



TRAFIKVERKET

RAPPORT

# Riksintresseprecisering för Malmö flygplats

Remissutgåva



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

**Konfidentialitetsnivå:** 1, ej känslig

**Dokumenttitel:** Riksintresseprecisering för Malmö flygplats

**Författare:** Jean-Marie Skoglund/Häckner Cecilia, PLnps

**Kontaktperson:** Jack Bårström, Trafikverket

**Dokumentdatum:** 2024-03-25

**Ärendenummer:** TRV 2023/49583

**Fotografier:** Swedavia om inget annat anges

**Underlagskartor och ortofoton:** Lantmäteriet, Geodatasamverkan

**Distributör:** Trafikverket.

# Förord

*Detta skrivs under i slutversionen.* Malmö flygplats, före 2007 benämnd Sturups flygplats, har redovisats som riksintresse sedan år 2006, enligt beslut av dåvarande Luftfartsstyrelsen. En riksintresseprecisering har tidigare tagits fram, publicerad 2013. Denna riksintresseprecisering ersätter den från 2013.

Den benämning på flygplatsen som finns på omslaget är den som Transportstyrelsen har beslutat om, Malmö flygplats. I denna rapport används denna benämning.

Trafikverket Region Syd samt från årsskiftet 2023/2024 Trafikverket, Södra regionen, har i samverkan med länsstyrelsen i Skåne län, tagit fram denna riksintresseprecisering. Flygplatsoperatören Swedavia har som verksamhetsutövare bidragit med underlag. Representanter från Svedala kommun har deltagit i arbetsgruppen.

Ett förslag till uppdaterad riksintresseprecisering har varit ute på extern remiss från 2024-03-25 till 2024-06-28. Efter det har en bearbetning och uppdatering skett.

Denna riksintresseprecisering gäller tills att den uppdateras. Den redovisar de anspråk som följer med riksintresset i form av riksintressets markanspråk samt påverkansområden utanför detta. Det ska tjäna som underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters handläggning som berör riksintresset.

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

Anna Wildt-Persson

Regiondirektör, Trafikverket, Södra regionen

# Innehåll

<b>Förord .....</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>12</b>
1.1 Bakgrund till denna precisering.....	12
1.2 Syfte.....	12
1.3 Kriterier för utpekande .....	12
1.4 Hur arbetet har bedrivits .....	13
<b>2 Generell funktionsbeskrivning .....</b>	<b>15</b>
2.1 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv .....	15
2.2 Flygplatsens utveckling.....	15
<b>3 Riksintressets markanspråk.....</b>	<b>17</b>
3.1 Avgränsning av flygplatsens markanspråk.....	17
<b>4 Riksintressets påverkansområden .....</b>	<b>18</b>
4.1 Innebörden av påverkansområde .....	18
4.2 Påverkansområde flygbuller .....	19
4.2.1 Riktvärden för flygbuller .....	19
4.2.2 Påverkansområde flygbuller för prognos 34 500 flygrörelser .....	19
4.3 Hinderbegränsande ytor .....	22
4.4 Procedurområden.....	23
4.5 MSA-ytor .....	23
4.6 Luftledningar för starkström/ elektromagnetisk kompatibilitet .....	24
4.7 Påverkansområde olycksrisken för tredje man .....	25
4.8 Risken för fågelkollisioner .....	27
<b>5 Vägledning.....</b>	<b>28</b>
5.1 Allmänt .....	28
5.2 Inom markanspråket.....	28
5.3 Inom påverkansområde för flygbuller .....	29
5.4 Planering och tillståndsgivning av höga objekt och hinder .....	29
5.5 Remisser till Trafikverket och flygplatsoperatörer.....	30

5.6 Remisser till LFV .....	31
5.7 Planering och tillstånd inom övriga påverkansområden .....	31
5.8 Sammanfattande tabell.....	32
<b>Källor och referenser .....</b>	<b>34</b>

# Sammanfattning

Trafikverket har uppdaterat den riksintresseprecisering som publicerades 2013. I arbetsgruppen har representanter från Trafikverket, Swedavia, Länsstyrelsen i Skåne län och Svedala kommun deltagit. Som konsultstöd avseende flygbullerberäkningar har Swedavias akustiker anlåtats.

Riksintresseanspråket 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 av avsnitt 3 respektive 4. Avsnitt 2 är en beskrivning, dels översiktligt om luftfarten, dels en beskrivning av flygplatsen.

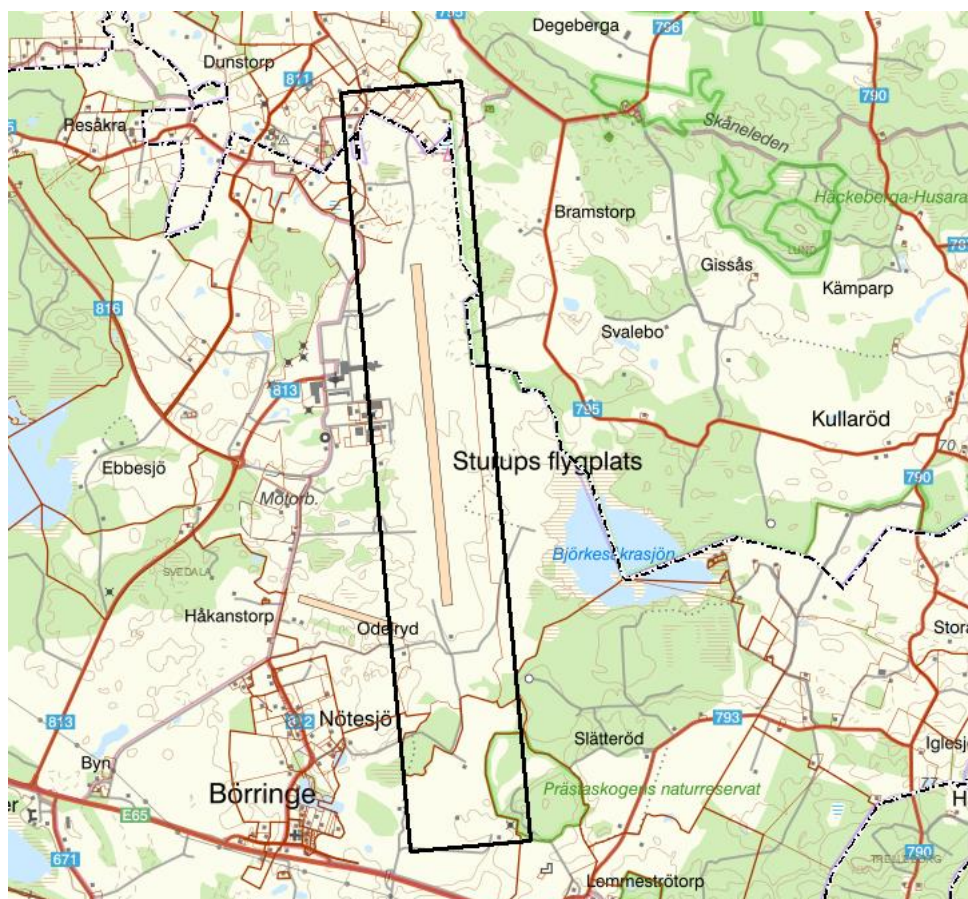
Riksintressets markanspråk kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. 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.

I uppdateringen av Malmö flygplats har Trafikverket bedömt att det inte finns något behov av en parallellbana. En sådan redovisades inom markanspråksområdet i preciseringen 2013.

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.

Markanspråket för en flygplats enligt gällande schablon, utgörs 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 rullbanans ändar. Utbredningen relaterar till de faktiska måtten, i vissa fall med en utökning för att möjliggöra framtida utbyggnad. I markanspråket för Malmö flygplats har i den tidigare preciseringen från 2013 ingått dels ett utökat markanspråk avseende en parallellbana, dels en förlängning av befintligt bana söderut med 500 meter. Något behov av en ytterligare bana bedöms inte finnas i framtiden. Däremot är Trafikverkets

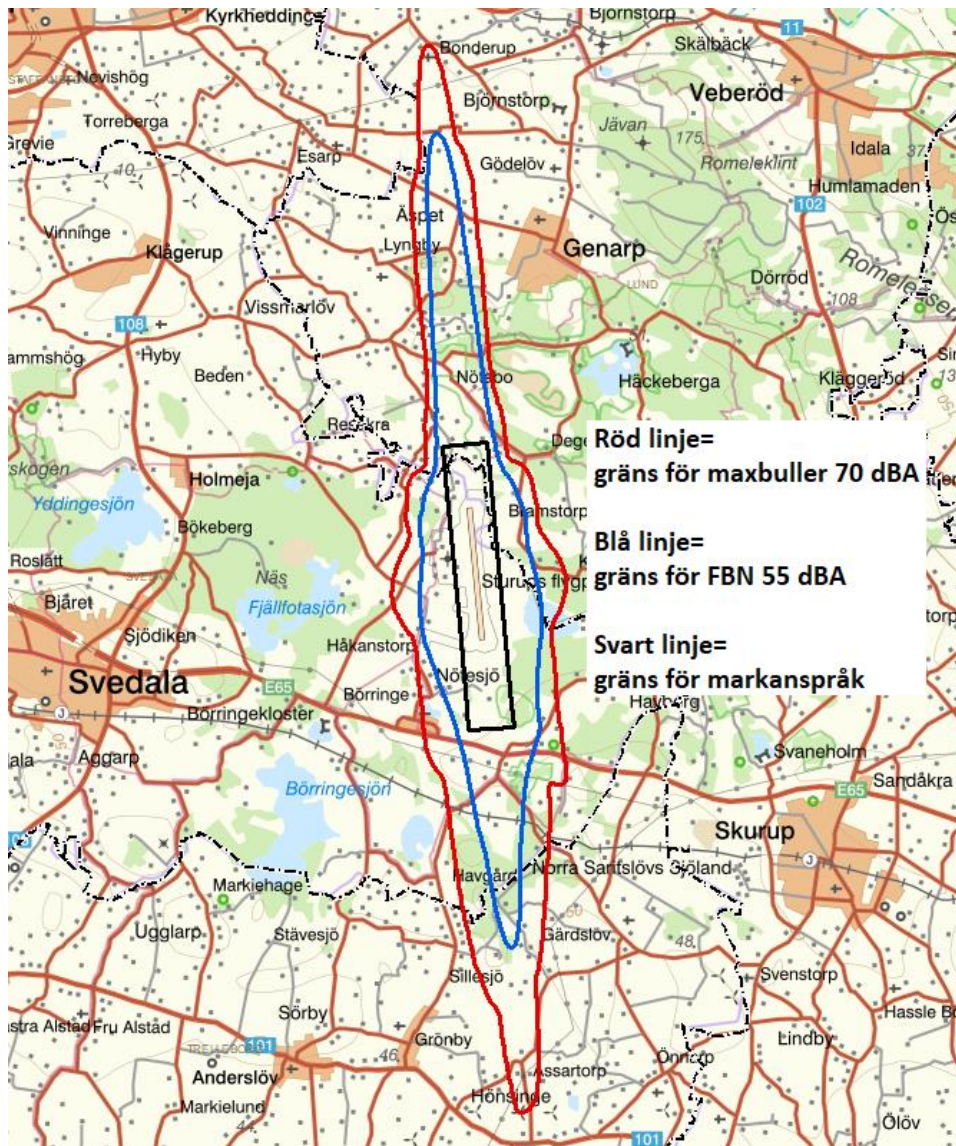
bedömning att det i framtiden finns ett behov av en förlängning av banan med 500 meter söderut. Detta beror på att behovet av flygfraktstransporter kommer att öka, framför allt till och från långväga destinationer men dessutom förväntas en ökning av chartertrafiken. Fraktflygplanen är stora och många har behov av en lång rullbana. Markanspråket berör förutom Svedala kommun även Lunds kommun i den norra delen.



*Malmö flygplats markanspråk enligt gällande schablon men med en förlängning söderut med 500 meter.*

Förutom markanspråket redovisas också påverkansområden i form av flygbullerkurvor, flyghinderbegränsande ytor och även procedurområden. Dessa ligger till delar utanför markanspråket och flygplatsområdet men behöver uppmärksammas för åtgärder som påverkar verksamheten negativt och som påtagligt försvårar utnyttjandet av riksintresseflygplatsen. Läs mer om påverkansområden i kapitel 4.

Karta på nästa sida visar de flygbullerkurvor som har tagits fram baserat på Trafikverkets prognos för år 2045, 34 500 flygrörelser. Kartan redovisar dels kurvan för FBN (flygbullernivå) 55 dBA, dels maxbullerkurvan 70 dBA. Läs mer i avsnitt 4.2.4.

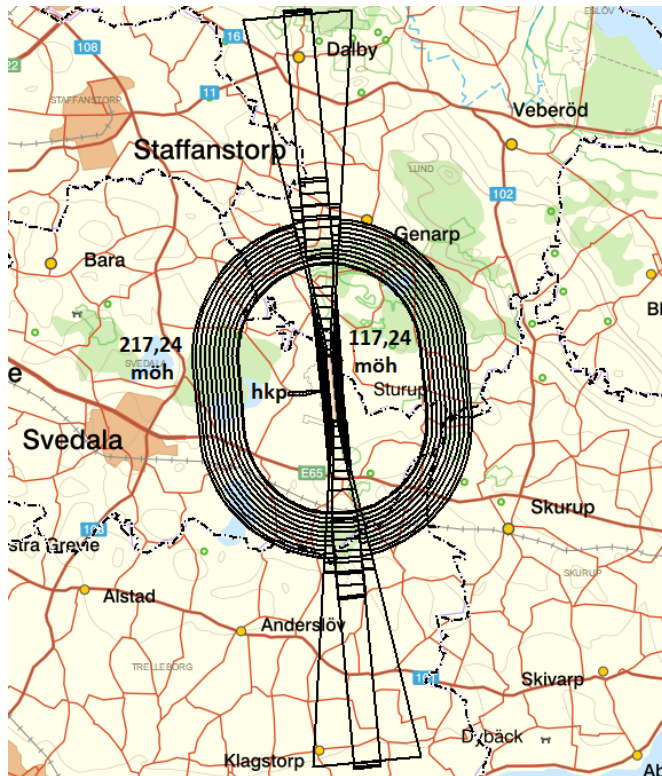


*Flygbullerkurvor beräknade på 34 500 flygrörelser.*

Karta på nästa sida visar flygplatsens hinderbegränsande yta enligt gällande regelverk. Den gäller oberoende av denna riksintresseprecisering och undantag medges sällan. Högsta höjd för objekt inom den horisontella ytan runt rullbanan, utanför ut- och utflygningsstråken, är 117,24 möh. I in- och utflygningsriktningarna är höjderna lägre. Utanför den horisontella ytan är det ett lutande plan med 10 höjdmeter mellan strecken. Maximal höjd utanför ovalen är 100 m högre, 217,24 möh. För att få exakt besked vilka höjder som gäller på en viss position måste det beställas en flyghinderanalys hos Swedavia. Läs mer i avsnitt 4.3.

Det finns även ett start- och landningsområde för helikoptrar (FATO) väster om rullbanans mitt. FATO:s hinderytor blir dimensionerade avseende hinder i ett begränsat stråk. Stråket finns inom den hinderbegränsande ytan. Inom den horisontella ytan är tillåtna höjder lägre än 117,24 möh.

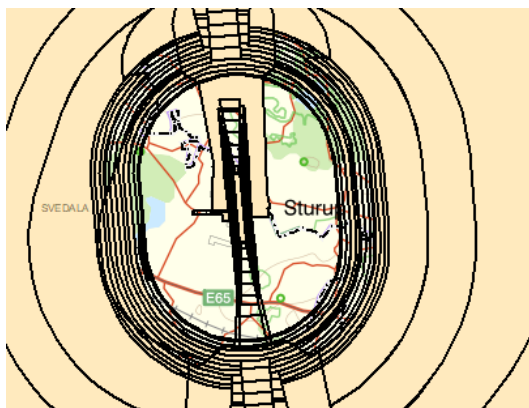




Malmö flygplats hinderbegränsande yta, förenklad figur.

Utöver de hinderbegränsande ytorna finns procedurområden vars utbredning är större än de hinderbegränsande ytorna. Procedurområdena syftar till att säkerställa erforderlig hinderfrihet för alla flygoperativa procedurer som möjliggör in- och utflygning till och från flygplatsen. Dessa är också en del av riksintresset för luftfarten men svåra att redovisa på karta i sin helhet. Inom de delar av procedurområdena som överlappar de hinderbegränsande ytorna kan procedurområdenas höjdbegränsning vara lägre än de hinderbegränsande ytornas högsta höjd för objekt.

Nedanstående karta visar de områden inom vilka tillåtna höjder är lägre för procedurområden än inom hinderbegränsande ytor (beige yta). Läs mer i avsnitt 4.4. Hänsyn måste också tas till helikopterstråket.



Malmö flygplats. Inom området markerat med beige färg är tillåtna maximala höjder längre än inom den hinderbegränsade ytan, det gäller även helikopterstråket.

Runt en flygplats finns också en MSA-yta, Minimum Sector Altitude, vanligen en cirkel med en radie om ca 55 km från flygplatsens referenspunkt. Inom ytan inryms alla de områden som innebär restriktioner och där hinder kan påverka flygprocedurerna till och från flygplatsen. Om det planeras för ett högt objekt inom området, högre än 20 meter över markytan, måste remiss skickas in till berörda flygplatsoperatörer samt till LFV som ägare av huvuddelen av de flygtekniska systemen. Höga objekt kan orsaka störningar på de flygtekniska systemen förutom att påverka flygprocedurer m.m. Läs mer i avsnitt 4.5.

Nedanstående karta visar MSA-ytorna för riksintresseflygplatser i södra Sverige. Ängelholms flygplats MSA-yta överlappar delvis Malmö flygplats MSA-yta vilket måste beaktas i remisshanteringen.



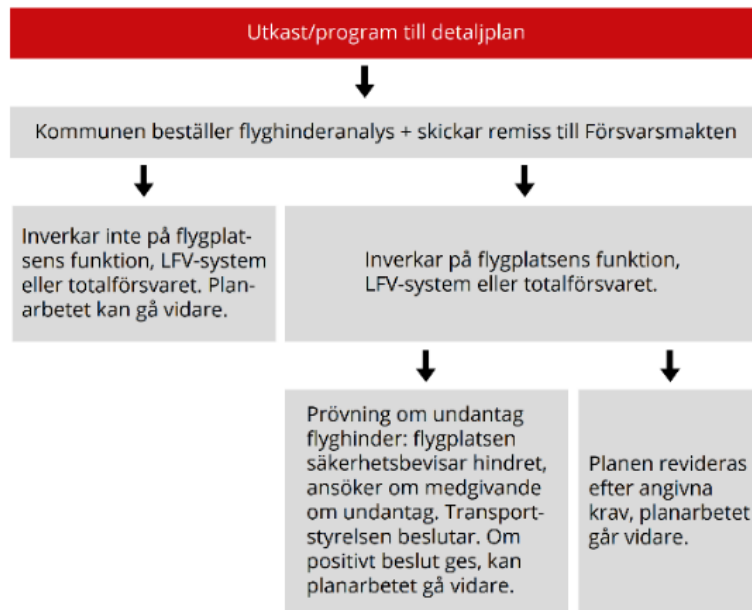
*Flygplatsens MSA-yta i södra Sverige i förhållande till andra flygplatser av riksintresse.*

De flygtekniska systemen är en del av riksintresset för luftfarten. Vid alla flygplatser 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. De anläggningar som ägs av LFV omfattas av sekretess och kan därför inte redovisas på karta. Läs mer i bilagan.

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 på nästa sida visar ett förslag till arbetsgång. Läs mer i kapitel 5.

Trafikverket ansvarar för att ta fram underlag för riksintresseflygplatser. Dock finns det underlag såsom CNS-och flyghinderanalyser som vid framtagandet kräver kompetens, tillstånd och certifiering av

Transportstyrelsen vilket Trafikverket inte har. Se vidare i kapitel 5, Vägledning.



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

I bilagan till denna rapport finns beskrivningar av aktuella luftfartsutredningar, flygets övergripande utveckling och en beskrivning av flygplatsområdet. Det finns också en beskrivning av riksintressets behandling i lagstiftningen samt mer detaljerade beskrivningar om vad som måste bevakas.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund till denna precisering

Denna riksintresseprecisering är ett sådant underlag som Trafikverket enligt 2§ förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområde m.m., ska lämna till länsstyrelsen. Enligt förordningen ska länsstyrelserna ta de initiativ som behövs för att det i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningar och i planerings- och beslutsprocesser tas hänsyn till miljöbalkens bestämmelser i kap 3 och 4. 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 den beteckning på flygplatsen som anges hos Transportstyrelsen, Malmö flygplats. I texten framöver används benämningen Malmö flygplats eller bara flygplatsen.

I denna rapport preciseras riksintresseanspråket tillsammans med de påverkansområden som behöver beaktas för att inte utnyttjandet av riksintresseanläggningen ska 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 samt allmänheten.

## 1.3 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 pekats ut som riksintresse
- Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen
- Funktionen kan vara av internationell (ingår 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 12 augusti 2020 av Trafikverket. För luftfarten gäller:

- Flygplatser som ingår i det nationella basutbudet eller andra motsvarande flygplatser som inte är statligt ägda
- Flygplatser som bidrar till att upprätthålla grundläggande tillgänglighet
- Alternativflygplatser som behövs för landning i vissa situationer
- Anläggningar för kommunikation, trafikledning, elförsörjning och liknande

Malmö flygplats ingår i det nationella basutbudet och uppfyller därför 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.

## 1.4 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket har genom Region Syd och efter årsskiftet 2023/2024 genom Trafikverkets Södra region, hållit ihop arbetet med denna riksintresseprecisering för Malmö flygplats. Arbetet påbörjades under april månad 2023. En arbetsgrupp bildades och ett första möte hölls 29 maj. I

arbetsgruppen har representanter från Trafikverket nationellt och regionalt, Länsstyrelsen i Skåne, Svedavia och Svedala kommun deltagit. 6 arbetsgruppsmöten genomfördes innan den externa remissen gick ut under perioden 2024-03-25 till 2025-06-28 till statliga myndigheter, aktuell region och kommuner.

Det bildades också en informationsgrupp med deltagare från övriga berörda kommuner samt Malmö stad, Lunds, Trelleborgs, Staffanstorps, och Skurups kommuner samt Region Skåne. Denna grupp har haft två möten före extern remiss.

Efter remissen uppdateras rapporten. Det genomförs ett par arbetsgruppsmöten innan slutversionen fastställs.

## 2 Generell funktionsbeskrivning

Malmö flygplats är en av de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som staten ansvarar för att tillhandahålla och säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

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

### 2.1 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv

Malmö flygplats är en del Öresundsregionens infrastruktur och tillgänglighet. Öresundsregionen som består av följande regioner Region Skåne, Region Själland och Region Hovedstaden har ett upptagningsområde på 4,1 miljoner invånare. Befolkningsprognosen för regionen är uppskattad till 4,3 miljoner invånare 2031.

I Öresundsregionen finns flera flygplatser med kommersiell flygtrafik. I Skåne finns Kristianstads och Ängelholms flygplatser som mestadels har trafik till Stockholm. Kastrups flygplats som är Nordens största flygplats i antal passagerare och destinationer, är en viktig navflygplats för regionen och är den närmaste flygplatsen från centrala Malmö stad.

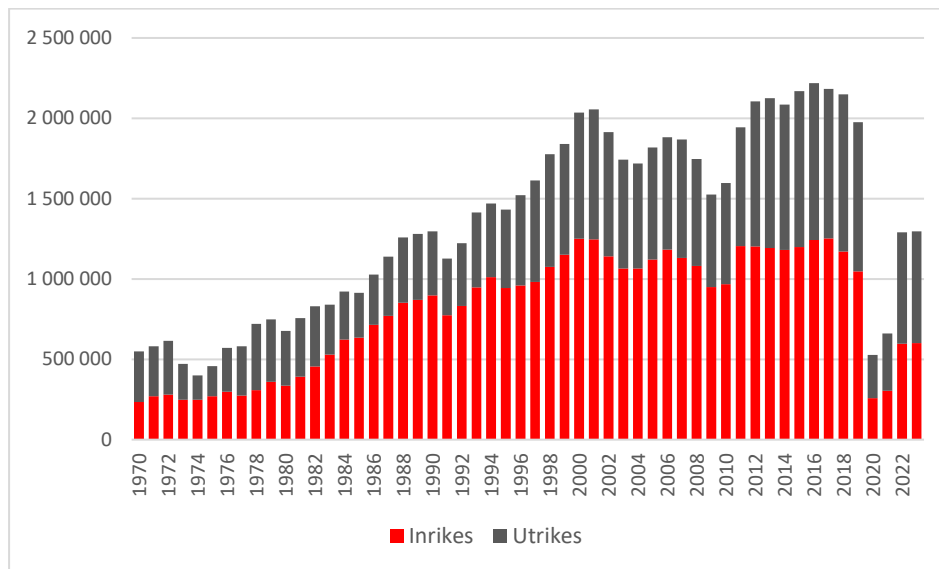
Malmö flygplats var 2023 landets tredje största flygplats avseende antal passagerare, efter Arlanda och Landvetter.

Malmö flygplats har historiskt haft en omfattande fraktverksamhet. Flygplatsen hanterade 2023 13,4 ton frakt och rankas på tredje plats efter Arlanda och Landvetter.

Flygplatsen är beredskapsflygplats och är en av de tre svenska flygplatserna som är utpekade som Core-flygplats inom EU:s Transeuropeiska transportnät, TEN-T.

### 2.2 Flygplatsens utveckling

Under 2023 hade flygplatsen knappt 1,3 miljoner passagerare vilket är en minskning med 34,7 % jämfört med år 2019. Den största minskningen stod inrikestrafiken för som minskade med över 43 procent medan utrikestrafiken minskade med omkring 25 procent.



Figur 1. Passagerarutveckling inrikes och utrikes för Malmö flygplats 1970–2023. Källa Transportstyrelsen.

Antalet flygrörelser 2023 vid Malmö flygplats uppgick till 26 500 rörelser. 2019 var antal rörelser 37 294, varav 24 875 gällde kategorierna linjefart, charter och bruksflyg. Idag utgörs den största andelen av inrikestrafik, därefter utrikestrafik och slutligen taxi och övrig flygverksamhet. Över tid har antalet rörelser minskat, främst är det inrikesresor och övrig flygverksamhet som uppvisar den största minskningen.

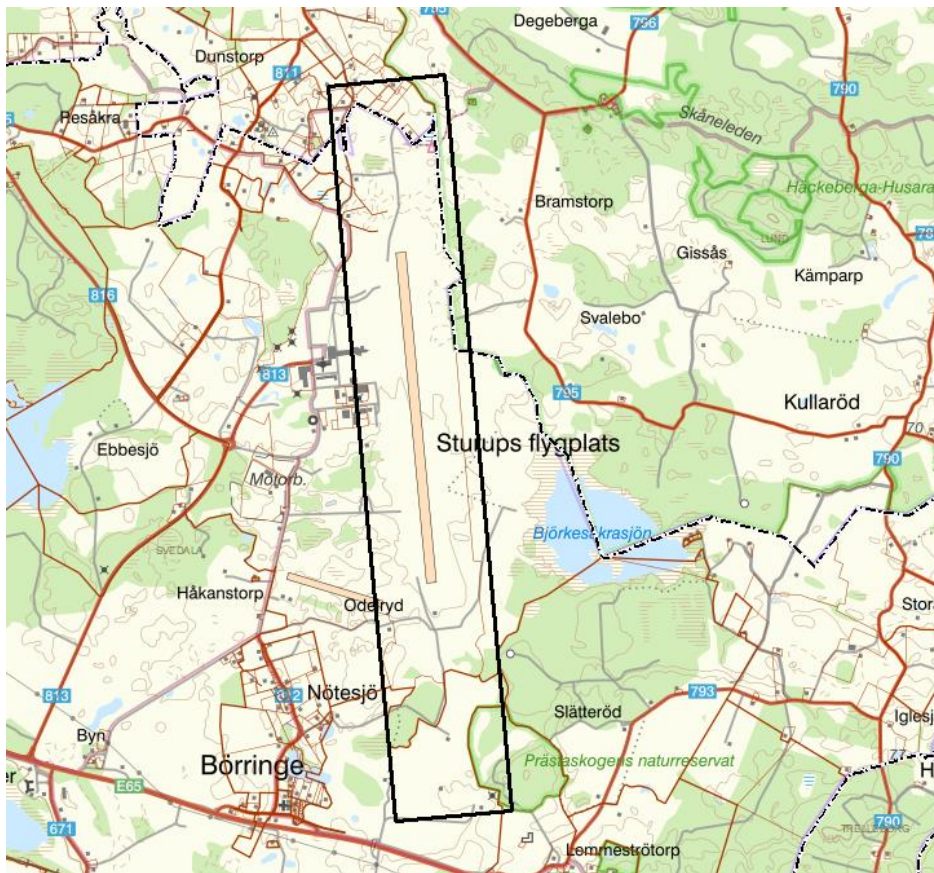
Trafikverket gör bedömningen att Malmö flygplats kommer att utvecklas till en nivå på antal flygrörelser om 34 500 flygrörelser år 2045. År 2019 var utfallet knappt 2 miljoner årsresenärer och 37 294 flygrörelser. I Trafikverkets prognos för antal flygrörelser, som är underlag för flygbullerberäkningarna, ingår linjeflyg, charterflyg, fraktflyg samt samhällsviktigt flyg. I den sistnämnda kategorin ingår specialiserad flygverksamhet som sjukvårdstransporter, brandbevakning/-bekämpning, polis-transporter, inspektioner och inventeringar, se avsnitt 4.2.4 samt bilagan för en mer detaljerad redogörelse.



# 3 Riksintressets markanspråk

## 3.1 Avgränsning av flygplatsens markanspråk

Markanspråket för en flygplats enligt gällande schablon, utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från en rullbanans 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. I markanspråket för Malmö flygplats har i den tidigare preciseringen ingått ett utökat markanspråk avseende en tillkommande bana. Något behov av en ytterligare bana bedöms inte finnas i framtiden. Däremot har det bedömts att det i framtiden finns behov av en förlängning av rullbanan med 500 meter söderut beroende på en ökad fraktflygsverksamhet. De flygplanstyper som används och kommer att användas för fraktändamål är de som tidigare har använts för passagerartrafik. För att kunna användas med fullt utnyttjad lastkapacitet krävs en längre bana. I framtiden kan också finnas behov att flygplatsen nyttjas med fullastade militära flygplanstyper. 2023 ingick vid en militärövning en C5 Galaxy. Den kunde lyfta från Malmö flygplats p.g.a. att det inte var fullastat. Förutom Svedala kommun, berörs även Lunds kommun i den norra delen.



Karta 1. Gräns för riksintressets markanspråk inklusive en förlängning om 500 meter.

# 4 Riksintressets påverkansområden

## 4.1 Innebörden av påverkansområde

Ett påverkansområde är ett område utanför ett riksintresses markanspråk, där åtgärder såsom exempelvis tillkommande bebyggelse i form av bostäder, kan komma att påtagligt försvåra flygplatsens funktion. Åtgärder inom påverkansområdet kan medföra påtagligt försvårande av utnyttjandet av anläggningen genom att exempelvis restriktioner införs på den luftfartsverksamhet som bedrivs eller är planerad. Ytterligare exempel, är om höga objekt eller byggnader uppförs som kan genomtränga den hinderbegränsande ytan eller påverka flygteknisk information negativt.

För att bedöma inverkan på utnyttjandet av riksintresseanläggningen, behöver utöver påverkan på markanspråket, även tas till påverkansområdena. De senare omfattar exempelvis buller- och hinderytor. Inom områdena finns CNS-utrustningar (Communication, Navigation, Surveillance) såsom radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning/övervakning som är av betydelse för flygplatsens funktion. Viss CNS-utrustning som är bundna till en viss geografisk plats utanför flygplatsområdet och inte kan flyttas utan större kostnader, eller ger påtagliga negativa effekter i övrigt, omfattas av riksintresset.

Följande kan generellt riskera att medföra ett påtagligt försvårande av utnyttjandet av riksintresseutpekade flygplatser:

- Uppförande av bebyggelse med funktioner som är känsliga för buller, exempelvis bostäder, skolor och vissa vårdlokaler inom påverkansområde för buller.
- Uppförande av verksamhetslokaler eller bostäder inom flygplatsens markanspråk, risk för ”tredje man”.
- Uppförande av anläggningar som kan generera elektromagnetiska störningar (EMC) och riskerar att störa radiokommunikation mellan flygplan/flygplatsens räddningstjänst och övrig radiokommunikation med enheter på en flygplats samt markbunden navigerings-/landningsutrustning.
- Uppförande av hinder som byggnader, master etc. som riskerar att tränga igenom flygplatsens nuvarande och framtida hinderytor samt procedurytor och därmed menligt kan påverka flygplatsens operativa verksamhet.

## 4.2 Påverkansområde flygbuller

### 4.2.1 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 dBA 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.

### 4.2.2 Påverkansområde flygbuller för prognos 34 500 flygrörelser

I denna riksintresseprecisering har flygbullerberäkningarna utgått från Trafikverkets prognos för antal flygrörelser för år 2045, 34 500 rörelser. Miljötillståndet medger 77 000 rörelser varav högst 40 000 tunga flygplan. Nattetid får högst 10 000 rörelser förekomma. I tillståndet ingår alla typer av flygtrafik som förekommer vid flygplatsen såsom kommersiell trafik, privatflyg, skolflyg, taxiflyg och klubbflyg. Som underlag i flygbullerberäkningarna i en riksintresseprecisering används endast flygtrafik som är av stor vikt för allmänhetens bästa utifrån aspekten tillgänglighet. Det som ingår är reguljär-och charterflyg för passagerare, fraktflyg samt samhällsviktigt flyg. I den sistnämnda kategorin ingår verksamheter såsom sjukvårdstransporter, brandbekämpning, räddningsinsatser på uppdrag av bl.a. statlig och kommunal räddningsverksamhet, insatser från

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polisen, Kustbevakningen, länsstyrelserna, Sjöfartsverket samt Försvarmakten. Bedömning av vilka kategorier av flygtrafik som ska ingå i underlaget för flygbullerberäkningar för flygplatser av riksintresse, har gällt sedan 2005 då dåvarande Luftfartsstyrelsen tog fram riktlinjer för detta.







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.

Beräkningsnoggrannheten vid FBN-beräkningar är +/-3 dB. Osäkerheten rör antaganden om bananvändning och val av beräkningsbara flygplanstyper. Dessutom utgår beräkningsmodellen för flygbuller från standardiserade data för stigprofiler, motorpådrag, spridning i sidled samt atmosfäriska förhållanden som alla är parametrar som varierar över tid.

Flygbullerberäkningarna har utförts med den webbaserade modelleringsplattformen IMPACT som tillhandahålls av Eurcontrol.

Flygbullerberäkningarna har baserats på nedanstående fördelning av rörelserna på kategori och flygplanstyper.

Kategori flygtrafik	Typ av flygplan (luftfartyg)	Antal rörelser
Reguljär- och charterflygtrafik		18 500 A321NEO
		10 000 ATR-72-600
Fraktflyg		1 500 B737-800
		2 500 B767-300
Samhällsviktigt flyg	 	1 000 ambulansflyg Pilatus PC-24 1 000 för helikopter Bell 429

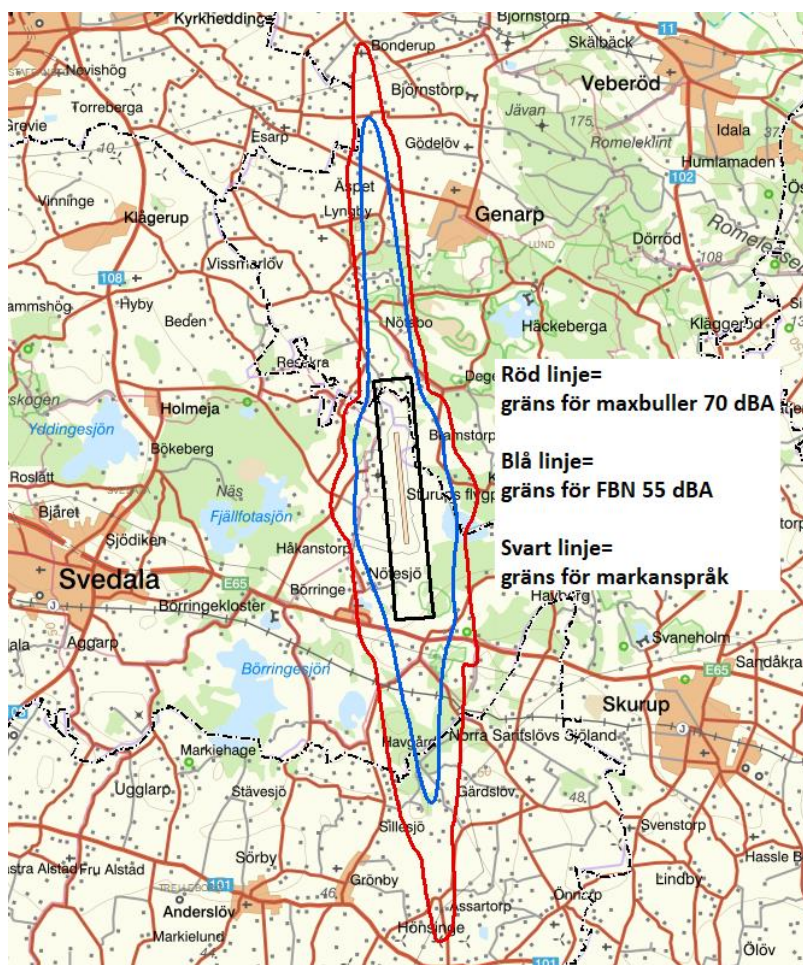
Figur 2. Fördelningen av 34 500 flygrörelser på kategori och flygplanstyper. Foton från Trafikverket.

För flygbullerberäkningarna är det också av vikt att göra en bedömning av hur antal rörelser är fördelade över dygnet. Nedanstående uppskattning har utgått från förhållandena som rådde före pandemin.

Antal rörelser	Dagtid 06–18	Kvällstid 18–22	Natttid 22–06
Reguljär- och charterflygtrafik	50 %	30 %	20 %
Frakt	0 %	20 %	80 %
Samhällsviktigt flyg	40 %	40 %	20 %

Figur 3. Antal flygrörelser fördelade över dygnet.

Förutsättningarna omfattar befintlig bana samt inklusive en banförlängning söderut med 500 meter. Beräkningarna utgår från både befintlig och förlängd bana. Resultatet av dessa beräkningar har slagits samman. Avseende fördelningen av antal flygrörelser för respektive bana, har det utgått från ett historiskt medelvärde för åren 2010–2022. Avseende flygvägar är källan AIP (Aeronautical Information Publication). Det har inte tagits hänsyn till omgivande terrängvariation. Resultatet framgår av nedanstående karta, sammanlagrade bullerkonturer för FBN 55 dBA respektive för maximal ljudnivå 70 dBA. Läs mer i Swedavias PM 2024-01-15. Kurvan för maxbuller har slätats ut något, beräkningarna ger en ”hackig” linje.

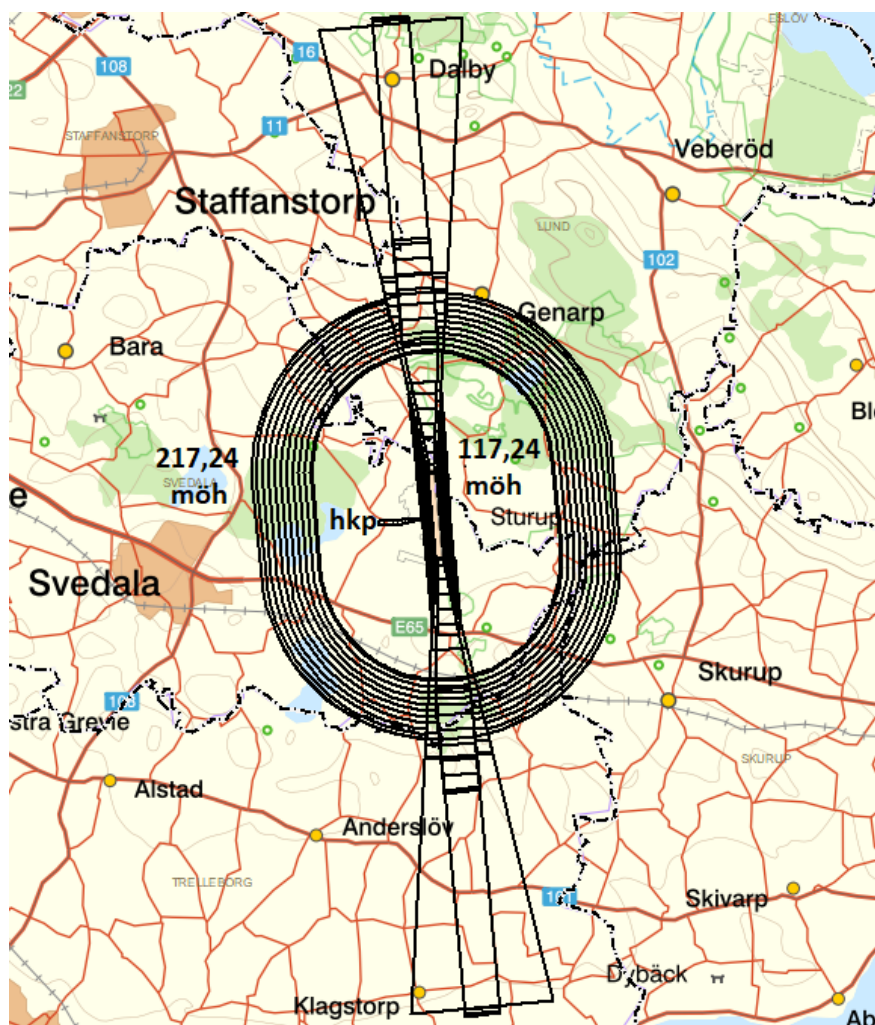


Karta 2. Flygbullernivåer FBN 55 dBA och maxbuller 70 dBA för 34 500 flygrörelser.

### 4.3 Hinderbegränsande ytor

Nedanstående karta visar flygplatsens hinderbegränsande yta enligt EASA:s regelverk (EU) 139/2014 CHAPTER H – OBSTACLE LIMITATION SURFACES) och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2019:21 (bilaga 1 och 2). Den högsta tillåtna höjden för objekt inom den horisontella ytan runt rullbanan utanför ut- och utflygningsstråken, är 117,24 möh. I in- och utflygningsriktningarna är höjderna lägre. Utanför den horisontella ytan är det ett lutande plan med 10 höjdmeter mellan strecken. Maximal höjd utanför ovalen är alltså 100 m högre, 217,24 möh. För att få exakt besked vilka höjder som gäller i en viss position måste det beställas en flyghinderanalys hos Swedavia. Procedurytorna kan ge lägre tillåtna höjder i detta fall.

Det finns även ett definierat start- och landningsområde för helikoptrar, FATO, ca 750 meter väster om banans mitt. Dessa ytor är dimensionerande för högsta höjd det horisontella planet är tillåtna höjder lägre än 117,24 möh.



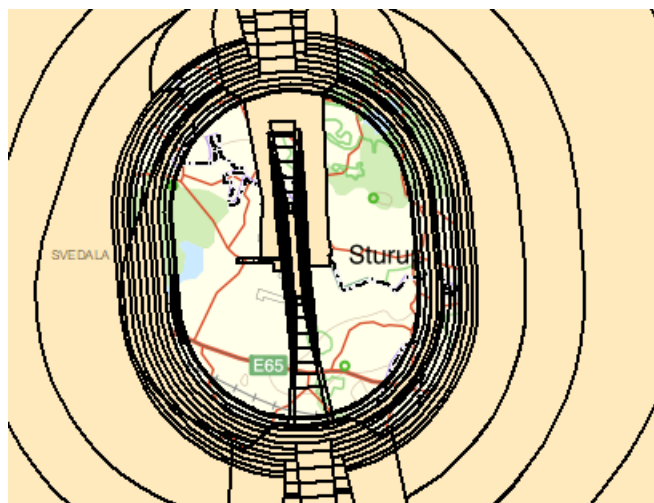
Karta 3. Den flyghinderbegränsande ytan, förenklad för Malmö flygplats.

## 4.4 Procedurområden

Utöver de hinderbegränsande ytorna finns procedurområden vars utbredning är större än de hinderbegränsande ytorna. Dessa syftar till att säkerställa erforderlig hinderfrihet för alla flygoperativa procedurer som möjliggör in- och utflygning till och från flygplatsen.

Procedurerna regleras av ICAO PANS-OPS Doc 8168 (Procedures for Air Navigation Services-Aircraft Operations) Volume II och ICAO Doc 9905 för RNP AR. Varje flygprocedur har sitt eget procedurområde som bestäms av regelverket. Utbredningen av respektive procedurområde varierar beroende av var navigationshjälpmedel är lokaliserade, typ av procedur, begränsningar i luftrummet samt flygplansprestanda. Hänsyn till procedurområdena måste tas för att bedöma om nyttjandet av riksintresseanläggningen riskerar att försvåras.

Inom de delar av procedurområden som överlappar de hinderbegränsande ytorna, kan dess maximala höjder för objekt vara lägre än för de hinderbegränsande ytorna. Detta gäller i stora delar för Malmö flygplats. En flyghinderanalys kan alltså behöva beställas trots att det inte föreligger någon risk för genomträngning av de hinderbegränsande ytorna.



Karta 4. Procedurområden, beige yta, där maximala höjder för objekt är lägre än inom den hinderbegränsande ytan.

Höjdbegränsningarna inom procedurområdena ska dock inte ses som gränser som aldrig får genomträngas. De utgör gränser för när det krävs att det genomförs en hinderanalys för att kunna få besked om eventuell påverkan på flygoperativa procedurer.

## 4.5 MSA-ytor

En MSA-yta, Minimum Sector Altitude, är vanligen en yta med en radie om 55 km runt flygplatsens referenspunkt, ARP. Den kan också ha en utgångspunkt i en eller flera landningshjälpmedel. 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-ytans maximala höjder går i vissa fall att räknas om så att det går att tillåta ett högre objekt i någon av sektorerna.

Inom Malmö flygplats MSA-yta finns också delar av Ängelholms MSA-yta vilket behöver beaktas i remisshandlingen. Ljungbyheds och Kristianstads flygplatser har TAA-ytor istället för MSA.



Karta 5. MSA-ytor i södra Sverige för riksintresseflygplatser.

## 4.6 Luftledningningar för starkström/ elektromagnetisk kompatibilitet

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 Elsäkerhetsförordningen 11§ (2017:218), får luftledningningar för starkström inte anläggas närmare än 4000 meter från flygplatsens referenspunkt. I punkt 3 står: ”Invid en flygplats får ledningen aldrig placeras närmare än 4 000 meter från den referenspunkt som har bestämts för flygplatsen av den som har inrättat flygplatsen.” Även Transportstyrelsen har ett regelverk kring detta, TSFS 2011:71. Dessa regelverk gäller oberoende av denna precisering.

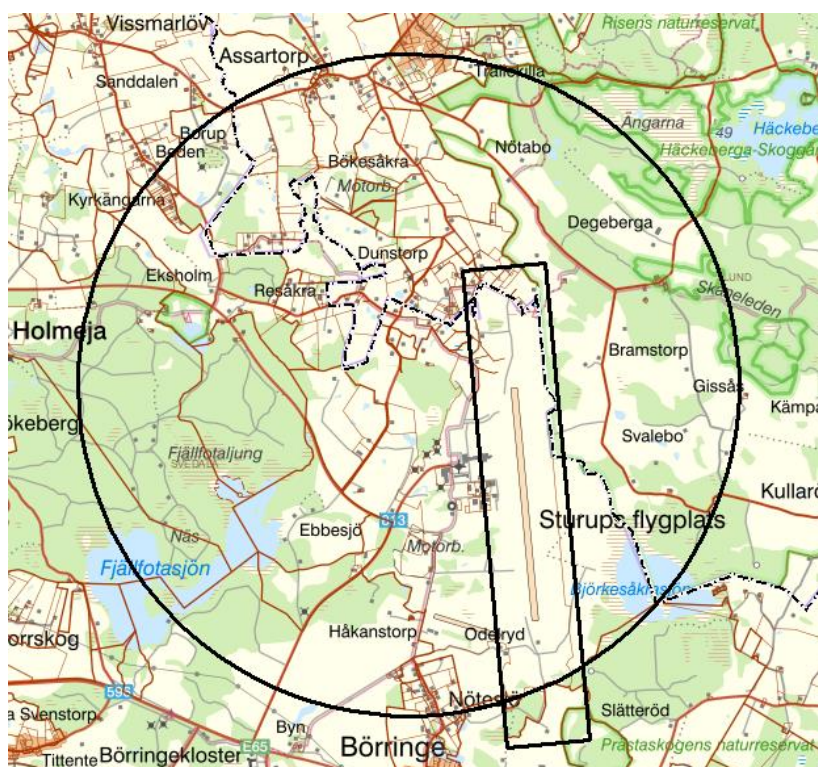
Järnvägsanläggningar, högspänningsledningningar, ställverk, transformatorstationer, kan störa funktionen hos bl.a. radioanläggningar och annan



teknisk utrustning för luftfarten. Regler om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) finns i Lag om elektromagnetisk kompatibilitet (SFS 1992:1512) 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.

Avseende Elsäkerhetsförordningen kan Transportstyrelsen, efter en uppvisad riskbedömning kring vilka åtgärder som är planerade att vidtas för att säkerställa funktionen av nödvändig teknisk utrustning för flygplatsen, ge tillstånd för undantag från Elsäkerhetsförordningen. Dock kan kraftledningsstolpar utgöra ett flyghinder. Flyghinderfrågan hanteras i annan ordning, se avsnitt 5.3.

I Malmö flygplats fall ligger flygplatsens referenspunkt vid sidan av rullbanan och inte centriskt på rullbanan som är det vanliga.



Karta 6. Inom radien 4 km från flygplatsens referenspunkt ska anläggningar som kan orsaka elektromagnetiska störningar på flygtekniska system bedömas av Transportstyrelsen. En riskanalys ska ligga till grund för Transportstyrelsens bedömning.

## 4.7 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 flygplatsområdet.

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 flygplatsens omgivning, 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.

Riskenivån 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.

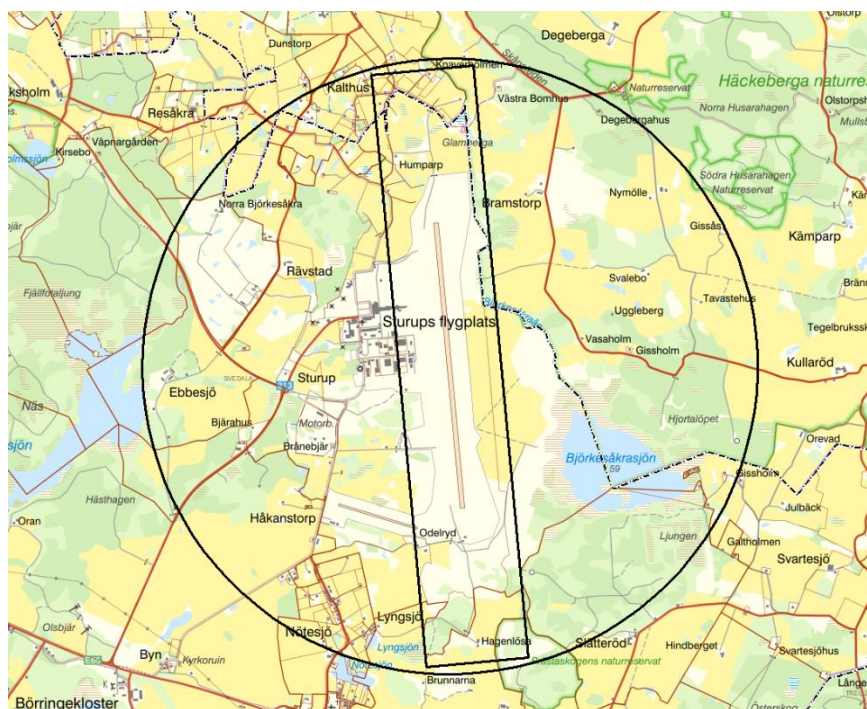
Vid planering av ny bebyggelse, exempelvis intill trafikleder där farligt gods transporteras är det dock praxis att analysera individrisk. Sannolikheten för dödsolyckor bör då inte vara högre än  $1 \times 10^{-5}$  per år (=1 per 100 000 år) för att anses vara acceptabel. I Nederländerna analyseras riskerna kring flygplatser med en fastlagd metod. En markpolicy för områden kring flygplatser styr sedan vilken bebyggelse som tillåts utifrån beräknad risknivå. För flygplatserna Arlanda och Bromma har det efter krav från länsstyrelsen tagits fram riskanalyser som redovisar riskområdena i förlängningen av banorna.

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 ingår att risknivåerna  $1 \times 10^{-5}$  och  $1 \times 10^{-6}$  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.

## 4.8 Risken för fågelkollisioner

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.

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.



Karta 7. Inom 3 km radie från flygplatsen, ska markanvändning som kan dra till sig fåglar undvikas.

# 5 Vägledning

## 5.1 Allmänt

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

I översiktsplanen ska kommunen redovisa de områden av riksintresse som finns inom kommunen och hur kommunen anser 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 som ägare av de flygtekniska systemen, liksom LfV, 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.

Avseende lov och förhandsbesked inom markanspråk och påverkansområden, krävs också samråd med Trafikverket samt flygplatsoperatör.

## 5.2 Inom markanspråket

Det är inte möjligt att planera för ny bebyggelse eller vidta andra åtgärder inom markanspråket för riksintresset utan att riskera att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen. Tillkommande bebyggelse kan hindra flygplanen från att lyfta och landa.

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

I vissa fall kan kommersiell, icke luftfartsanknuten verksamhet, vara en förutsättning för finansiering av flygplatsverksamheten. Om detta blir aktuellt, bör en riskanalys tas fram. 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 1500 meter i förlängningen på banans ändrar, är just med hänsyn till risken för tredje man. Läs mer i avsnitt 4.8.

### 5.3 Inom påverkansområde för flygbuller

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.

Inom påverkansområde för flygbuller, är det inte lämpligt att planera för störningskänslig bebyggelse som bostäder, vårdinrättningar och skolor.

### 5.4 Planering och tillståndsgivning av höga objekt och hinder

De åtgärder som kan försvåra utnyttjandet av riksintresseanläggningen för luftfarten är framför allt höga byggnader eller andra höga objekt. Störningar kan uppstå i tekniska system och objekten kan också utgöra flyghinder. Nära en flygplats kan även konstruktionsmaterial och geometriska utformningar av byggnader ge påverkan.

Objekt inom den hinderbegränsande ytan eller inom procedurområden kan riskera att orsaka påtagligt försvårande av utnyttjandet av flygplatsen liksom även inom MSA-ytor ca 55 km ut från flygplatsen. MSA/TAA är de hinderytor som är störst och står för "Minimum Sector Altitude/ Terminal Arrival Altitude". En TAA-yta är kopplat till satellitbaserade inflygningar, som en del flygplatser har istället för MSA, vilket Ljungbyheds och Kristianstads flygplatser har. De är inte utpekade som riksintressen men lyder under samma regelverk. Områdena är att betrakta som ett samrådsområde för höga objekt.



Karta 8. Ljungbyheds och Kristianstads flygplatser TAA-ytor.

För att undvika förgävesplanering är det väsentligt att ärenden som bygglov, detaljplaner och tillståndsärenden skickas på remiss till Trafikverket och berörd flygplatsoperatör samt LFV i tidigt skede. Eftersom Trafikverket som riksintressemyndighet inte har detaljkunskap om LFV:s sekretessbelagda anläggningar och inte alla detaljer avseende flygplats-verksamheten, krävs en kommunikation med flygplatsoperatör och LFV.

En bedömning behöver göras om det krävs att en flyghinderanalys tas fram och vilken påverkan planerade åtgärder kan få på flygverksamheten. I en flyghinderanalys redovisas både påverkan på CNS-systemen och flygprocedurer och kan beställas av LFV alternativt Swedavia där de är flygplatsoperatör. Inom vilka områden och för vilka höjder, framgår i tabellen i avsnitt 5.6 nedan.

Även inom MSA-ytan kan höga objekt riskera att försvåra utnyttjandet av flygplatsen. Det är därför väsentligt att ärenden som bygglov, detaljplaner och tillståndsärenden skickas på remiss till berörd flygplatsoperatör, LFV och Trafikverket i tidigt skede. De måste få tillfälle att göra en bedömning om det krävs att en flyghinderanalys behöver tas fram och vilken påverkan planerade åtgärder kan få på flygtrafiken. Inom vilka områden och för vilka höjder, framgår under i avsnitt nedan.

## **5.5 Remisser till Trafikverket och flygplatsoperatörer**

De ärenden som berör flygplatsoperatörer och som bör remitteras till dem är:

- Ärenden, både bygglov, detaljplaner och miljötillstånd, som rör höga objekt, d.v.s. de 20 meter över markytan eller högre inom en flygplats MSA-yta (vindkraftverk, kraftledningar, master m.m.), gäller även tillfälliga hinder som byggkranar.
- Alla detaljplaner inom riksintressets markanspråk och påverkansområden för mark- och flygbuller samt hinderbegränsande ytor samt alla bygglov utanför detaljplanelagt område inom samma områden.
- Alla planerade åtgärder som kan innebära ökad fågelförekomst (exempelvis snabbmatsrestauranger, gröna tak, vattendammar) inom en 3 km radie från rullbanans centrum, inom 13 km radie ska viss försiktighet råda.

- All miljöfarlig verksamhet som är anmälningspliktig (C-verksamhet) inom området som motsvarar flygplatsens hinderbegränsande yta.
- Alla ärenden avseende starkströmsanläggningar inom en radie av 4000 meter från centrumpunkten för banan.
- Alla produkter och anläggningar med elektrisk utrustning emitterar elektromagnetiska fält som kan vara orsak till oönskade radiostörningar. Vid etablering och/eller drift av sändare och system som nyttjar radiovågor inom en radie av 4000 meter från banans trösklar (banändar), kan det i vissa fall krävas särskilt tillstånd från flygplatshållaren, detta för att skydda radiosystem och övrig utrustning mot radiostörningar.
- Elektriska installationer, elektriska produkter, solcellsanläggningar samt transformatorstationer, kan orsaka elektromagnetiska störningar på de flygtekniska systemen och remiss ska skickas. Andra frågor som måste beaktas är störningar i form av störande reflexer för piloter m.m. Kontakt med flygplatsoperatören bör tas.

## 5.6 Remisser till LFV

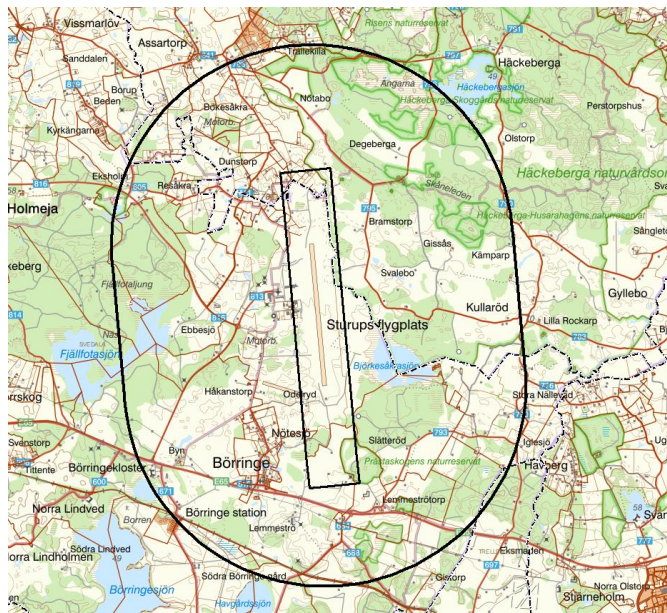
Som ägare av huvuddelen av de flygtekniska systemen för kommunikation, navigering och övervakning, ställer LFV krav på CNS-analys för alla ärenden som rör objekt över 20 meter över marknivån inom hela landets yta. I en CNS-analys redovisas om planerat objekt riskerar ge störningar på LFV:s flygtekniska system.

På konsultbasis tar LFV fram flyghinderanalyser som redovisar påverkan på berörda flygplatsers flygprocedurer och flygtekniska system. En sådan beställs lämpligen i tidigt skede när ett högt objekt planeras. Swedavia tar fram flyghinderanalyser för sina flygplatser.

## 5.7 Planering och tillstånd inom övriga påverkansområden

Luftledningar för starkström får inte anläggas närmare än 4000 meter från flygplatsens referenspunkt, ARP. Vid planering av bebyggelse i banans förlängning, ska olycksrisken för tredje man beaktas och i vissa fall utredas. Läs mer i avsnitt 4.8. Inom en radie av tre kilometer från flygplatsen bör all markanvändning som drar till sig fåglar undvikas och inom en radie av 13 km, en viss försiktighet råda. Läs mer i avsnitt 4.9.

Inom en radie av 4000 meter från banans ändar (trösklar) måste samtliga tillkommande objekt analyseras avseende eventuell påverkan på flygplatsens funktion och flygtekniska system.



Karta 9. Inom en radie av 4000 meter från banans ändar, behöver alla typer av tillkommande objekt/ärenden analyseras.

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.

## 5.8 Sammanfattande tabell

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

Ärendetyp	Inom område	Remiss till	Speciella krav
Bygglov som avser 20 meters höjd eller högre	TAA/MSA-ytan	Flygplatsoperatör, Trafikverket	Flyghinderanalys beställs hos Swedavia/LFV
Bygglov som avser 20 meters höjd eller högre	Hela landets yta	LFV	CNS-analys
Bygglov utanför detaljplan och nära flygplatsen	Inom flygbullerkurvor och 1000 m från banändor	Flygplatsoperatör, Trafikverket	CNS-analys beställs hos Swedavia/LFV
Detaljplaner med höjder över 20 meter	TAA/MSA-ytan	Flygplatsoperatör, Trafikverket	Flyghinderanalys beställs hos Swedavia/LFV



Detaljplaner med planerade höjder över 20 meter	Hela landets yta	LFV	CNS-analys
Detaljplaner nära flygplatsen	Hinderbegränsande ytan, flygbullerkurvor	Flygplatsoperatör, Trafikverket	Flyghinderanalys beställs hos Swedavia alternativt LFV
Översiktsplaner	Alla	Flygplatsoperatör, LFV, Trafikverket	
Miljötilståndsansökning över 20 meter	MSA-ytan	Flygplatsoperatör, Trafikverket	
Ärenden som medför ökad fågelförekomst	3 km radie från flygplatsens referenspunkt	Flygplatsoperatör, Trafikverket	
Miljöfarlig verksamhet C-verksamhet	Hinderbegränsande ytan	Flygplatsoperatör, Trafikverket	
Starkströmsanläggningar	4000 m radie från flygplatsens referenspunkt	Flygplatsoperatör, Trafikverket	Framtagande av EMC-utredning krävs
Alla typer av ärenden	4000 m radie från banans båda ändar	Flygplatsoperatör, Trafikverket	Olika typer av analyser behöver göras beroende på ärendetyp

# Källor och referenser

Riksintressen för trafikslagets anläggningar-sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande, TRV 2019/45782, 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.ineko.se/se/luftrum-2040-en-f%C3%B6rstudie-om-kapacitetsbehovet-i-svenskt-luftrum>

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, Ds 2023:3

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

Transportstyrelsens trafikprognos 2023–2029:

[Passagerarprognos 2023–2029, höst - Transportstyrelsen](#)

Trafikverkets resandeprognos för flygtrafiken 2040:

[Resandeprognos för flygtrafiken 2040 \(diva-portal.org\)](#)

EASA 139/2014:

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

PM Flygbuller, Swedavia, 2024-01-15

Trafikverkets diarium, TRV 2023/49583

BILAGA

# Riksintresseprecisering för Malmö flygplats

Remissutgåva



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Bilaga Riksintresseprecisering för Malmö flygplats

Författare: Jean-Marie Skoglund/Häckner Cecilia, PLnps

Dokumentdatum: 2024-03-25

Ärendenummer: TRV 2023/49583

Underlagskartor och ortofoton: Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fotografier: Swedavia om inget annan anges

Kontaktperson: Jack Bårström

Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

# Innehåll

<b>Introduktion .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Luftfartens regelverk.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Transport-, miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter .....</b>	<b>7</b>
<b>3 Aktuella utredningar m.m. inom luftfartsområdet.....</b>	<b>9</b>
3.1 Bromma- och Arlandautredningar.....	9
3.2 Regeringsuppdraget undre luftrummet .....	10
3.3 Flygplatsutredningen 2023 .....	10
3.4 Kartläggning av eVTOL .....	11
<b>4 Flygets övergripande utveckling.....</b>	<b>12</b>
4.1 Internationellt.....	12
4.2 Nationell utveckling.....	12
4.3 Det nationella flygplatssystemet .....	13
<b>5 Beskrivning av flygplatsen .....</b>	<b>14</b>
5.1 Flygplatsens historik .....	14
5.2 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv .....	14
5.3 Flygplatsen i geografin.....	15
5.3.1 Flygplatsområdet .....	15
5.3.2 Terminalområdet.....	17
5.3.3 Bansystemet.....	19
5.3.4 Uppställningsplatser .....	20
5.3.5 Parkeringsplatser.....	21
5.3.6 Anslutande infrastruktur och kommunikationer .....	21
5.3.7 Flygplatsens utveckling.....	22
<b>6 Flygplatsens tidigare markanspråk.....</b>	<b>25</b>
<b>7 Påverkansområde flygbuller.....</b>	<b>26</b>
<b>8 Hinderbegränsande ytor .....</b>	<b>27</b>
<b>9 System för kommunikation, navigering och övervakning.</b>	<b>29</b>

<b>10 Riksintressets behandling i lagstiftningen.....</b>	<b>32</b>
10.1 Bestämmelserna om riksintressen i miljöbalken (1998:808).....	32
10.2 Plan- och bygglagen (2010:900).....	32
<b>11 Miljöprovning och tillsyn enligt miljöbalken (1998:808) ..</b>	<b>34</b>
11.1 Allmänt .....	34
11.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd.....	34
<b>12 Flyghinderanmälan och hindermarkering .....</b>	<b>35</b>
<b>13 Andra riksintressen i området.....</b>	<b>36</b>

# Introduktion

Detta dokument är en bilaga till huvudrapporten för Riksintresseprecisering för Malmö flygplats. I huvudrapporten presenteras det som har direkt koppling till det som måste skyddas för att inte riksintresset riskerar att påtagligt skadas. I denna bilaga finns avsnitt som exempelvis luftfartens regelverk, aktuella utredningar inom luftfartsområdet, luftfartens utveckling samt en beskrivning av flygplatsområdet. Dessutom finns mer detaljerade beskrivningar av olika påverkansområden.

# 1 Luftfartens regelverk

Luftfarten är till största delen reglerad på internationell nivå. Genom ICAO (International Civil Aviation Organization) sker huvuddelen av regleringen. ICAO är ett organ inom FN med 193 medlemsländer.

Militära flygplatser är dock inte EU-certifierade utan bara genom Transportstyrelsen. ICAO har till uppgift att underlätta luftfarten mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet genom skapandet av en standardisering av regelverket för luftfarten. Detta inleddes genom Chicagokonventionens upprättande år 1944. Avseende flygsäkerhetsfrågor har EASA, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, ansvar för regler och regelutveckling utgående från ICAO:s regelverk. Genom Sveriges medlemskap i ICAO och EU, har landet förbundit sig att följa dessa regelverk.

Luftfartens regelverk gäller oberoende av denna riksintresseprecisering. Luftfarten i landet regleras främst genom luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) vilka till stor del är baserade på det internationella regelverket. Dessutom 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.

Enligt Marknadstillträdesförordningen (EEG nr 2408/92) har lufttrafikföretag inom EU rätt att, med undantag av de i förordningen angivna begränsningarna, fritt bedriva lufttrafik mellan EU:s alla flygplatser som är öppna för civil trafik. En enskild flygplats har således inte möjlighet att t.ex. förbjuda vissa flygplanstyper. Det kan dock finnas begränsningar i miljötillståndens villkor. Flygplan som endast har certifierats för bullerkraven i ICAO Annex 16, Volym 1, kapitel 2, har inte tillåtits operera i Europa sedan 1 april 2002.



## 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 nettomålet senast 2045. På luftfartens område har hittills följande åtgärder genomförts eller föreslagits:

- 2018 infördes en flygskatt på flygresor, skatten baseras sig på slutdestination.
- 2021 infördes reduktionsplikten för flygfotogen, ett krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för flyget, i enlighet med utredningen "Biojet för flyget" (SOU 2019:11).
- Riksdagen har beslutat om införande av miljöstyrande start- och landningsavgifter från den 1 augusti 2021.
- Miljömålsberedningen har föreslagit etappmål för flygets klimatpåverkan.

- Trafikanalys har lämnat förslag till obligatorisk klimatdeklaration vid marknadsföring och försäljning av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja.

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 ett nytt drivmedel för flyget 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. Om Trafikverket bedömer att det behövs, ska myndigheten lämna förslag på åtgärder som kan bidra till en tidig introduktion av elflyg på linjerna. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2024.

Det pågår ett antal projekt kring införande av elflyg och omställning av luftfarten. Organisationen ”Svenska regionala flygplatser” (SRF) har sedan några år tillbaka ett projekt kallat ”Grön flygplats” med syfte att utveckla automatisering och miljöomställning på flygplatser. Swedavia har tillsammans med Heart Aerospace, BRA och SAS samt Northvolt inlett ett samarbete där det ska byggas upp en fullskalig testverksamhet av elflygplanet ES-30. Projektet delfinansieras av Vinnova.

Vid sidan av elflyg pågår utvecklingsarbete med andra typer av drivmedel för flyget, såsom SAF bränsle, vätgas, bränsleceller m.fl.

# 3 Aktuella utredningar m.m. inom luftfartsområdet

## 3.1 Bromma- och Arlandautredningar

År 2021 presenterades utredningen Bromma flygplats (Ds 2021:25). Utredaren Magnus Persson föreslog att Bromma flygplats ska avvecklas i förtid, innan markavtalet mellan staten (Swedavia) och Stockholms stad löper ut 2038-12-31. Utredaren bedömde att Bromma kan avvecklas tidigast 2025 och senast 2027 under förutsättningen att regeringen informerar riksdagen om sin avsikt och sina skäl för att besluta att ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet. För detta krävs att regeringen ändrar Swedavia AB:s bolagsordning genom att tydliggöra sina förväntningar på Swedavia att leda avvecklingen av Bromma flygplats över en tidsperiod om tre till fem år.

Under 2022 fick Peter Norman i uppdrag av regeringen att fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. I juni 2022 presenterades planen som innebär förslag om utbyggnad av taxi- och rullbanesystemet samt uppställningsplatser, en ökning av terminalkapaciteten för att skapa bättre flöden Även en koncentration av kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg till en specifik plats på flygplatsen förordades. Slutligen föreslogs att Swedavia skulle ansöka om ett nytt miljötillstånd. Regeringen borde förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten genom att göra en allsidig prövning. En sammanvägning skulle göras av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska aspekter av Arlandas betydelse. Dessutom menade utredaren att stora investeringar måste till för att säkerställa infrastrukturen kring Arlanda i vägsystemet och spårbunden infrastruktur.

Utredaren betonar vikten att det kollektiva resandet till och från Arlanda måste öka. För detta krävs ett lägre biljettpris på Arlanda Express, för vilket det krävs förhandlingar med ägaren. Ytterligare en aspekt i utredningen är ett säkerställande av energiförsörjningen vid flygplatsen. Utredaren föreslår en "flygbränslekommission" som samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor för att skapa förutsättningar för storskalig produktion och distribution av fossilfri energi för luftfartens behov.

Utredaren berör också frågan kring Bromma och styrning av Swedavia. I utredningsförslaget föreslås att Bromma från och med den 1 jan 2030 enbart används ska användas för fossilfritt flyg fram till i januari 2035 då flygplatsen föreslås vara avvecklad. Swedavia föreslås få ett uppdrag att

djupare undersöka markförhållandena för att få bättre underlag för kostnaden för sanering av flygplatsområdet. Regeringen bör inleda en förhandling med Stockholms stad kring framtida markanvändning och kostnaden för marksanering.

### **3.2 Regeringsuppdraget undre luftrummet**

LFV fick ett regeringsuppdrag i september 2021 som innebär att ta fram ett förslag på en alternativ utformning av det undre luftrummet, det under 2 900 meter. Inom ramen för uppdraget ska LFV ta fram en alternativ utformning av luftrumsstrukturen. Uppdraget innebär samverkan med Transportstyrelsen, Trafikverket och Försvarmakten samt i tillämpliga delar även med övriga myndigheter och aktörer. En genomförandeplan ska redovisas samt en kostnadsuppskattning. Förslaget ska säkerställa att utformningen uppfyller dagens krav på säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Det ska också ta hänsyn till behovet av uppbyggnad av särskilda funktioner för obemannad luftfart (drönare). Samtidigt ska säkerheten säkerställas för Försvarmakten och för andra användare på lägre höjder. Såväl den civila som den militära luftfartens behov ska beaktas. Andra luftrumsklasser än de som används i Sverige kommer att utredas. En delredovisning lämnades in till regeringskansliet 29 mars 2022 och slutredovisning skedde 31 augusti 2023. Därefter ska en analys av konsekvenserna för olika intressenter genomföras. LFV har sammanställt en kartläggning av intressenter, i nuläget drygt 50. Samverkan sker också med LFV:s luftrumsprojekt Swea, en modernisering av luftrummet till och från Stockholmsområdet samt projekt SOLO som drivs av Sjöfartsverket.

### **3.3 Flygplatsutredningen 2023**

Peter Norman erhöll 31 maj 2022 ytterligare ett uppdrag. Uppdraget avsåg att se över den svenska flygplatsstrukturen, det nationella basutbudet samt de statliga finansiella stöden till icke-statliga flygplatser. Erfarenheter som har gjorts under pandemin skulle tas tillvara. Utredningen redovisades 15 februari 2023. Förslagen innebär att Swedavia skulle få ett större uppdrag än idag och dess flygplatser utökas från dagens tio.

Några av slutsatserna är att staten behöver ökad rådighet över flygplats-systemet. Fler flygplatser föreslås ingå i det nationella basutbudet för att säkerställa tillgängligheten till fler regioner. Skellefteå flygplats föreslås bli inkluderad omgående. Det ska prövas om Ängelholm-Helsingborg, Kalmar-Ölands och Sundsvall-Timrå flygplatser också ska inkluderas i basutbudet.

Det kommer att krävas fler beredskapsflygplatser, alla Swedavias flygplatser föreslås vara beredskapsflygplatser. Särskilda krav kommer att ställas på flygplatser som får statligt stöd. Förändringar föreslås även avseende trafikplikt, avveckling eller ersättning med anslutningstrafik samt ett par nya linjer. Ett kompletterande nät med helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet föreslås tillkomma. Dessutom förutses att aktörer inom luftfarten har en vilja att ställa om för att möta klimatutmaningen och de politiska mål som har beslutats. Det föreslås ett stabilare ersättningssystem för beredskapsflygplatserna och att fler flygplatser ska ingå i systemet. Utredningen gick ut på remiss under våren 2023 och regeringen kommer under hösten 2023/våren 2024 att lägga förslag utifrån utredningsförslaget och de remissyttranden som har inkommit.

### **3.4 Kartläggning av eVTOL**

Electric Vertikal Take off and Landing, eVTOL, är ett elektriskt drivet luftfartyg som startar och landar vertikalt. Dessa kommer sannolikt att användas för transporter av personer och gods, inledningsvis med en pilot ombord som kontrollerar flygningen. I framtiden, när regelverket tillåter, bedöms det kunna flyga helt autonomt.

Den 13 juli 2023 meddelade Regeringen att man ger Transportstyrelsen i uppdrag att utreda hur ett genomförande av U-space och integration av drönare i luftrummet kan bidra till de transportpolitiska målen och klimathandlingsplanen. U-space är ett koncept av tjänster som innebär att drönare i stor skala och på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska kunna röra sig riskfritt i luftrummet. Transportstyrelsen ska även belysa frågor om myndigheters, kommuners och regioners roll och ansvarsfördelning. I uppdraget ingår också att genomföra en omvärldsanalys för att dra lärdomar av hur andra länder arbetar med dessa frågor.

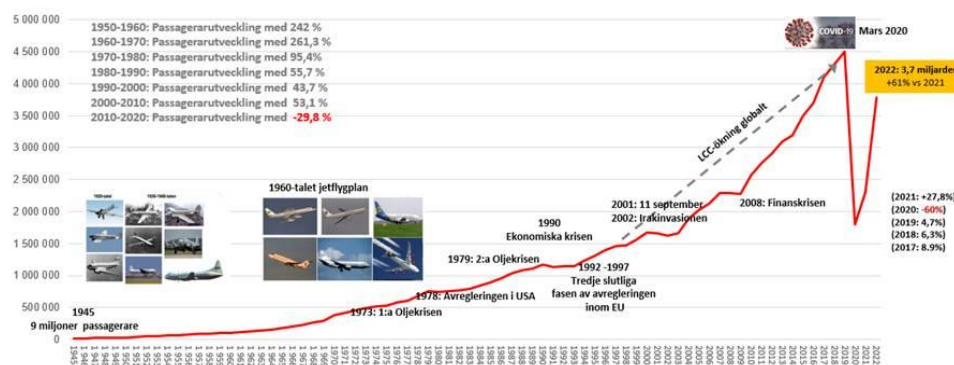
Syftet med uppdraget är att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och EU. Det ska också främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare, som tar hänsyn till nationella förutsättningar och eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. Uppdraget ska ske i samverkan med LFV och Boverket och samråd ska även ske med ett stort antal övriga aktörer. Uppdraget ska redovisas senast den 30 augusti 2024.

# 4 Flygets övergripande utveckling

## 4.1 Internationellt

Den internationella trafikutvecklingen har under det senaste seklet uppvisat den lägsta nivån sedan 1945. Som figuren visar nedan, har pandemin inneburit nästintill en kollaps för flygtrafiken globalt och påverkan på luftfarten, som saknar historiskt motstycke. Under 2022 skedde en ökning med 61 % jämfört med 2021. Passagerarutvecklingen för 2022 var på 82 % av 2019 års passagerarnivå.

En stor del av trafikutvecklingen från 1990–2020 härrör från lågkostnadssegmentet (LCC) som har ökat lavinartat främst i Nordamerika, Europa och Asien. Detta är sammankopplat med openskiesavtalen och en mer avreglerad marknad.



Figur 1. Den internationella passagerarutvecklingen 1945–2022. Källa ICAO.

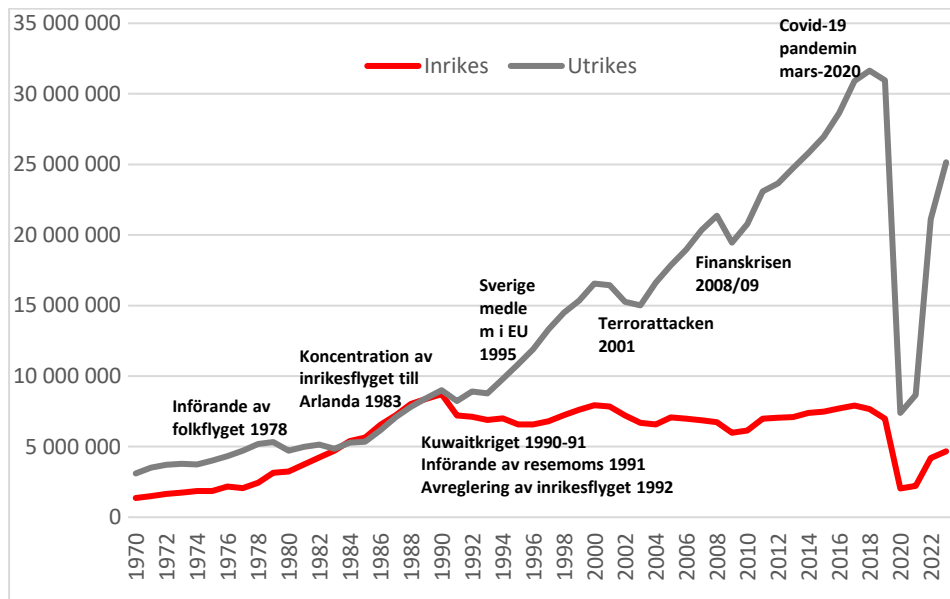
## 4.2 Nationell utveckling

Under en lång tid har flygtrafiken stadigt ökat och då främst utrikes-  
trafiken, som sedan början av 1990-talet utgör den största andelen av  
passagerarvolymen, se figur 2. Före pandemin, år 2018, uppgick antalet  
passagerare till totalt 39,3 miljoner, vilket är den högsta noteringen i  
svensk luftfart vad avser antal passagerare. 2019 var antalet 37,9.

Mellan åren 1983 till 1990 var andelen inrikestrafik och utrikestrafik  
relativt jämnt fördelade, men efter 1990 har utrikestrafiken dominerat.  
Under de senaste tio åren ligger nivån för inrikes på omkring 20 procent  
av den totala passagerarnivån.

Antalet passagerare för 2023 uppgick till 29,8 miljoner, att jämföra med  
25,3 miljoner under 2022. Det återstår dock en hel del att hämta hem  
innan trafiken är tillbaka till hur det var före pandemin. I jämförelse hur

det var året före pandemin, det vill säga 2019 så motsvarar de 29,8 miljonerna cirka 79 % av det årets passagerarantal.



Figur 2. Den nationella passagerarutvecklingen 1945–2023. Källa: Transportstyrelsen.

### 4.3 Det nationella flygplatssystemet

Regeringen beslutade 2009 att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud bestående av tio flygplatser. Syftet med att fastställa flygplatser i ett basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportssystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Staten har ett ansvar för att det ska finnas bra flygtäckning över hela landet. Utöver flygplatserna i basutbudet har Trafikverket pekat ut ytterligare ett antal som riksintresse för kommunikationer. Av flygplatserna i basutbudet är Luleå, Visby och Ronneby även riksintressen för totalförsvarets militära del.

Det svenska flygplatssystemet är uppbyggt kring nav- och ekerprincipen, där Stockholmsflygplatserna Arlanda och Bromma utgör nav. Den absoluta majoriteten av all inrikes flygtrafik i landet, går till eller från antingen Arlanda eller Bromma.

# 5 Beskrivning av flygplatsen

## 5.1 Flygplatsens historik

Malmö flygplats är belägen i Svedala kommun, ca tre mil öster om Malmö. Den öppnades 1 december 1972. Flygplatsen ersatte Bulltofta flygplats i Malmö som öppnades 1923. Bulltofta var i drift till 1 december 1972. Den låg stadsnära och många boende började bli störda av flygbuller och avvecklades av den anledningen.



Foto 1. Bulltofta flygstation i tidigt skede. Källa Pinterest.com.



Foto 2. Bulltoftas terminalbyggnad, foto hämtat från Malmö stads hemsida.

## 5.2 Flygplatsens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv

Malmö flygplats är en del Öresundsregionens infrastruktur och tillgänglighet. Öresundsregionen som består av följande regioner Region Skåne, Region Själland och Region Hovedstaden har ett upptagningsområde på



4,1 miljoner invånare. Befolkningsprognosen för regionen är för år 2031 uppskattad till 4,3 miljoner invånare.

I Öresundsregionen finns flera flygplatser med kommersiell flygtrafik. I Skåne finns Kristianstads och Ängelholms flygplatser som mestadels har trafik till Stockholm. Kastrups flygplats är Nordens största flygplats i antal passagerare och destinationer och en viktig navflygplats för regionen och är den närmaste flygplatsen från centrala Malmö stad. Malmö flygplats har trafik till Stockholm (Arlanda och Bromma) och under sommarhalvåret till Visby och vinterhalvåret till Sälen. Antalet utrikesdestinationer uppgår till omkring 13. Flygplatsen var 2023 landets tredje största flygplats avseende antal passagerare, efter Arlanda och Landvetter.

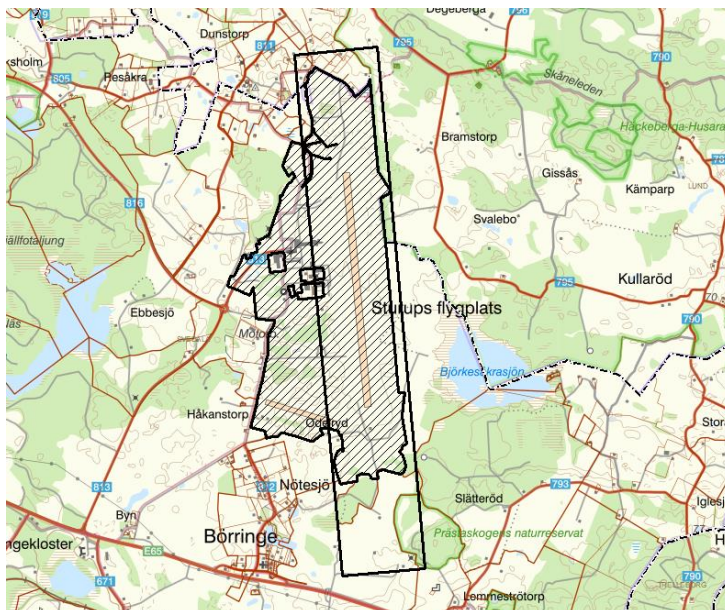
Malmö flygplats har historiskt haft en omfattande fraktverksamhet. Flygplatsen hanterade 2023 13,4 ton frakt och rankas på tredje plats efter Arlanda och Landvetter vilket flygplatsen även var före pandemin.

Flygplatsen är beredskapsflygplats och en av de tre svenska flygplatserna som är utpekade som Core-flygplats inom EU:s Transeuropeiska transportnät, TEN-T.

## 5.3 Flygplatsen i geografin

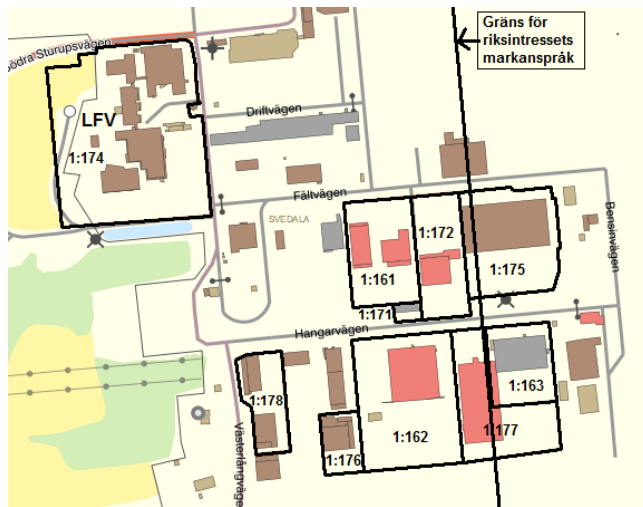
### 5.3.1 Flygplatsområdet

Flygplatsområdet ägs av Swedavia AB genom fastigheten Svedala Sturup 1:173. Inom denna finns några avstyckade fastigheter.



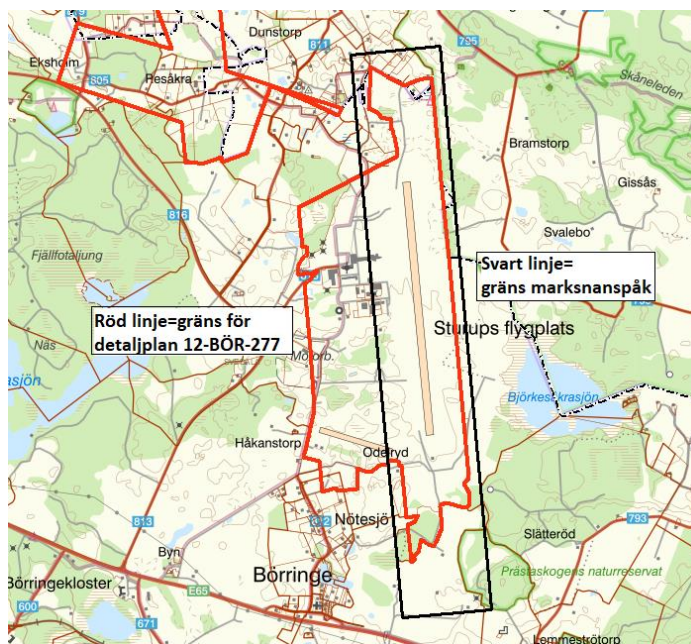
Karta 1. Skrafferat område är Swedavias fastighet Svedala Sturup 1:173. Markanspråket utökat med 500 meter är markerat med svart linje.

Fastigheten Svedala Sturup 1:174 avstyckades till LfV efter att Swedavia AB hade bildats 2010. Det finns också åtta fastigheter centralt i området som genom dotterbolaget, ägs av Swedish Airport Infrastructure AB. Detta företag, SAIAB, ägs i sin tur av Swedavia AB och Alecta gemensamt. På fastigheten Svedala Sturup 1:161 förekommer ingen verksamhet. Hyresgäst på 1:162 är Amapola, på 1:163 Frostaero, på 1:171 och 1:172 UPS, på 1:175 Fed Ex och Menzis, på 1:176 saknas hyresgäst och på 1:177 är BRA hyresgäst. På fastigheten 1:178 är Polisen hyresgäst i den ena och Nordic Flight i den andra byggnaden. Samtliga hyresgäster har verksamhet kopplat till luftfarten.



Karta 2. LfV:s fastighet samt SAIAB:s fastigheter markerade.

Flygplatsområdet detaljplanerades inför flytten från Bulltofta 1971, genom detaljplan Sturup LfV Sv/12 BÖR-277. Detta är den enda gällande detaljplanen inom markanspråket. Detaljplanen består av två delområden.



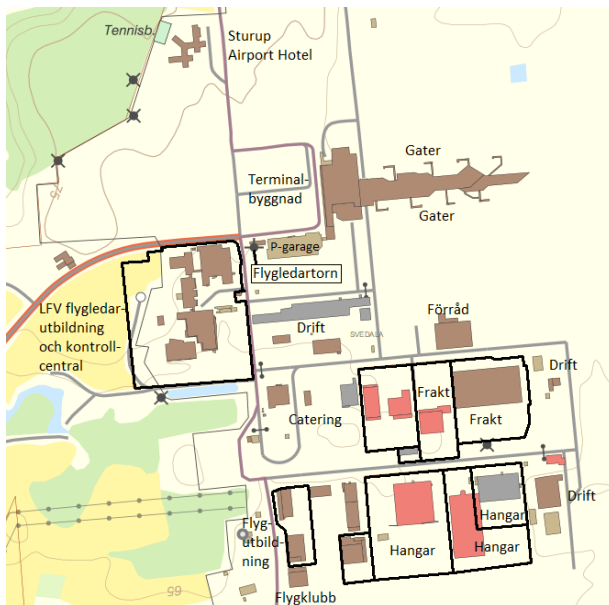
Karta 3. Gällande detaljplan inom och utanför riksintressets förlängda markanspråk, plangränsen markerad med röd linje.

### 5.3.2 Terminalområdet

Längst upp i norr finns flygplatshotellet, Sturup Airport Hotel som har 68 rum. Söder därom finns terminalbyggnaden som har 8 gater. Verksamheten i flygledartornet avvecklade. Flygledningen sker sedan 30 november 2023 på distans, via Remote Tower Service, RTS, från Stockholm. Malmö flygplats blir då den fjärde Swedaviaflygplatsen som har anslutits till RTC Stockholm.

Inom LFV:s fastighet bedrivs det flygledarutbildning. Där finns också den ena av två kontrollcentraler i landet varifrån flygrörelser bevakas sedan planen lämnat flygplatsernas närhet.

Swedavias driftområde består av kontor och verkstäder varifrån drift och även viss operativ verksamhet bedrivs. Här finns byggnader med fältgarage, bussgarage, fordonstvätt, förråd och en flygbränsledepå. Det finns även kontor, garage och kök för catering och bagagehantering. Inom fraktområdet finns byggnader för flygfrakt och logistikverksamhet. Inom hangarområdet finns bl.a. flygplansservice, skolflyg och utrymmen för polishelikoptrar.



Karta 4. Byggnadsbestånd i terminalområdet.



Foto 2. Vy mot frakt- och hangarområdet.



Foto 3. Vy mot väster och terminalbyggnaden



Foto 4. Entrén till terminalbyggnaden.



Foto 5. Flygledartornet sett från parkeringsområdet väster om terminalbyggnaden.

### 5.3.3 Bansystemet

Systemet består av banan, 2800 meter lång och 45 meter bred, bana 17 i norr och bana 35 i söder. Parallellt löper taxibana Y. En mindre bana finns i söder, 799 m lång och 18 m bred. Ett antal korta taxibanor finns också (A-F). Det finns även en helikopterplatta (FATO).



Ortofoto 1. Bansystemet inklusive taxibanor markerade med bokstäver.



Foto 6. Flygplan på väg att lyfta, taxibanan i förgrunden.

### 5.3.4 Uppställningsplatser

Nedanstående karta kommer från LfV AIP. Grå yta redovisar körvägar och uppställningsplatser för flygplan. De största uppställningsytorna är Apron N och Apron S, norr och söder om gatorna. Några mindre ytor finns i den södra delen av det bebyggda området.



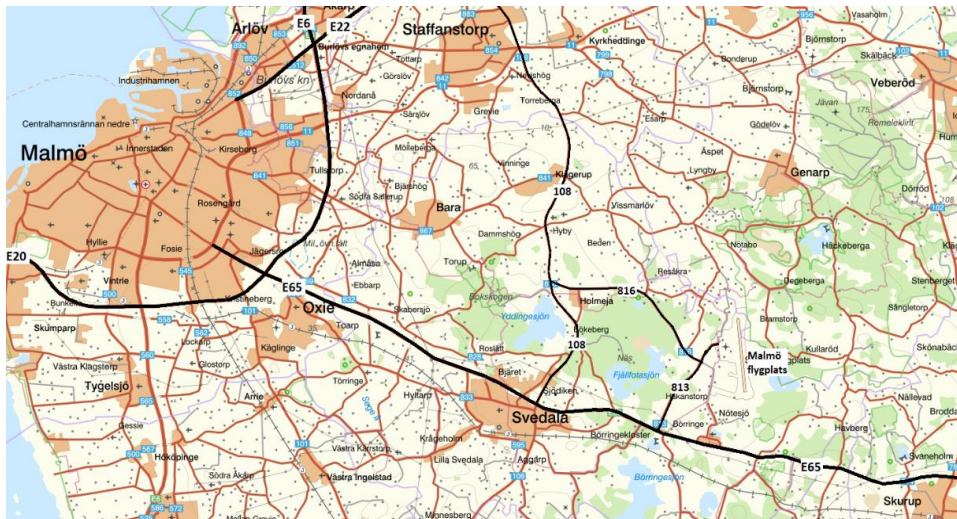
Karta 5. Utdrag från LfV AIP. Grå yta är köryta och uppställningsplatser för flygplan.

### 5.3.5 Parkeringsplatser

Parkeringsytor för personbilar finns väster om terminalbyggnaden och söder om hotellet. Den stora långtidsparkeringen i väster, rymmer 2130 bilar. Öster om hotellet finns ytterligare en långtidsparkering med 734 platser och söder om detta en expressparkering med 474 platser. Dessutom finns hämta-/lämnplatser och personalparkering.

### 5.3.6 Anslutande infrastruktur och kommunikationer

Vägar av betydelse för till och från flygplatsen är E65 och vägarna 108, 816 och 813. Väg 813 förbinder E65 med flygplatsen och är utpekad som anslutningsväg av riksintresse. E65 är utpekad som riksintresse för kommunikationer.



Karta 6. Översikt vägranlutningar, markerade med svart.

Till väg 816 ansluter väg 811 norrut. Väg 816 slutar vid väg 813 genom en cirkulationsplats som också lokalgatan Notesjövägen ansluter till.



Karta 7. Väganslutningar närmast flygplatsen.

E65 mellan Svedala och Börringe kommer att byggas ut till motorvägsstandard i en ny sträckning, vilket bl.a. innebär att dagens cirkulationsplats som ansluter mot väg 813, kommer att ersättas med en fullskalig trafikplats. Utbyggnaden planeras för genomförande åren 2026–2029.



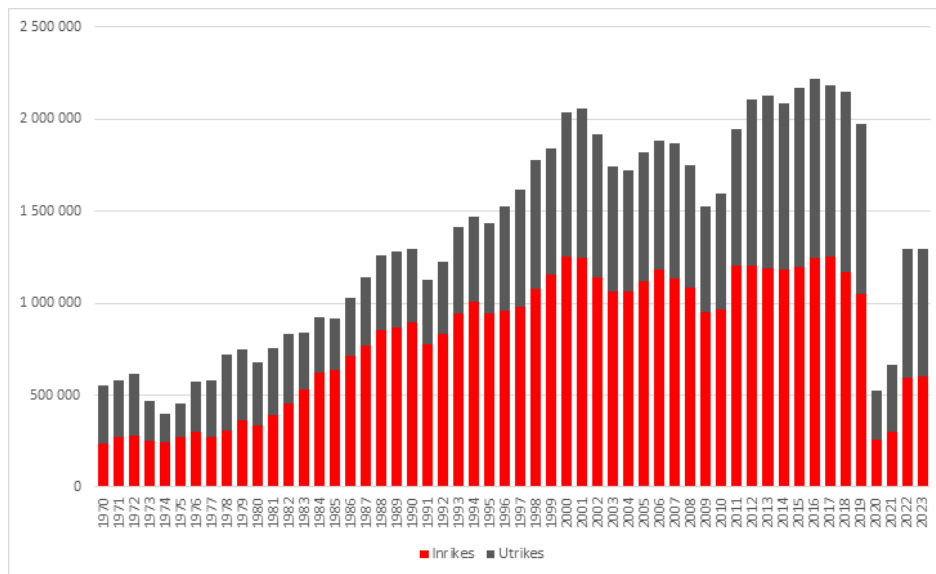
Ortofoto 2. Planerad ombyggnad av E65, markerat med röd linje. Källa Trafikverket.

Det vanligaste transportsättet för flygresenärer och anställda på flygplatsen är med egen bil. Kollektiva färdmedel finns i form av Flygbussarna som erbjuder trafik mellan Malmö C och flygplatsen.

### 5.3.7 Flygplatsens utveckling

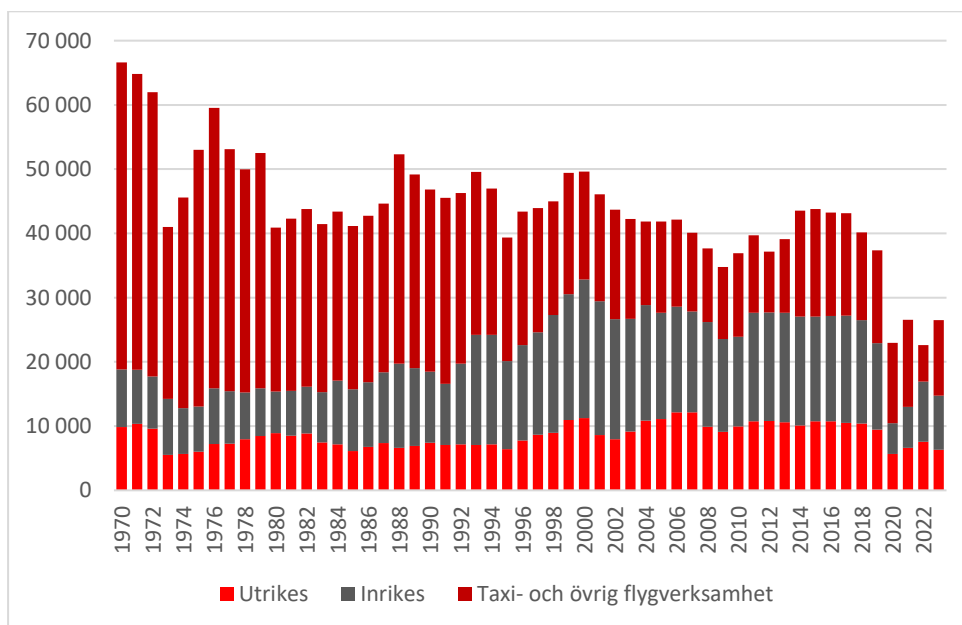
Under 2023 hade flygplatsen knappt 1,3 miljoner passagerare vilket är en ökning med 0,5 % jämfört med 2022, dock en minskning med 34,3 % jämfört med år 2019. Den största minskningen sedan 2019 utgörs av inrikestrafiken, som minskade med över 43 procent medan utrikestrafiken minskade med omkring 25 procent. En tydlig trend sedan pandemin är att inrikestrafikens andel av den totala passagerarvolymen minskat, se figur 5. 2023 stod utrikestrafiken för 53,8 procent medan inrikes låg på 46,2 procent, det kan jämföras med 2019 då inrikestrafiken stod för 53 procent och utrikestrafiken för 47 procent. En förklaring är att Stockholmstrafiken till såväl Arlanda som Bromma, tidigare främst gällde endagsförrättningar. Dessa har minskat sedan pandemins utbrott. Samtidigt har lågkostnadstrafiken (LCC) ökat stadigt vid flygplatsen, där flygbolaget Wizz Air är den dominerande aktören.





Figur 5. Passagerarutveckling inrikes och utrikes för Malmö flygplats 1970–2023. Källa Transportstyrelsen.

Antalet flygrörelser 2023 vid Malmö flygplats uppgick till 26 500 rörelser. 2019 var antal rörelser 37 294, varav 24 875 gällde kategorierna linjefart, charter och bruksflyg. Idag utgörs den största andelen av taxi och övrig flygverksamhet därefter inrikestrafik och slutligen utrikestrafik. Se figur 6. Över tid har antalet rörelser minskat, främst är det inrikesresor och övrig flygverksamhet som uppvisar den största minskningen.



Figur 6. Utveckling antal flygrörelser 1970–2023. Källa Transportstyrelsen.

För flygbullerberäkningar krävs att det tas fram en prognos för antal flygrörelser. Transportstyrelsen tar fram kortsiktiga scenarier för landet avseende antal passagerare, inte flygrörelser. Efterfrågan på flygresor har inte påverkats av lågkonjunktur, försämrat köpkraft eller svag svensk valuta. Transportstyrelsen konstaterar att prognosen från maj 2023 var

alltför pessimistisk. 2019 års volym förväntas vara tillbaka redan år 2025. Totalt i landet beräknas i prognosen från oktober 2023 för året 2029 i huvudscenariot till ca 5,21 miljoner passagerare inrikes och 18,23 miljoner utrikes vilket är 75 % jämfört med år 2019 för inrikes och 118 % för utrikes resor. Totalt jämfört med 2019 bedöms antal resenärer vara 105 % i med år 2029.

Trafikverket tar fram prognoser för trafikutvecklingen för landet och för enskilda flygplatser. En basprognos omfattande både person- och gods- trafik och antal flygrörelser tas fram för landet. Dessa utgår från externa förutsättningar såsom befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling vilka baseras på underlag från bland andra Statistiska Centralbyrån, Konjunkturinstitutet och EU.

Trafikverket gör bedömningen att Malmö flygplats kommer att utvecklas till en bedömd nivå på antal flygrörelser om 34 500 flygrörelser för år 2045. År 2019 var utfallet knappt 2 miljoner årsresenärer och 37 294 flygrörelser. I Trafikverkets prognos för antal flygrörelser, som är underlag för flygbullerberäkningarna, ingår linjeflyg, charterflyg, fraktflyg samt samhällsviktigt flyg. I den sistnämnda kategorin ingår specialiserad flygverksamhet som sjukvårdstransporter, brandbevakning/- bekämpning, polistransporter, inspektioner och inventeringar.

Vilka städer som trafikeras på flygplatser varierar över tid. BRA, SAS och Wizz Air är de största flygbolagen. Sommaren 2023 var destinationerna inom landet Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma och Visby. Inom Europa var destinationerna främst i Östeuropa, Gdansk, Katowice och Warszawa i Polen, Bukarest och Cluj Napoca i Rumänien, Skopje och Ohrid i Nordmakedonien, Budapest i Ungern, Belgrad i Serbien, Tuzla i Bosnien och Hercegovina, Nis i Serbien, Pristina i Kosovo samt Tirana i Albanien. Chartermål var Antalya i Turkiet, Rhodos i Grekland, Zagreb i Kroatien, Larnaca på Cypern, Palma på Mallorca och Chania på Kreta.

Sammanfattningsvis är antal linjer både sommar och vinter, ca tre inrikes och 13 utrikes.

## 6 Flygplatsens tidigare markanspråk

I den riksintresseprecisering som publicerades 2013, ingick i markanspråksområdet ytterligare en bana och dessutom en förlängning av befintlig bana med 500 meter söderut.

Trafikverket har inför uppdateringen av denna precisering bedömt att det inte finns något behov av ytterligare en bana.

Trafikverket anser att befintlig bankapacitet, inklusive taxibana och uppställningsplatser, kommer kunna hantera framtida trafikökningar. I det tidigare preciseringsarbetet motiverades en ytterligare rullbana av kapacitetsproblem på Kastrup flygplats som skulle resultera i viss överflyttning av trafiken till Malmö. Detta argument är inte aktuellt längre eftersom omfattande åtgärder har genomförts vid Kastrup flygplats sedan början av 2010-talet och pågår fortfarande. Detta har medfört att kapaciteten har ökat vid Kastrups flygplats.

Om trafiken på Malmö flygplats skulle öka finns flera möjliga åtgärder att vidta för att ta emot trafiken, exempelvis en bättre avfart från huvudbana till taxibana, tillkommande ytor för sekvensering vid banänderna, fler uppställningsplatser samt en ökad terminalkapacitet.

Behovet av förlängning av befintlig bana med 500 meter söderut som fanns med i preciseringen från 2013, kvarstår.

Till stöd för uppfattningen att det inte finns något behov av tillkommande bana är ett regeringsbeslut från 2020-09-10 angående en detaljplan inom det utökade markanspråket för tillkommande bana. Länsstyrelsen i Skåne upphävde antagandet av detaljplanen för del av fastigheten Sturup 1:129 (Sturup Park 2) 2016-10-27. Detta beslut överklagades av kommunen och exploatören och regeringen beslöt att kommunfullmäktiges beslut om antagandet av detaljplanen skulle stå fast. Regeringen delade Boverkets bedömning att länsstyrelsen borde ha gjort en egen rimlighetsbedömning vid prövningen.

## 7 Påverkansområde flygbuller

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 propellerflygplan.

Flygbuller beskrivs vanligen på två sätt, dels som flygbullernivå, FBN, dels som maximal ljudnivå,  $LA_{max}$ . Flygbullernivå är en ekvivalentnivå, ett slags medelvärde. Det motsvarar den ljudnivå som skulle ha uppstått om allt flygbuller under hela dygnet skulle haft en konstant ljudnivå. Men ekvivalentnivån viktas också så att en bullerhändelse under kvällen (18-22) får ett tillägg på 5 dB(A) och en bullerhändelse under natten (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 Försvarmakten har kommit överens om att en specifik metod ska användas för flygbullerberäkningar i Sverige. Metoden beskrivs i det kvalitetssäkringsdokument som är upprättat av myndigheterna:

<https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Buller/Berakning-och-matning-av-flygbuller/>

Metoden utgår från det internationellt framtagna metoddokumentet ECAC Dokument 29 och kvalitetssäkringsdokumentet från bilagan 3rd Edition. Det finns nu en 4th Edition från ECAC och en uppdatering pågår av dokumentet med Trafikverket som ansvarig myndighet. Förslaget var ute på remiss under hösten 2023 och fastställs i början av 2024.

Beräkningarna i detta fall har baserats på denna nya version, 4th edition.

## 8 Hinderbegränsande ytor

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 ca fem år.

Det är respektive flygplats skyldighet att uppdatera sina instrument-inflygningsprocedurer vart femte år. Flygplatsen tar fram en tredimensionell modell kring hindersituationen kring flygplatsen, oftast med hjälp av en konsult.

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 4.3 i huvudrapporten. Om en genomträngning sker, måste flygplatshållaren 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.

Om det sker en förändring av banornas längd eller motsvarande, krävs en ändring av flygplatsens certifikat. En ansökan och redovisning måste då skickas in till Transportstyrelsen av flygplatsen för ett godkännande.

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, (länk i referenslistan).

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 mer än 45 meter över mark eller vattenytan. Hur objektet ska markeras bestäms av dess höjd och utformning. Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd TSFS 2020:88 ska följas.

## 9 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 är flygplatsens terminal-område (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, olämpliga konstruktionsmaterial och geometriska utformningar av dessa byggnader, vindkraftverk, starkströmsanläggningar, solcellsanläggningar, järnvägsanläggningar, elvägar och elektromagnetiska störningar i allmänhet. Även trådlös kraftöverföring till elbilar eller dylikt kan orsaka störningar. Även 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 av CNS-anläggningar erhåller 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 inverkan. Både LFV och flygplatsoperatör 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-analysen 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 var de än uppträder inom det för luftfarten av staten allokerade spektrumutrymmet och oavsett inom vilket geografiskt område störningen uppträder. 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.

Alla ärenden avseende planerade objekt högre än 20 meter över marknivå eller vattenyta ska remitteras till LFV för en CNS-analys och även i en del fall till aktuell flygplatsoperatör.

I flygplatsens närhet inom en radie av 4000 meter från banans ändrar (trösklar) behöver samtliga byggnader, elektriska anläggningar, inklusive solenergianläggningar och radioanläggningar som planeras, analyseras avseende vilken typ av påverkan som kan ske på flygplatsens funktion. Se karta 9 i huvuddokumentet.

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 flygplatsområdet och i många fall anses skyddsvärda och är skyddsobjekt, publiceras inte deras exakta positioner eller skyddsområde. Information om detta delges i respektive analys. LFV har angett ett generellt skyddsområde om 3000 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 ett flygplatsområde är det flygplatsoperatören som ska remitteras och som i sin tur kontaktar LFV om LFV har en anläggning inom området.

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

# 10 Riksintressets behandling i lagstiftningen

## 10.1 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 bevarandeintressen. 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 tillståndsprovning 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 markanspåk prövas.

## 10.2 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 bygglovsprovning enligt plan- och bygglagen men är inte juridiskt bindande. Den ger även vägledning för tillståndsprovning 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 bygglovsprovning inom ett detaljplanelagt område prövas åtgärden därför endast mot en detaljplans angivna markanvändning och planbestämmelser. Vad som ska omfattas av en bygglovsprovning framgår i 9 kap.

plan- och bygglagen och frågan om påtaglig skada på ett riksintresse ingår inte i den prövningen om bygglovet 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.

# 11 Miljöprövning och tillsyn enligt miljöbalken (1998:808)

## 11.1 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.

## 11.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd

Malmö flygplats är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Nuvarande tillstånd meddelades av Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt den 28 juni 2013 (mål nr M 1452-12) och omfattar högst 77 000 flygplansrörelser per år, varav högst 40 000 rörelser med tunga flygplan samt högst 10 000 rörelser nattetid kl. 22.00 – 06.00. Tillståndet omfattar också beskrivning av om- och tillbyggnader i form av ny taxibana inklusive avfarter från banan, ny flygfraktterminal med tillhörande plattor och ramper, nya parkeringsytor samt förbättrad dagvattenhantering och flytt av glykoldamm och brandövningsplats.

Ett villkor anger att IFR-trafik får lämna SID när den alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal bullernivå om 70 dB(A) enligt bullerberäkning. Detta gäller inte när planet nått höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level). Flygövningar får inte ske under tiden kl. 22.00-06.00 samt under vissa angivna helgdagar. Villkor finns också avseende bullerskyddsåtgärder i bostadsrum i permanent- och fritidsbostäder samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader (med vissa undantag) som utomhus exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 55 dB(A) eller som varaktigt utomhus exponeras för maximala ljudnivåer överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt (kl. 22.00-06.00) under minst 150 nätter per år.

# 12 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 Försvarsmakten, senast fyra veckor innan objektet når en höjd av 20 m (45 m inom sammanhållen bebyggelse) eftersom objektet därefter kan utgöra fara för flygsäkerheten.

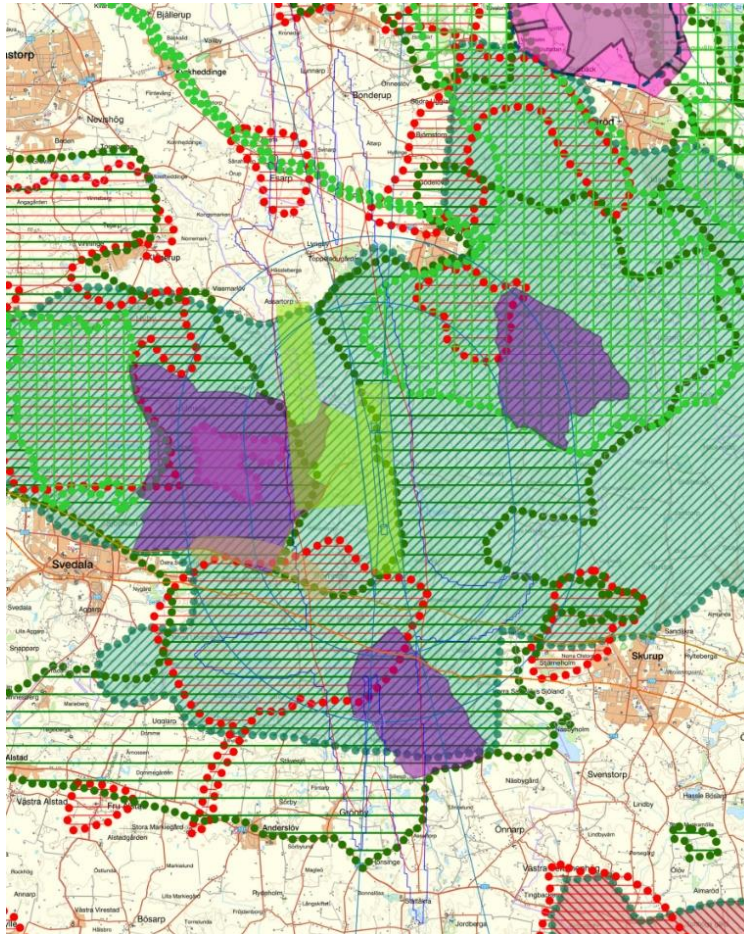
Normalt sker denna anmälan genom aktuell exploatör/byggföretag. Det har uppmärksamats att anmälningar enligt lagstiftningen i många fall inte skickas in, vilket innebär en stor fara för flygsäkerheten. Luftens färdplaner såsom in- och utflygningsprocedurer och flygningar på låg höjd utgår från flyghinderdatabasen.

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

# 13 Andra riksintressen i området

Nedanstående karta är hämtad från länsstyrelsernas webbGIS. En komplett redovisning av alla riksintressen finns på länsstyrelsernas WebbGIS, länk: [Planeringsunderlag \(lansstyrelsen.se\)](http://Planeringsunderlag.lansstyrelsen.se).

Redovisad bullerkurva samt redovisat markanspråk är från tidigare riksintresseprecisering.



-  FM\_Riksintresse\_pa\_land\_MB3kap9
-  Lågflygningsområde
-  FM\_Paverkansomrade\_Buller\_eller\_annan\_risk\_MB3kap9
-  FM\_Paverkansomrade\_Ovrigt\_MB3kap9
-  STEM\_Riksintresse\_Energiproduktion\_MB3kap8\_vindbruk\_2015
-  NV\_Riksintresse\_Friluftslev\_MB3kap6
-  NV\_Riksintresse\_Naturvard\_LST\_Harmonisering\_MB3kap6
-  RAA\_Riksintresse\_Kulturmiljovard\_MB3kap6
-  LST\_Riksintresse\_Rorligt\_Friluftslev\_MB4kap\_1plus2

Karta 9. Riksintressen hämtade från länsstyrelserna webbGIS



