



Swedavia  
Airports

# Umeå Airport

## Masterplan

Executive version, 2017-02-22



## Swedavia

Swedavia AB är ett helägt statligt aktiebolag med 2 800 anställda, varav ca 120 arbetar på Umeå Airport.

Swedavia driver och utvecklar de tio flygplatser som regeringen pekat ut som det nationella basutbudet:

Kiruna Airport  
Luleå Airport  
Umeå Airport  
Åre Östersund Airport  
Stockholm Arlanda Airport  
Bromma Stockholm Airport  
Visby Airport  
Ronneby Airport  
Malmö Airport  
Göteborg Landvetter Airport

Totalt reste 37,5 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser under 2015. Samtliga tio flygplatser är certifierade av Airport Carbon Accreditation enligt högsta standard för klimatarbete. Av 22 certifierade flygplatser i Europa drivs tio av Swedavia.

## Vision

*"Tillsammans för vi världen närmare"*

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla flygplatser. Tillsammans bildar flygplatserna ett nätverk som knyter sam-

man Sveriges regioner, samtidigt som de också är en bro till och från världen utanför. Swedavia äger samtliga flygplatser förutom Ronneby Airport och Luleå Airport, vid vilka Swedavia ansvarar för kommersiell flygtrafik. Swedavias vision är "Tillsammans för vi världen närmare". Det innebär att Swedavia ska bidra till att göra flygresandet och frakttransporterna – regionalt, men också till och från Sverige – så lättillgängliga, effektiva och attraktiva som möjligt.

## Affärsidé

*"Vi på Swedavia ska skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med våra partners utvecklar vi ständigt vår affär"*

## Masterplaner

Swedavias Masterplaner är vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på Swedavias flygplatser kan utvecklas på mycket lång sikt. En Masterplan identifierar flygplatsområdets framtida behov samt visar visionärt hur flygplatserna kan möta dessa behov med fokus på rumslig utformning. Planerna innehåller inte bindande åtaganden från Swedavia utan är en del av en planeringsprocess som successivt detaljeras genom fördjupade utredningar och samverkan med andra aktörer.

### Bilder och illustrationer:

Sid. 1, 6, 8, 14: Henrik Ivre  
Sid. 3, 8, 14: Swedavia  
Sid. 4, 22: Lantmäteriet  
Sid. 6, 10, 12-13, 14: Gisteråsstrand Arkitektur AB  
Sid. 16-17, 18-19, 20-21: BAU Byrån för Arkitektur & Urbanism

### Swedavia Master Planning 2017-02-22

Detta dokument är en Executive Version av Umeå Airport Masterplan. Dokumentet är en revision av Umeå Masterplan Executive Version 2015 (som är baserad på Masterplan från 2012 och ombyggnadsprojekt 2012-2014), kompletterad med text och idéskiss till fastighetsutveckling.

# Förord

Umeå Airport är Västerbottens ledande flygplats och har i sitt upptagningsområde även en stor del av norra Västernorrland. Flygplatsen har med sin placering i Norrland i allmänhet och närheten till Umeå i synnerhet, en helt avgörande betydelse för såväl Västerbottens och Västernorrlands län som Umeå Regionens utveckling.

Vi skapar förutsättningar för framtida hållbara och effektiva kommunikationer för näringsliv, forskning och utveckling, studier, besöksnäring, kulturliv, släkt- och vänturism samt posttransporter.

I ljuset av regionens geografiska läge och en alltmer globaliserad värld kommer Umeå Airports betydelse för tillgänglighet att stärkas allt mer, ur både ett regionalt och ett nationellt perspektiv.

Prognoserna pekar på en fortsatt stark utveckling av flygtrafiken, avsaknaden av reella alternativ för resande över längre avstånd, tillsammans med regionens starka engagemang i Umeå Airports utveckling visar betydelsen av Umeå Airport och flygplatsens fortsatta utveckling för att möta framtida behov av tillgänglighet.

Samhällets infrastrukturplanering med byggandet av Botniabanan och omdragningen av E4 och E12 till att passera flygplatsen och kommande projekt med Norr Botniabanan knyter ihop Umeå Airport med andra kommunikationsslag, vilket ytterligare ökar flygplatsens upptagningsområde och stärker vår roll som intermodalt resecenter.

Syftet med denna Masterplan är att med utgångspunkt från regionens tillväxtstrategi beskriva hur flygplatsen ska kunna utvecklas till att omhänderta 1,6 miljoner resenärer. Planen beskriver översiktligt framtida markanvändning och flygplatsens succesiva utbyggnadsmöjligheter för de närmaste trettio åren. 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, inte minst med tanke på att flygplatsen ligger så nära Umeå centrum. Vi ska fortsätta att utveckla flygplatsen med effektivitet och tillgänglighet i fokus, samtidigt som vi tar ansvar för att växa hållbart och minimera miljökonsekvenserna.

*Bengt-Ove Lindgren  
Flygplatschef  
Umeå Airport*





## Umeå Airport 2015

### Passagerare

1 047 574 passagerare  
972 094 inrikes  
75 480 utrikes

### Rörelser

14 582 starter och landningar  
13 750 inrikes  
832 utrikes

### Frakt och Post

371 ton frakt  
5 000 ton post

### Flygplatsen i siffror

11 flygbolag: 4 reguljär, 7 charter  
12 destinationer  
1 rullbana 2 302 m  
1 terminal  
6 (9) uppställn. platser för flygplan  
1000 parkeringsplatser  
650 anställda på flygplatsen  
2 870 passagerare/dag  
215 ha markinnehav

### Toppdestinationer

Stockholm Arlanda Airport,  
Åre-Östersund Airport,  
Bromma Stockholm Airport,  
Göteborg Landvetter Airport

### Charter

Gran Canaria, Alicante, Kreta,  
Rhodos, Cypern, Mallorca,  
Antalya, Amsterdam, Bodrum,  
Düsseldorf, Rijeka, Cancun

# Planeringsförutsättningar

## Umeå Airport

Norrlandsmetropolen Umeå växer som kunskapsnav och administrativt centrum. Stadens citynära och lättillgängliga flygplats bidrar till regionens positiva utveckling och tillväxt. Flygplatsen har under 30 år haft en stark passagerarutveckling då invånarna i regionen gör fler flygresor per person än riksgenomsnittet.

Drygt 90% av trafiken vid Umeå Airport är inrikestrafik. Resterande del utgörs av chartertrafik, i huvudsak inom Europa. Trafikverket har pekat ut Umeå Airport som riksintresse för kommunikation.

## Umeå kommun

Kommunens översiktsplan antogs 1998. Fördjupade översiktsplaner har antagits för stadens framtida centrala tillväxtområde och Ön som ligger i anslutning till flygplatsen.

Befolkningsstillväxten väntas fortsätta vilket gör att det planeras för 200 000 invånare till år 2050. Flygplatsen bidrar med planeringsunderlag till kommunens arbete med översiktplaner.

## Omgivande infrastruktur

Botniabanan, Ådalsbanan och järnvägen längs Norrlandskusten knyter samman tätorter mellan Umeå och Sundsvall. Snabb tågtrafik minskar restiden och underlättar pendling.

I Umeå har Botniabanan gett underlag till ett nytt resecentrum, Umeå Östra. En ny järnväg till Luleå, Norrbotniabanan, planeras till år 2030.

Anläggning av en ny 30 km lång ringled för väg E4 och E12 runt Umeå pågår.

## Utveckling

Swedavias nationella prognoser pekar på fortsatt stark utveckling, främst för utrikesresande.

Umeå Airport har de senaste fem åren även haft en stor passagerarökning på inrikesresor. Ökningen bedöms fortsätta då regionala förutsättningar särskiljer Umeå Airport från Swedavia som helhet genom:

- En kraftigt växande och ung befolkning
- Ett geografiskt isolerat läge med svagare konkurrens från andra transportslag
- Botniabananens invigning 2011 som ger flygplatsen ett ökat upptagningsområde
- Att en stor andel utrikesresor inleds med en inrikesresa via Stockholm

Masterplanen tar höjd för ca 1,3 miljoner passagerare och en rörelsevolymp på ca 16 100 rörelser per år.

Enligt gällande volymantagande inträffar detta omkring år 2045.

Sveriges nordligaste postsorteringsterminal finns på Umeå Airport. Antalet fraktrörelser bedöms ligga konstant under innevarande planperiod.

Umeå Airport <sup>1</sup>	2015	2025	2035	2045
Utfall / Prognos, miljoner årspassagerare	1,05	1,1	1,2	1,3
Prognos, hög, miljoner årspassagerare		1,2	1,4	1,6
Utfall / Prognos, antal årsrörelser <sup>2,3</sup>	14 582	15 000	15 600	16 100
Prognos, hög, årsrörelser <sup>2,3</sup>		15 400	16 800	18 000
Utfall / Prognos rörelser frakt, post + tomflyg <sup>3</sup>	3 000	3 100	3 200	3 400

<sup>1</sup>Långtidsprognos 2015-02-17 (Källa: Swedavia)

<sup>2</sup>Totalt linjefart och charter inkl frakt, post och tomflyg

<sup>3</sup>Varje start eller landning är en flygrörelse



*Ny incheckningshall, gatuplan*



*Nuläge, ytor i terminalen, gatuplan*



*Nya ytor i terminal, ankomsthall/incheckningshall, gatuplan*



*Ny avgångshall, plan 2*

# Terminalutveckling

## Utgångsläge Terminal

2014 var Umeå Europas kulturhuvudstad. Inför kulturhuvudstadsåret genomfördes en om- och tillbyggnad av Umeå Airports terminal som en anpassning till de senaste årens passagerartillväxt.

Syftet med ombyggnationen har främst varit att öka flygplatsens kapacitet för incheckning, bagagehantering, säkerhetskontroll och förbättra ankomstflödet. Utöver detta har utrymme för att möjliggöra kommersiell utveckling skapats.

Ombyggnationen av flygplatsen ger även en möjlighet att höja flygplatsens och regionens profil. Projektet som omfattat 61 miljoner SEK har medfinansierats av Umeå Kommun och Region Västerbotten.

I ombyggnationen har ledord som välkomnande, genuint norrländskt och futuristiskt styrt designen. Det har resulterat i en terminal av öppna ytor med öar av inredning i modern design och överraskande inslag från den västerbottniska hemslöjden.

Exteriört har terminalen fått en ny entré och generösa glasytor som suddar ut gränsen mellan ute och inne.

För att förbättra passagerarflöden i terminalen har avgångs- och ankomsthallar öppnats upp och byggts samman med en tillbyggnad. Hjärtat i den nya terminalbyggnaden är en samlingsplats med kombinerad servering och information som knyter ihop invändiga flöden mellan entré, avgående och ankommande passagerare.

Flygplatsen har nu tre bagageband för ankommande passagerare vilket bedöms motsvara behovet under hela prognosperioden.

Om- och tillbyggnaden av terminalen har gett Umeå Airport möjlighet att hantera samtidiga inrikes-, Schengen- och Non Schengen-ankomster. Den nya terminalen invigdes den 25 mars 2014.

## Terminalutveckling mot 1,3 miljoner årspassagerare

Terminalombyggnaden har skapat större ytor för dagens passagerarflöden men är inte tillräcklig för långsiktigt antagen passagerartillväxt. I Umeås masterplan har ett övre plan på terminalbyggnaden pekats ut som lösningen för att klara av de prognostiserade passagerarsiffrorna.

Dagens gateyta rymmer max ca 450 personer vilket tangeras under peakförhållanden. För att säkra framtidens kapacitetsbehov fodras mer gateyta.

Ett övre plan beräknas tillföra tillräcklig yta för att hantera en passagerarutveckling motsvarande högprognos masterplan. Det ger även möjligheter för kommersiella verksamheter på flygplatsen i utökad serveringsyta, restaurang samt butiksyta.

Föreslaget övre plan behövs för att kunna omhänderta peakproblematiken och den starka passagerarutvecklingen.

Dagens säkerhetskontroll har tre linor och begränsad köyta. För att kunna omhänderta tillväxten behöver flygplatsen bygga en säkerhetskontroll med utrymme för fyra till fem linor.

Flygplatsen har idag sex bagdrop för tre samtidiga avgångar. Behovet för 1,3 miljoner årspassagerare säkras genom att utöka till åtta bagdrop, där alla är Self Service Bagage Drop.

Antal passagerare	Antal rörelser	Åtgärdsbehov, Terminal	Ungefär år
1 050 500	14 660	Projektering ny övre våning i passagerarterminal inkl. fyra bryggor	2018
1 066 200	14 610	Om- och tillbyggnad av övre plan i passagerarterminal	2019-2020



*Nuläge, flygledartorn*



*Nuläge, uppställningsplatser för flygplan*



# Utveckling på Airside

Bansystemets utformning samt taxibanor och andra anläggningar framgår av kartbilden på sid 4.

## Flygplatsens bansystem

Flygplatsen har en start- och landningsbana som benämns 14 respektive 32. Banan är 2302 meter lång och 45 meter bred, banskuldror är cirka 3,5 meter breda och stråkytan är 2422 x 300 meter. Bantrösklarna ligger drygt 7 meter respektive 5 meter över havet.

Flygplatsens referenskod är 4C vilket innebär att reguljär trafik kan bedrivas med flygplan med vingspännvidd under 36 meter. Större flygplan som idag trafikerar flygplatsen kan med medgivna undantag göra ett begränsat antal landningar. På flygplatsen finns tre belagda taxibanor som ansluter rullbanan vid stationsplattan: TWY B (18 m), TWY C (23 m samt TWY D (7,5m).

Flygplatsen har med dagens utformning en beräknad kapacitet på mellan 14 och 16 rörelser per timme, vilket bedöms motsvara ca 17 000 rörelser per år. Begränsning finns i nuläget på plattan och antalet uppställningsplatser. Rullbanans kapacitet begränsas även av nuvarande bansystem och kan ökas avsevärt med en parallell taxibana.

Även om dagens bankonfiguration anses klara trafikökningen upp mot 1,3 miljoner årspassagerare, bör planering för en parallell taxibana göras då efterfrågan närmar sig den teoretiska kapaciteten. Enligt gällande huvudprognos blir detta aktuellt först efter 2045. Om trafiktillväxten sker i enlighet med högprognosen behöver planeringen startas i tid för att färdigställa taxibanan innan 2035.

Större flygplanstyper för att nå charterdestinationer utanför Europa behöver en längre bana som minskar eventuella prestandabegränsningar. För att ha möjlighet att bygga en start-extension i framtiden reserveras i masterplanen mark för en banförlängning vid båda banänderna.

Med kommande regelverket (EASA) finns risk att bansystemet klassat som referenskod 4C inte kan användas av charterflygplan med kod E. EASA-konsekvenser för bansystemet kan vara att:

- Befintliga skuldror kan behöva breddas upp till 7,5 m på vardera sidan banan.
- Vändyta för Kod E-plan eller vändslinga kan behöva anläggas om rullbanans bredd inte blir tillräcklig för en 180°-sväng. Framtida lösning är en parallell taxibana.
- Befintliga taxibanors kurvor kan behöva breddas vid TWY C.

## Flygtrafikledning och luftrums-kontroll

Umeå Airport flygledartorn byggdes år 1961. Lokalerna bedöms med dagens regelverk räcka för den prognostiserade trafikutvecklingen men tornet är lågt och anses även ålderdomligt.

En nyligen genomförd siktstudie visar att tornfunktionen måste åtgärdas om ett övre plan byggs på terminalen.

## Flygplansuppställning

Flygplatsen har sex uppställningsplatser, varav fem för kod C. På en av platserna kan ett flygplan med kod D ställas upp. På plattans norra del finns även två platser för små flygplan och vid behov för helikopter.

Flygplatsen har idag begränsningar i uppställningsplatser och plattan belastas hårt nattetid när nattuppställda flygplan använder så gott som samtliga existerande platser. Den prognostiserade trafikutvecklingen visar på behov av ytterligare 2-4 uppställningsplatser för att kunna omhänderta 1,3 miljoner årspassagerare.

I planförslaget föreslås att fyra nya brygganslutningar byggs via det föreslagna övre planet i passagerarterminalen, vilket möjliggör en förtätning av dagens befintliga platser. Förtätningen innebär push-back men några platser kan behållas som power-out.

I nästa etapp kan en till två nya uppställningsplatser (plats 9-10) byggas sydost om stationsplattan.

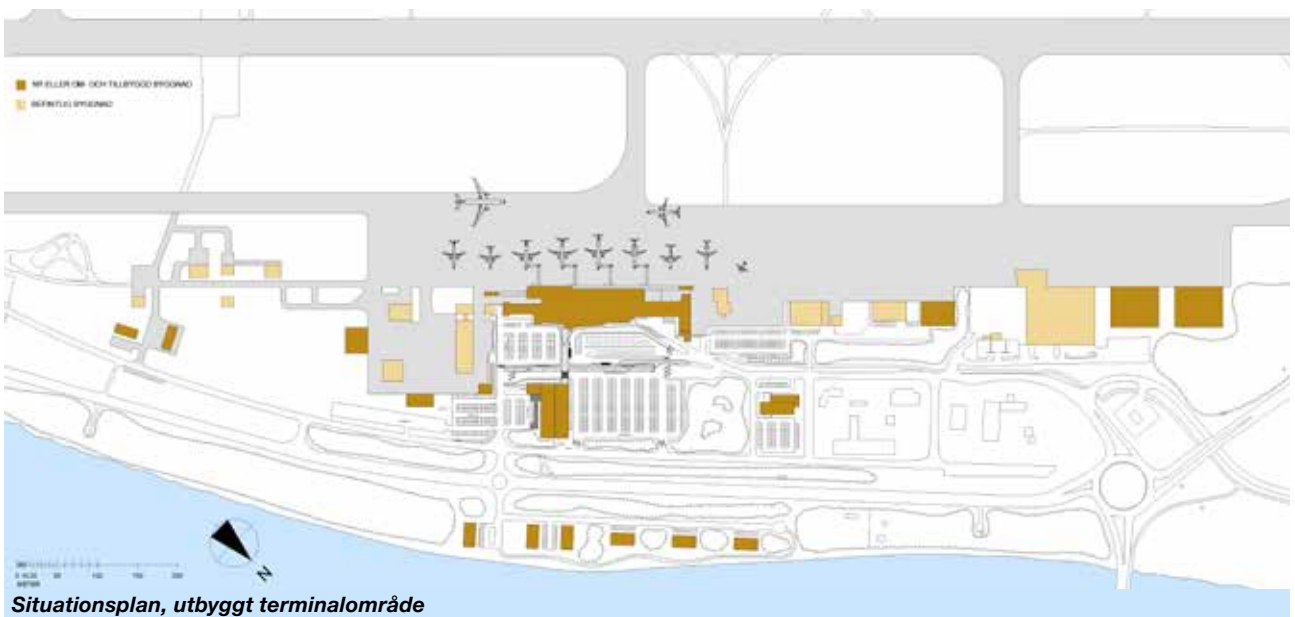
De tre existerande uppställningsplatserna på postplattan anses kunna hantera den posttrafik som förväntas.

## Flygplansservice

I flygplatsens södra del finns ett hangarområde för allmänflyg och i norra delen en hangar för ambulans- och taxifyg. Sjöfartsverket stationerar sedan 2012 en räddningshelikopter i hangar på Umeå Airport. Planer för en utveckling av hangarverksamhet är inte aktuella. Markreservation för anläggning av nya hangarer har gjorts för eventuella framtida behov.

## Flygplansavisning

Avisning sker idag vid uppställningsplatserna på plattan samt vid postterminalen. Avisningsbehovet bör öka med ökad trafik under planperioden och flygplatsens behov är två avisningsfordon samt redundans.



**Situationsplan, utbyggt terminalområde**



**Översikt, utbyggd flygplats**

## Flygbränsle

Flygplanen tankas idag mobilt vid uppställningsplatserna via tankbil. Den invallade bränsledepån är lokaliserad vid driftområdet. I anslutning till tankanläggningen har markyta reserverats på landside för att underlätta leverans av bränslen.

## Fordonsbränsle

Fordonsbränsle är samlokaliserat med flygbränslet. Flygplatsen kommer fram till år 2020 övergå till biobränslen för PSB och andra tunga airsidefordon. Övriga fordon kommer att vara eldrivna i enlighet med Swedavias miljömål om noll CO<sub>2</sub> utsläpp till år 2020.

## Brand- och räddningstjänst

I samband med ombyggnationen av terminalen har utrymmet i tidigare brandgarage tagits i anspråk i terminalen. Ett nytt och bättre placerat brandgarage har uppförts vid södra delen av plattan under 2013.

## Driftområde

Driftområdet som innehåller verkstad, garage för fordon och förråd är bra lokaliserat i anslutning till stationsplattan. I samband med terminalombyggnaden har befintlig driftsyta inomhus minskat. Det finns idag ett

stort behov av fler varma ytor för lagring av fält- och rampfordon samt övrig utrustning och material vintertid. I planförslaget har områden som kan disponeras efter behov av ny infrastruktur reserveras söder om terminalutvecklingsområdena.

## Tekniska anläggningar / försörjning

Flygplatsens färskvatten är från det kommunala färskvattennätet. Ingången för färskvatten går till brandstationen och leds därifrån till resten av flygplatsen. Flygplatsens spillvatten leds till ett kommunalt reningsverk. Till spillvattennätet är totalt elva oljeavskiljare anslutna.

Flygplatsens kraftförsörjning anses ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose kommande behov. Befintliga reservaggregat har under 2013 sammankopplats med styrsystem för att klara paralleldrift vid ökad belastning.

Uppvärmning av flygplatsens byggnader sker i huvudsak genom grön fjärrvärme och anläggningen har även tillräcklig kapacitet för att koppla ev. nya byggnader till fjärrvärmenätet.

Flygplatsen arbetar av miljöskäl även med olika utredningar för att förse flygplatsen med energi från älven som ett komplement till befintlig kraftförsörjning.

Antal passagerare	Antal rörelser	Åtgärdsbehov, Airside	Ungefär år
1 080 800	14 710	Förtätning av uppställningsplatser för ökning av stands från 5 till 8	2017–2019
1 067 200	14 520	Push-backutrustning	2017
		Nytt varmgarage på driftområdet	2019
		Ökande andel biobränsle för flygplatsens fordonspark (beroende av marknadstillgång)	2017-2019
		Ev. behov av EASA-anpassning för Kod E trafik: vändyta, skuldra, breddning taxikurvor	2019-2027
1 166 400	15 090	Ny uppställningsplats för kod C (plats 9) – totalt 9 platser	2027
1 198 500	15 280	Banförlängning, start-extension	2030–2040
1 198 500	>15 280	Parallell taxibana (eventuellt bara delvis)*	2030–2040

\*Om trafikillväxten sker i enlighet med högprognosen behöver bankapaciteten ökas innan 2030.



Umeå Airport  
*Vision*





*Nuläge, terminalbyggnad, gatuplan*



*Vision för framtida ny flygplatsentré med väderskyddad gång till parkering och hotell*



*Nuläge, entré, gatuplan*



*Nuläge, busshållplats med laddning av elbussar*

# Utveckling på Landside

Vid tillbyggnaden av terminalen har Umeå Airports entré getts ett tydligt och mer välkomnande intryck med sin röda inramning.

Arbetet med att förbättra flygplatsens service och utrymme för att möta resenärernas behov även på landside bör fortsätta i takt med resenärstillväxten.

## Infartsväg

Umeå Airport samarbetar idag med Umeå kommun och Trafikverket kring anläggningen av ny infartsväg från E12 till flygplatsens entré. Den nya trafiklösningen behövs för att särskilja den privata och hyrbilstrafiken från angöring för taxi och flygbussar via befintlig infart.

Ny infart till Statoils tankanläggning diskuteras också i markdispositionen kring flygplatsen.

## Angöring och parkering

Angöringsytorna för buss och taxi ligger idag i direkt anslutning till terminalens entré. Framför terminalen finns även parkeringsytor för resenärer samt avtalskunder (hyrbilar). Parkeringen har nyligen utökats med ca 100 terminalnära platser.

Då huvuddelen av flygplatsens resenärer reser med bil eller taxi förväntas behovet av parkeringsplatser öka i takt med passagerartillväxten. En väderskyddad gång föreslås mellan långtidparkeringen och terminalen.

Totalt sett har Umeå Airport idag ca 1000 P-platser. Behovet bedöms uppgå till ca 1300 platser för 1,3 miljoner årsresenärer.

Markområdet kring flygplatsen begränsas av ett vattendrag och Umeå kommun månar om att tillgänglig mark nyttjas optimalt. Brist på tillgänglig mark kan medföra ett behov av att maximera parkeringsmöjligheterna på nuvarande ytor. Detta kan ske exempelvis med P-hus i två eller flera våningar. Eventuellt kan en kontorsvåning byggas ovanpå P-huset.

I samband med utbyggnaden av terminal och entré under 2012-2014 har angöringsytor för taxi, bilparkering, buss och cykel utvidgats.

Det citynära läget innebär att ett flertal resenärer och anställda cyklar till och från flygplatsen. Planer finns på att förlänga cykelvägen mellan Umeå och flygplatsen ut till Obbola. Totalt har Umeå Airport ca 140 väderskyddade parkeringsplatser för cyklar.

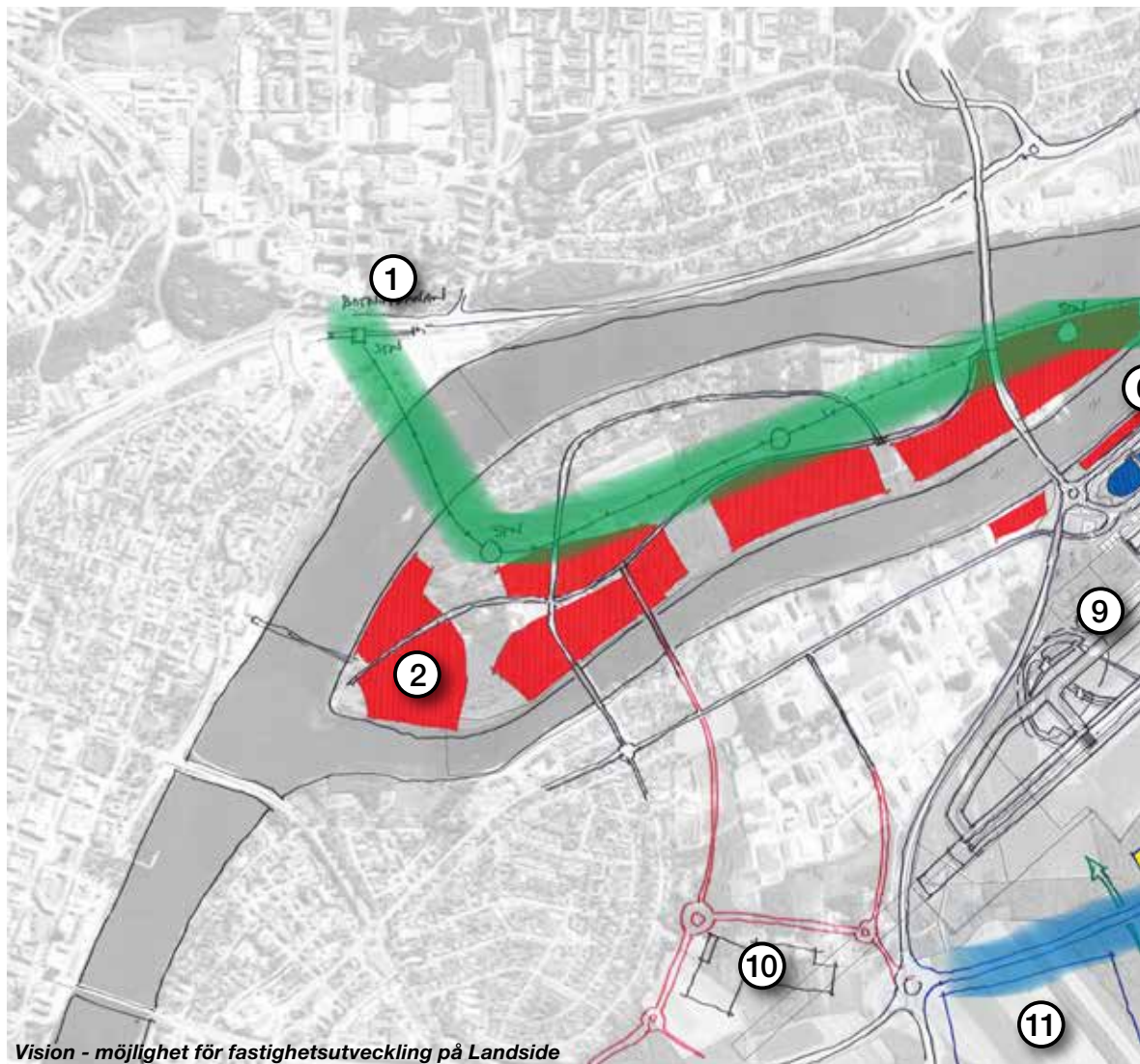
Inom ramen för projektet Green Citizens of Europe har ett vinterskyddat cykelgarage för 16 platser med förvarings-skåp byggts under 2013.

## Kollektivtrafik

Umeå Airport har en tydlig målsättning att jobba aktivt med miljöfrågor bl. a. för att minska marktransporternas bidrag till växthuseffekten.

I angöringen vid Umeå Airports flygbussar finns en av två snabbbladdningsstationer för de eldrivna flygbussarna. Cirka 10% av passagerarna åker med flygbuss till och från flygplatsen.

Antal passagerare	Antal rörelser	Åtgärdsbehov, Landside	Ungefär år
		P-platser – utökning och ev. omlokalisering	2017-2020
		Väderskydd mellan långtidsparkering och terminal	



*Vision - möjlighet för fastighetsutveckling på Landside*



## Fastighetsutveckling

Utvecklingen på landside tar fasta på att utnyttja redan genomförda investeringar samt att vidareutveckla de kommersiella satsningarna på kontor och hotell vid Airport City-området.

På längre sikt kommer även kommersiell expansion av utvecklingsområdet väster om rullbanan att ske.

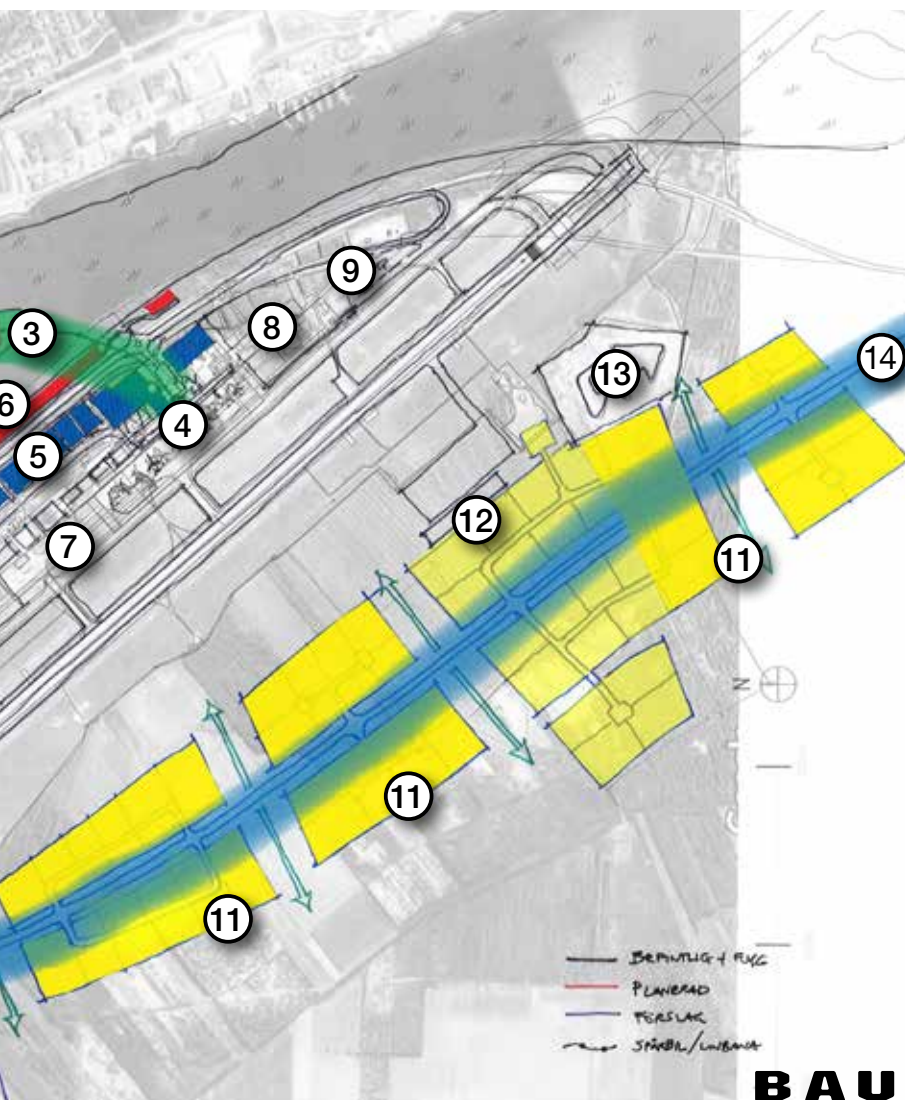
## Kommersiell utveckling

Den långsiktiga planeringen syftar till att peka ut utvecklingsområden i kommersiellt intressanta lägen utan att negativt påverka möjligheten att utveckla flygplatsens operativa funktioner. De områden som i första hand avses är Airport City samt Swedavias utvecklingsområde väster om rullbanan. Kommersiella satsningar riktar sig till företag som bidrar till och/eller kan dra nytta av de

flöden som finns på flygplatsen i form av passagerare, besökare, anställda, flygplan och gods.

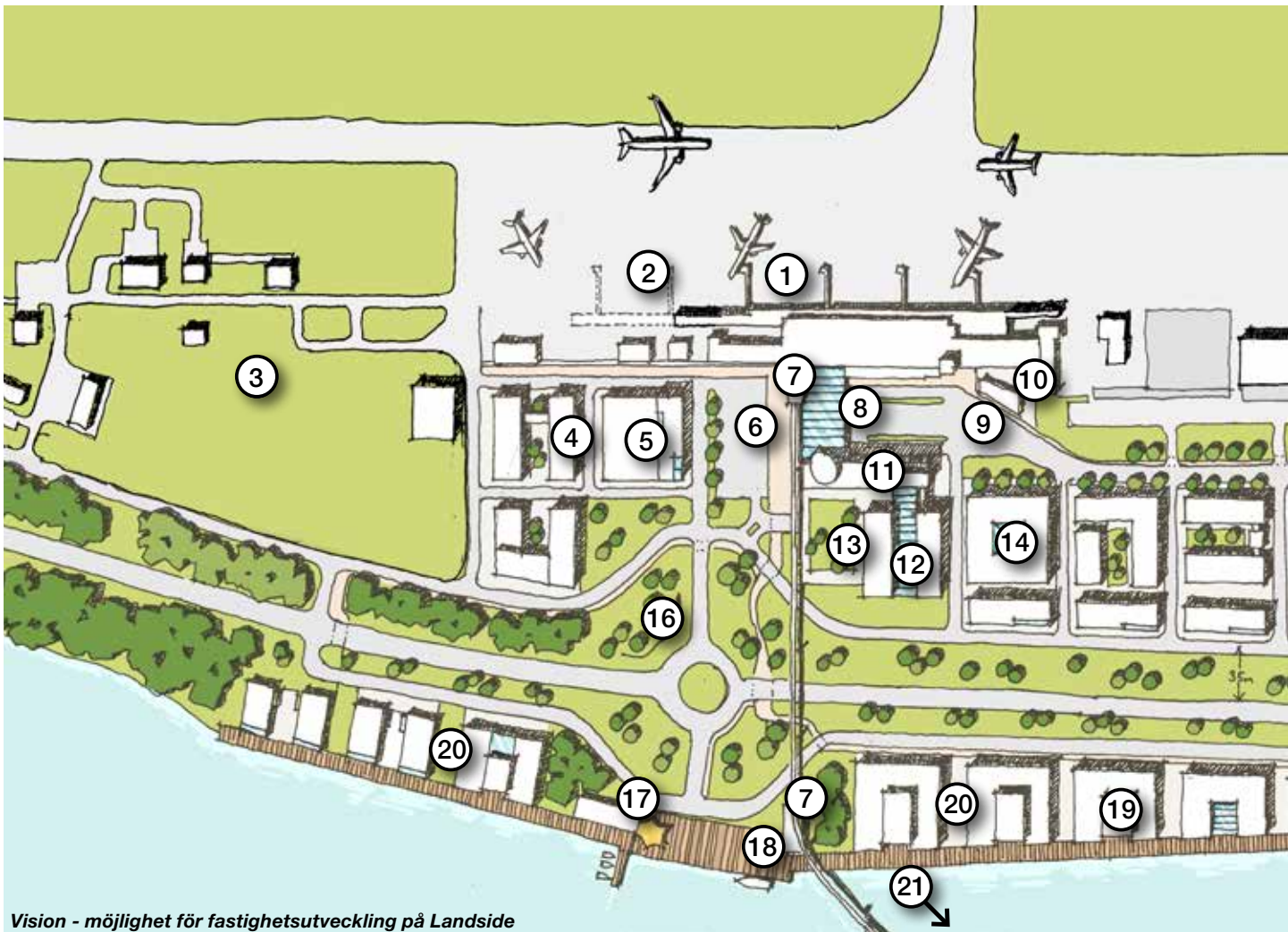
Flygplatsen har ett nära samarbete med Umeå kommuns plan och byggnadskontor. Umeå kommun har detaljplanlagt områden i omedelbar anslutning till flygplatsen med syfte att utveckla närområdet mot ett Airport City.

Swedavia och Umeå flygplats satsar på att fortsätta tätt samarbete med Umeå Kommun för att planera och utveckla området kring flygplatsen, såsom Airport City och området väster om rullbanan, på bästa möjliga sätt för alla parter. Det är viktigt att Swedavia och flygplatsen tidigt i planeringsstadiet involverar Umeå kommun i framtagandet av flygplatsens utvecklingsplaner.



- 1 Station Botniabanen
- 2 Kommunens planerade stadsutveckling på Ön
- 3 Möjlighet för kollektivtrafik mellan flygplatsen och tågstationen, t.ex. i form av linbana
- 4 Expanderad flygplatsterminal
- 5 Område för terminalnära fastighetsutveckling - Airport City
- 6 Kommunens fastighetsutveckling på älvens strand - Kajmagasinen
- 7 Möjlig expansion av flygfrakt- och hangarområdet
- 8 Nytt / flyttat driftsområde
- 9 Två möjliga lokaliseringar av allmänflyg och flygklubb
- 10 Handelsområdet / IKEA
- 11 Kommunens möjliga framtida stadsutveckling (handel, logistik, lättindustri, tillverkning, m.m.)
- 12 Swedavias möjliga framtida fastighetsutveckling
- 13 Befintlig Gokartbana
- 14 Möjlig korridor för ändrad dragning av E12 väster om rullbanan

**BAU**



## Airport City-området

De centralt belägna markytorna vid Airport City anses ha en stor potential för kommersiella satsningar i form av kontors- och hotellverksamhet. I det terminalnära området är antalet människor i rörelse som störst. En ökad nyttjandegrad av marken kan leda till ett behov av nya trafik- och infrastrukturlösningar. Avsikten är att utveckla detta område etappvis innan utveckling sker väster om rullbanan.

En etappvis utveckling ställer krav på planeringen av området gällande funktionen på vägnät och gång- och cykelvägar. Även gestaltningen måste beaktas så att området upplevs ha en sammanhängande struktur efter respektive etapputbyggnad. Swedavias Gestaltningprogram beskriver arkitektoniska och estetiska värden som utvecklingen ska ta höjd för.

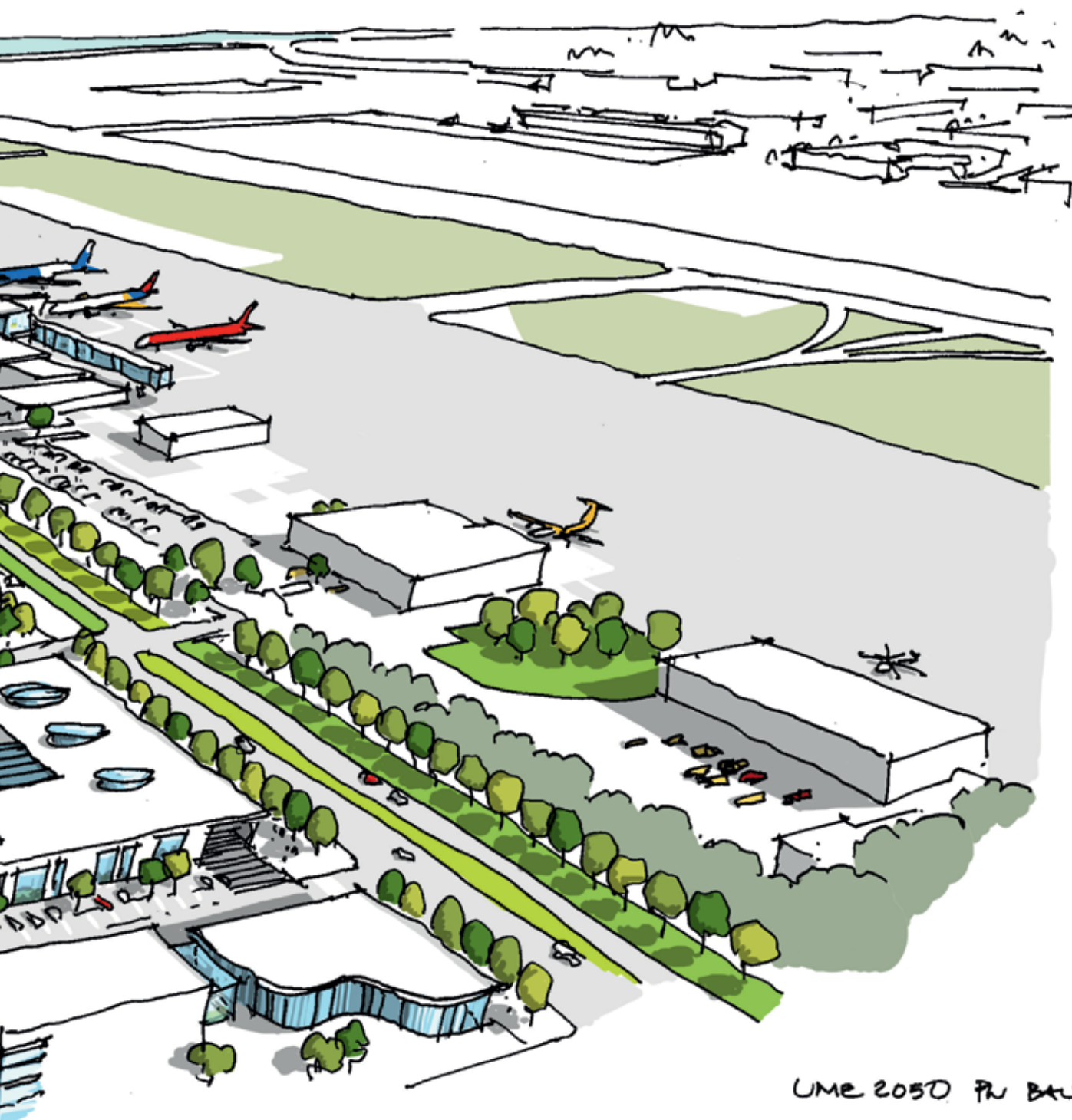


- 1 Terminalexpansion
- 2 Möjlig vidare expansion av gater utöver 1,3 miljoner passagerare
- 3 Ungefär placering av nytt/flyttat driftsområde
- 4 Möjlig kontorsutveckling - tomtstorlek ca. 55 x 55 m (motsv. plats för 130 bilar om markparkering)
- 5 P-däck 3-plan (ca. 400 bilar) med kontor eller hotell ovanpå
- 6 Taxiangöring
- 7 Ytrymme för ev. framtida kollektivtrafik (t.ex. hållplats linbanesystem)
- 8 Glasad länkhall mellan terminal och hotell, kan innehålla café, restaurant, butiker, m.m.
- 9 Buss- och privatbilsangöring (drop-off)
- 10 Cykelgarage
- 11 Hotell
- 12 Kontor på P-däck, kopplat till hotell
- 13 P-däck ca. 700 bilar i fyra plan
- 14 Möjlig kontorsutveckling (utbildning, forskning, lätt tillverkning, försäljning); tomtstorlek ca. 80 x 55m (motsv. plats för ca. 190 bilar om markparkering)
- 15 Möjlig kvartersgräns vid framtida fastighetsutveckling
- 16 "Landart" skylt till Umeå Airport
- 17 Restaurang
- 18 Älvkajen med möjlig taxibåt till centrum
- 19 Kajmagasinen: verksamhetshus i 1-3 våningar
- 20 Parkering på mark mellan hus
- 21 Möjlighet för linbana mot Ön och Botniabanen

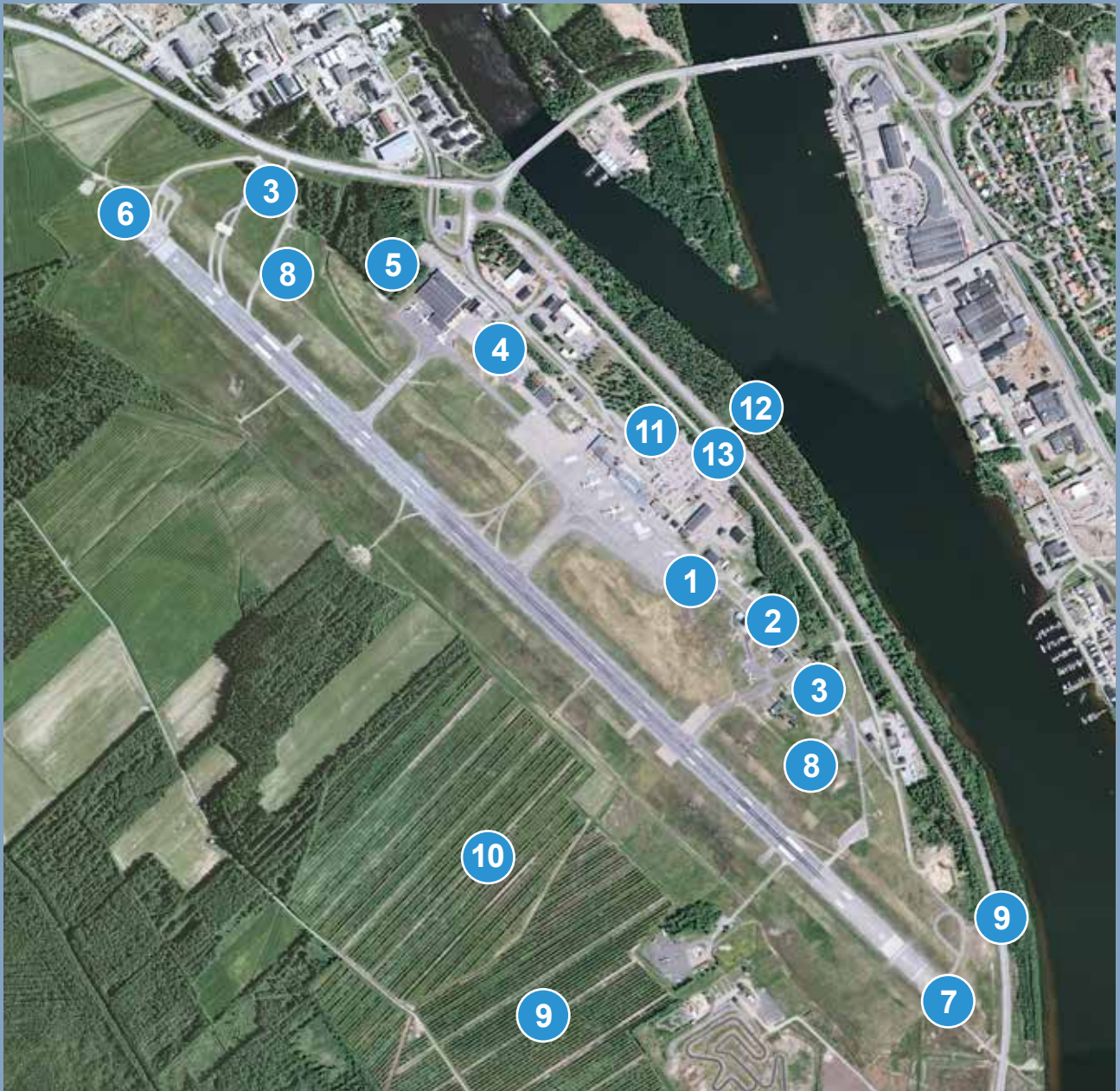


## Umeå Airport och Airport City

*Vision av möjlig fastighetsutveckling öster om terminalen*



UME 2050 PN BAT



## Utveckling på Umeå Airport

Kortfattad beskrivning av planförslaget.

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>1</b> Terminalutbyggnad och utbyggd platta</p> <p><b>2</b> Placering av nytt / flyttat driftsområde</p> <p><b>3</b> Möjliga placeringar för allmänflyg</p> <p><b>4</b> Ny hangar och platta</p> <p><b>5</b> Ny hangar och platta nordväst om postflygets anläggning</p> | <p><b>6</b> Banförlängning, start extension RWY 14</p> <p><b>7</b> Banförlängning, start extension RWY 32</p> <p><b>8</b> Parallell taxibana</p> <p><b>9</b> Väg E12 förläggs eventuellt i kulvert under förlängd rullbana, eller väster om rullbanan</p> | <p><b>10</b> Möjlighet till nytt verksamhetsområde för kontor, och industri</p> <p><b>11</b> Airport City med nytt flygplatshotell; Nytt P-hus och eventuellt kontor</p> <p><b>12</b> Kajmagasin - nytt verksamhetsområde: kontor, hotell och konferens</p> <p><b>13</b> Ny trafiklösning</p> |
|---|---|---|



Swedavia AB  
Umeå Airport  
904 22 Umeå  
[info@umeaairport.se](mailto:info@umeaairport.se)