

Masterplan 2019

Executive version, 2019-06-20



Förord

Luleå Airport är Norrlands största flygplats och porten till Swedish Lapland regionen. Flygplatsen har en avgörande betydelse för regionens fortsatta expansion och utveckling. Vi skapar förutsättningar för framtida hållbara kommunikationer för näringsliv, besöksnäring, forskning och utveckling, studier samt privat resande.

Regionen har en unikarktisk miljö runt knuten som attraherar besökare från hela världen, ett universitet med stark forskning och utveckling samt ett näringsliv som växer inom flera sektorer. Flygplatsen är internationell men med den regionala flygplatsens smidighet och närhet vilket våra resenärer värdesätter och uppskattar. Vi har ett spännande charterutbud året runt med många destinationer i stora delar av världen. Luleå Airport drivs som en klimatsmart flygplats och är sedan 2018 fossilfri i den egna verksamheten.

Masterplanens syfte är att beskriva hur flygplatsen kan utvecklas de närmaste 30-50 åren. Planen beskriver översiktligt succesiv utbyggnad främst i form av markanvändning. Planen kommer kontinuerligt att stämmas av mot marknadens och regionens utveckling, nya regelkrav och ekonomiska förutsättningar.

Med flygplatsens framtida expansion följer ett ansvar att växa hållbart. Utvecklingen ska fortsätta att ske med effektivitet och tillgänglighet i fokus samtidigt som hållbara lösningar och minimering av miljökonsekvenser ska prioriteras. Luleå Airport är redo att ta steget in i framtiden för att fortsatt bidra till regionens tillväxt och utveckling.

Bilder och illustrationer:

Sid. 1, 5, 8, 10, 16, 19, 20, 26, 27, 29, 30, 31: Henrik Ivre

Sid. 3: Peter Phillips

Sid. 6, 34: Lantmäteriet

Sid. 7: Trafikverket

Sid. 8: Joakim Höggren

Sid. 14-15, 24-25: Gisteråsjöstrand Arkitektur AB

Swedavia Master Planning 2019-06-20

Detta dokument är en Executive Version av Luleå Airport masterplan. Dokumentet syftar till att sammanfatta flygplatsens långsiktiga utveckling på ett enkelt och tillgängligt sätt.

*Ann Christin Viklund Flygstationschef
Luleå Airport*



Swedavia

Uppdrag

Swedavia är ett statligt ägt bolag som äger, driver och utvecklar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. De tio flygplatserna bildar ett system som knyter samman Sverige - och Sverige med världen.

Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

Vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

Affärsidé

Tillsammans med sina partners skapar Swedavia mervärde för sina kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser. Swedavias flygplatser ska vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser, bolaget ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för hela Sverige.

Värderingar

Pålitliga - Engagerade - Nytänkande - Välkomnande

Swedavia

Swedavia har ca 3 000 anställda, varav ca 150 på Luleå Airport.

Totalt reste 42 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser under 2018. Samtliga tio flygplatser är certifierade av Airport Carbon Accreditation enligt högsta standard för klimatarbete.

Masterplaner

Swedavias masterplaner är vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på flygplatserna kan utvecklas på lång sikt. Planperioden omfattar 30 år och kompletteras med en vision för perioden 30-50 år.

En masterplan identifierar flygplatsområdets framtida behov samt visar visionärt hur flygplatserna kan möta dessa behov med fokus på rumslig utformning. Redovisat behov av kapacitetsökning för terminal- airside- och landside, baseras på Swedavias långtidsprognos, med en tidshorisont på 30 år.

Planerna innehåller inte bindande åtaganden från Swedavia utan är en del av en plane-ringsprocess som successivt detaljeras genom fördjupade utredningar och samverkan med andra aktörer.





Luleå Airport 2018

Passagerare

1 201 384 passagerare
- 1 110 223 inrikes
- 91 161 utrikes

Rörelser

11 746 kommersiella rörelser*
- 11 008 inrikes
- 738 utrikes
5 660 allmänflyg
3 464 militär

*Linjefart, charter, post och frakt

Flygplatsen i siffror

3 reguljära flygbolag + charter
Ca 12 destinationer
3 300 passagerare/dag
1 rullbana, 3 350*45m
1 terminal
9 uppställn. platser för passagerar-
och fraktflygplan
1 500 parkeringsplatser
1 100 anställda på flygplatsen varav
ca 150 på Swedavia
Ca 10 företag

Toppdestinationer

Stockholm Arlanda Airport
Göteborg Landvetter Airport

Charter

Chania, Mallorca, Rhodos, Las
Palmas, Larnaca, Kap Verde
Phuket, Mauritius

Post och frakt

816 ton post
454 ton frakt

Planeringsförutsättningar

Luleå Airport i regionen

Luleåregionen är en tillväxtregion med ca 170 000 invånare. Regionen består av kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå, Älvsbyn, och Övertorneå. Luleå är residensstad för Norrbottens län.

Näringslivet i regionen har länge byggt på högteknologisk basindustri som stål, trä, vattenkraft och papper, men är numera stärkt av utbildning och forskning. Här finns Luleå tekniska universitet, med ca 13 000 studenter. Dessutom bedrivs omfattande forskning och utveckling i företag som t. ex. Ericsson, Mefos (metallurgi), Sicomp (kompositmaterial) och Energitekniskt Centrum.

Med stadens och regionens geografiska läge blir flygplats och övrig infrastruktur viktiga för att upprätthålla och utveckla ett gott samhälle. Luleå Airport är viktig för regionens tillgänglighet, utveckling och tillväxt.

Under 2018 hade Luleå Airport 1,2 miljoner resenärer varav 93 % reste inrikes. Restande del är i huvudsak charterpassagerare inom Europa.

Luleå Flottiljflygplats, F21 ägs av Fortifikationsverket och drivs av Försvarsmakten (FM). Den civila delen, Luleå flygstation, drivs av Swedavia och verksamheten regleras i avtal med Försvarsmakten.

Riksintresse

Flottiljflygplatsen är av Försvarsmakten utpekad och preciserad som riksintresse för totalförsvaret. Den civila delen av flygplatsen är av Trafikverket utpekad men ännu inte preciserad som riksintresse för kommunikation. Det militära riksintresset omfattar ett större markområde än det civila. Bilden visar Trafikverkets markanspråk för riksintresset. I tillägg till markanspråket finns påverkansområden (f.d. influensområden) för flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk strålning.

Luleå kommun

Kommunens översiktsplan, antagen 2013, beskriver flygplatsen som en viktig länk till omvärlden, både för näringsliv och privat resande. Bebyggelsen i anslutning till flygplatsen har därför anpassats till de krav som följer av flygplatsverksamheten och riksintresset. I översiktsplanen finns mark reserverad för en tillkommande parallellbana samt yta för utökad fraktverksamhet. En ny översiktsplan är planerad till 2019.

1979 fick dåvarande Luftfartsverket regeringens uppdrag att planera och projektera ett nytt stationsområde på Luleå Flygplats. Detaljplanen som då upprättades gäller fortfarande. (Detaljplan A398)

Omgivande infrastruktur

Europavägarna E4 och E10 utgör stommen i regionens vägnät.

Flygplatsens förbindelse mot E4 anses ha dålig standard, både vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. För att i närtid förbättra trafiksituationen planerar Trafikverket att anlägga en cirkulationsplats vid korsningen mellan vägarna 968 och 616 vid Gäddvik.

I ett längre tidsperspektiv planeras en ringled utanför stadskärnan vilken kommer att förbättra trafiksituationen i hela Luleåområdet samt reducera genomfartstrafiken i de centrala delarna. Ringleden kommer även göra flygplatsen mer tillgänglig.



Trafikverkets markanspråk för riksintresset Luleå flygplats



Luleå har järnvägsförbindelse via Boden med Kiruna, Narvik, Stockholm samt Haparanda och Finland. Järnvägen trafikeras främst av godståg men viss persontågstrafik finns från Luleå C i form av nattåg till Stockholm och Göteborg samt regionaltrafik till Umeå.

Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå ska byggas för att förbättra järnvägsnätet i Norrland.

Trafikverket har i en utredning, tagit fram två sträckningar genom Luleå varav det östliga alternativet passerar nära flygplatsen. Sträckningarna har status som riksintresse till dess att järnvägsplan är framtagen. Markreservaten för det östliga alternativet och flygplatsen överlappar delvis varandra.

Luleå Hamn anlöps varje år av ca 600 fartyg och omsätter 8 miljoner ton gods, i huvudsak bulkgoods. Det gör Luleå till en av Sveriges fem största hamnar. Kommunen har som mål att stärka hamnens position genom att fördjupa farleden och utveckla hamnområdet.

Utveckling

Swedavias prognoser pekar på fortsatt utveckling, främst för utrikesresande. Masterplanen bygger på ca 1,5 miljoner passagerare fördelat på ca 12 000 passagerarrörelser år 2050. De regionala

förutsättningar som särskiljer Luleå Airport från Swedavias övriga flygplatser, och som motiverar den förväntade trafikökningen, är förutom befolkningstillväxt följande faktorer:

- En växande och ung befolkning
- Ett geografiskt isolerat läge med svagare konkurrens från andra transportslag
- En stor andel utrikesresor inleds med en inrikesresa via Stockholm
- Luleå ligger i en del av Sverige med potential för ökad turism

Etappindelningen i masterplanen utgår från dagens behov och den kapacitetsökning som förväntas enligt Swedavias långtidsprognos. De föreslagna utbyggnadsstegen har anpassats till byggnadstekniska och operativa förhållanden. Förändrade förutsättningar kan dock motivera att delar av etapperna bryts loss och genomförs i mindre steg.

Terminalens om- och tillbyggnadsetapper förutsätter till viss del samordnat genomförande med motsvarande etapper på airside. Exempelvis nya gater och uppställningsplatser. Kopplingen till landside och dess funktioner är friare. Exempelvis kan de föreslagna åtgärderna i landsideutveckling, etapp 1, påbörjas oberoende av terminal- och airsideutvecklingen.

Luleå Airport Tabell 1 ^{1, 2}	2018	2025	2035	2050
Utfall/Prognos, passagerare	1 201 384	1 314 893	1 419 191	1 540 398
Utfall/Prognos, antal passagerarrörelser	10 080	11 424	11 892	12 213
Utfall/Prognos, rörelser frakt, post, tomflyg	1 666	1 011	1 032	1 065

¹Långtidsprognos 2015-02-17 (Källa: Swedavia)

² Varje start eller landning är en flygrörelse

Terminalutveckling



Terminalen idag



Terminalen idag

Övergripande terminalutveckling

Nuvarande terminal på Luleå Airport invigdes 1984. Sedan dess har om- och tillbyggnationer skett för att möta trafikutveckling och förändrade regelverk såsom krav på säkerhetskontroll samt separation av olika passagerarkategorier.

Under 2011-2013 genomfördes en omfattande ombyggnad av terminalen för att bättre kunna hantera passagerartillväxten. Syftet med ombyggnaden var främst att öka kapaciteten i incheckning, säkerhetskontroll och avgående bagagehantering samt att förbättra avgångsflödet genom öppnare och större avgångslounger. I samband med ombyggnaden försågs terminalen med en stor glasad entré vid incheckningshallen. Ombyggnaden skapade större ytor för dagens passagerarflöden men för att klara planperiodens prognosticerade volymer behöver terminalen nu byggas ut ytterligare.

I masterplanen redovisas ett antal etappvisa åtgärder som, vid genomförande, stegvis kommer att höja kapaciteten i takt med passagerarökningen. Då om- och tillbyggnaderna kommer att pågå i terminalen under ordinarie drift har etappernas indelning och utformning anpassats för att minimera störningar på verksamheten.

På sid. 12 visas idéskisser för ytor, flöden och funktioner i den utbyggda terminalen.

Terminalutveckling etapp 1

Etapp 1 syftar till ökad kapacitet och därmed bättre flöden och komfort för både avresande och ankommande passagerare. Terminalen byggs ut i sydöstlig riktning, vilket på plan 2 ger ny gateyta och på plan 1 ny yta för hantering av ankommande bagage inklusive bagagehall och nytt band.

Den föreslagna bagagehallen förutsätter att frågan kring tullhantering vid samordnade inrikes- och utrikesankomster kan lösas. Etappen innehåller också ytor för hantering av varuleveranser till terminalen.

Plan 1:

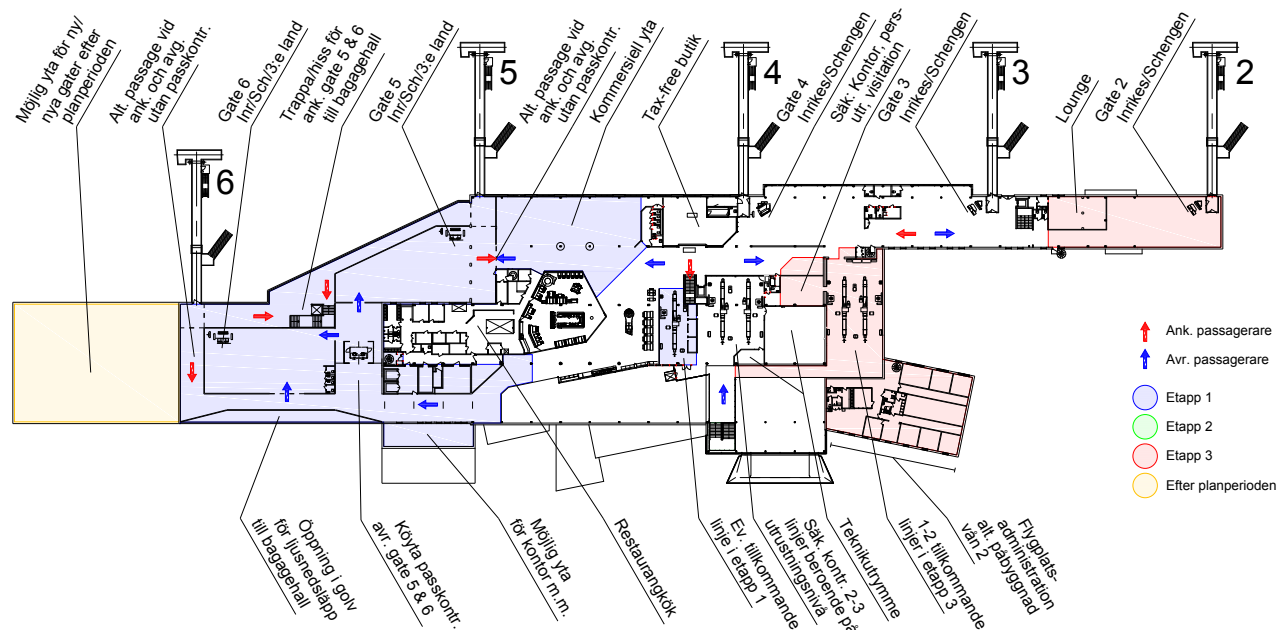
- Ny och utökad yta för hantering av varuleveranser med varuröntgen och förråd. Samtidigt byggs en väderskyddad förbindelsegång till/från en ny lastkaj.
- Vid den nya lastkajen anläggs en miljöstation för terminalens avfallshantering.
- Passkontroll för ankommande passagerare med tillhörande köyta flyttas till utbyggnaden vid nya bagagehallen.
- Ny bagagehall med ett tiltat 45-meters bagageband i tillbyggnadsdelen.
- Nya lokaler för tullen inklusive filter mellan ny och befintlig bagagehall. Alla ankommande passagerare går ut via tullen.
- Utökad garageyta för ramputrustning i tillbyggnadsdelen.
- Biluthyrningsföretagen flyttas till en egen byggnad utanför terminal. Frigjord yta kan användas för servering.

Plan 2:

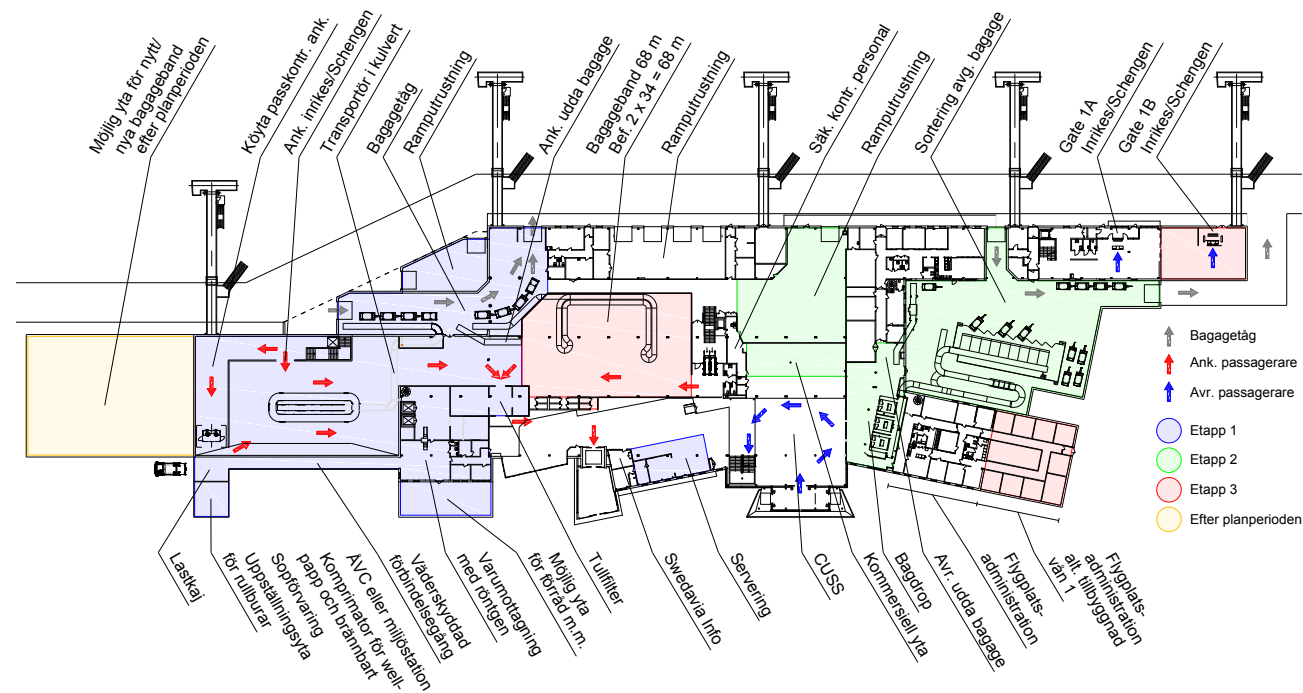
- Säkerhetskontrollen utökas med en lina, vänster om befintlig kontroll inom delar av nuvarande serveringsyta.
- Tillbyggnad med två nya gater, 5 och 6, vilket ger ett tillskott av en ny gate då befintlig gate 5 görs om till yta för kommersiell verksamhet. Om- och tillbyggnaden möjliggör hantering av två simultana non-Schengenflygter.
- Passkontroll för avresande passagerare flyttas till utbyggnaden mellan de nya gaterna.

Terminalutveckling etapp 2

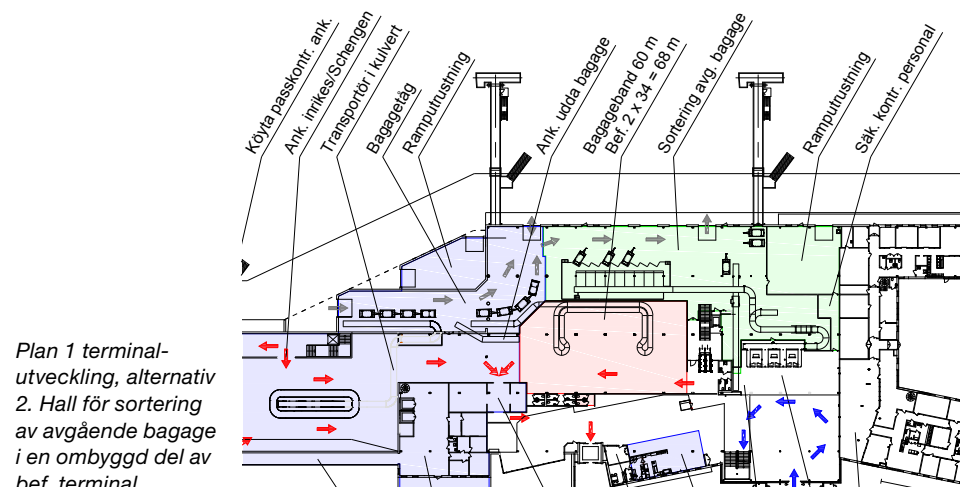
Etapp 2 syftar till att förbättra hanteringen av avgående bagage. I planarbetet har två alternativ tagits fram där alternativ 1 kräver en utbyggnad medan alternativ 2 är en ombyggnad inom befintlig terminal. Alternativen, samt dess för- respektive nackdelar, redovisas nedan.



Plan 2 terminalutveckling



Plan 1 terminalutveckling, alternativ 1. Hall för sortering av avgående bagage i en tillbyggd del.



Plan 1 terminalutveckling, alternativ 2. Hall för sortering av avgående bagage i en ombyggd del av bef. terminal.

Alternativ 1:

- Utbyggnad för ny bagageanläggning i terminalens nordvästra del, mellan flygel för kontor och gate 2/3.
- Utbyggnad och installation av ny bagageanläggning kan utföras utan att störa pågående drift.
- Kräver inköp av ny bagageanläggning.
- Alternativet ger möjlighet att ytterligare utöka bagageanläggningen då behov uppstår. Skalbar lösning.
- Alternativet kräver flytt av bagdrops i incheckningshallen.
- Nuvarande yta för bagdrops frigörs och kan användas till kommersiell verksamhet eller evenemangsyta.
- Nuvarande yta för bagageanläggningen kan användas som uppställningsyta för ramputrustning.

Alternativ 2:

- Ombyggnad och utökning av befintlig bagageanläggning genom omdisponering av ytor i terminalen.
- Utökning och ombyggnad av befintlig bagageanläggning måste ske under pågående drift.
- Delar av befintlig bagageanläggning kan användas vidare.
- Efter genomförd om- och tillbyggnad av bagageanläggningen finns det inte möjlighet till ytterligare utökning. Vid ökat behov måste en ny bagageanläggning byggas. Ej skalbar lösning.
- Alternativet kräver omlokalisering av rampgarage och förrådsytor.
- Alternativet kan ge upphov till flödesproblem, bagagetågen kommer eventuellt få det svårt att köra förbi varandra. Flöden för bagagetågen måste studeras och säkerställas.

Terminalutveckling etapp 3

Syftet med åtgärderna i etapp 3 är ökad kapacitet i terminalen. Planen redovisar en utbyggnad i nordvästlig riktning, vilket ger utökad gateyta. För ankommande passagerare ökas kapaciteten genom att dagens två ankomstband ersätts med ett nytt modernt ankomstband. Under etapp 3 kommer kapaciteten i säkerhetskontrollen att ökas genom en utbyggnad av plan 2.

Plan 1:

- Utbyggnaden mot nordväst möjliggör en förstoring av den befintliga gaten, alternativt kan två mindre gateytor skapas. Båda alternativen förutsätter gå-boardning.
- De två befintliga flata bagagebanden byts ut mot ett band med karusellen på landside.

Plan 2:

- Terminalen byggs ut i nordvästlig riktning, vilken ger plats för en ny gate som vid behov kan förses med brygga.
- Säkerhetskontrollen utökas med en till två linor. Planen redovisar en placering i en utbyggnad till höger om den befintliga kontrollen.

Övriga ytor i terminalen

Vid behov av ytterligare kontorsyta kan den befintliga kontorsflygen förlängas, alternativt kan den utökade ytan placeras på plan 2, ovanför det befintliga kontoret. Val av alternativ kan göras oberoende av valt alternativ för avgående bagage i etapp 2. Båda alternativen redovisas på sid. 12.

En förstudie kring flöden, layout och design är ett bra första steg mot genomförande av planförslaget.

Utveckling efter planperioden

Om och när det efter planperioden uppstår behov av ytterligare utbyggnad öppnar masterplanen för möjligheten att förlänga terminalen i sydöstlig riktning, och där skapa ny avgångs- samt ankomstkapacitet.

Föreslagna åtgärder, Terminal

Tillbyggnad mot sydost ger yta för ny avgångsgate och ökad kommersiell yta på pl. 2 samt passkontroll och ny hall för ankommande bagage på pl. 1 - Etapp 1

Ökat antal linor i säkerhetskontrollen - Etapp 1 och 3

Utökad anläggning för avgående bagage placerad i en tillbyggnad, alternativt en större ombyggnad vid befintligt läge - Etapp 2

Tillbyggnad mot nordväst ger yta för ny avgångsgate - Etapp 3

Nya band för ankommande bagage - Etapp 3

Tillbyggnad mot norr för utökat kontor, alternativt på pl.2 ovan befintligt kontor - Etapp 3



Luleå Airport

Vision 2030 - Utblick mot plattan från nya gate 5

Utveckling på Airside



Rullbanan, taxibanor, plattor och andra anläggningars lokalisering framgår av kartbilden på sid 6.

Flygplatsens bansystem

Verksamheten på Luleå Airport lyder under Försvarsmaktens miljötillstånd för Norrbottens flygflottilj (F21). Tillsynsmyndighet för den militära delen är Försvarsinspektören för Hälsa och Miljö, f.d Generalläkaren, och för den civila delen Luleå Kommun.

Försvarsmakten har tillstånd för 63 600 rörelser per år, varav 39 000 civila rörelser, i enlighet med Koncessionsnämndens beslut daterat 1995-04-03.

Flygplatsen har en start- och landningsbana som benämns 14 när den används i sydöstlig riktning och 32 när den används i nordvästlig. Banan är 3350 meter lång och 45 meter bred. Bantrösklarna ligger 20 respektive 6 meter över havet.

Banlängden bedöms räcka för den trafik som förväntas under planperioden. I båda banriktningarna finns 900 meter hinderfritt stigområde (CWY) för flygbolag som tillgodoräknar sig CWY vid startviktsberäkningar. I båda banriktningarna finns också 60 meter utrullningsområde (SWY).

Flygplatsens referenskod är 4E, vilket innebär att reguljärtrafik kan bedrivas med flygplan med vingspännvidd under 65 meter. Flygplan som är större får trafikera flygplatsen med medgivande om undantag från Transportstyrelsen.

Taxibanesystemet består av TWY A som går parallellt med rullbanan samt TWY A1-A3 och A5-A7 som går mellan rullbana och TWY A. Samtliga taxibanor är 23 meter breda och försedda med taxikantljus och medger trafik med kod E-flygplan.

Rullbanan och taxibanesystemet har med dagens utformning en uppskattad kapacitet på ca. 25-30 rörelser per timme vilket bedöms räcka under planperioden.

Flygplansuppställning

Terminalnära uppställningsplatser
Den terminalnära plattan, Apron 9, rymmer nio uppställningsplatser, varav tre med brygganslutning. Av de nio uppställningsplatserna är det bara de tre brygganslutna platserna som kan användas oberoende av varandra för flygplan upp till kod C-flygplan. För exempelvis nattstopp kan två andra platser kan också användas av kod C-flygplan men då begränsas intilliggande platser. Vid de tillfällen då kod D eller E-flygplan trafikerar flygplatsen kan en av de brygganslutna platserna (5) användas, men intilliggande platser begränsas.

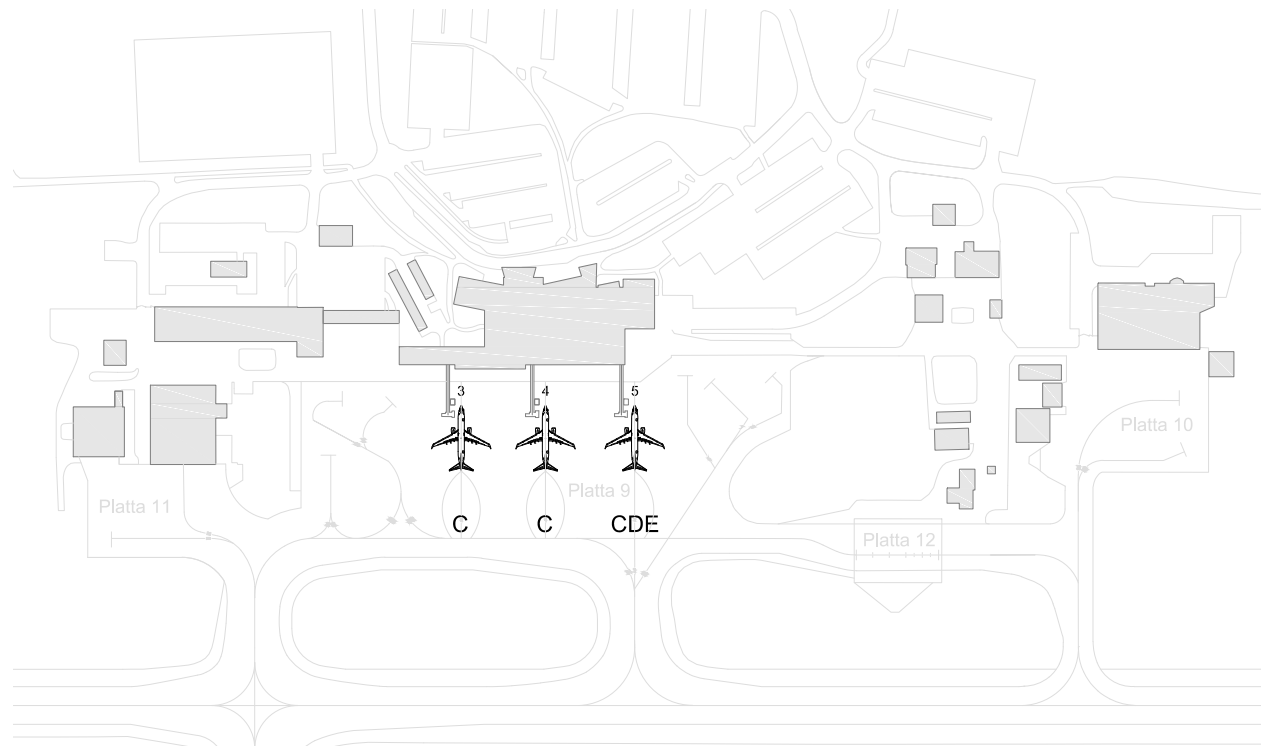
Flygplatsen har för få uppställningsplatser, särskilt nattetid, då det ibland är upp till sju flygplan närvarande. När detta inträffar används alla ytor på plattan vilket leder till mycket resurskrävande rangering, särskilt på morgonen när planen ska avgå. Vid tillfällen har trafik nekats på grund av platsbrist.

I masterplanen redovisas hur antalet kod C ekvivalenta uppställningsplatser stegvis ökar under planperioden från dagens 5 till 8. Den föreslagna placeringen och ökningen av antalet platser är samordnad med terminalutvecklingens etappindelning. Oberoende av antalet terminalnära platser och deras utbyggnadstakt kan ytterligare två nattuppställningsplatser inrättas, den ena på en ny planerad avisningsplats och den andra på en förlängning av plattans taxispår mot sydost.

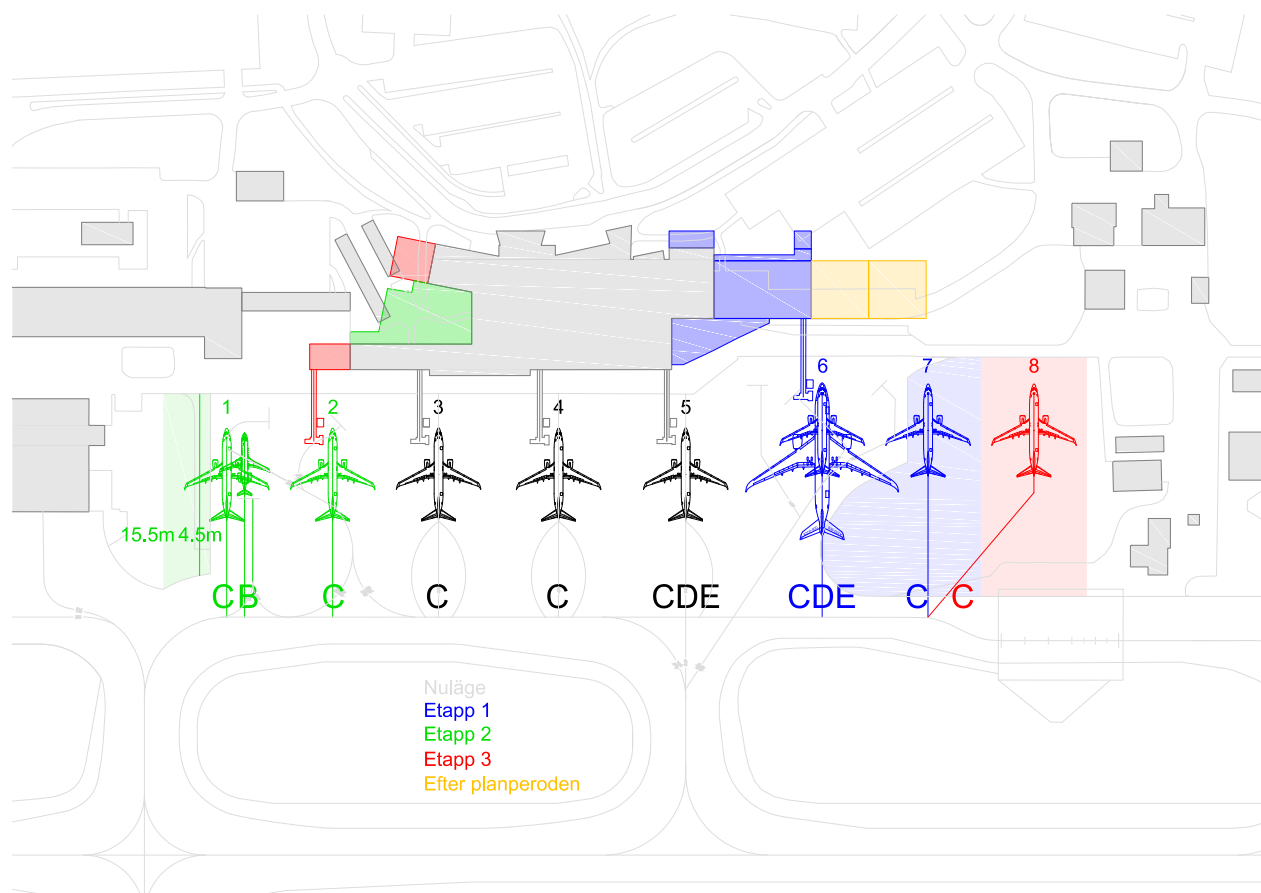
Flygplansuppställning etapp 1

Vid terminalutbyggnad etapp 1 breddas plattan mot sydost och uppställningsplatserna (6), (7) och (8) ersätts med och två nya uppställningsplatser. Plats (6) med brygganslutning för kod C, D och E flygplan samt remoteplats (7) för flygplan upp till kod C. Om befintlig plats (5) upptas av ett kod D eller E flygplan begränsas plats (6) till max kod C eller omvänt.

Plats (7) kan användas för passagerartrafik med gåboarding eller för nattuppställning. Vid ytterligare terminalutbyggnad efter planperioden kan plats (7) omvandlas från remoteplats till brygganslutna plats.



Befintliga platser för uppställning av kod C flygplan



Uppställningsplatser för kod C flygplan efter terminalutbyggnad etapp 1, 2 och 3 samt möjlig utveckling efter planperioden

Flygplansuppställning etapp 2
Vid terminalutbyggnad etapp 2 breddas plattan mot nordväst och uppställningsplatserna (20), (21) och (22) ersätts med remoteplatserna (1) och (2) för flygplan upp till kod C. Platserna kan användas för passagerartrafik med gåboarding eller för nattuppställning, plats (1) även för fraktverksamhet.

Flygplansuppställning etapp 3
Vid terminalutbyggnad etapp 3 breddas plattan mot sydost och en remoteuppställningsplats (8) för flygplan upp till kod C inrättas. Plats (8) kan användas för passagerartrafik med gåboarding eller för nattuppställning.

I etapp 3 omvandlas remoteplats (2) till bryggplats.

Övriga uppställningsplatser
Apron 10 är ett DMA utanför CSRA och används mest för allmänflyg. Plattan har begränsad bärighet och används i huvudsak av kod A- och B-flygplan. Med förbättrad bärighet skulle användningen av plattan kunna ökas.

Apron 11 används av postflyget och för ambulansverksamhet. Flygplan upp till kod C får använda plattan för uppställning.

Apron 12 är en platta avsedd för remoteavisning av flygplan med vingspann under 36 meter.

Helikopterplatta
Helikopterplatta saknas. Rullbanan används för start och landning.

Flygtrafikledning och luftrumskontroll

Rullbanan är utrustad med bankantljus, inflygningsljus av typen Calvert och visuella hjälpmedel av typen PAPI (2,86° glidbana)

för båda riktningarna. Inflygningsljusen är 900 meter i banriktning 14 och 720 meter i banriktning 32. Rullbanan saknar centrumlinjeljus.

ILS system CAT I finns i båda banriktningarna. ILS OTS CAT II i banriktning 32. VOR/DME och NDB bana 14 samt VOR/DME bana 32.

Försvarsmakten är huvudman men flygledningen bedrivs av flygledare från LFV.

Luleå Airport är militär flygplats och behandlas därför inte i Swedavias "Strategisk rekommendation avseende luftrumsdesign och navigationsutrustning".

Allmänflygets anläggning

GA-flyget hanteras i huvudsak på Apron 10 men ibland även på den terminalnära plattan, Apron 9, och då på plats 6-8 eller 20-22.

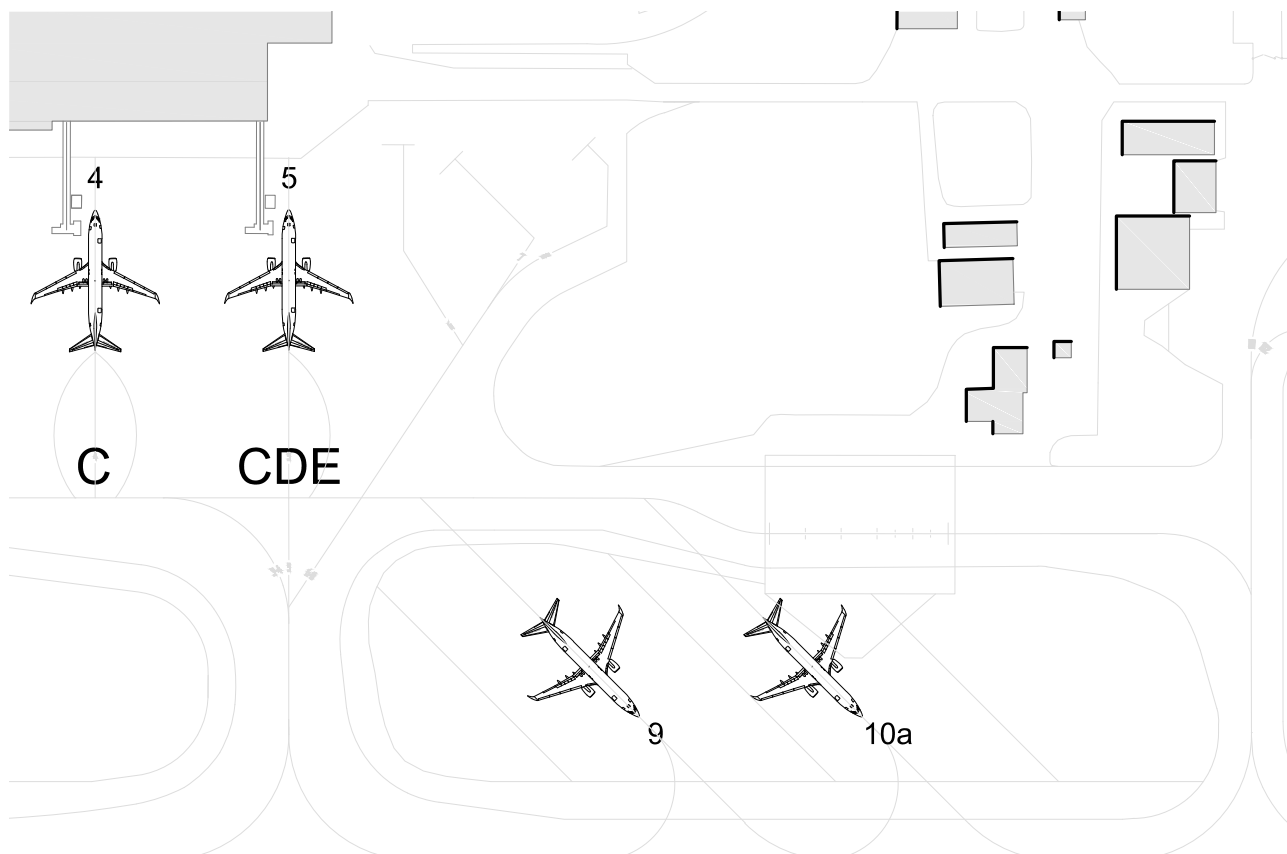
Apron 10 ingår inte i CSRA, vilket medför att personal efter utfört arbete måste göra förnyad säkerhetskontroll i terminalen för att kunna återvända in på CSRA.

Marktjänst

Avisning
Avisning sker vid avisningsanläggningen på Apron 12 om inte flygplanets storlek eller andra orsaker gör det omöjligt. Avisning får då ske på den civila plattan. Övervägande del av all avisning sker dock på Apron 12. Överbliven glykol från avisningsplattan förs via brunnar och ett dräneringssystem till glykolåtervinningsanläggningen. Glykolspill utanför den fasta avisningsplattan samlas upp med sugbil snarast möjligt efter utförd avisning, och förs sedan till glykolåtervinningsanläggningen. Den civila plattans dagvattenavlopp är vintertid anslutet till spillvattennätet.



Remoteavisning på befintlig platta 12



Nya platser för remoteavisning. Plats 9 är planerad att byggas under 2019



Kapaciteten på avisningsplattan är för liten eftersom den endast medger avisning av ett flygplan i taget. Kösituationer uppstår ofta eftersom flygbolagen har liknande avgångstider.

Plattans utformning begränsar storleken på flygplanen som kan avisas och läget begränsar utvecklingen av Apron 9. I masterplanen redovisas därför lägen för två nya avisningsplatser varav den en är planerad att byggas under 2019. Platserna kommer även att kunna användas för flygplansuppställning.

På flygplatsen finns i dag sex avisningsbilar.

Deviering

Flygplatsen saknar devieringsplatta.

Motorkörning

Dedikerad plats för motorkörning saknas.

Bränslehantering

Flygbränsle

Flygstationen har två tankbilar för Jet A1 som ägs av Shell. Cisterner och garage för tankbilarna finns sydost om terminalbyggnaden. I anslutning till flygbränsleanläggningen finns en bensinstation mot landside som säljer bränsle till hyrbilar och andra fordon.

En farmartank för AVGAS 100 LL finns vid platta 10.

Fordonsbränsle

Flygplatsen införskaffade år 2016 en lagringstank för HVO 100% och införde bränslet under mars 2017 för samtliga dieselfordon men även för flygstationens reservkraftanläggning.

Laddning av elfordon

Utvecklingen går mot ökad användning av elbilar. På sikt ska alla Swedavias personbilar bytas ut mot elbilar. Laddningen bör ske där de normalt parkerar, varför ny markyta inte behöver reserveras.

Brand- och räddningstjänst

Kapaciteten på brand- och räddningstjänsten är enligt AIP: CAT 7 for scheduled traffic, CAT 8 and 9 on request.

Brand- och räddningstjänst sköts av FM, men Swedavia tillhandahåller två brandbilar. Brandövningsplats saknas på flygplatsen.

Flygplatsdrift

Fälthållning som snöröjning, gräsklippning, fordonsverkstad, fordonstvätt och övrigt underhåll på färd- och manöverområdet sköts av FM. På den civila sidan ansvarar Swedavia för motsvarande.

Halkbekämpning

Swedavia ansvarar för halkbekämpning på körvägar och gångstråk på den civila sidan. Halkbekämpning på övriga delar av flygplatsen sköts av FM.

Centralvakt, staket och grindar

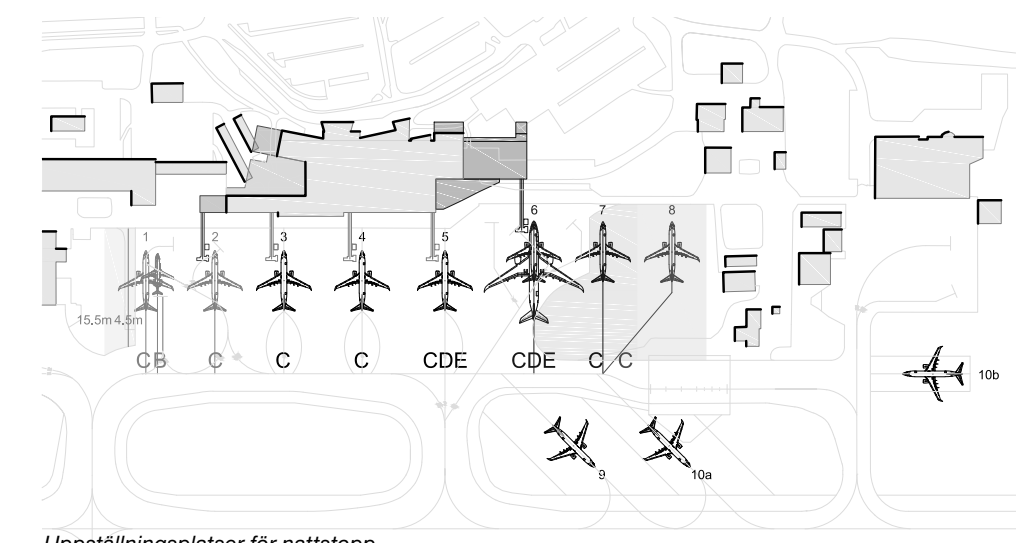
I masterplanen redovisas ett förslag där grind 1 förses med ett väderskyddadande skärmtak för genomsökning av fordon på väg till airside. Se fig. sid. 22.

Förslaget omfattar också en ny byggnad vid grind 1 med plats för en pallröntgen och ytor för flygplatsens all övrig hantering av egna varuleveranser, godsmottagning och flygfrakt. Endast förnödenheter specifikt för terminalen tas in på airside via röntgen på plan 1 i terminalen. Se fig. sid. 22.

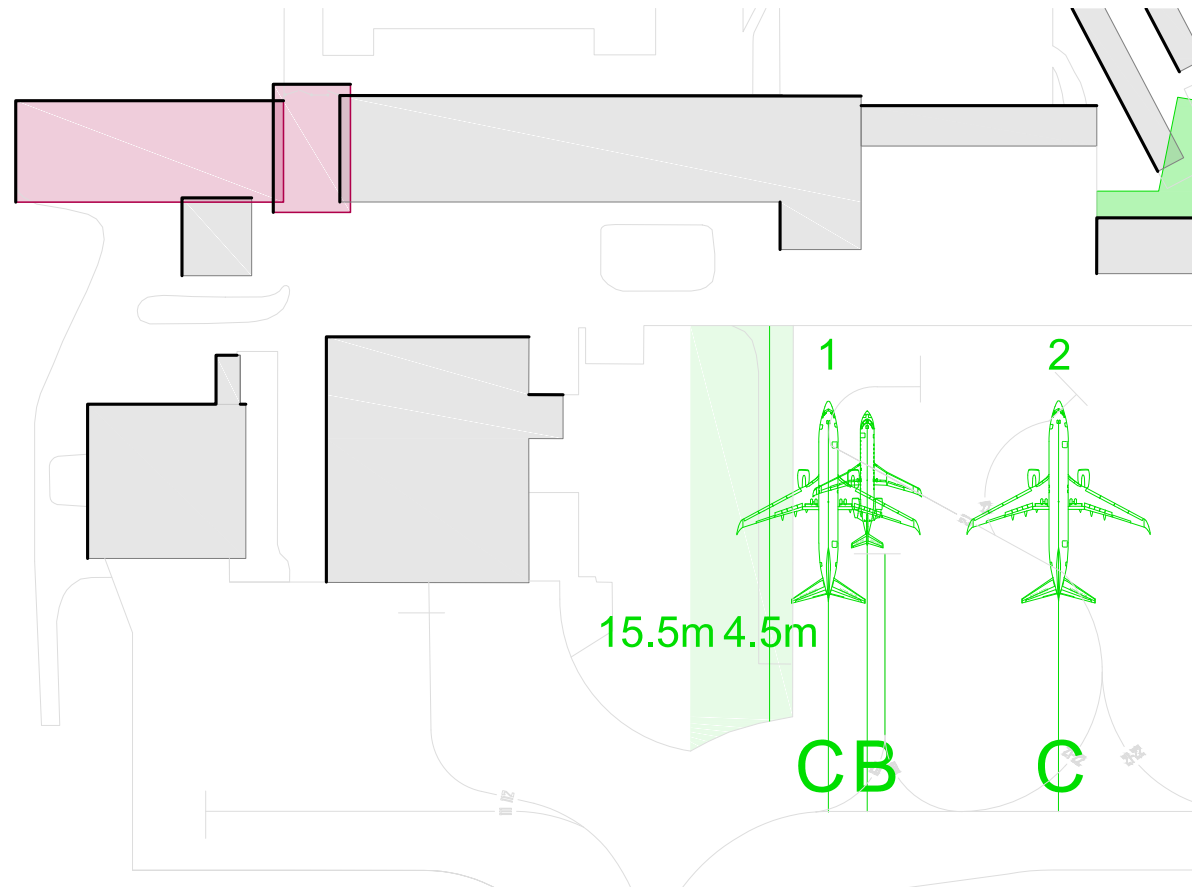
Inför terminalens utbyggnad mot sydost behöver grind 3 flyttas i samma riktning.

Avfallshantering

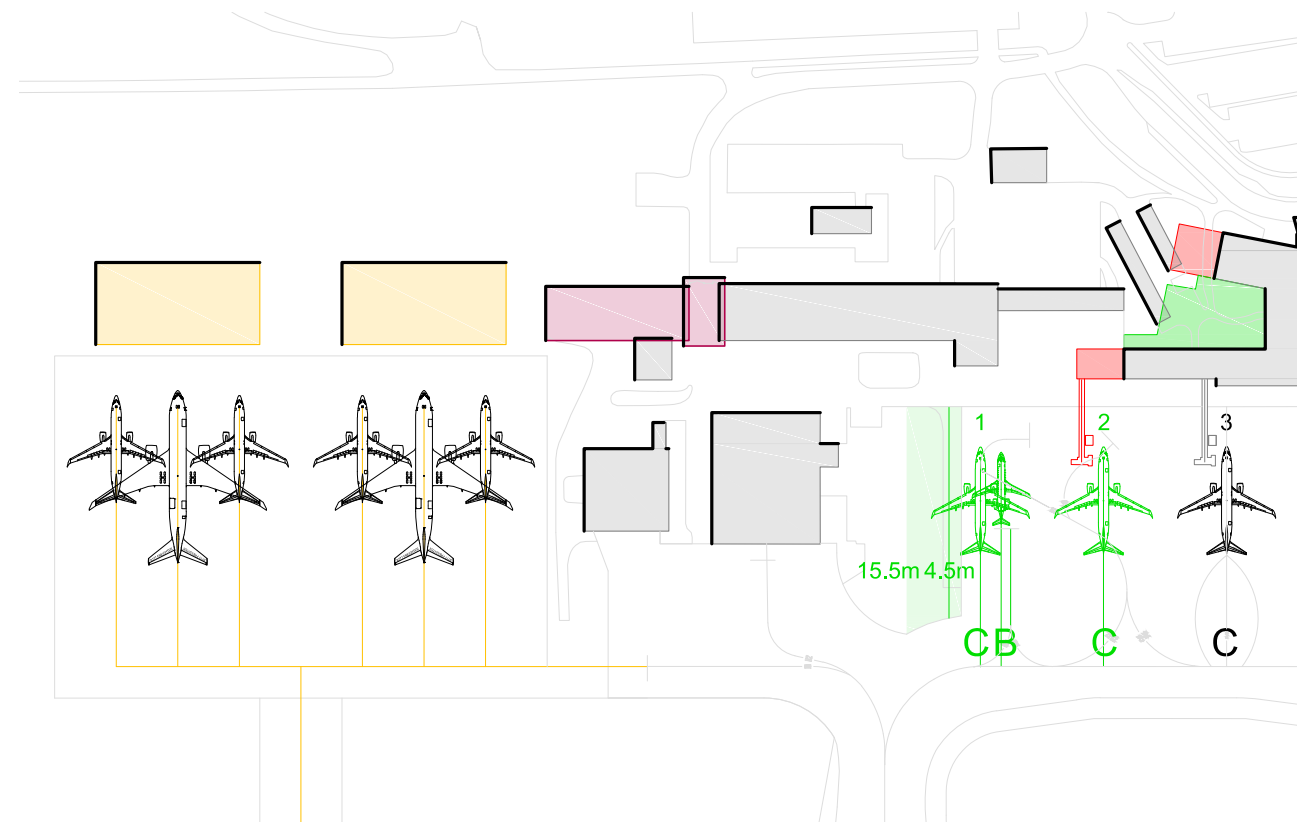
I anslutning till den planerade lastkajen på terminalens sydöstra sida inrättas en miljöstation med sopförvaring, komprimatorer och återvinningscentral



Uppställningsplatser för nattstopp



Utvecklig av fraktverksamheten genom stegvis breddning av plattan mot öster. Tillbyggnad med ett väderskyddad skärmtak för genomsökning av fordon samt en pallröntgen för hantering av egna varuleveranser, godsmottagning och flygfrakt.



Storskalig utveckling av flygfraktverksamheten efter planperioden

Hangarverksamhet

På flygplatsens civila del finns två hangarer. Den stora närmast terminalen används av postflyget och den mindre, som är privatägd, används av ambulansflyget.

Fraktområde, fraktverksamhet

Flygplatsen har, med lämplig placering för trafiken mellan Europa och Asien, goda förutsättningar att bli en internationell fraktflygplats. Landningsbanan är den längsta i landet och utrustning finns för hantering av av tung flygfrakt.

Den flygfrakt som idag hanteras är i huvudsak av typen Belly Cargo, som transporteras i passagerarplanens lastrum. Hanteringen sköts idag av Jetpak i rampbyggnaden närmast terminalen.

Tung frakt förekommer i form av ett antal renodlade kod E fraktflygplan som ankommer flygplatsen varje år. En eventuellt utvecklad fraktverksamhet förutsätter att flygplatsen kan få fraktbolag att etablera sig på flygplatsen.

Flygplatsen har i dagsläget inget dedikerat fraktområde, utan ordinarie plattor och uppställningsplatser används för fraktverksamhet. Vid terminalutbyggnad, etapp 2 breddas plattan mot nordväst och uppställningsplatserna 20, 21 och 22 omvandlas till kod C platser. Plats (1) anpassas för fraktverksamhet men kan även användas exempelvis för nattuppställning av passagerarflygplan.

För att kunna möta en eventuell storskalig utbyggnad av frakverksamheten reserveras ett område nordväst om platta 11. Fraktplattan kan anslutas direkt mot taxibana A eller via befintlig platta eller taxibana.

Tekniska anläggningar och försörjning

Dagvatten

Det finns ingen sedimentationsdamm på flygplatsen och det sker heller ingen annan rening av dagvattnet mer än att det passerar oljeavskiljare och oljefälla innan det via diken släpps till recipienten.

Hög grundvattennivå i kombination med dagvatten leder ibland till stående vatten på terminalnära gräsytor. En brunn planeras vid bygget av ny avisningsplatta.

Färsk- och spillvatten

Färskvatten levereras via kommunens ledningsnät. Redundansledning och vattenreservoar saknas. Vid en eventuell ökning av verksamheterna kring flygplatsen, exempelvis hotell, kommer det att behövas ytterligare färskvattenkapacitet.

Spillvatten leds via fettfälla till det kommunala avloppsnätet.

Elkraft, reservkraft

Inkommande elkraft levereras av Luleå Energi via ringledning. Reservkraft finns till terminalen i form av en HVO-driven dieselgenerator

Värme, kyla

Flygplatsen och parkerade flygplan värms med grön fjärrvärme från Luleå Energi.

Terminalen är utrustad med lokala komfort- och affärskylaggregat

Föreslagna åtgärder, Airside

Ny byggnad vid grind 1 för utökad och förbättrad gods- och varumottagning - Etapp 1

Ny byggnad för rampfordon - Etapp 1

Nytt läge för grind 3 - Etapp 1

Markreservat för utbyggd platta vid terminal - Etapp 1 och 3

Utökat antal uppställningsplatser vid terminalen - Etapp 1, 2 och 3

Breddad platta mot nordväst för utökad fraktverksamhet - Etapp 2

Markreservat för fraktområde nordväst om platta 11 - Efter planperioden



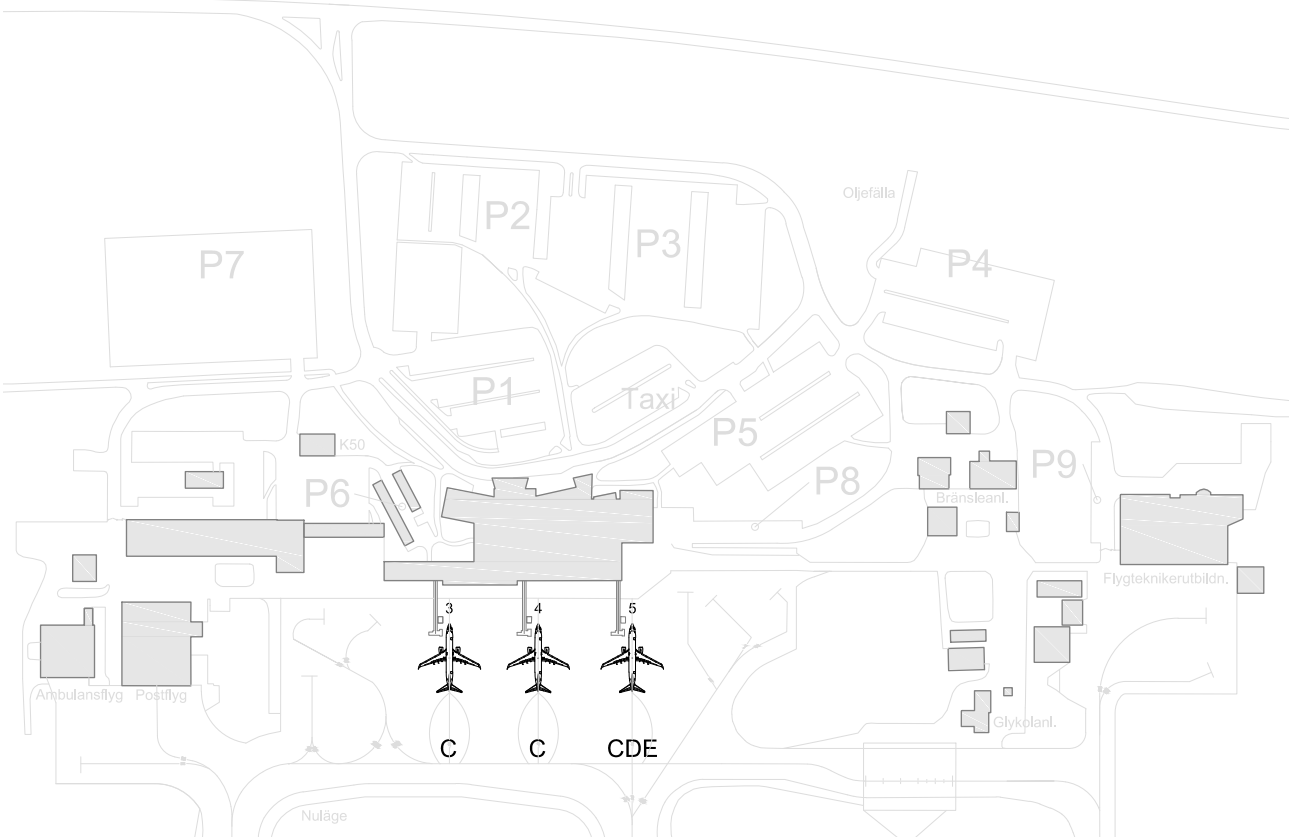
Luleå Airport

Vision 2030 - Terminalen utbyggd med nya gate 5 och 6

Utveckling på Landside



Ankomsthallen med hyrbilskontor



Nuläge landsideområde

Utgångsläge och övergripande utveckling

Nuvarande utformning av landside med tillhörande anläggningar framgår av kartbilderna på sid. 6 och 26.

Utveckling som följer av masterplanens förslag finns redovisade under respektive rubrik samt i kartbilden på sid. 34.

Angörings- och parkeringsområdets trafikstruktur behöver ses över. En tydlig trafiklösning, med separerade flöden, är nödvändig för flygplatsens fortsatta utveckling samt för att möjliggöra eventuell framtida fastighetsutveckling.

Vägsystem

Flygplatsens in- och utfartsväg, Lulviksvägen, ansluter till Kallaxvägen (580) som i sin tur via en rondell ansluter till Älvbrovägen (616). Från rondellen leder Älvbrovägen åt väster till väg 968 och E4 samt åt öster till Luleå centrum via Bergnälsbron.

Lulviksvägen mellan flygplatsen och anläggningen Nordkalotten saknar redundans.

Luleå kommuns cykelkarta visar lämpliga stråk till viktiga målpunkter i kommunen. Sträckan Luleå centrum till flygplatsen saknar delvis cykelbana vilket medför cykling på tungt trafikerade vägar. Med ett sammanhållet stråk av cykelvägar från centrum, samt bra parkeringsmöjlighet på flygplatsen, kan andelen cyklande personal och resenärer antas öka.

Kollektivtrafik

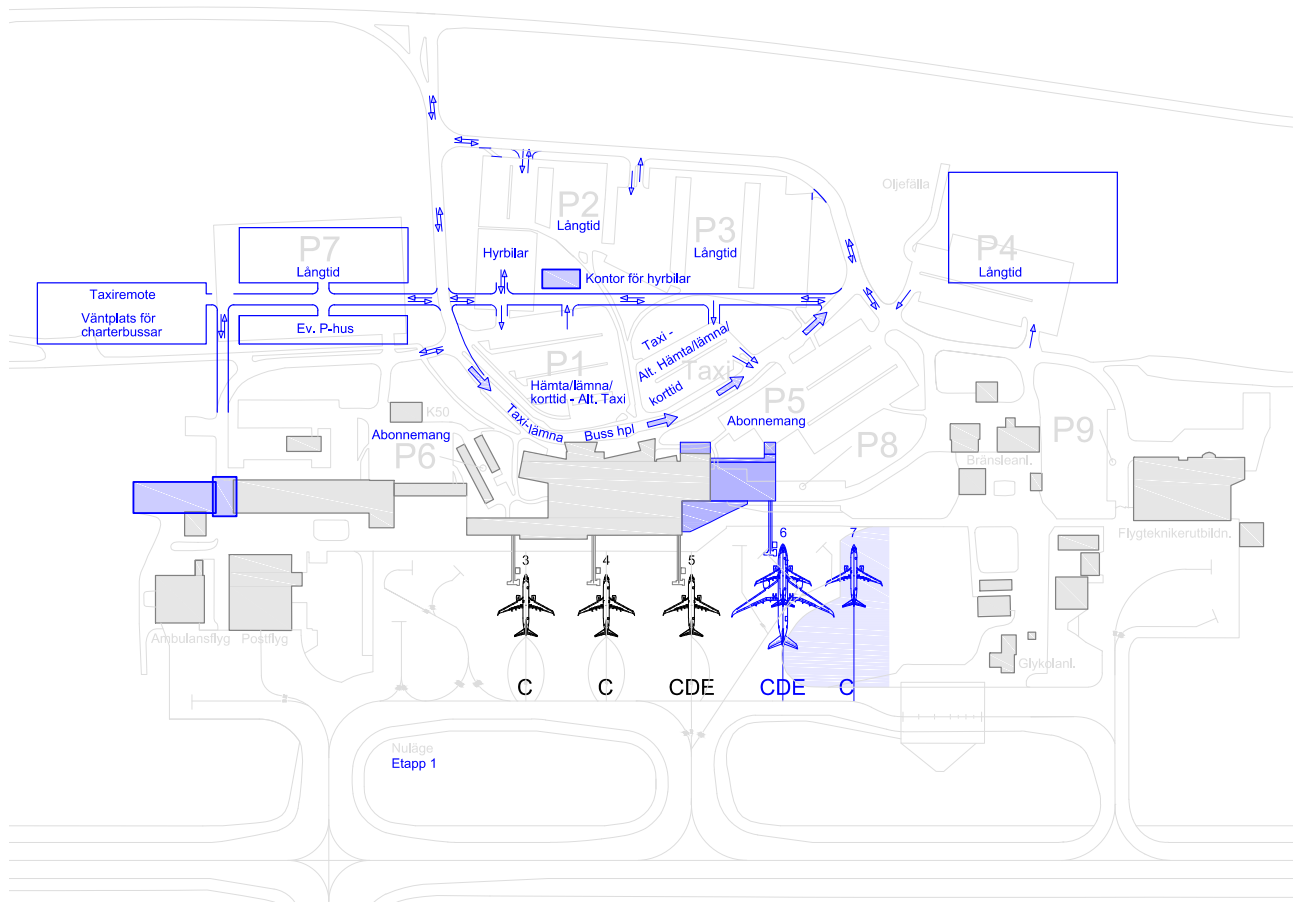
Bussförbindelse mellan flygplatsen och centrala Luleå utgörs av två linjer i Luleå Lokaltrafiks ordinarie linjenät med sammanlagt ca tre avgångar per timme.

Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå har förbindelse med Luleå Airport via efterfrågestyrd trafik med Flygbil.

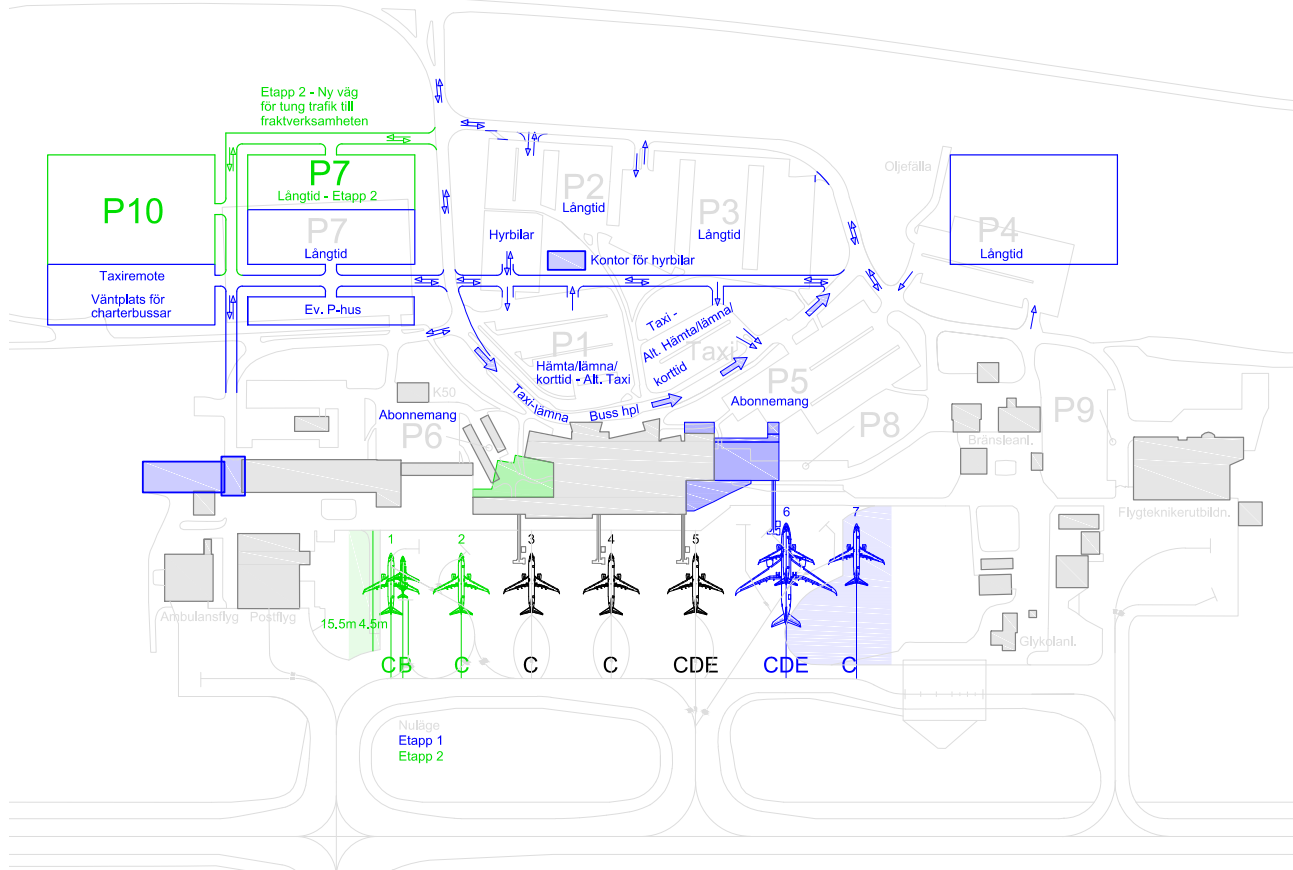
Från Luleå busstation, centralt i staden, utgår det regionala busslinjenätet som drivs av Länstrafiken i Norrbotten. De största stråken i regionen är mellan Luleå och Boden samt mellan Luleå och Piteå.



Busshållplats för linjetrafiken



Utveckling av landsideområdet etapp 1. Blå markering.



Utveckling av landsideområdet etapp 2. Grön markering.



Angöringsvägar till Hämta/lämna till vänster och buss/taxi till höger

Angöring och parkering

(Nuläge se fig. sid 26). Närmast utanför terminalen, på Flygstationsvägen, finns angöring för taxi drop-off samt av- och påstigning för buss. Utanför Flygstationsvägen finns parkering för rörelsehindrade och korttidsparkering samt förbokad- och spontantaxi. Till höger ut från terminalbyggnaden finns hyrbilar och avtalsparkering.

Delar av trottoaren utanför terminalen upplevs som trång för fotgängare när buss och taxi passerar.

Diverse lastbilar och charterbussar parkerar ibland på vägarna kring terminalen vilket skapar trängsel.

Bilparkering

Flera parkeringsprodukter (hämta/lämna, korttid, långtid och avtal) finns, fördelade på sju parkeringsområden. Delar av långtid- och avtalsparkeringarna har tillgång till värme. Varmgarage saknas dock.

Behovet av parkeringsplatser antas öka under planperioden, i takt med passagerartillväxten, eller så länge som personbilen är det dominerande transportmedlet. Framtida fordonstyper kan komma att ställa nya och annorlunda krav på angöringsytorna.

Möjlighet att ladda elfordon finns på ca 80 platser. Snabbladdningsplatser finns på infartsvägens högra sida. Antalet laddplatser kommer att behöva byggas ut i takt med efterfrågan

Taxi

Ytan för taxi är för liten. Ofta bildas en lång kö med väntande taxibilar ut på Flygstationsvägen.

Vid förbokad Taxi ska föraren invänta passagerarna vid biluppställningen. Endast passagerare med särskilda behov får mötas i terminalen.

Hyrbilar

Flera hyrbilsföretag är etablerade på flygplatsen. Under det närmaste året planeras en omflyttning för att samlokalisera hyrbilarna vid P1. Yta kan därvid frigöras i terminalen för annan verksamhet.

Landsideutveckling etapp 1

(Se övre figur sid. 28). Åtgärderna i etapp 1 syftar till att på ett tydligt sätt dela upp trafiken så att buss och taxi fortsatt anänder Flygstationsvägen närmast terminalen och att personbilar hänvisas till en ny dubbelriktad väg, Blåa vägen, parallell med terminalbyggnadens fasad mot landside. Parkeringsplatser som som försvinner på P1 och P3, på grund av den nya vägen, ersätts med utökad yta på parkering P4.

För att lösa dagens problem med väntande taxibilar behövs, i ett tidigt skede av etapp 1, en taxiremoteyta med tillhörande framkallningssystem. Taxiremoten samt uppställningsyta för chareterbussar inrättas i västra ändan på Blåa vägen. Rampvägen kan tillfälligt användas innan Blåa vägen är färdigställd.

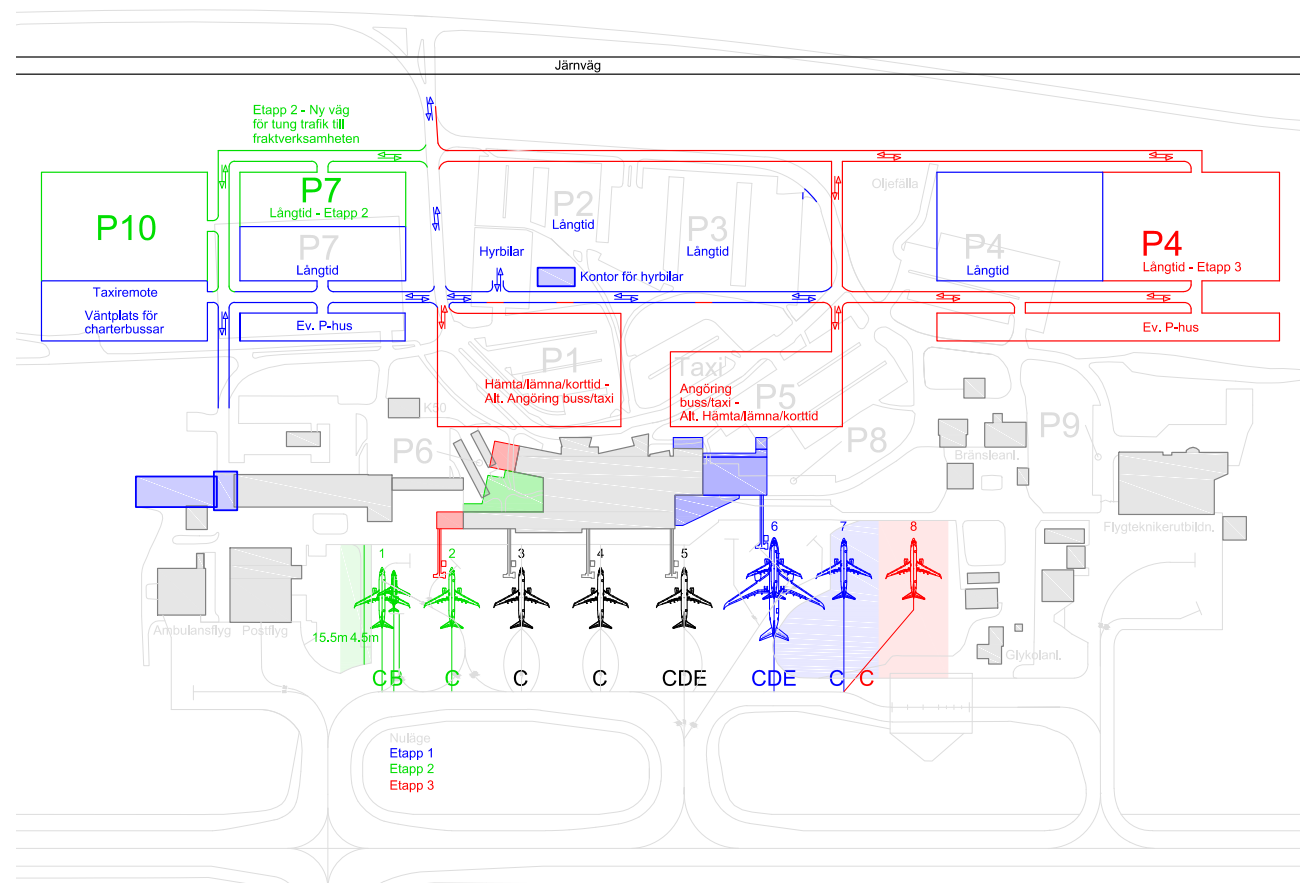
Hämta/lämnarparkeringens in- och utfart sker från Blåa vägen medan taxiparkeringen har infart från Blåa vägen och utfart via Flygstationsvägen.

Hyrbilskontoren flyttas ut från ankomsthallen i terminalen till en ny egen byggnad vid Blåa vägen och parkering P1/P2.

Landsideutveckling etapp 2

(Se nedre fig. sid. 28). Åtgärderna i etapp 2 syftar till att separera lastbilstrafiken till fraktområde och varumottagning från personbilar och kollektivtrafik. En ny väg, Gröna vägen, byggs norr och väster om parkering P7.

I takt med efterfrågan kan parkering P7 byggas ut och en ny parkering P10 byggas väster om Gröna vägen.



Utveckling av landsideområdet etapp 3. Röd markering.



Landsideutveckling etapp 3 (Se fig. sid. 29). Etappen förbereder och anpassar landsideområdet till en framtida tågstation på Norrbottniabanan. En gångförbindelse i markplan mellan terminalen och det framtida stationsläget kan komma att dela angöringsytan i en östlig och en västlig del.

Beroende på snabbheten i den tekniska utvecklingen av nya fordonstyper och därtill hörande förändringar av gränsen mellan enskilt och kollektivt resande kan angöringsytorna komma att disponeras på olika sätt. Figuren på sid. 30 visar ett användandemönster liknande dagens med taxi och buss på den ena delen och hämta/lämna med personbil på den andra.

Vid fortsatt ökning av personbilstrafiken behövs fler parkeringsplatser. Etappen visar

en utbyggnad av P4. Parkeringen nås via en förlängning österut av Blåa vägen.

En ny väg, Röda vägen, anläggs mellan parkeringarna P2, P3, P4 och den framtida Norrbottniabanan vilket ökar tillgängligheten till angöringsytan och verksamheterna på den östra sidan samt parkering P4.

Landsideutveckling efter planperioden (Se fig. sid 32-33). Vid en eventuell storskalig utbyggnad av fraktkapaciteten kommer en yta nordväst om platta 11 att tas i anspråk för logistikbyggnader och flygplansuppställning.

För att omhänderta ökad lastbilstrafik kommer vägnätet behöva kompletteras med en ny väg, Gula vägen.



Angöringsyta och tillhörande körvägar vid Luleå Airport är, till skillnad från många andra flygplatsers hav av asfalt, vackert inlagda mellan träden.

Föreslagna åtgärder, Landside

Ny väg parallellt med terminalen för tydligare trafikflöde - Etapp 1

Markreservat för taxiremote och charterbussar - Etapp 1

Markreservat för samlokalisering av hyrbilsföretag - Etapp 1

Markreservat för etappvis fler parkeringsplatser - Etapp 1, 2 och 3

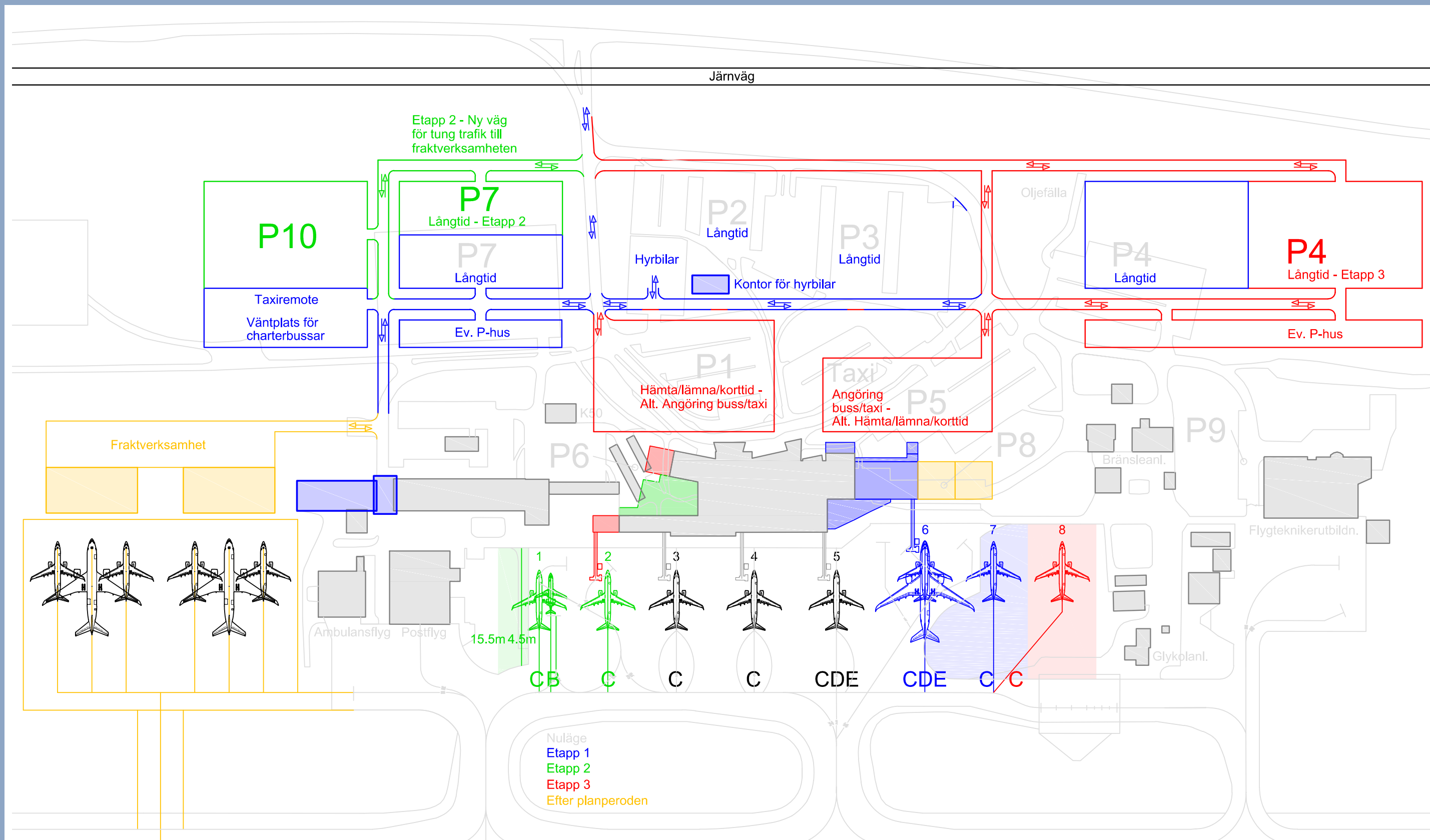
Nya vägar för lastbilstrafik till fraktområde och varumottagning - Etapp 2

Anpassning av vägnätet till en framtida tågstation på Norrbottniabanan - Etapp 3

Väderskyddad gångväg till framtida tågstation - Etapp 3

Angöringsytor möjliga att anpassa till framtida fordonstyper - Etapp 3

Framtida storskalig utbyggnad av fraktkapaciteten - Efter planperioden



Luleå Airport

Vision - Landside efter planperioden



Utveckling på Luleå Airport

Kortfattad beskrivning av planförslaget.

- | | | | |
|---|--------------------------------------|----|---|
| 1 | Flygplatsens intresseområde | 6 | Utökad fraktverksamhet i etapp 2 |
| 2 | Terminalutbyggnad | 7 | Utökad fraktverksamhet efter planperioden |
| 3 | Utbyggd yta för uppställningsplatser | 8 | Utvecklat vägnät för angöring |
| 4 | Nya avisningsplatser | 9 | Nya parkeringsplatser |
| 5 | Extra plats för nattuppställning | 10 | Möjligt läge för framtida järnvägsstation |

Swedavia AB
Luleå Airport
Flygstationsvägen 4
972 54 Luleå
info@luleairport.se
010-109 48 00



**Swedavia
Airports**