveriges 27 beredskapsflygplatser. Här har KSA (Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg) sin huvudbas och dessutom är en av Sjöfartsverkets fem räddningshelikoptrar stationerad i Umeå. En viktig del av beredskapsperspektivet är också närheten till Norrlands universitetssjukhus, ett av landets specialiserade regionsjukhus.

3 Riksintressets markanspråk

Markanspråket för en flygplats enligt gällande schablon, utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från en rullbanas centrumlinje samt 1 500 meter i längdled i vardera riktningen, räknat från rullbanans ändar. Utbredningen relaterar till de faktiska måtten, i vissa fall med en utökning för att möjliggöra framtida utbyggnad. Denna definition av avgränsning av markanspråket har gällt sedan 2005, fastställt av dåvarande Luftfartsstyrelsen. Bakgrunden till avgränsningen är följande:

- En tillräckligt stor säkerhetszon för händelsen att ett plan glider av banan eller får problem med att stanna planet
- Säkerställa inflygningsljusen som finns mellan 400 och 900 meter från banändar
- Möjlighet för piloten till visuell inflygning, ser inflygningsljus och bana
- Undvika elektromagnetiska fält för att säkerställa markbunden CNS-utrustning
- Hänsyn till riskområde för tredje man i förlängningen av banan

Dessutom finns regelverket från EASA – (EU) 2018/1139, daterad 4 juli 2018, fastställande av gemensamma bestämmelser inom det civila luftfartsområdet, artikel 38, skydd av flygplatsernas omgivning:

”Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att flygplatser inom deras territorium, skyddas från verksamhet och utveckling i dess närhet som kan medföra oacceptabla risker för luftfartyg som använder flygplatsen. De ska vidta nödvändiga åtgärder för att minska dessa risker i den mån detta ligger inom deras kontroll och om så inte är fallet, göra de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där flygplatsen är belägen, uppmärksamma på dessa risker.”

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att förändra bananvändningen eller att förlänga banan inom överskådlig tid. Det markanspråk som hittills har redovisats för flygplatsen gäller även fortsättningsvis.



Karta 1. Umeå flygplats markanspråk, grön yta.

För att riksintresseanläggningen ska kunna utnyttjas och verksamheten fungera, är det av stor vikt att kommunikationerna till och från flygplatsen fungerar på ett bra sätt. Flygtrafiken och tillgängligheten i marktransport-systemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet. Utvecklingen av områdena kring flygplatsen måste ske på ett sådant sätt att tillgängligheten inte påverkas negativt. Tillfartsvägen E12, Norra Obbalavägen, är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Därifrån sker anslutning till Alviksvägen/Flygplatsvägen som är de direkta infartsvägarna till terminalområdet.

Trafikverket föreslår att anslutningsväg till Alviksvägen/Flygplatsvägen pekas ut som riksintresse. Trafikverket föreslår att anslutningsväg till Alviksvägen/Flygplatsvägen pekas ut som riksintresse.

4 Riksintressets påverkansområden

4.1 Innebörd av påverkansområde

Ett påverkansområde är ett område utanför ett riksintresses markanspråk, inom vilket åtgärder såsom exempelvis tillkommande bebyggelse exempelvis bostäder eller höga objekt, kan medföra ett påtagligt försvårande av utnyttjandet av anläggningen. Exempelvis kan höga objekt eller byggnader som uppförs inom påverkansområdet genomtränga den hinderbegränsande ytan eller påverka flygteknisk information negativt. Det i sin tur kan medföra restriktioner på flygplatsverksamheten som bedrivs eller är planerad att bedrivas.

För att bedöma inverkan på utnyttjandet av riksintresseanläggningen, behöver utöver påverkan på markanspråket, även tas hänsyn till påverkansområdena. De senare omfattar exempelvis buller- och hinderytor. Inom markanspråksområdet kan finnas CNS-utrustningar (Communication, Navigation, Surveillance) såsom radioutrustning, navigationshjälpmedel samt utrustning för radar och övervakning som är av betydelse för flygplatsens funktion. Systemen kan påverkas negativt av bl.a. av elektromagnetiska störningar. Ett påverkansområde runt CNS-anläggningarna har av LFV angivits till en radie om tre km inom vilket beräkningar och analys görs för att kunna bedöma eventuell påverkan på funktionen av ett planerat objekt/projekt.

Det som Trafikverket har fattat beslut om som påverkansområden avseende luftfarten är:

- Flygbullerkurvor baserade på beräkningar med Trafikverkets framtagna prognosför antal flygrörelser som underlag
- De hinderbegränsande områdena som avgör flygplanens start- och landningar fungerar (hinderyta ICAO Annex 14), MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) samt TAA-ytan (Terminal Arrival Altitude)

Förutom ovan nämnda påverkansområden, flygbuller redovisat i avsnitt 4.2.1, hinderbegränsande ytor i avsnitt 4.2.2 samt system för kommunikation, navigering och övervakning i avsnitt 4.2.3, finns ett antal andra påverkansområden som inte är kopplat direkt till Hushållningsförordningen eller Miljöbalken utan till annat regelverk och därmed utgör viktiga aspekter för flygplatsens funktion. Även dessa påverkansområden

måste bevakas för att inte riskera att rikssintresset påverkas negativt. Dessa redovisas i avsnitt 4.3 samt i bilagans kapitel 9.

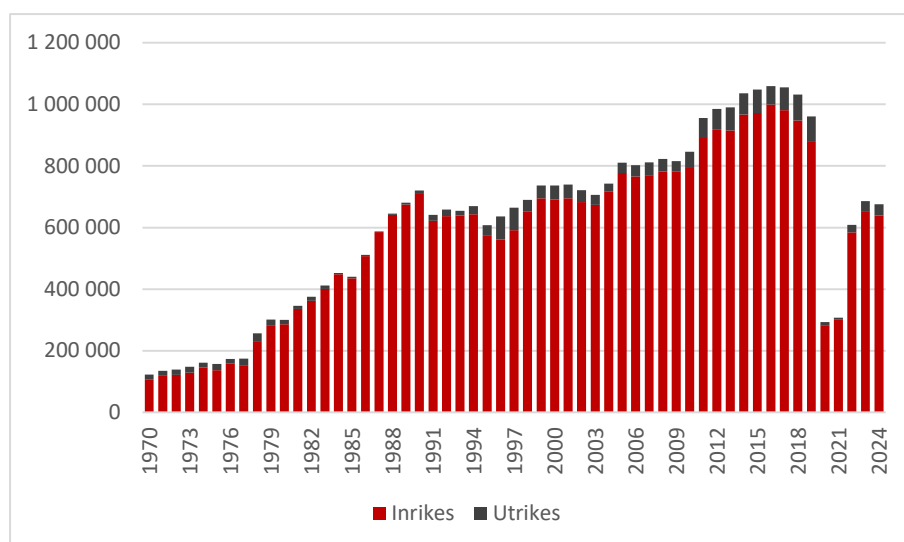
4.2 Påverkansområden enligt Trafikverkets beslut

4.2.1 Påverkansområde flygbuller

4.2.1.1 Flygplatsens utveckling

Antalet passagerare under 2024 uppgick till 675 257, vilket är en minskning med drygt 2 procent jämfört med året innan. Jämfört med år 2019 är minskningen nästan 30 procent. Inrikestrafiken är totalt dominerande och hade under 2024 638 805 passagerare vilket motsvarar en minskning med 35 procent jämfört med 2019.

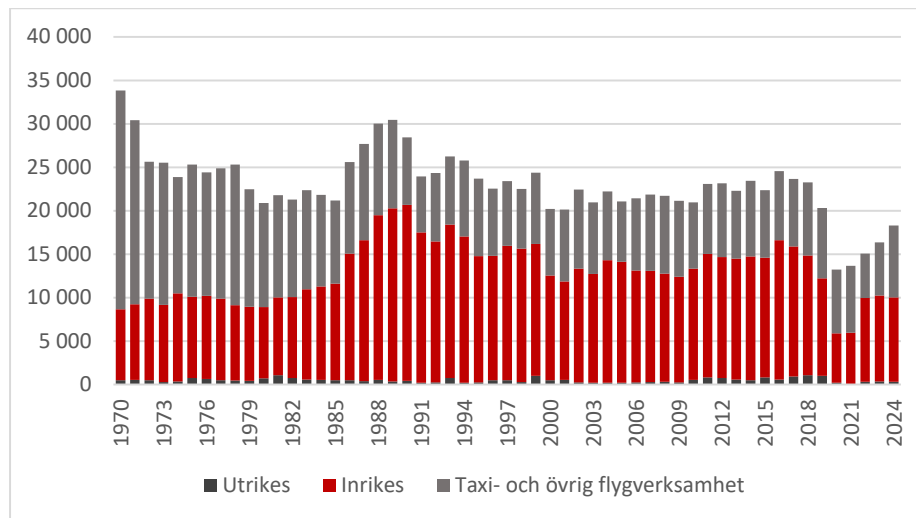
Fram till januari 2025 bedrevs flygtrafik till Stockholm med tre flygbolag, SAS och Norwegian till Arlanda samt BRA till Bromma. Idag bedrivs endast trafik till Arlanda, av SAS och Norwegian. Jon Air ansvarar för den av Trafikverket upphandlade flygtrafiken mellan Östersund och Umeå som under 2024 hade 4 850 passagerare. Från flygplatsen bedrivs även chartertrafik till destinationer till bland annat Spanien och Grekland.



Figur 2. Passagerarutveckling på Umeå flygplats 1970–2024. Källa Transportstyrelsen.

Det totala antalet flygrörelser under 2024, uppgick till 18 310. Av dessa utgjorde linjetrafik inrikes och utrikes 10 000 rörelser och taxi- och övrig flygverksamhet stod för 8 275 rörelser. I jämförelse med 2019, året för pandemin, har antal rörelser minskas med 8,6 procent.

För mer detaljerad information om flygplatsens utveckling och prognoser se bilagan, kapitel 5.



Figur 3. Utveckling antal flygrörelser 1970–2024, källa Transportstyrelsen.

Miljötillståndet medger 34 000 flygplatsrörelser årligen varav 21 000 avser tunga plan. Tillståndet omfattar samtliga typer av flygtrafik, kommersiell trafik, privatflyg, skolflyg, taxiflyg samt klubbflyg.

Vid flygbullerberäkningar i samband med riksentressepreciseringar, beaktas dock bara den flygtrafik som bedöms ha särskild betydelse för allmänhetens tillgänglighet. Detta omfattar reguljär- och chartertrafik för passagerare, fraktflyg samt samhällsviktigt flyg.

4.2.1.2 Riktvärden för flygbuller

I förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, 2§ första stycket, definieras buller från flygplatser som ”buller vid start och landning upp till en höjd som bidrar till ljudnivån på marken samt rullbanefas i samband med start och landning”. Riktvärdena som anges avser utomhusvärden vid bostäder och gäller väg-, spår- och flygtrafik.

Bestämmelserna ska användas som vägledning vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked samt vid prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av den.

Enligt 6 § får buller från flygplatser inte överskrida 55 dB(A) FBN och 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Av 7 § framgår att om ett överskridande av maxbullernivåerna som anges i 6 § ändå sker, bör nivån inte överskridas mer än:

1. Sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 och
2. Tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Riktvärdena ska användas vid planläggning och i ärenden om bygglov utanför detaljplan och förhandsbesked samt i ärenden om prövning av flygplatser.

4.2.1.3 Påverkansområde flygbuller för prognos 19 250 flygrörelser

Trafikverket bedömer att Umeå flygplats kommer att utvecklas till en nivå om 19 250 flygrörelser per år fram till 2045. Prognosen ligger till grund för flygbullerberäkningarna i riksintressepreciseringen och omfattar endast flygtrafik av väsentlig betydelse för allmänhetens tillgänglighet, linjeflyg, charterflyg, fraktflyg samt samhällsviktigt flyg. Den sistnämnda kategorin inkluderar sjukvårdstransporter, brandbekämpning och räddningsinsatser på uppdrag av statliga och kommunala aktörer samt insatser från MSB, Polisen, Kustbevakningen, länsstyrelserna, Sjöfartsverket och Försvarmakten. Riktlinjer för vilka kategorier som ska ingå i dessa beräkningar togs fram av dåvarande Luftfartsstyrelsen 2005.

Prognosen om 19 250 årliga flygrörelser vid Umeå flygplats, baseras på en samlad bedömning av flygplatsens strategiska betydelse, Umeå kommuns utvecklig som regionalt nav för samhällsservice samt den tekniska utveckling som förväntas inom luftfarten under de kommande decennierna.

Därtill antas att den samhällsviktiga flygverksamheten kommer att generera ett ökat antal flygrörelser, dels kopplade till specialistvården vid Umeå Universitetssjukhus, dels till etableringen av KSA (Kommunal-förbundet för Svenskt Ambulansflyg) vid flygplatsen samt basen för sjöräddning.

Bullerkurvor som beskriver påverkan omkring flygplatser förändras över tid och är inte statiska. Nya bullerkurvor kan exempelvis tas fram i tillståndsprövningar där flygplatsen sökt tillstånd för en förändrad trafik eller i samband med Trafikverkets riksintressepreciseringar. Även förändringar i den beräkningsmetod som enligt myndigheterna ska tillämpas i Sverige, kan resultera i bullerkurvor med nytt utseende. Detta är också en anledning till varför Trafikverket har som ambition att med jämna mellanrum se över riksintressepreciseringar avseende de flygplatser som är riksintresse för luftfarten.

Noggrannheten vid FBN-beräkningar är +/-3 dB. Osäkerheten rör antaganden om bananvändning och val av beräkningsbara flygplanstyper. Dessutom bygger beräkningsmodellen för flygbuller på standardiserade

data för stigprofiler, motorpådrag, sidledsspridning samt atmosfäriska förhållanden, parametrar som alla varierar över tid.

Flygbullerberäkningarna har utförts med beräkningsverktyget IMPACT¹³ från Eurocontrol. Metoden beskrivs i ECAC Doc 29 4th Edition.

Pilatus PC-24 används av Svenskt Ambulansflyg, KSA. Helikopter-rörelserna ingår inte i beräkningarna men bedöms endast påverka bullerkurvornas utbredning marginellt.

Kategori flygtrafik	Typ av flygplan	Antal rörelser
Linjeflyg/charter Jet, inrikes/utrikes	A320NEO 	7 000
Regionaljet, inrikes/utrikes	EMB 195E 	2 500
Turbopropflygplan Inrikes/intranordisk trafik	ATR-72-600 	5 000
Fraktflyg	ATR-72-600 	500
Samhällsviktigt flyg	PC24  EC 130 	Ambulans 3 000 Ambulans- helikopter 1 000 Statsflyg 250
Summa		19 250

Figur 4. Fördelning av prognoser om 19 250 flygrörelser på kategori och flygplanstyper.
Foton: Trafikverket.

För flygbullerberäkningarna är det även viktigt att bedöma av hur antalet rörelser fördelas över dygnet. Nedanstående uppskattning baseras på förhållandena som rådde före pandemin.

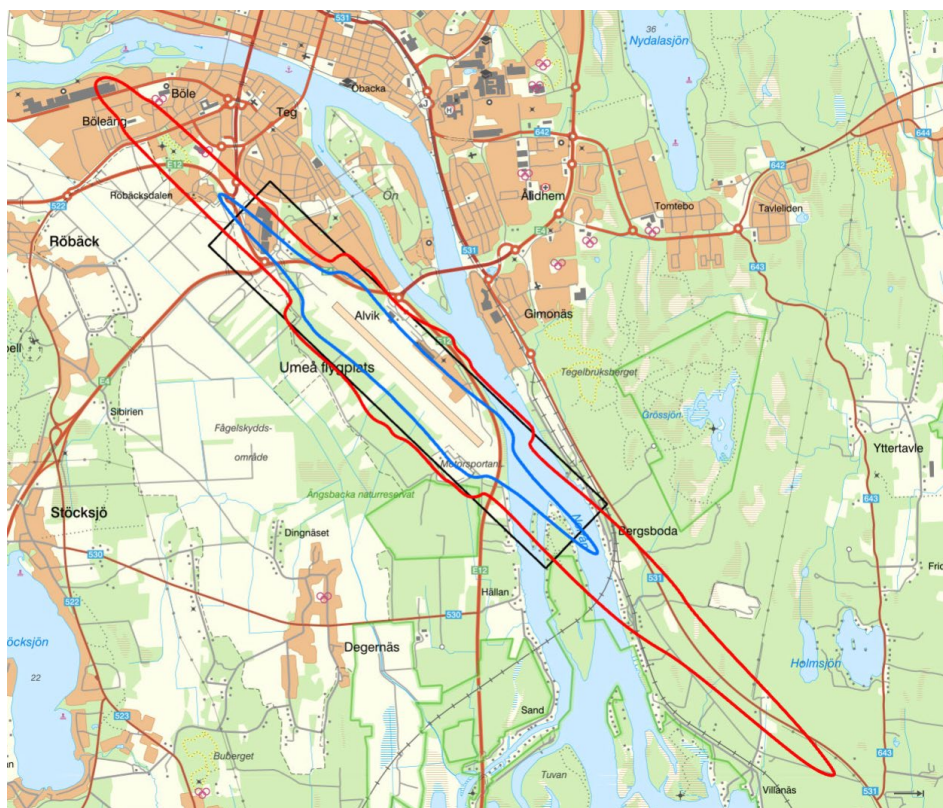
Antal rörelser	Dagtid 06–18	Kvällstid 18–22	Nattetid 22–06
Reguljär trafik	65 %	29 %	6 %
Samhällsviktigt flyg	70 %	20 %	10 %

Figur 5. Antal flygrörelser fördelade över dygnet.

Hur starter och landningar fördelas på de olika banorna, 14 respektive 32, framgår av nedanstående figurer.

Bana	Dag	Kväll	Natt
14	43 %	44 %	22 %
32	57 %	56 %	78 %

Nedanstående karta visar den flygbullerkurva som har tagits fram baserat på Trafikverkets prognos för år 2045, 19 250 flygplatsrörelser, avseende FBN (flygbullernivå) 55 dB(A) samt maxbullerkurvan för 70 dB(A). Maxbullerkurvan är något utslätad i förhållande till beräkningsresultatet.



4.2.1.4 ICAO Annex 14

24

Utanför den horisontella ytan är det ett lutande plan med 10 höjdmeter mellan strecken. Högsta tillåtna höjd för objekt utanför ovalen är alltså 100 m högre, 152,67 m ö.h. (RH2000). För att få exakt besked vilka höjder som gäller i en viss position måste flygplatsoperatören Swedavia kontaktas. Procedurytorna kan ge lägre tillåtna höjder inom delar av Annex 14-ytan.



Karta 3. Den flyghinderbegränsande ytan för Umeå flygplats.

4.2.1.5 MSA- och TAA-yltor

Runt en flygplats finns en MSA-ylta (Minimum Sector Altitude). Den utgår från ett markbaserat navigationshjälpmedel, exempelvis en VOR-station (Very High Frequency Omni-Directional Range), NDB (Non-directional beacon) eller flygplatsens referenspunkt (ARP) och kan utformas som en oval eller en cirkulär yta. I takt med införande av satellitbaserade inflygningsprocedurer som har utvecklats under de senaste tio åren, har det också tagits fram TAA-yltor (Terminal Arrival Altitude), områden som har samma funktion som MSA-yltor. TAA-yltan utgår istället från en fix (waypoint) som ligger ungefär två mil från flygplatsen. En TAA-ylta är därmed större än en MSA-ylta. Om MSA-yltan inryms inom TAA-yltan redovisas bara denna.

Syftet med ytorna är att garantera den lägsta höjd över ett specifikt område där ett luftfartyg kan flyga och fortfarande ha en säker marginal

till terräng och hinder. Ytorna inrymmer alla de områden som kan innebära restriktioner och där hinder kan påverka flygprocedurerna till och från flygplatsen. Läs mer i avsnitt 4.2.2.

Kartan nedan visar Umeå flygplats TAA-yta tillsammans med Skellefteå och Luleå-Kallax flygplatsers TAA-yltor. Umeå flygplats TAA-yta överlappar delvis Skellefteå flygplats MSA-yta vilket behöver beaktas i remisshanteringen.



Karta 4. TAA-yltor för Umeå, Skellefteå samt Luleå-Kallax flygplatser.

4.2.2 System för kommunikation, navigering och övervakning

De flygtekniska systemen är en del av riksintrasset för luftfarten. Vid alla instrumentflygplatser finns flygteknisk utrustning som är av avgörande betydelse för flygplatsens funktion. Systemen för Communication, Navigation and Surveillance, CNS, måste således skyddas så att funktionen inte skadas. CNS-systemen består av kommunikationsutrustning, navigeringshjälpmedel och övervakningsutrustning. De utgör den tekniska infrastrukturen som möjliggör flygtrafikledning, navigering och andra flygtrafiktjänster. Huvuddelen av anläggningarna ägs och förvaltas av LFV och omfattas av sekretess och kan därför inte redovisas öppet. Av denna anledning måste Trafikverket hänvisa till LFV avseende dessa riksintrassen.

Systemen kan störas ut av fysiska hinder som byggnader och objekt, elektromagnetiska fält genererade av högspänningsanläggningar samt

spektrumpåverkan. Regler om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) finns i Lag om elektromagnetisk kompatibilitet (SFS 1992:1 512) och Förordning om elektromagnetiska störningar (SFS 2016:363). Av dessa framgår att en utrustning måste vara konstruerad så att den inte alstrar elektromagnetisk störning som överskrider en nivå som gör att utrustningen inte fungerar som avsett. Sanktionsavgifter kan åläggas en aktör. Läs mer i kapitel 8 i bilagan. För att skydda de tekniska systemen i närheten av flygplatser från störningar, har Trafikverket definierat ett samrådsområde. Mer information om detta finns i avsnitt 5.6 nedan.

4.3 Påverkansområden enligt annat gällande regelverk

Utöver påverkansområden som Trafikverket har fattat beslut om, finns ett antal andra sådana som är kopplade till internationellt regelverk och/eller svensk lag eller förordning. Dessa måste också bevakas så att flygplatsens funktion inte riskerar att påverkas negativt. Dessa är:

1. Procedurområden enligt ICAO PANS-OPS Doc, de innebär höjdrestriktioner inom ett stort område
2. Elsäkerhetsförordningen 2017:218 11§, luftledning för starkström får inte uppföras närmare flygplatsens referenspunkt än 4 000 meter
3. Område med risk för fågelkollisioner, enligt EASA 139/2014 samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, TSFS 2019:19 om drift av godkänd flygplats, radie om 3 000 meter från banans mittpunkt
4. Område med risk för vilseledande belysning, enligt 24 § i Transportstyrelsens regelverk TSFS 2012:90, 4 500 meter från banändor i längdled och 750 meter på vardera sidan om utsträckt centrumlinje i sidled
5. Påverkansområde risken för tredje man, risknivån är högst i banornas förlängning, där är det inte lämpligt att planera för personintensiv verksamhet

För mer information, se bilagans kapitel 8.

5 Vägledning

5.1 Allmänt

Detta kapitel är en vägledning för hur riksintresseanspråket tillgodoses i planerings- och tillståndprocesser samt i ärenden avseende lov och förhandsbesked med syfte att flygplatsen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av den.

I översiktsplanen ska kommunen redovisa de områden av riksintresse som finns inom kommunen och hur kommunen avser att dessa ska tillgodoses. För en flygplats av riksintresse innebär detta att kommunen både behöver redovisa och förhålla sig till flygplatsens markanspråk och dess påverkansområden.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för flygplatsverksamheten, är flygplatsoperatören Swedavia som ägare av de flygtekniska systemen, liksom LFV, parter som kommuner under detaljplaneprocessen ska samråda med. De ska även underrätta flygplatsoperatören vid granskning och antagande om detaljplanen ligger inom flygplatsens påverkansområden. Går kommunens beslut om att anta en detaljplan emot flygplatsens intressen kan flygplatsoperatören överklaga beslutet till mark- och miljödomstolen i sin roll som sakägare. Överklaganden avseende bygglov skickas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen gör i sina yttranden en bedömning av eventuell påverkan på riksintressen.

Trafikverket ansvarar för att ta fram underlag för riksintresseflygplatser och har identifierat de flygtekniska systemen som en del av riksintresset. Trafikverket har varken kompetens eller tillstånd från Transportstyrelsen avseende frågor som rör CNS- eller flyghinderanalyser. Av denna anledning måste Trafikverket hänvisa till LFV och flygplatsoperatören Swedavia som remissinstanser.

För att undvika förgävesplanering, är det väsentligt att ärenden som bygglov, detaljplaner kraftledningsärenden och miljötillståndsärenden skickas på remiss till Trafikverket, berörd flygplatsoperatör samt LFV i tidigt skede.

5.2 Inom markanspråket

Inom markanspråksområdet för flygplatsen bör det undvikas att planeras för ny bostadsbebyggelse, annan störningskänslig verksamhet eller genomförande av åtgärder som inte är direkt relaterade till flygplatsverk-

samheten. Sådana åtgärder riskerar att påverka flygplatsens funktion negativt.

Om det inom markanspråksområdet planeras för kommersiell verksamhet måste sådan markanvändning vägas mot behovet av mark för eventuell utbyggnad av flygplatsens infrastruktur.

I vissa fall kan kommersiell, icke luftfartsanknuten verksamhet, vara en förutsättning för finansiering av flygplatsen. Om detta blir aktuellt, bör en analys av eventuell påverkan på flygverksamheten göras. Vid avvägning om en yta ska reserveras för luftfartsändamål eller användas kommersiellt, måste luftfartsändamål prioriteras. Detta kan gälla en möjlighet till förlängning av banan, utbyggnad av terminal och hangarer, säkerställa flygtekniska system samt hänsyn till flygsäkerheten.

Vid planering av bebyggelse i banans förlängning, ska olycksrisken för tredje man beaktas och i vissa fall utredas. En av anledningarna att markanspråket sträcker sig 1 500 meter i förlängningen på banans ändar, är just med hänsyn till risken för tredje man. Läs mer i avsnitt 4.3 samt i avsnitt 8.5 i bilagan.

5.3 Inom påverkansområde för flygbuller

Inom påverkansområde för flygbuller, är det inte lämpligt att planera för uppförande av bebyggelse med funktioner som är känsliga för buller, exempelvis bostäder, skolor och vissa vårdlokaler.

Tillkommande bebyggelse inom påverkansområde för flygbuller, behöver klara riktvärdena för flygbuller för att inte riskera framtida restriktioner för flygtrafiken vid omprövning av miljötillståndet eller prövning av ett nytt miljötillstånd för flygplatsen. Om ny bebyggelse riskerar att påverka möjligheten till ett nytt eller omprövat miljötillstånd, innebär bebyggelsen en risk för påtagligt försvårande av tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

5.4 Inom hinderbegränsande områden

Det är olämpligt att planera för uppförande av hinder som exempelvis byggnader och master som riskerar att tränga igenom flygplatsens nuvarande och framtida hinderytor samt MSA- och TAA-ytors högsta tillåtna höjder och därmed menligt påverka flygplatsens operativa verksamhet.

En bedömning behöver göras för att kunna avgöra om en flyghinderanalys krävs och vilken påverkan planerade åtgärder kan få på flygverksamheten.

En flyghinderanalys redovisar både påverkan på CNS-systemen och flyg-procedurerna och kan beställas av LFV och i detta fall även av Swedavia. Inom vilka områden och för vilka höjder, framgår av tabellen i avsnitt 5.7 nedan.

5.5 Inom områden med system för kommunikation, navigering och övervakning

Uppförande av anläggningar som kan generera elektromagnetiska fält riskerar att störa radiokommunikation mellan flygplan och flygplatsens räddningstjänst samt övrig radiokommunikation med enheter på en flygplats. Även markbunden navigerings- och landningsutrustning kan störas ut av elektromagnetiska fält. För att säkerställa flygplatsens tekniska stödfunktioner mot påverkan av elektromagnetiska fält, ska det vidtas åtgärder för att minimera riskerna för att funktionen av den tekniska utrustningen slås ut.

CNS-systemens samt även övervakningsutrustning som exempelvis radars funktion och därmed flygsäkerheten, kan påverkas negativt av bl.a.:

- Höga byggnader/objekt
- Olämpliga konstruktionsmaterial och geometriska utformningar av byggnadsverk
- Vindkraftverk
- Luftledningar och andra kraftförsörjningsanläggningar
- Solcellsanläggningar
- Järnvägsanläggningar
- Elvägar
- Trådlös kraftöverföring till elfordon
- Elektromagnetiska störningar i allmänhet

Andra anläggningar för kraftöverföring eller där höga effekter och spänningar förekommer kan medföra påtaglig skada på funktionen för luftfartens tekniska system. Av detta skäl är det av stor vikt att ägare/innehavare av CNS-anläggningar får sådana ärenden på remiss.

Skydd av radiospektrum krävs också och radiotekniska system ombord på luftfarkoster kan störas av omnämnda anläggningar.

Anläggningarnas geografiska lägen kan oftast inte redovisas öppet på grund av sekretess. Läs mer i bilagan, kapitel 7.

störningar på flygtekniska system vid vissa flygplatser. Däremot täcker det föreslagna påverkansområdet, på karta 5 ovan, in dessa risker.

Inom område med risk för fågelkollisioner

Alla planerade åtgärder som riskerar att dra till sig fåglar, ska remitteras till flygplatsoperatören Swedavia inom radien 3 000 meter från banans mittpunkt. Det kan exempelvis gälla dammar, avfallsanläggningar och snabbmats-restauranger.

Inom område olämpligt med vilseledande belysning

Belysning som kan vara vilseledande för luftfarten ska skärmas/modifieras inom 4 500 meter från banändar och 750 meter från banans mittlinje. Kontakt tas med flygplatsoperatören Swedavia.

Inom påverkansområde olycksrisk för tredje man

Om det planeras för personintensiv verksamhet i förlängningen av banan, bör det i tidigt skede tas kontakt med flygplatsoperatör länsstyrelsen för en dialog om kravet på framtagandet av en riskanalys ska ställas.

5.7 Remisshantering

I tabellen nedan redovisas vilken aktör som behöver få in remisser i olika typer av ärenden och inom vilket geografiskt område.

Trafikverket tar emot samtliga typer av remisser som berör markanspråk och påverkansområden.

Gällande förhandsbesked och bygglov önskar Swedavia bli remitterade i alla ärenden som är utanför planlagt område eller som strider mot gällande plan inom samrådsområdet, påverkansområde för flygbuller samt hinderbegränsade yta. Gällande detaljplaner önskar Swedavia endast bli remitterade i ärende inom MSA-TAA-ytan med objekt över 20 meter och samtliga planer inom påverkansområdet för flygbuller. Swedavia önskar också bli remitterade övergripande planer som regionala utvecklingsplaner, kollektivtrafikplaner, regionala transportplaner och motsvarande. Flygplatsoperatör i tabellen är Swedavia.

Ärendetyp	Inom område	Remiss till	Speciella krav
Översiktsplaner	MSA-/TAA-ylor Samtliga	Flygplatsoperatör LFV, Trafikverket	
Detaljplaner	MSA-/TAA-ylor	Flygplatsoperatör LFV Trafikverket	
Bygglov	Hinderbegränsande yta	Flygplatsoperatör LFV Trafikverket	Flyghinderanalys CNS-analys
Höga objekt, över 20 m	MSA-/TAA-ylor	Flygplatsoperatör	CNS-analys
Höga objekt, över 20 m	Hela landets yta	LFV	Flyghinderanalys
Alla typer oavsett höjder	Inom 1 km radie från torn, terminal och bana Påverkansområde annat regelverk	Flygplatsoperatör TRV	
Miljöprövningsärenden kap 9 MB	Påverkansområde annat regelverk	Flygplatsoperatör	
Starkströmsanläggningar	Påverkansområde annat regelverk Hela landets yta	Flygplatsoperatör, Trafikverket LFV	EMC-utredning
Genererande av elektromagnetiska fält	Påverkansområde annat regelverk Hela landets yta, högre än 20 m	Flygplatsoperatör LFV	EMC-utredning CNS-analys
Ökad fågelförekomst	Påverkansområde annat regelverk	Flygplatsoperatör Trafikverket	
Vilseledande belysning	Påverkansområde annat regelverk	Flygplatsoperatör Trafikverket	

Tabell 1. Remissshantering.

Källor och referenser

Riksintressen för trafikslagets anläggningar-sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45 782, 2020-08-12

Trafikverkets beslut 2022-09-26:

[Trafikverkets beslutade riksintressen - Bransch](#)

Länk till Trafikverkets riksintressepreciseringar:

[Precisering av riksintressen - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet:

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363871/FULLTEXT01.pdf>

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, Ds 2023:3

[Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - Regeringen.se](#)

Transportstyrelsens trafikprognos 2024–2030:

[Trafikprognos luftfart - Transportstyrelsen](#)

EASA 139/2014:

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/regulations/commission-regulation-eu-no-1392014>

PM Flygbuller, Swedavia 2025-08-29

Trafikverkets diarium, TRV 2024/112 117

LFV AIP Procedurområden m.m.

[IAIP – AIP](#)

LFV flyghinderanalys

[Flyghinderanalys \(lfv.se\)](#)

LFV CNS-utrustning

[CNS-utrustning \(lfv.se\)](#)

LFV CNS-analys

[CNS, CNS-analys \(lfv.se\)](#)

Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän flygplikt

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1933185/FULLTEXT01.pdf>

BILAGA TILL RAPPORT

Riksintresseprecisering för Umeå flygplats

Remissversion 2025-11-03



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Bilaga Riksintresseprecisering för Umeå flygplats

Författare: Jean-Marie Skoglund/Cecilia Häckner

Kontaktperson: Carolina Lomakka

Dokumentdatum: 2025-11-03

Ärendenummer: TRV 2024/112 117

Underlagskartor och ortofoton: Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fotografier: Swedavia om inget annat anges

Publikationsnummer:

ISBN:

Innehåll

Introduktion	5
1 Luftfarten - översikt.....	6
1.1 Luftfartens organisation och aktörer.....	6
1.2 Luftfartens regelverk.....	7
2 Transport-, miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter	9
3 Flygets övergripande utveckling.....	11
3.1 Internationellt.....	11
3.2 Nationell utveckling.....	11
3.3 Det nationella flygplatssystemet	12
4 Beskrivning av flygplatsen	15
4.1 Flygplatsens historik	15
4.2 Flygplatsen i geografin.....	16
4.2.1 Flygplatsområdet	16
4.2.2 Terminalområdet.....	17
4.2.3 Bansystemet.....	18
4.2.4 Anslutande infrastruktur och kommunikationer	19
5 Påverkansområde flygbuller.....	20
6 Hinderbegränsande ytor	22
6.1 ICAO Annex 14	22
6.2 MSA- och TAA-ytor.....	23
7 System för kommunikation, navigering och övervakning. 25	
8 Övriga påverkansområden enligt annat gällande regelverk	28
8.1 Procedurområden ICAO PANS-OPS Doc 8168.....	28
8.2 Elsäkerhetsförordningen (2017:218).....	29
8.3 Områden med risk för fågelkollisioner EASA EU 139/2014, TSFS 2012:90 .	29
8.4 Område med risk för vilseledande belysning TSFS 2012:90.....	29
8.5 Påverkansområde olycksrisken för tredje man	30

9 Rikssintresset i lagstiftningen..... 32

9.1 Bestämmelserna om rikssintressen i miljöbalken (1998:808) 32

9.2 Plan- och bygglagen (2010:900)..... 32

9.3 Förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten 33

10 Miljöprövning och tillsyn enligt miljöbalken (1998:808) .. 34

10.1 Allmänt 34

10.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd..... 34

11 Flyghinder 35

11.1 Prövning av höga objekt och hinder..... 35

11.2 Flyghinderanmälan och hindermarkering 36

Bilaga till rapport

Introduktion

Detta dokument är en bilaga till huvudrapporten, *Riksintresseprecisering för Umeå flygplats*. Huvudrapporten redovisar de delar som behöver skyddas för att undvika påtaglig skada på riksintresset I denna bilaga behandlas luftfartens regelverk och aktörer, utvecklingen inom luftfarten, en beskrivning av flygplatsområdet samt en mer detaljerad redogörelse över påverkansområden.

1 Luftfarten - översikt

1.1 Luftfartens organisation och aktörer

Fram till 2005 hanterade dåvarande Luftfartsverket såväl driften av statliga flygplatser som flygtrafiktjänster i landet. Verket hade ansvaret för tillsyn, tillståndsgivning och regelverksutveckling inom luftfarten, organiserat under två avdelningar, Luftfartsinspektionen och Luftfart och samhälle.

År 2005 skildes dessa avdelningar från Luftfartsverket och bildade den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen. Beslutet följde en politisk ambition att separera ägandet och driften av flygplatser från tillsyns- och tillståndsverksamheten.

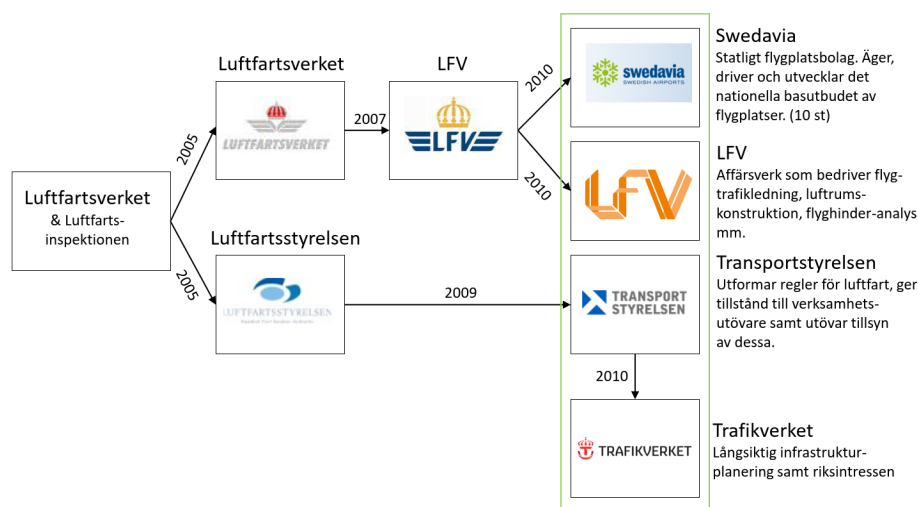
År 2007 bytte Luftfartsverket namn till LFV utan att någon ändring av verksamheten gjordes. Luftfartsverket är dock fortfarande det officiella namnet som används exempelvis i lagtexter.

År 2009 övergick Luftfartsstyrelsens verksamhet till den nybildade myndigheten Transportstyrelsen som svarar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn för samtliga transportslag.

I april 2010 skedde ytterligare en större omorganisation. LFV splittrades i två delar. Ägande och driften av flygplatserna kom att läggas på det nybildade flygplatsbolaget Swedavia och LFV renodlades för att tillhandahålla flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och innehar fortfarande ansvar och ägande av flygtekniska system.

Då, i april 2010, bildades också Trafikverket med trafikslagsövergripande ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Verksamheten från Banverket och Vägverket togs över och dessa verk avvecklades. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen lämnade över viss verksamhet till Trafikverket exempelvis riksintrösseansvaret för sjöfarten och luftfarten.

Bilaga till rapport



Figur 1. De olika aktörerna inom luftfarten 2005–2025.

1.2 Luftfartens regelverk

Luftfarten är till stor del reglerad på internationell nivå. Den huvudsakliga regleringen sker genom ICAO (International Civil Aviation Organization), ett FN-organ med 193 medlemsländer. ICAO:s uppgift är att underlätta luftfarten och ökad flygsäkerhet genom att skapa gemensamma regler och standarder. Arbetet inleddes med Chicagokonventionen 1944.

Inom EU ansvarar EASA (Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet) för att utveckla regler baserat på ICAO:s riktlinjer. Eftersom Sverige är medlem i både ICAO och EU, har landet förbundit sig att följa dessa regelverk.

Luftfarten regleras i Sverige främst genom Luftfartslagen (2010:500) och Luftfartsförordningen (2010:770) vilka till stor del är baserade på det internationella regelverket. Dessa regelverk reglerar inte planeringsskedet utan genomförandeskedet för höga objekt. Höga objekt ska utformas och hanteras för att säkerställa flygsäkerhet. Vid sidan av Luftfartslagen och Luftfartsförordningen finns ett antal författningar utgivna av Transportstyrelsen. De delar av dessa lagar som berörs i denna riksintresseprecisering är de som rör höga byggnader och objekt och annat som kan utgöra hinder eller innebära störningar för flygtrafiken och de tekniska system som navigationsutrustning m.m. som är kopplade till luftfarten, d.v.s. riskerar att orsaka påtaglig skada på riksintresset.

Luftfartens regelverk gäller oberoende av denna riksintresseprecisering och regleras främst genom Luftfartslagen (2010:500) och Luftfartsförordningen (2010:770) vilka till stor del är baserade på internationella standarder och bestämmelser. Dessa bestämmelser reglerar inte planeringsskedet utan genomförandeskedet för höga objekt.

Bilaga till rapport

Vid sidan av Luftfartslagen och Luftfartsförordningen finns ett antal författningar utgivna av Transportstyrelsen. De delar av dessa lagar som berörs i denna riksintrasseprecisering är de som rör höga byggnader och objekt och annat som kan utgöra hinder eller innebära störningar för flygtrafiken och de tekniska system som navigationsutrustning m.m. som är kopplade till luftfarten, d.v.s. riskerar att orsaka påtaglig skada på riksintrasset.

2 Transport-, miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet och innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Vid sidan av de transportpolitiska målen finns ett antal beslut om miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter. Riksdagen har beslutat om klimatpolitiska mål som innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär därför att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045. För detta ändamål beslöt Riksdagen om en klimatlag som trädde i kraft 2018 och som innebär att regeringen vart fjärde år ska ta fram en klimatpolitisk handlingsplan med konkreta förslag på åtgärder för att nå netto-målet senast 2045.

Med utgångspunkt från Riksdagens målsättning om fossilfritt resande senast 2045 har flygbranschen i Sverige tagit fram en färdplan, inom ramen för regeringsinitiativet ”Ett fossilfritt Sverige”, med sikte på att inrikestrafiken 2030 är fossilfritt och utrikestrafiken 2045. Med anledning av detta har flera myndigheter, däribland Trafikanalys, Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket fått i uppdrag att kartlägga alternativa hållbara bränslen och åtgärder för införande av fossilfria drivmedel för att nå målet.

Trafikverket fick i början av 2023 i uppdrag att analysera om det enligt gällande regler finns förutsättningar för att ställa krav på elflyg i upphandling av flygtrafik för linjer med allmän trafikplikt. Trafikverket redovisade att förutsättningarna för att introducera elflyg till nästa upphandlingsperiod 2027 inte är möjligt då många av pågående elflygsprojekt sannolikt inte kommer att finnas på plats före år 2030.

Bilaga till rapport

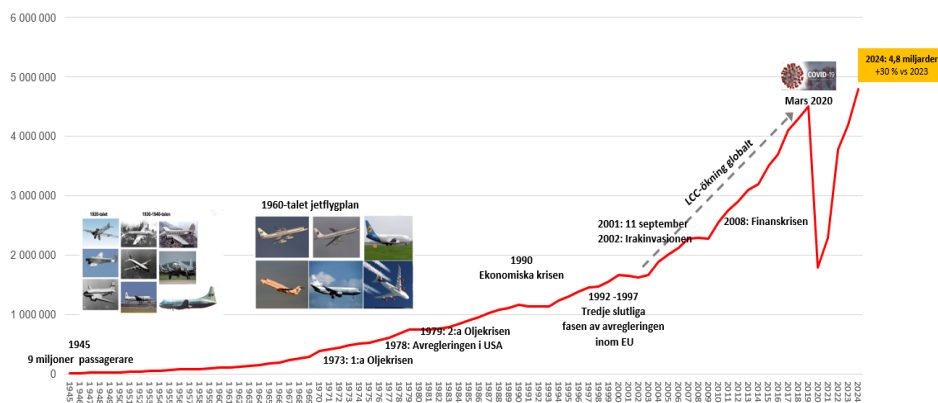
Regeringen gav Trafikverket 2024 i uppdrag att utreda möjligheten till ökat lokalt och regionalt inflytande över upphandlade flyglinjer. Den 31 januari 2025 presenterade Trafikverket sitt förslag på hur regionerna kan ges ett större inflytande över allmän trafikplikt. Rapporten har varit ute på remiss under våren 2025. För mer information hänvisas till Trafikverkets hemsida. Länk finns i huvuddokumentets referenslista.

3 Flygets övergripande utveckling

3.1 Internationellt

Det totala antalet internationella passagerare under 2024 uppgick till 4,8 miljarder, vilket är en ökning med 6,7 % jämfört med 2019, innan Covid-19-pandemin. Jämfört med 2023 är det en ökning med 30 %. Som figuren nedan visar innebar pandemin en nästintill total kollaps för den globala flygtrafiken, med en påverkan på luftfarten utan historiskt motstycke.

Trafikutvecklingen har under perioden 1990–2024 i huvudsak präglats av tre faktorer. För det första har avregleringen av flygtrafiken i allt fler länder skapat förutsättningar för ökad konkurrens, vilket i sin tur har lett till fler operatörer och nya flyglinjer. Inom EU har utvecklingen av den inre flygmarknaden ytterligare ökat rörligheten. För det andra har nya affärsmodeller och hårdare konkurrens ökat konkurrens förändrat marknaden. Särskilt har lågkostnadsbolagen (LCC - Low-Cost Carriers) vuxit snabbt. Expansionen har varit tydlig i Nordamerika, Europa och Asien och har bidragit till en betydande ökning av passagerarantalet. För det tredje innebar Covid 19-pandemin en kraftig nedgång i trafiken, följt av en återhämtning inom luftfarten under perioden 2020–2024.



Figur 2. Den internationella passagerarutvecklingen 1945–2024. Källa ICAO.

3.2 Nationell utveckling

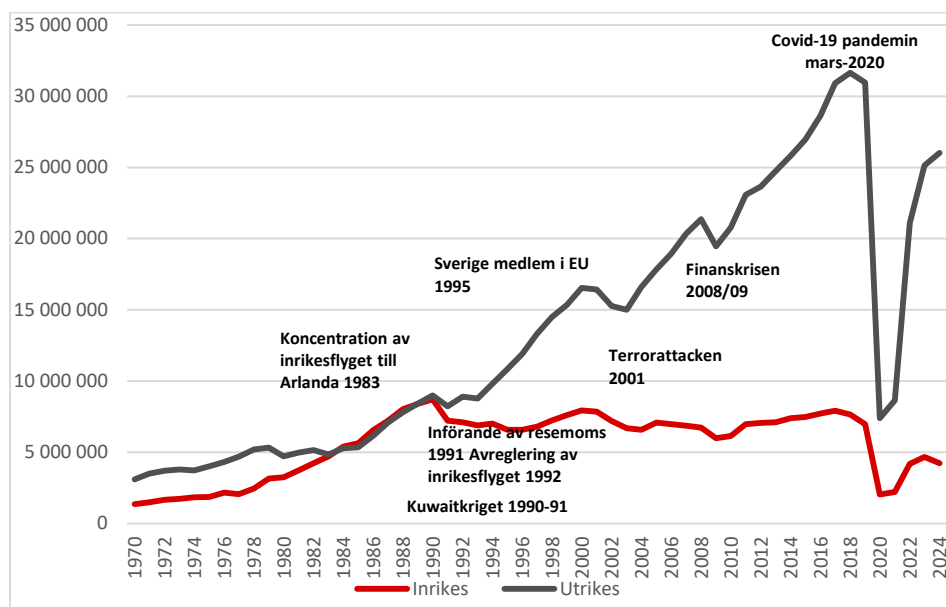
Under en lång tid har flygtrafiken haft en stadig ökning, framför allt inom utrikestrafiken som sedan början av 1990-talet har stått för den största andelen av passagerarvolymen (se figur 3). Den högsta nivån för svensk luftfart noterades 2018, då 39,3 miljoner passagerare reste via svenska flygplatser. Året innan pandemin, 2019, uppgick antalet till 37,9 miljoner.

Mellan åren 1983 till 1990 var andelen inrikestrafik och utrikestrafik relativt jämn, men efter 1990 har utrikestrafiken dominerat. Under det

Bilaga till rapport

senaste decenniet har inrikestrafiken legat på omkring 20 procent av den totala passagerarvolymen.

År 2024 uppgick antalet passagerare till 30,2 miljoner, vilket är en liten ökning från 29,8 miljoner 2023. Trots uppgången ligger trafiken fortfarande under nivåerna före pandemin. Jämfört med 2019, det sista året före pandemin, motsvarar 30,2 miljoner passagerare cirka 80 procent av volymen det året. Antalet inrikesresenärer 2024 uppgick till cirka 62 % av 2019 års nivå.



Figur 3. Den nationella passagerarutvecklingen 1970–2024. Källa: Transportstyrelsen.

3.3 Det nationella flygplatssystemet

I Sverige finns 47 instrumentflygplatser som antingen har EU-certifiering eller svensk certifiering. Av dessa har 39 flygplatser kommersiell flygtrafik

Majoriteten av flygplatserna ägs och drivs av kommuner och regioner, medan tio flygplatser är statliga och förvaltas av det statliga bolaget Swedavia. Utöver dessa finns två privatägda flygplatser, se karta 1.

Flygplatserna som ingår i Swedavia har sedan 2009 utgjort ett nationellt basutbud. Syftet med att fastställa detta basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygplatssystem som garanterar grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

Bilaga till rapport



Karta 1. Flygplatser med kommersiell trafik 2025, källa Trafikverket.

Stockholm-Arlanda är Sveriges klart dominerande flygplats med 22,7 miljoner passagerare under 2024. Därefter följer Göteborg-Landvetter med 5,3 miljoner och Bromma med cirka en miljon passagerare. År 2025 avslutade BRA sina kommersiella inrikeslinjer från Bromma vilket innebär att utbudet av inrikestrafik från flygplatsen är begränsat. I slutet av oktober 2025 planerar ett nytt gotländskt flygbolag att återuppta trafiken mellan Visby och Bromma med dagliga avgångar.

De flesta icke-statliga flygplatser hanterar färre än 100 000 passagerare per år. Undantagen är Skellefteå, Ängelholm, Linköping och Växjö flygplatser som har betydligt högre trafikvolymer.

Bilaga till rapport

Flygplats	2023	2024	Förändring	Flygplats	2023	2024	Förändring
ARVIDSJÄUR	55 355	62 259	12 %	RONNEBY	110 663	101 388	-8 %
BORLÄNGE	10 375	15 316	48 %	SKELLEFTÄ	347 351	337 380	-3 %
GÄLLIVARE	26 888	35 569	32 %	ARLANDA	21 845 031	22 757 911	4 %
LANDVETTER	5 192 054	5 335 783	3 %	BROMMA	1 190 507	1 012 459	-15 %
HAGFORS	2 460	2 256	-8 %	SKAVSTA	685 269	364 603	-47 %
HALMSTAD	83 818	104 627	25 %	VÄSTERÅS	83 587	78 652	-6 %
HEMAVAN	15 307	14 637	-4 %	SUNDSVALL	62 251	58 786	-6 %
JÖNKÖPING	21 854	28 405	30 %	SVEG	6 579	5 501	-16 %
KALMAR	113 488	89 321	-21 %	SÄLEN	19 064	23 072	21 %
KARLSTAD	20 463	26 562	30 %	TORSBY	2 152	1 926	-11 %
KIRUNA	217 228	221 858	2 %	TROLLHÄTTAN	16 085	15 615	-3 %
KRAMFORS	9 174	11 490	25 %	UMEÅ	685 885	675 257	-2 %
KRISTIANSTAD	16 236	11 061	-32 %	VILHELMINA	11 618	11 975	3 %
LINKÖPING	118 542	127 874	8 %	VISBY	318 064	294 039	-8 %
LULEÅ	1 035 925	980 333	-5 %	VÄXJÖ	167 363	125 615	-25 %
LYCKSELE	17 216	18 091	5 %	ÖSTERSUND	253 468	239 737	-5 %
MALMÖ	1 297 141	905 702	-30 %	ÄNGELHOLM	223 653	201 700	-10 %
MORA	766	3 360	339 %	ÖREBRO	80 694	72 455	-10 %
NORRKÖPING	64 829	60 704	-6 %	ÖRNSKÖLDSVIK	28 003	30 690	10 %
PAJALA	9 206	7 465	-19 %				

Tabell 1. Det totala antalet passagerare på svenska flygplatser 2023 vs 2024. Källa: Trafikverket/Transportstyrelsen.

Som riksintressemyndighet har Trafikverket identifierat 23 riksintresseflygplatser, vilka omfattar både flygplatser inom basutbudet och ett antal icke-statliga flygplatser. Av flygplatserna i basutbudet är Luleå-Kallax, Visby och Ronneby även riksintressen för totalförsvarets militära del.

4 Beskrivning av flygplatsen

4.1 Flygplatsens historik

Flygplatsen är belägen ca 5 km sydost ca 2,5 km söder om Umeå centrum i nära anslutning till E4 och E12. Flygplatsen är en av landets mest stadsnära flygplatser.

Redan år 1914 väcktes de första tankarna på att anlägga en flygplats i Umeå. Initiativtagare var Anna Grönfelt, seminarielektor vid läroverket, som insåg flygets framtida betydelse för kommunikation och utveckling i regionen. Idén låg dock långt före sin tid och möttes av både praktiska och ekonomiska hinder.

Efter andra världskriget började frågan om flygplatser i Sverige behandlas mer strukturerat. I samband med den statliga flygplatsutredningen (SOU 1946:58) utarbetades en nationell plan för ett flygplatsnät. I denna plan föreslogs en flygplats i Umeå, och medel beviljades för ändamålet. Trots detta dröjde det ytterligare 16 år innan planerna blev verklighet. Umeå flygplats invigdes slutligen 1962.

Under tiden hade behovet av flygförbindelser vuxit. Redan 1955 etablerades reguljär flygtrafik till Umeåregionen, men trafiken gick då via Nordmaling, där Försvarmakten redan 1941 hade anlagt en krigsflygplats i Olofsfors, som även kom att användas för civil trafik. År 1957 började Linjeflyg trafikera Nordmaling, vilket förbättrade regionens tillgänglighet avsevärt. Fyra år senare, 1961, flyttades trafiken till den nya flygplatsen i Umeå – strax innan den officiella invigningen 1962.

Från invigningen och framåt har trafiken till Stockholm varit helt dominerande, med reguljära förbindelser till både Bromma och Arlanda. Detta mönster har hållit i sig genom decennierna, även om trafiken till Bromma upphörde i januari 2025. Före pandemin förekom även viss utrikestrafik från Umeå, bland annat en linje till Helsingfors som trafikerades av Finnair. Utöver den reguljära trafiken har charterflyget haft en stark ställning vid flygplatsen.

Det officiella namnet är Umeå flygplats, enligt certifikatet och så benämndes den också lokalt fram till 2008. Då ändrades namnet av LFV till Umeå City Airport. Namnändring skedde igen 2011 genom Swedavia, nu till Umeå Airport.

Bilaga till rapport



Foto 1. Umeå flygplats cirka 1962–1965, till vänster en Convair 440 Metropolitan från Linjeflyg, till höger en DC-3 från Finnair. Källa Riksantikvarieämbetet.

4.2 Flygplatsen i geografin

4.2.1 Flygplatsområdet

Swedavia AB äger huvuddelen av flygplatsområdet genom fastigheten Umeå Österteg 29:1 samt 34:2. Området är inte detaljplanelagt.



Karta 2. Swedavias fastigheter Umeå Österteg 29:1 och 34:2.

Bilaga till rapport

4.2.2 Terminalområdet

I terminalbyggnaden finns bl.a. avgångshall och restaurang. Bakom terminalbyggnaden (airside), finns uppställningsytan för flygplan (Apron). Flygledartornet, en del av terminalbyggnaden, är inte längre i drift.

Flygledningen sker genom Remote Tower Centre (RTC) i Stockholm. Så sker flygledningen även vid exempelvis flygplatserna Kiruna, Malmö och Åre-Östersund.

Framför terminalbyggnaden (landside), finns en terminalparkering. Totalt finns ca 1 000 parkeringsplatser.



Ortofoto 1. Terminalområdet.

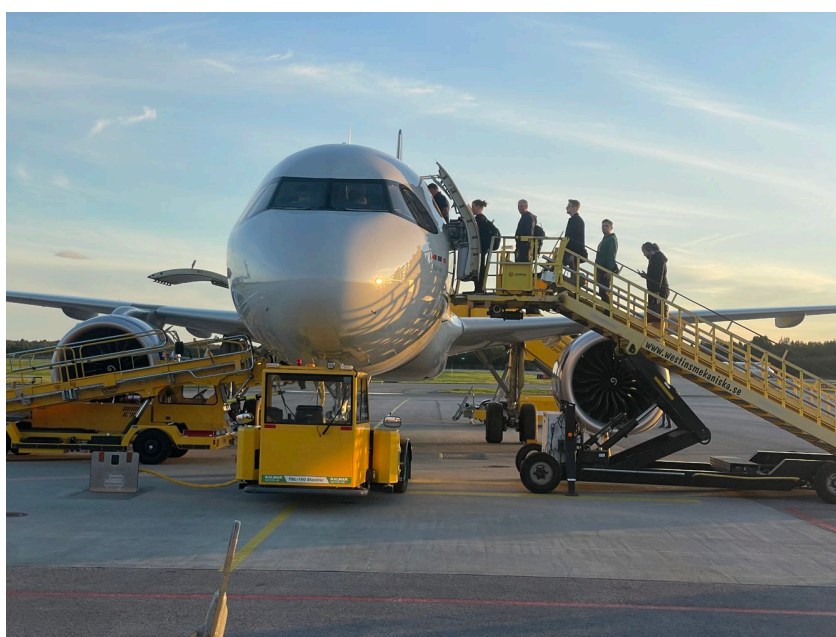


Foto 2. Airside mot plattan. Foto Jean-Marie Skoglund.

Bilaga till rapport

4.2.3 Bansystemet

Banan är 2 302 meter lång och 45 meter bred. Nära mitten på banan finns flygplatsens referenspunkt ARP (634735N 0201648E). Bana 14 är i norr och bana 32 i söder. I norr finns taxibana B och framför terminalbyggnaden taxibana C och i söder taxibana D.



Ortofoto 2. Banor 14 och 32, taxibanor B-D.



Foto 3. Bana 14 mot sydost. Foto Jean-Marie Skoglund.

Bilaga till rapport

4.2.4 Anslutande infrastruktur och kommunikationer

Anslutningsväg till flygplatsen är Flygplatsvägen som ansluter till cirkulationsplatsen E4/E12.

Flygresenärer och personal som arbetar på flygplatsen, åker företrädesvis till och från flygplatsen med bil eller taxi. Det finns en linjebuss som trafikerar flygplatsen.



Karta 3. Översikt väganslutningar till flygplatsen.

5 Påverkansområde flygbuller

Flygbullerberäkningarna utgår från Trafikverket fastställda prognos för antal kommersiella och samhällsviktiga flygrörelser vid flygplatsen. Prognosen anger vilka flygplanstyper beräkningarna ska baseras på samt hur rörelserna fördelas över dygnet. Trafikverkets bedömning är att flygplatsen år 2045 kommer att ha 19 250 flygrörelser inom kommersiell och samhällsviktig trafik.

I Trafikverkets prognos för antal flygrörelser ingår enbart passagerar- och fraktflyg i linjetrafik, charterflyg samt samhällsviktigt flyg. I den sistnämnda kategorin ingår specialiserad flygverksamhet som sjukvårdstransporter, brandbevakning/- bekämpning, polistransporter, inspektioner och inventeringar.

Transportstyrelsen tar fram kortsiktiga nationella prognoser över antalet passagerare i flygtrafiken. Den senaste prognosen publicerades i oktober 2025 och omfattar åren 2025–2031. Lågkonjunkturen består, men bedöms börja återhämta sig mot slutet av 2025. Det uppskattas att konjunkturen stabiliseras först omkring 2027.

Under årets första åtta månader har antalet flygresenärer ökat med 0,2 % jämfört med samma period 2024. Inrikestrafiken har minskat med 4 %, medan utrikestrafiken har ökat med 1,4 %. I huvudscenariot för år 2031 bedöms antalet inrikesresenärer att uppgå till cirka 4,3 miljoner, vilket motsvarar 62 % av antalet 2019. För utrikesresenärer prognostiseras antalet till 18,6 miljoner, motsvarande 112 % av 2019 års nivå. Totalt bedöms antalet passagerare uppgå till 21 675 000 år 2031, vilket motsvarar 97 % av nivån 2019. Transportstyrelsens kortsiktiga scenarier används av Trafikverket som underlag i dess prognosverksamhet.

Påverkansområdet för flygbuller orsakas främst av aerodynamiskt buller och motorbuller. Det aerodynamiska bullret beror på att flygplanskroppen orsakar turbulens som kan ge upphov till störande ljud, främst vid inflygning och landning då flyghöjden är låg. Ljudnivåer anges i dBA, decibel vägt med ett A-filter som tar hänsyn till människans perception. Ljudnivåerna tas fram genom teoretiska beräkningar. Motorbullret från jetflygplan kommer främst från själva jetstrålen. Turbopropplanens dominerande bullerkälla är själva propellern. Helikoptrar har liknande bulleregenskaper som turbopropflygplan.

Flygbuller beskrivs vanligen på två sätt, dels som flygbullernivå, FBN, dels som maximal ljudnivå, LA_{max} . Flygbullernivå är en ekvivalentnivå, ett slags

Bilaga till rapport

medelvärde. Det motsvarar den ljudnivå som skulle ha uppstått om allt flygbuller under hela dygnet skulle haft en konstant ljudnivå.

Ekvivalentnivån viktas så att en bullerhändelse under kvällen (kl. 18–22) får ett tillägg på 5 dB(A) och en bullerhändelse under natten (kl. 22–06) får ett tillägg på 10 dB(A). Maximal ljudnivå är den högsta ljudnivån vid en enskild flygpassage under en viss tidsperiod som uppkommer vid respektive överflygning. För att vara användbart bör måttet också kopplas till antal händelser.

Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Försvarsmakten har kommit överens om att en specifik metod ska användas för flygbullerberäkningar i Sverige. Metoden beskrivs i det kvalitetssäkringsdokument som är upprättat av myndigheterna tillsammans med Trafikverket.

Metoden utgår från det internationellt framtagna metoddokumentet ECAC Dokument 29 och kvalitetssäkringsdokumentet från bilagan 3rd Edition. En uppdatering av dokumentet med bilagan 4th Edition som grund, har genomförts med Trafikverket som ansvarig myndighet. Dokumentet fastställdes 2024-01-26. Länk:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ad555b104d4a40ddab678dda94b24a8d/kvalitetssakringsdokument_flygbullerberakningar.pdf

Beräkningarna i detta fall har baserats på denna nya version, 4th edition. Beräkningsresultatet framgår av karta 2 i huvudrapporten.



Foto 4. Vy över Umeå inför landning på bana 14. Foto Jean-Marie Skoglund.

6 Hinderbegränsande ytor

6.1 ICAO Annex 14

Inom ICAO pågår ett arbete med översyn av hinderbegränsande ytor enligt ICAO Annex 14 som anger standarder och rekommendationer för drift och utformning av flygplatser. Detta arbete har föranletts av teknikutvecklingen av flygplanens förmåga att navigera med högre precision vilket innebär att det krävs mindre hinderbegränsade ytor för att möjliggöra en säker flygning. De minskade ytorna kring flygplatserna kommer att möjliggöra en förtätad bebyggelse kring flygplatser och en tydligare bedömning av vilka hinderbegränsande ytor som är av betydelse kring en flygplats. En remiss efter översynen har skickats ut av ICAO i State Letter 2023/32 och 2023/33. Enligt ICAO:s tidplan kommer den att vara klar 2026. EASA kommer därefter att ta fram motsvarande regelverk för EU. Detta beräknas vara i drift år 2028. Detta innebär att tillämpningen av nya hinderbegränsande ytor kommer att kunna hanteras i revideringen av denna riksintresseprecisering om cirka fem år.

Det är respektive flygplats skyldighet att uppdatera sina instrumentinflygningsprocedurer vart femte år. Flygplatsen tar fram en tredimensionell modell kring hindersituationen kring flygplatsen.

Flygplatsens hinderbegränsande ytor avser de hinderytor i flygplatsens omedelbara närhet som garanterar att flygplan kan stiga från och sjunka in till banan samt manövrera visuellt runt flygplatsen utan att komma för nära ett hinder. En grundregel är att de hinderbegränsande ytorna inte får genomträngas. Om risk för genomträngning föreligger måste en flyghinderanalys beställas, se avsnitt 4.2.2.1 i huvudrapporten. Om en genomträngning sker, måste flygplatsoperatören hos Transportstyrelsen ansöka om ett undantag från regelverket och till ansökan bifoga en säkerhetsbevisning som visar att flygsäkerheten kan upprätthållas. Om undantaget inte medges, kan hindret inte uppföras.

Vissa ytor kring en flygplats får aldrig genomträngas av hinder, se Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA:s (European Union Aviation Safety Agency) förordning 139/2014, exempelvis chapter H och J.

För temporära hinder såsom byggkranar och vindmätmaster som riskerar att genomtränga de hinderbegränsande ytorna, krävs ett särskilt tillstånd från berörd flygplats.

Hindermarkering krävs för alla objekt som har en höjd av 45 meter eller högre över mark eller vattenytan. Hur objektet ska markeras bestäms av

Bilaga till rapport

dess höjd och utformning. Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd TSFS 2020:88 ska följas.

Se karta 3 i huvudrapporten.

6.2 MSA- och TAA-ylor

Runt en flygplats, finns ett område på 55 km som betecknas som Minimum Sector Altitude (MSA) och har som syfte att garantera den lägsta höjd över ett specifikt område där ett luftfartyg kan flyga och fortfarande ha en säker marginal till terräng och hinder. MSA används vanligtvis endast för situationer där piloten behöver en omedelbar referenshöjd (t.ex. vid navigeringsproblem under en inflygningsprocedur) för att kunna fortsatta flyga och ha en säker marginal till terräng och hinder.

En MSA-ylta utgår från ett navigationshjälpmedel, exempelvis en VOR-station (Very High Frequency Omni-Directional Range), NDB (Non-directional beacon) eller flygplatsens referenspunkt ARP (Aerial Reference Point) och kan utformas som en oval eller cirkulär yta. MSA-yltan delas ofta in i sektorer, speciellt om det finns betydande höjdvariationer i terrängen. Olika sektorer får då olika minimihöjder beroende på topografi och hinder. Ytan inrymmer alla de områden som kan innebära restriktioner och där hinder kan påverka flygprocedurerna till och från flygplatsen. Detta styrs av ICAO PANS-OPS Doc 8168 (Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations) Volume II. MSA-yltans maximala höjder för objekt går i vissa fall att räknas om så att det går att tillåta ett högre objekt i något delområde.

I takt med införande av satellitbaserade inflygningsprocedurer som har utvecklats under de senaste tio åren, har det tagits fram TAA-yltor (Terminal Arrival Altitude) som har samma funktion som MSA-yltor. Medan MSA ytan utgår från mark-baserade navigationshjälpmedel, utgår TAA-yltan från en fix (waypoint) som ligger ungefär två mil från flygplatsen och därifrån skapas en TAA-ylta med en 55 km radie. En TAA-ylta är därmed större än en MSA-ylta.

Trafikverket har beslutat att MSA-yltorna och TAA-yltorna är en del av riksinbudssett för luftfarten men betraktas som samrådsområden inom vilket remisser avseende planer för objekt 20 meter eller högre, ska skickas på remiss till berörda flygplatsoperatörer samt LFV. Därefter kan det göras en bedömning av om planerade objekt medför en negativ påverkan flygplatsens funktion.

Bilaga till rapport

Inom Umeå flygplats TAA-yta finns också delar av Skellefteå flygplats TAA-yta vilket behöver beaktas i remisshanteringen. Se karta 4 i huvudrapporten.

7 System för kommunikation, navigering och övervakning

Vid alla flygplatser finns flygteknisk utrustning som är av avgörande betydelse för den enskilda flygplatsens och luftfartens funktion. Systemen för Communication Navigation and Surveillance, CNS och anläggningarna för start och landning, måste således skyddas så att funktionen inte skadas.

CNS-systemen består av kommunikationsutrustning, navigeringshjälpmedel och övervakningsutrustning som möjliggör flygtrafikledning, navigering och andra flygtrafiktjänster för både in- och utflygning samt landning och markrörelser. In- och utflygningsområden finns inom flygplatsens terminalområde (TMA) varför CNS-systemen för flygplatsen finns över ett relativt stort område. LFV och flygplatsoperatören är exempel på leverantörer av CNS-tjänst.

CNS-systemens funktion och därmed flygsäkerheten kan påverkas negativt av bl.a.:

- Höga byggnader/objekt (fysiskt hinder)
- Olämpliga konstruktionsmaterial och geometriska utformningar av byggnadsverk
- Vindkraftverk
- Luftledningar och andra kraftförsörjningsanläggningar
- Solcellsanläggningar
- Järnvägsanläggningar
- Elvägar
- Trådlös kraftöverföring till elfordon
- Elektromagnetiska störningar i allmänhet

Andra anläggningar för kraftöverföring eller där höga effekter- och spänningar förekommer kan medföra påtaglig skada på funktionen för luftfartens tekniska system. Av detta skäl är det av stor vikt att ägare/innehavare av CNS-anläggningar får sådana ärenden på remiss.

Förutom CNS-systemen finns också vitala radiolänkar mellan olika platser för olika former av tal- och datakommunikation, exempelvis för överföring av radardata eller tal till och från en radiostation. Dessa länkstråk måste också skyddas. Det innefattar skydd mot permanenta och tillfälliga etableringar i närheten av stråkens sträckning eftersom sådana kan innebära en total utsläckning av signalerna och därmed avbrott. Det är inte bara hinder i stråkets direkta siktlinje som är av betydelse, även strukturer vid sidan av eller under stråket kan ha en kraftig negativ

Bilaga till rapport

inverkan. Både LFV och flygplatsoperatören Swedavia är ägare av radiolänkar.

Av särskild vikt för både markbaserade CNS-anläggningar och för luftfartyg, är frihet från skadlig (radio) störning. Spektrumskydd krävs. Samtliga CNS-analyser baseras på ICAO:s rekommendationer (BRA-Building Restriction Area, se ICAO EUR Doc 15) för respektive CNS-utrustning. Källa till sådan störning behöver inte befinna sig i CNS-anläggningens direkta närhet för att påverka tjänsten som sådan. Utöver CNS-anläggningar finns det ett antal radiotekniska system inom luftfarten som endast består av utrustning ombord på luftfartyg. Det är alltså var en störning uppträder som är avgörande, både geografiskt och spektrummässigt, inte var dess källa befinner sig. Så länge störningen når någon del av det totala radiotekniska systemet som luftfarten använder sig av (CNS-markanläggningar, dess luftburna brukare eller andra radiotekniska system ombord luftfartyget) kan negativ påverkan uppstå som därmed kan äventyra säkerheten och/eller flygtrafikens regularitet.

Störningar, oavsett form eller magnitud, kommer inte att accepteras av systemägaren var de än uppträder inom det för luftfarten av staten allokerade spektrumutrymmet och oavsett inom vilket geografiskt område störningen uppträder (PTS frekvensplan PTSFS 2019:1). Detta innefattar även de delar av allokeringen som inte används på en viss plats vid ett visst tillfälle. Detsamma gäller spektrumutrymme allokerat av staten till annan tjänst än luftfarten som dock brukas av luftfarten.

Regler om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) finns i Lag om elektromagnetisk kompatibilitet (SFS 1992:1 512) och Förordning om elektromagnetiska störningar (SFS 2016:363). Av dessa framgår att en utrustning måste vara konstruerad så att den inte alstrar elektromagnetisk störning som överskrider en nivå som gör att utrustningen inte fungerar som avsett. Sanktionsavgifter kan åläggas en aktör.

För att undvika förgävesplanering rekommenderas att alla ärenden avseende planerade objekt högre än 20 meter över marknivå eller vattenyta remitteras till LFV för en CNS-analys och till aktuell flygplatsoperatör inom TAA-ytan. CNS-analys innebär analys av objektet med avseende på internationella regelverk och operatörens interna föreskrifter för CNS-utrustning samt om objektet kan uppföras utan att CNS-utrustningar, riskerar att påverkas negativt. Anläggningarna måste också kunna nås via fungerande vägsystem för att kunna underhållas.

Då många av LFV:s anläggningar är placerade utanför riksintressets markanspråk och i många fall anses skyddsvärda och är skyddsobjekt, publiceras inte deras exakta positioner eller skyddsområde. Information

Bilaga till rapport

om detta delges i respektive analys. LFV har angett ett generellt skyddsområde om 3 000 m runt alla sina anläggningar. Inom detta avstånd måste en analys göras.

När anläggningen är uppförd måste det vid idrifttagning utföras en påverkansmätning i samarbete med CNS-anläggningens underhållsorganisation. Om påverkan finns, måste leverantören stänga av och åtgärda sin anläggning.

Anläggningarnas plats kan inte redovisas på karta, remiss måste därför alltid skickas in till flygplatsoperatörer och LFV. Om en planerad solcellsanläggning föreslås inom en flygplats markanspråk, är det flygplatsoperatören som ska remitteras och som i sin tur kontaktar LFV om LFV har en anläggning inom området.

Anläggningar inom riksintrassets markanspråk, exempelvis de som är kopplade till start och landning, ägs normalt sett av respektive flygplatsoperatör men även LFV kan ha anläggningar inom markanspråket.

8 Övriga påverkansområden enligt annat gällande regelverk

8.1 Procedurområden ICAO PANS-OPS Doc 8168

Utöver de hinderbegränsande ytorna finns procedurområden vars utbredning är betydligt större än de hinderbegränsande ytorna och syftar till att säkerställa hinderfrihet för alla flygoperativa procedurer som möjliggör in- och utflygning, inom MSA- och TAA-ytorna.

Vid start och landning måste piloten följa på förhand fastställda procedurer. Dessa är unika för varje flygplats och utformas med hänsyn exempelvis till terräng och byggnadshöjder, rullbanans placering, miljövillkor, flygsäkerhet samt andra flygplatser i närheten. Procedurerna är beroende av markbundna navigationshjälpmedel eller på den teknik som flygplan har ombord, Performance Based Navigation, PBN. Den senare baseras på satellitnavigering. Procedurerna är publicerade på LFV:s hemsida. Länk: [IAIP – AIP](#).

Procedurområde är ett begrepp som kan användas för de komplexa hinderytor som tillsammans utgör en övergångszon mellan flygplatsen och det ovanförliggande luftledssystemet.

Procedurområdena regleras av ICAO PANS-OPS Doc 8168 (Procedures for Air Navigation Services-Aircraft Operations) Volume II. Varje flygprocedur analyseras efter egna PANS-OPS-ytor och utformning och specifikationer varierar beroende exempelvis av var navigationshjälpmedel är lokaliserade, typ av procedur, begränsningar i luftrummet och flygplansprestanda. Procedurområden är en del av de påverkansområden som ska bevakas för att inte riskera flygplatsens funktion.

Inom de delar av procedurområdena som överlappar de hinderbegränsande ytorna enligt Annex 14, kan dess tillåtna höjder, vara lägre än de hinderbegränsande ytornas högsta höjd för objekt. En flyghinderanalys kan alltså behöva beställas trots att det inte föreligger någon risk för genomträngning av de hinderbegränsande ytorna. Se även avsnitt 6.1.

Höjdbegränsningarna inom procedurområdena ska inte ses som gränser som aldrig får höjas men utgör gränser för när det krävs att det tas fram en flyghinderanalys för att kunna få besked om eventuell påverkan på flygoperativa procedurer.

Bilaga till rapport

8.2 Elsäkerhetsförordningen (2017:218)

För att säkerställa flygplatsens tekniska stödfunktioner mot påverkan av elektromagnetiska fält, ska det vidtas åtgärder för att minimera riskerna för att funktionen av den tekniska utrustningen slås ut. Enligt 11 § i Elsäkerhetsförordningen (2017:218), får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än 4 000 meter från flygplatsens referenspunkt. I punkt 3 står: *”Invid en flygplats får ledningen aldrig placeras närmare än 4000 meter från den referenspunkt som har bestämts för flygplatsen av den som har inrättat flygplatsen.”* Även Transportstyrelsen har ett regelverk kring detta, TSFS 2011:73. Dessa regelverk gäller oberoende av denna precisering. Detta område inryms inom påverkansområdet enligt annat regelverk som redovisas i avsnitt 5.6, huvudrapporten.

8.3 Områden med risk för fågelkollisioner EASA EU 139/2014, TSFS 2012:90

EASA:s regelverk för flygplatser (EU) 139/2014 ADR.OPS. B.020) anger att flygplatsoperatören ska utvärdera och minska risken för kollisioner med fågel och vilt på flygplatsen och dess omgivning. Motsvarande nationella krav återfinns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, TSFS 2019:19, om drift av godkänd flygplats.

ICAO har i Airport Planning Manual, publicerat “Land-use Guidelines for the Avoidance of Bird Hazards”. All markanvändning som drar till sig fåglar i närheten av en flygplats medför ökad risk för kollisioner mellan fåglar och luftfartyg och bör därför undvikas. Exempel på sådan markanvändning är till exempel snabbmatsrestauranger, dammar och avfallsanläggningar. Inom en radie av tre kilometer från flygplatsen bör man vara extra uppmärksam och inom radien 13 kilometer bör även viss försiktighet råda. Vid planering av verksamheter som kan medföra risk för att locka till sig fåglar bör kontakt tas med flygplatsoperatören. Detta område inryms inom påverkansområdet redovisat i avsnitt 5.6, huvudrapporten.

8.4 Område med risk för vilseledande belysning TSFS 2012:90

Belysning som inte är avsedd för luftfarten och som på grund av sin intensitet, utseende eller färg kan vara vilseledande för luftfarten, ska skärmas av eller på annat sätt modifieras. För banor med kodsiffra 4 gäller detta inom ett område som sträcker sig minst 4 500 meter i längdled från tröskeln och banslutet och 750 meter på vardera sidan av den utsträckta

Bilaga till rapport

centrumlinjen i sidled. Detta framgår av 24 § i Transportstyrelsens regelverk TSFS 2012:90.

Även reflektioner och blänk från exempelvis solceller, fasadmateriel och glas som kan blända piloterna är direkt olämpliga av flygsäkerhetsskäl. Sådana ärenden måste alltid remitteras till flygplatsoperatören. Detta område inryms inom påverkansområdet enligt annat regelverk.

8.5 Påverkansområde olycksrisken för tredje man

All transportverksamhet medför risker, både för trafikanter och för omgivningen. Vad gäller flygverksamhet regleras dessa transporter av omfattande säkerhetskrav som fastställs på internationell nivå. Detta innefattar bl.a. krav på hinderfrihet samt säkerhetskrav för flygplatsen.

Flygtrafik räknas ofta som ett av de säkraste transportsätten. Flygplatser i västvärlden och i synnerhet de europeiska som ingår i EASA (European Aviation Safety Agency) är underrepresenterade i olycksstatistiken (EASA Annual Safety Review 2013). Olyckor förekommer dock och när en sådan olycka inträffar kan också konsekvenserna bli förhållandevis omfattande. Majoriteten av flygolyckorna sker i samband med start och landning i nära anslutning till flygplatsens rullbana. Olyckor kan ske inom flygplatsområdet men även utanför. En flygplats påverkar därmed sin omgivning med en förhöjd risk att drabbas av en flygplansolycka. Människor som bor och arbetar i en flygplatsomgivning, utan att ha en direkt koppling till flygverksamheten, kallas vanligtvis för "tredje man". I fysisk planering behöver hänsyn tas till risken för olyckor, så att ny bebyggelse endast uppförs där risknivån för tredje man är acceptabel.

Risknivån är högst i banornas förlängning. Det finns i Sverige inga nationellt angivna nivåer för acceptabel risk gällande tredje man, vare sig för flygtrafik eller för annan verksamhet.

Vid planering av ny bebyggelse, exempelvis intill trafikleder där farligt gods transporteras är det dock praxis att analysera individrisk. Sannolikheten för dödsolyckor bör då inte vara högre än 1×10^{-5} per år (=1 per 100 000 år) för att anses vara acceptabel. I Nederländerna analyseras riskerna kring flygplatser med en fastlagd metod. En markpolicy för områden kring flygplatser styr sedan vilken bebyggelse som tillåts utifrån beräknad risknivå.

Individrisk definieras här som sannolikheten per år att en fiktiv person, som permanent uppehåller sig på en bestämd plats i flygplatsens närområde, omkommer till följd av ett flygplanshaveri. I denna metodik

Bilaga till rapport

ingår att risknivåerna 1×10^{-5} och 1×10^{-6} redovisas på en karta. Inom de områden som avgränsas av dessa kurvor finns restriktioner för bl.a. vilken typ av bebyggelse som får uppföras. I Sverige gäller att bedömning av acceptabel risknivå avgörs i varje enskilt fall. Statistiken visar att antalet olyckor inom luftfarten minskar kontinuerligt och säkerheten blir allt högre för varje år. Denna utveckling bedöms fortsätta och är den enskilt största anledningen till lägre framtida risknivåer.

9 Riksintresset i lagstiftningen

9.1 Bestämmelserna om riksintressen i miljöbalken (1998:808)

Miljöbalkens 3 kap. handlar om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Med stöd av bestämmelserna i hushållningsförordningen (1998:896) pekas områden av riksintresse ut för olika verksamheter och bevarandebestämmelser. Tillämpningen sker enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska område som är av riksintresse för en kommunikationsanläggning skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Miljöbalkens bestämmelser om riksintressen tillämpas inte självständigt. De aktualiseras när så är föreskrivet för tillståndsprövning och planering enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen, lagen om byggande av järnväg och enligt annan lagstiftning. Syftet med bestämmelsen är att skydda funktionen hos en anläggning av riksintresse då konkurrerande markanspråk prövas.

9.2 Plan- och bygglagen (2010:900)

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt plan- och bygglagen och kallas ofta för kommunal fysisk planering. Det finns tre typer av kommunala fysiska planer; översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Det är också kommunen som prövar ansökningar och beslutar om bygglov eller förhandsbesked.

Enligt 3 kap. plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen bland annat redovisa hur skyldigheten att ta hänsyn till allmänna intressen kommer att tillgodoses. Riksintressen ska anges särskilt. En antagen översiktsplan ger vägledning för efterföljande planering och bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen men är inte juridiskt bindande. Den ger även vägledning för tillståndsprövning enligt annan lagstiftning såsom miljöbalkens bestämmelser i 3 och 4 kap. Den ska vara aktuell.

När det finns en lagakraftvunnen detaljplan har avvägningen mellan olika intressen och riksintressen avgjorts genom planprocessen. Vid en bygglovsprövning inom ett detaljplanlagt område prövas åtgärden därför endast mot en detaljplans angivna markanvändning och planbestämmelser. Vad som ska omfattas av en bygglovsprövning framgår i 9 kap. plan- och bygglagen och frågan om påtaglig skada på ett riksintresse

Bilaga till rapport

ingår inte i den prövningen om bygglovets ligger inom detaljplanelagt område.

Vid planläggning och vid bygglovsprövning utanför detaljplan, ska enligt 2 kap. plan- och bygglagen, hänsyn tas till allmänna intressen. Här ingår bland annat att hänsyn ska tas till riksintressen och att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och till risken för olyckor.

I planprocesserna kring översiktsplan, detaljplan och även områdesbestämmelser, är det länsstyrelsen som ansvarar för att ta tillvara, bevaka och samordna statliga intressen, däribland riksintressen. Detta sker efter kontakter med andra statliga företrädare, när det gäller trafikfrågor med Trafikverket och när det gäller flygplatser av riksintresse även med flygplatsoperatören Swedavia.

9.3 Förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten

Riksintressemyndigheterna ska enligt 1 § förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden (populärt kallad hushållningsförordningen) i samverkan med länsstyrelserna ha uppsikt över utvecklingen av frågor om hushållningen med mark- och vattenområden. Tyngdpunkten i denna verksamhet ska läggas på frågor som har stor betydelse i ett nationellt perspektiv och frågor vars utveckling Sverige enligt internationella åtaganden ska följa.

I proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande:

”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn till andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär till exempel att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningarna för de boende.”

10 Miljöprövning och tillsyn enligt miljöbalken (1998:808)

10.1 Allmänt

För att driva en civil flygplats med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter krävs tillstånd enligt miljöbalken. Detta regleras i miljöbalken (1998:808) 9 kap 6 § och i miljöprövningsförordningen (2013:251) 24 kap 3 §. Tillståndsfrågan prövas av mark- och miljödomstol. Till tillstånd kopplas även villkor för verksamheten. En ny tillståndsprövning görs oftast i samband med större förändringar. Ytterligare en bana är ett exempel på en sådan större förändring. Under vissa omständigheter kan även villkor prövas om på tillståndsmyndighetens initiativ utan att själva tillståndet i övrigt ändras. Detta regleras närmare i miljöbalken 24 kap 5 §. Det finns också viss begränsad möjlighet för tillståndshavaren att ansöka om ändring av villkor. Kraven för att medge en sådan ändring är mycket stränga, frågan regleras i 24 kap 13 § miljöbalken. Tillsynen regleras i miljöbalkens 26 kap.

10.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd

Umeå flygplats är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Tillstånd finns för 34 000 flygplansrörelser per år varav 21 000 med tunga flygplan enligt miljödom från 2008-12-02, Mark- och miljödomstolen, Umeå tingsrätt.

Enligt ett villkor ska landning företrädesvis ske på bana 32 och start på bana 14 om flygsäkerheten inte kräver något annat.

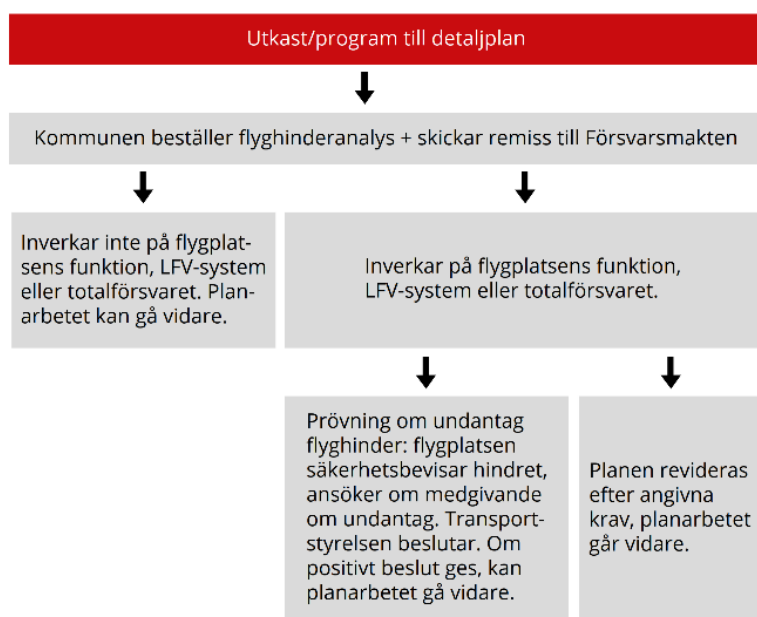
11 Flyghinder

11.1 Prövning av höga objekt och hinder

Förutom att höga objekt kan påverka luftfarten, kan de även påverka militär luftfart, övnings- och skjutverksamhet och olika tekniska system som är av riksintresse för totalförsvaret, exempelvis radiolänk och radar. Som högt objekt hänförs byggnad eller anordning med en totalhöjd av 45 meter inom sammanhållen bebyggelse och 20 meter utanför.

Försvarmakten ska kontaktas i tidigt skede i plan-, lov- och tillståndsärenden över hela landets yta. Remisser skickas till: exp-hkv@mil.se.

Då det planeras för höga objekt/byggnader är nedanstående arbetsgång rekommenderad:



Figur 4. Arbetsgång vid planering av höga objekt.

Figuren gäller även bygglov i icke detaljplanlagt område. I kommunernas planarbete ska flygplatsoperatören, Trafikverket, LFV och Försvarmakten ges tillfälle att delta i samråd om översiktsplanen. Det gäller även samråd för detaljplaner som berör flygplatsens påverkansområden och/eller luftfarten i allmänhet. Resultatet av samrådet utgör sedan ett planeringsunderlag för kommunerna och också för länsstyrelsernas bedömning av eventuell skada på riksintresset.

Bilaga till rapport

11.2 Flyghinderanmälan och hindermarkering

Enligt Luftfartslagen (SFS 2010:500 6 kap 23 §) och Luftfartsförordningen (SFS 2010:770 25 §), ska en flyghinderanmälan skickas in före uppförande av ett högt objekt. Anmälan ska göras till landets flyghinderdatabas som ägs av Försvarmakten, senast fyra veckor innan objektet når en höjd av 20 m (45 m inom sammanhållen bebyggelse) eftersom objektet därefter kan utgöra fara för flygsäkerheten.

Normalt sker denna anmälan genom aktuell exploatör/byggföretag. Det har uppmärksamats att anmälningar enligt lagstiftningen i många fall inte skickas in, vilket innebär en stor fara för flygsäkerheten. Luftfartens färdplaner såsom in- och utflygningsprocedurer och flygningar på låg höjd utgår från flyghinderdatabasen.

Blankett och ytterligare information finns på: [Flyghinderanmälan – Försvarmakten \(forsvarsmakten.se\)](#). Ifylld blankett för flyghinderanmälan ska skickas till Försvarmakten, exp-hkv@mil.se med kopia till fm.flyghinder@lfv.se och registrator@fmv.se.

Hindermarkering ska ske i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2020:88. I de fall som hinderytor genomträngs, ska EU 139/2014 följas av EU-certifierad flygplats.

Denna behandling '16/26 KSPLU Informationsärenden 2026-02-03' har inget tjänsteutlåtande.