

**SÖKANDE**

Staten genom Luftfartsverket
601 79 Norrköping

Ombud: Advokat Tomas Underskog
Advokatfirman Åberg & Co AB
Box 16295
103 25 Stockholm

SAKEN

Ansökan om tillstånd till verksamhet vid flygplatsen Åre Östersund Airport,
Östersunds kommun

Ao: 40:II x: 70 10 40 y: 14 34 20

Verksamhetskod: 63.30

DOMSLUT**Tillstånd**

Miljödomstolen lämnar Luftfartsverket (LFV) tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Åre Östersund Airport inom fastigheten Östersund Kungsgården 5:1 omfattande högst 19 260 flygrörelser per år, varav 19 110 i civil luftfart (dock högst 11 260 flygrörelser med tunga flygplan) och 150 flygrörelser i militär luftfart.

Tillståndet innefattar också rätt för LFV att, vid förekommande behov, utföra och ta i drift följande om-, ny- och tillbyggnader.

Terminalbyggnaden, uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar, utbyggnad för parkering, tvätt, service och underhåll av egna fordon samt brandövningsplats.

Tillståndet får tas i anspråk oaktat det inte har vunnit laga kraft.

Villkor

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska anläggningen och verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.
2. Landningar ska företrädesvis ske på bana 12 och starter ska företrädesvis ske på bana 30 under förutsättning att flygsäkerheten inte äventyras.
3. Vid inflygning till och utflygning från flygplatsen ska flygplanen huvudsakligen använda de flygvägar som angetts i ansökan. Befintliga flygvägar får användas tills Luftfartsstyrelsen godkänt de nya flygvägarna.
4. Bostäder för permanentboende samt vård- och undervisningslokaler som vid beräkning av bullerområden utomhus exponeras för FBN 60 dB(A) eller mer ska bullerisolerats i skälig omfattning efter samråd med tillsynsmyndigheten och fastighetsägaren. Målet med åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån i bostäder nattetid samt i lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).
5. Uppsamling av avisningsmedel för flygplan ska ske med stor omsorg och med syfte att eftersträva en hög uppsamlingsgrad i nu installerade uppsamlingsanordningar. Om lättflytande avisningsmedel används ska som riktvärde 80 % av glykolen uppsamlas.
6. Allt spillvatten från verkstäder, tvätthallar och liknande utrymmen där avloppsvattnet kan bli förorenat av olja ska behandlas i oljeavskiljare innan det leds vidare till det kommunala spillvattennätet.
7. Tankar för lagring av drivmedel och andra miljöfarliga ämnen ska vara invallade med en invallad volym motsvarande den största tankens volym plus 10 % av

övriga - inom samma område - tankars volym. Invallat område ska ha skydd mot nederbörd.

8. LFV ska utarbeta en handlingsplan med förslag till åtgärder beträffande användning av miljöklassade fordon och bränslen vid egna transporter i verksamheten. LFV ska därefter i miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa genomförandet av handlingsplanen.
9. Ett kontrollprogram ska finnas som medger en tillräckligt säker kontroll av att verksamheten bedrivs inom givna föreskrifter och villkor till skydd för människors hälsa och miljön. Programmet ska även innefatta undersökning av harrbeståndet i Lövtorpsbäcken och hur detta påverkas av utsläpp till vatten från verksamheten.

Övrigt

Miljödomstolen finner att den gjorda miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken.

Verksamheten enligt detta tillstånd skall vara igångsatt inom 10 år från det att denna dom har vunnit laga kraft vid äventyr att tillståndet förfaller. LFV ska genast underätta tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk.

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken till tillsynsmyndigheten att utfärda ytterligare skyddsföreskrifter med anledning av brandövningsverksamhet samt verksamhet gällande tvätt, garage och verkstad för fordon inom fastigheten. Skäliga skyddsåtgärder med anledning av buller från helikopterrörelser får bestämmas av tillsynsmyndigheten.

BAKGRUND

Flygplatsen Åre Östersund Airport är belägen ca 11 km väster om Östersunds centrum. Flygplatsen omges i norr och öster av skogsmark och i söder av Vasallens område. Åre Östersund Airport etablerades år 1926 som en militär flygplats. Sedan 1958 trafikeras flygplatsen även av civila flygplan. Efter avvecklingen av Jämtlands flygflottilj (F4) under 2005 är verksamheten vid Åre Östersund Airport helt civil. Flygplatsen är belägen på den del av fastigheten Kungsgården 5: 1 i Östersunds kommun som ägs av staten och förvaltas av luftfartsverket (nedan kallat LFV).

Verksamheten vid Åre Östersund Airport är tidigare tillståndsgiven genom Koncessionsnämndens beslut den 4 december 1995 (214/95) med tillstånd för Försvarsmakten att vid F4 och Östersund/Frösön flygplats bedriva verksamhet med följande flygrörelser per år:

- 24 000 flygrörelser med militära flygplan och helikoptrar, varav högst 18 400 med flygplan 37 Viggen och 39 Gripen,
- 15 000 flygrörelser med civila flygplan, varav högst 12000 med tunga flygplan.

LFV har genom avtal med Försvarsmakten den 10 och 19 oktober 2006 övertagit förvaltningsansvaret för den mark på vilken den civila verksamheten vid flygplatsen bedrivs. Den militära verksamheten på flygplatsen har numera avslutats och LFV ansöker om förnyad prövning av flygverksamheten med den utgångspunkten att fråga endast är om civil verksamhet.

YRKANDEN

Staten genom Luftfartsverket har framställt följande yrkanden. LFV hemställer att miljödomstolen lämnar tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid flygplatsen Åre Östersund Airport omfattande högst 19260 flygrörelser per år, varav 19 110 i civil luftfart, varav högst 11 260 flygrörelser med tunga flygplan samt 150 flygrörelser per år i militär luftfart. LFV yrkar därtill tillstånd att, vid förekommande behov, utföra och ta i drift en eller flera av följande om-, ny- och tillbyggnader; utbyggnad av terminalbyggnaden, anläggande av nya uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar, utbyggnad för parkering, tvätt, service och underhåll av de

egna fordonen samt ny brandövningsplats. LFV förbinder sig inte att utföra åtgärderna. Tillståndsbeslutet bör utformas så att därav framgår att LFV är berättigat, men inte skyldigt, att utföra åtgärderna i fråga.

LFV hemställer vidare att miljödomstolen

1. bestämmer tiden inom vilken igångsättande av de miljöfarliga verksamheterna ska ha skett till tio år,
2. meddelar verkställighetsförordnande enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken avseende tillståndet att ändra flygvägar.

ANSÖKAN

LFV har anfört i huvudsak följande.

Allmänt

Verksamheten omfattar all flygverksamhet vid flygplatsen liksom den markbundna verksamhet som är direkt hänförlig till flygplatsverksamheten såsom drivmedelshantering, halkbekämpning, flygplansavisning, hantering av avfall, spill- och dagvattenhantering samt den markbundna verksamhet i övrigt som bedrivs av LFV. Däremot omfattas inte sådan markbunden verksamhet inom flygplatsområdet som bedrivs av andra verksamhetsutövare än LFV och som inte är direkt knuten till flygverksamheten som exempelvis den verksamhet som bedrivs av Polismyndigheten (helikopterflyg med drivmedelshantering och underhåll samt vissa fordonsövningar), Z-aircraft (service av mindre flygplan) och Jetpak (flygodsverksamhet). Eftersom sistnämnda verksamheter bedrivs av annan än LFV och inte är direkt hänförliga till flygverksamheten ingår de inte i den flygplatsverksamhet till vilken LFV söker tillstånd. Det miljörättsliga ansvaret för dessa verksamheter åvilar de andra verksamhetsutövarna.

Planförhållanden

Åre Östersund Airport är belägen på del av fastigheten Kungsgården 5:1 i Östersunds kommun, som ägs av staten och förvaltas av LFV. Verksamheten vid flygplatsen är av riksintresse för kommunikationer.

Flygplatsen ligger på den västra delen av Frösön. Runt flygplatsen finns ingen tät bostadsbebyggelse. Söder om rullbanan finns förutom ett militärt område främst jordbruks- och skogsmark. Norr om flygplatsen består marken av skogsmark och våtmarker.

Nu gällande översiktsplan för de västra delarna av Frösön, inklusive F4-området, är föråldrad och ett arbete med att utveckla en ny översiktsplan har påbörjats.

Detaljplan för flygplatsområdet eller närliggande områden finns inte. På de östra delarna av Frösön finns områden som har detaljplanerats.

Det finns inga riksintressen för naturvården på Frösön. Frösön och hela bygden runt Storsjön är dock av riksintresse för kulturmiljövården. Större delen av området runt Storsjön med anslutande vattendrag är också av riksintresse för friluftslivet.

Sydost om flygplatsen finns ett naturreservat, tillika Natura 2000-område enligt art- och fågeldirektivet 92/43/EEG (Ändsjön), med hänvisning till att området innehåller naturtyperna "naturligt eutrofa sjöar med nate eller dybladsvegetation" och "örtrika, näringsrika skogar med gran av fennoskandisk typ". Vidare har ett antal fåglar enligt fågeldirektivets bilaga 1 utpekats.

Nuvarande och planerad flygplatsverksamhet vid Åre Östersund Airport kommer inte att medföra någon påverkan på naturmiljön eller skyddade arter i Ändsjön. Tillstånd enligt 7 kap. 28a § miljöbalken krävs därför inte.

Den framtida flygplatsverksamheten ligger väl i linje med intentionerna i nämnda planer och strider inte mot andra kommunala planer eller omkringliggande riksintressen eller på annat sätt utpekade områden.

Markförhållanden

Jordarten på flygplatsen består till största delen av moränlera, vilket innebär att endast en liten del - enstaka procent - av nederbörden infiltrerar till grundvatten.

Grundvattennivåerna följer markytans topografi. Brunnar i närområdet är i första hand grävda brunnar med dålig kapacitet. Det finns en bergborrad brunn som utnyttjas till dricksvatten. Den aktuella brunnen ligger vid Stocke. Föroreningar från flygplatsens verksamhet bedöms inte nå denna brunn.

Bansystem

Bansystemet vid Åre Östersund Airport består av en asfalterad rullbana (d.v.s. start- och landningsbana), tre taxibanor i anslutning till startbanan samt ett drift- och stationsområde norr om rullbanan. Därutöver finns en platta söder om rullbanan och öster om tornet. Från hangar 83, i västra delen av flygplatsen, bedriver Polisflyget verksamhet med helikoptrar.

Rullbanan med banbeteckningen 12/30 har en längd av 2500 m och en bredd av 45 m. Rullbanan löper, som framgår av banbeteckningen, i sydostlig/nordvästlig kompassriktning. Banan omges av gräsbevuxna stråkytor och den sammanlagda stråkbredden är 300 m.

Drift- och stationsområdet vid terminalbyggnaden omfattar i huvudsak stationsplattan för uppställning av passagerarflygplan, fraktflyg och allmänflyg samt drift- och serviceytor för allmänflyg, postflyg, helikopterflyg och markfordon. På stationsplattan finns fyra fasta platser för tunga flygplan. Dessutom finns det tre platser i västra respektive östra delen av stationsplattan för uppställning av helikoptrar, allmänflyg och affärsflygplan. Plattan vid tornet, söder om rullbanan, är i huvudsak till för allmänflyg och affärsflyg när plattan vid terminalbyggnaden är fullbelagd.

Banan är utrustad med instrumentlandningssystem, omfattande inflygningsljus och andra hjälpmedel.

Byggnader

Inom flygplatsområdet, på den norra sidan av rullbanan, finns en terminalbyggnad, brandgarage, ramptjänstbyggnad, fordonsgarage med tvätthall, miljöstation med sandlager och tälthangar. På den södra sidan av rullbanan finns flygledartornet, fält-

hållningsgarage, tvätthall (f.d. flygplanstvätten), fordonsverkstad och ett reservkraftverk.

Vatten och avlopp

Dagvatten från stationsplattan och övriga delar av flygstationsområdet leds sommartid till öppna diken nordost om stationsområdet. Dikena leder vattnet till våtmarkerna vid Glasättflon som avvattnas av Lövtorpsbäcken, som efter ca 2,5 km utmynnar i Storsjön vid Lövtorpet. Under vintern avleds vatten från stationsplattan till spillvattennätet via oljeavskiljare. Det sanitära avloppsvattnet pumpas via två pumpstationer genom tryckavloppsledning till kommunens spillvattennät. Inom flygplatsområdet är varje golvbrunn, där det finns risk för föroreningar, ansluten till det kommunala spillvattennätet via en oljeavskiljare.

Flygverksamhet

Efter avvecklingen av Jämtlands flygflottilj (F4) är Åre Östersund Airport en helt civil verksamhet. Den civila verksamheten består av inrikes linjefart, inrikes och utrikes charter, allmänflyg, taxiflyg, helikoptertrafik och militäranknutet flyg. Den inrikes civila flygtrafiken är klart dominerande. Linjefarten omfattar för närvarande inrikeslinjer till bl. a. Arlanda, Kiruna och Umeå-Luleå samt chartertrafik. Postflyg kan tillkomma med fem avgångar per vecka till Sundsvall. Vidare sker frekvent trafik med polishelikopter vid flygplatsen.

Antalet flygrörelser och passagerare har varierat under de senaste 20 åren med mellan 4 400 – 8 000 flygrörelser och 350 000 - 460 000 passagerare årligen.

SAS är den största operatören av passagerartrafik på flygplatsen. De vanligaste flygplanstyperna är idag Boeing 737-300, -600, -800, MD-80 och SAAB 340. Sannolikt kommer Airbus att ersätta MD-80 i linjetrafiken. Antaganden om flygplanstyper i framtiden är dock förknippade med osäkerhet, eftersom annan än LFV bestämmer över de flygplanstyper som kan komma att trafikera flygplatsen.

LFV verkar under ett såväl internationellt som nationellt regelverk avseende luftrummet. På det internationella planet har FN-organet ICAO (International Civil Aviation Organisation) det övergripande ansvaret för regelverket och Sverige är anslutet till Chicagokonventionen från 1944, som utgör grunden för de internationella luftfartsbestämmelserna. På det nationella planet styrs flygverksamheten av luftfartslagen (1957:297). Luftfartsstyrelsen har därtill rätt att utfärda föreskrifter, vilka publiceras i BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart).

Svenskt luftrum är indelat i ett högre och ett lägre luftrum. Luftrummet betjänas av en flygkontrollcentral i Malmö och en flygkontrollcentral i Stockholm/Arlanda. Varje enskild flygplats disponerar över ett luftrum runt flygplatsen. Åre Östersund Airports terminalområde - Östersund TMA - har en utsträckning av ca 50 km runt om flygplatsen. Inom detta område disponerar flygplatsen luftrummet upp till en höjd av 2 900 m över genomsnittlig havsytta (Flygnivå 95). Inom detta område och området närmast flygplatsen (CTR) bestäms in- och utflygningsriktningar från flygplatsen. Vid fastställandet av dessa riktningar beaktas bl.a. miljöfaktorer, såsom buller.

I samband med start och landning ska flygplanen följa fastställda in- och utflygningsvägar (s.k. SID/STAR). Flygplanen i flygplatsens närhet följer normalt den centrala färdlinjen men det sker viss spridning av flygrörelserna på grund av avvikelser i flygplanens svängprestanda och olika väderförhållanden. Flygplanen har också olika stigförmåga. Vid bra väderlek kan flygplanen även använda sig av visuell inflygning (VA, visual approach). Under inflygningen längs de publicerade routerna eller under radarledning av flygledaren ser piloten flygfältet och kan lägga upp inflygningen utifrån visuella referenser. Vid visuell inflygning förkortas flygvägen jämfört med om flygningen följer de i AIP publicerade flygvägarna och detta har en positiv inverkan på miljön.

Markbunden verksamhet

Den markbundna verksamheten utgörs i huvudsak av service till passagerare och ankommande flygplan, upprätthållande av hinderfrihet samt av banhållning. Servi-

cen till passagerarna består i huvudsak av bagagehantering, incheckning och säkerhetskontroll. Servicen till flygplanen omfattar bl.a. bagage- och frakthantering, drivmedelshantering, avfallshantering, flygplansavisning, teknisk kontroll och räddningstjänst. Viktiga arbetsmoment i banhållningen är snöröjning, halkbekämpning samt upprätthållande av hinderfrihet. Av ovanstående tjänster är det framför allt drivmedelshanteringen, flygplansavisningen, halkbekämpningen samt upprätthållandet av hinderfrihet som tillsammans med hanteringen av avfall och spill- och dagvattenhanteringen kan påverka flygplatsens omgivningar. Till detta kommer att planens utsläpp vid in- och uttaxning kan påverka omgivningen.

Drivmedelshantering

För flygplatsens drivmedelshantering finns stålcisterner ovan mark väster om terminalbyggnaden med en sammanlagd volym av 200 m³ för JET A 1 och 11,5 m³ för Avgas 100 LL. Air BP äger drivmedelsanläggningen och tankbil vid flygplatsen. LFV svarar för den dagliga drivmedelshanteringen. Vidare finns en cistern på södra sidan av rullbanan. Sistnämnda cistern tillhör Polismyndigheten och omfattas inte av LFV:s verksamhet.

I normalfallet tankas flygplanen med tankbil. Flygplan kan även tankas vid försäljningsplintar på uppställningsplattan med hjälp av fast installerade slangar och munstycken, vilka försörjs genom rör förlagda i mark. Avgas 100 LL tankas alltid från fast cistern på västra delen av plattan.

För tankning av flygplatsens markfordon finns dels en cistern utanför airside, dels en cistern i miljöstationen, dels ock en invallad ovanjordcistern. Sistnämnda cistern finns vid fältgaraget och används för tankning av fälthållningsfordonen. I övrigt finns två cisterner som är avsedda för drift av ett reservkraftaggregat (en cistern om 2 m³ i rampgaraget och en cistern om 11 m³ i byggnaden för reservkraft på södra sidan av rullbanan). Samtliga drivmedelscisterner är invallade och invallningarna rymmer den största cisternens volym samt 10 procent av övriga cisterners volym.

Flygplansavisning

Vid snö- och isbeläggning eller vid risk för snö- och isbeläggning avisas flygplanen med en glykollösning strax före start. Användningen av avisningsvätska är i hög grad beroende av väderförhållandena under vintern, särskilt av nederbörden. För avisning används för närvarande två olika typer av avisningsmedel (typ I och II), beroende på väderförhållandena m.m. Skillnaden mellan dessa medel består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ I, som är den dominerande typen, är lättflytande och med låg vidhäftning. Typ II är mer geleartad och har en hög vidhäftningsförmåga. Vid avisningen optimeras glykolblandningen efter utetemperatur och andra väderbetingelser och den glykol som används är förvärmad för effektivare avisning. Avisning sker på uppställningsplattan och spill samlas upp med en sugbil direkt efter flygplanets avgång. Glykol och snöslask/vatten tippas därefter i en betongficka, som är försedd med värmeslingor för att snön ska smälta. Från fickan leds det glykolblandade vattnet vidare till en oljeavskiljare och därefter till en brunn med en refraktometer, som mäter glykolkoncentrationen. Till oljeavskiljaren leds även det dagvatten (via rännor) från plattan, som inte kan samlas upp med sugbilen. När koncentrationen av glykol överstiger fyra procent leds det glykolblandade vattnet till en tank. Tanken töms vid behov och innehållet körs till rötkammaren vid Gövikens reningsverk. Understiger koncentrationen den angivna procentsatsen leds vattnet till kommunens spillvattennät. En del av den glykol som sprutas på flygplanen rinner inte av från flygplanskroppen förrän flygplanet nått en viss hastighet och då befinner sig utanför terminalplattan. Den glykol som rinner av utanför terminalplattan kan inte ledas till spillvattennätet och omhändertas inte på annat sätt.

Halkbekämpning

Av säkerhetsskäl utförs halkbekämpning av rullbana, taxibanor och rampytor vintertid. I första hand sker halkbekämpning mekaniskt genom plogning, sopning och blåsning. I andra hand kommer halkbekämpning att ske med sand. I sista hand används kemiska halkbekämpningsmedel. Som kemiskt halkbekämpningsmedel används enbart urea. Den förbrukade urean går huvudsakligen ut i dagvattensystemet och en mindre del i spillvattensystemet eller infiltrerar ned genom marken mot grundvattenytan.

Hantering av avfall och kemikaliehantering

Flygplatsverksamheten genererar avfall. Flygplatsen har en väl utbyggd källsortering av avfall. Särskilda komprimeringsanläggningar finns för wellpapp och brännbart avfall. Sortering sker i varje byggnad. Avfallet transporteras internt till en avfallscentral vid terminalen.

Farligt avfall uppkommer främst i verkstäderna, tvätthallarna och garaget men även i mindre mängder i kontorsverksamheten vid flygplatsen. Farligt avfall sorteras i de byggnader där det uppkommer och transporteras internt till en särskild byggnad för farligt avfall, varifrån det avhämtas av godkänd transportör.

LFV har ett gemensamt kemikalierregister för samtliga sina flygplatser. I systemet finns säkerhetsdatablad för alla kemikalier som används i verksamheten och förbrukningen följs upp årligen.

Spill- och dagvattenhantering

Flygplatsen är ansluten till det kommunala spillvattennätet. Avloppsvattnet avleds till Gövikens avloppsreningsverk.

Dagvatten från största delen av rullbanan samt stråk- och stationsområdet med uppställningsytor norr om rullbanan avleds mot våtmarksområdet Glasättflon. Från Glasättflon rinner vattnet vidare via Lövtorpsbäcken ut i den del av Storsjön som kallas Åssjön. Dagvatten från den nordvästra banänden samt uppställnings- och verksamhetsytor söder om rullbanan avleds via små bäckar/diken till Kungsgårdsviken och Västbyviken som är en del av Storsjön.

Brand- och räddningsstyrka

På Åre Östersund Airport finns en räddningsstyrka för att LFV ska kunna agera snabbt vid flyghaverier eller uppkomna bränder. Räddningsstyrkan är även utrustad för att kunna ta upp spill av drivmedel eller kemikalier samt för att utföra saneringsarbeten.

Flygverksamhet

I syfte att minska påverkan på omgivningen, framförallt för Östersunds tätort och delar av Frösön samt bebyggelsen på Rödön, Ås samt söder om Vallsundet, har LFV utarbetat förslag till delvis nya ut- och inflygningsvägar. Dessa flygvägar kommer att minska ljudpåverkan i flygplatsens närområde. En förutsättning för att de nya flygvägarna ska kunna tas i anspråk är dock, utöver domstolens tillstånd, att Luftfartsstyrelsen godkänner dessa. Kommande tillstånd bör därför utformas så att såväl nya som gamla flygvägar kan användas.

Framtida utbyggnader

LFV söker genom denna tillståndsansökan även tillstånd att, i takt med trafikutvecklingen, få utföra nedan angivna anläggningar. Samtliga anläggningar är beroende av att behov därtill föreligger och att ekonomiska förutsättningar finns. Planerade åtgärder avstäms årligen i samband med budgetarbete varvid föreslagna om-, ny- och tillbyggnader kan komma att senareläggas eller utgå. LFV förbinder sig således inte att utföra nedan redovisade ny-, om- och tillbyggnader.

Utbyggnad av terminalanläggning med passagerarterminal, uppställningsplatser och parkering m.m.

LFV överväger att bygga ut terminalen mot sydost, vid nuvarande källsorteringsplats. Utbyggnaden kommer att medföra behov av att förändra uppställningsplatser för flygplanen och även av att anpassa parkeringen i anslutning till terminalbyggnaden. LFV överväger även att bygga ut möjligheterna att bedriva tvätt, service och underhåll av egna fordon.

Ny brandövningsplats

För närvarande finns ingen brandövningsplats. LFV ska inom en snar framtid anlägga en brandövningsplats. Vid brandövningar kommer huvudsakligen gasol att användas men det kommer också att bli aktuellt med ert par övningar per år med flygdrivmedel, JET A1. Släckning av gasolbränder sker med vatten. Vid släckning av JET A1-bränder kommer övningsस्कum att användas. Den nya brandövningsplat-

sen kommer att anläggas på "platta syd" vid den östra banänden. Brandövningarna kommer att ske på en betongplatta där avrinningen är ansluten till dagvattennätet via oljeavskiljare. Vid brandövningar med flygdrivmedel och släckmedel kommer släckvattnet att samlas upp.

Buller

För att minska bullerpåverkan på omgivningen har LFV vidtagit ett flertal åtgärder. För att undvika överflygning av de tätbebyggda områdena sydost om flygplatsen sker t.ex. ca 60 procent av starterna och ca 60 procent av landningarna i nordvästlig (bana 30) respektive sydostlig (bana 12) riktning. LFV har ett in- och utflygnings-system kallat P-RNAV. Genom detta system kan flygplanen, vid start och landning, följa flygvägarna med bättre precision i sid- och höjddled. LFV tillämpar även ett flygvägsuppföljningssystem för kontroll av hur flygplanen följer de angivna flygvägarna.

LFV har låtit utreda hur många fastigheter och permanentboende som utsätts för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dBA eller den tredje högsta ljudnivån under ett årsmedeldygn överstigande 70 respektive 80 dBA. I beaktande av resultatet har inte bedömts vara motiverat att även presentera underlag för en nivå överstigande 90 dB(A). Vid beräkningarna har den metod som Försvarmakten, Naturvårdsverket och LFV fastställt i beslut den 26 februari 1998 (med aktuella uppdateringar) använts. De fastigheter som har beaktats är fastigheter med småhus, vilket inkluderar en- och tvåfamiljshus, hyreshus med huvudsakligen bostäder, hyreshus med bostäder och lokaler, fritidshus, lantbruk, skollokaler och vårdlokaler. Det kan finnas flera byggnader på en och samma fastighet.

Ingen byggnad med permanent boende beräknas komma att beröras av flygbullernivå FBN överstigande 60 dBA. Storleken på det område som beräknas beröras av FBN-nivå överstigande 60 dBA vid nuvarande respektive tillämnad verksamhet redovisas i bullerkartor (bilaga 1 och 5 under flik 4). Beräkningen av det bullerexponerade området vid tillämnad verksamhet utgår från den bedömda banfördelningen och bedömd fördelning av flygrörelserna. Bedömningen utgör enbart en prognos

och fördelningen av flygrörelserna kan i verkligheten bli en annan, vilket i viss mån kommer att påverka utbredningen av det bullerexponerade området. Det kan konstateras att ingen permanent boende förväntas utsättas för en tredje högsta ljudnivå under ett årsmedeldygn överstigande 80 dB(A) nattetid med sådan frekvens att åtgärder från LFV:s sida kunde vara påkallade. Inte heller annan omständighet kan motivera sådan åtgärd. Vid beräkning av bullernivåerna har förutsatts att flygplanen följer de nominella flygvägarna. Avviker flygplanen från dessa förskjuts bullerkurvorna i motsvarande grad. Viss spridning kommer oundvikligen att ske. Den omgivningspåverkan som verksamheten kan tänkas ge upphov till är inte av sådan omfattning att villkor med avseende på buller framtår som motiverat.

Utsläpp till vatten

De verksamheter vid Åre Östersund Airport som kan ge upphov till utsläpp till vatten är främst halkbekämpningen, flygplansavisningen och drivmedelshanteringen. Utsläppen sker via dag- och spillvattennätet.

Spillvatten

Vid kontroller av spillvatten har, under den tid även militär verksamhet bedrevs på flygplatsen, konstaterats något förhöjda halter av kadmium. Halterna av mineralolja och opolära kolväten har varit låga. Halterna av syreförbrukande ämnen har legat på normala nivåer men varit något förhöjda vintertid eftersom en del glykol avleds till spillvattennätet. Den omständigheten att den militära verksamheten avvecklats samt att skyddsåtgärder vidtagits t.ex. i form av oljeavskiljare och uppsamling av glykol, får antas innebära att de redan sedan tidigare låga halterna av potentiellt skadliga ämnen kommer att minska. Tillämnad verksamhet bedöms därför inte medföra negativa konsekvenser för omgivningen genom utsläpp till spillvattennätet.

Dagvatten

Föroreningar i dagvattnet uppkommer främst genom halkbekämpning av banor, avrunnen avisningsvätska samt spill från drivmedelsdepåer. Genom att övergå till sand som halkbekämpningsmedel bedöms behovet av kemisk halkbekämpning minska i framtiden. Vid särskilt svåra väderförhållanden, temperaturer kring 0° till

minus 7°C, bedöms dock att behovet av kemisk halkbekämpning med urea kommer att kvarstå. En del av ureans kväve kan tas upp av växtligheten på stråkytor men förmodligen är sådant upptag av mindre omfattning eftersom spridningen huvudsakligen sker utanför växtsäsongen.

Utsläpp till vatten i samband med drivmedelshantering utgörs av mindre spill på hårdgjorda ytor. Drivmedlet, som spills på hårdgjorda ytor, avskiljs i oljeavskiljare. Vintertid är stationsplattan, där tankning av plan sker, ansluten till spillvattennätet. Utsläpp av oljeföreningar till dagvatten bedöms därför inte belasta recipienterna.

Övriga föreningar i dagvattnet är att hänföra till framförallt slitage av gummidäck och legeringar samt till deposition av luftföreningar.

Dag- och dräneringsvatten från flygplatsområdet avrinner i huvudsak ner mot våtmarksområdet Glasättsflon och vidare via Lövtorpsbäcken ner mot Storsjön. Från den södra sidan av rullbanan avleds vattnet via diken/bäckar direkt till Storsjön. Vid kontroller av dagvatten har, under den tid även militär verksamhet bedrevs på flygplatsen, konstaterats att mineraloljehalten i dagvattnet var låg, att metallhalterna var mycket låga samt att halten organiskt kol (COD) var låg i förhållande till de av Naturvårdsverket i rapport 4491 (Vattenplanering - avlopp och dagvatten) angivna typiska halterna för trafik- och industriområden. Prover har dock inte tagits under vintermånaderna då urea sprids på flygplatsens ytor, varför provtagningar har genomförts från april 2006 och framåt. Proverna har bland annat analyserats med avseende på totalkväve, löst DOC och kolväten. Analyserna har visat på förekomst av glykol i dagvattnet och höga halter av totalkväve i prover från november till mars. Halterna av kväve är således högre under vinter och vår, vilket sannolikt beror på att urea rinner av i samband med spridning och vid snösmältningen. Variationerna i Lövtorpsbäcken under året är dock inte extrema som fallet är med utgående dagvatten från flygplatsen. Detta tyder på en omfattande utjämning, utspädning och eventuell nedbrytning av kväveföreningar i Glasättsflon. Som en uppföljning av utförda undersökningar och till säkerställande av att påverkan inte sker kommer LFV att fortsätta provtagningen även under vintermånaderna.

Risken för infiltration av föroreningar och påverkan av grundvattnet bedöms som förhållandevis liten för hela flygplatsområdet, eftersom det huvudsakligen är beläget på moränlera med låg vattengenomsläpplighet. Föroreningsspridning bedöms därför kunna ske med yt- och dagvatten till Glasättflon, Lövtorpsbäcken och Storsjön. Några negativa konsekvenser av dagens utsläpp av dagvatten från flygplatsen till Glasättflon har dock inte kunnat konstateras på utpekade naturvärden, trots förhållandevis stora utsläpp av kväveföreningar under lång tid. Vidare tyder undersökningarna på en omfattande utjämning, utspädning och eventuell nedbrytning av kväveföreningar i Glasättflon, innan vattnet når Lövtorpsbäcken. Det saknas därför hållpunkter för att kväveutsläppet har negativa konsekvenser för harrbeståndet i Lövtorpsbäcken. Slutligen har inte kunnat påvisas någon påverkan på Storsjön.

Sammantaget, och särskilt i beaktande av den kraftigt minskade användningen av urea i den civila verksamheten, förväntas inte verksamheten ge upphov till konsekvenser för utpekade naturvärden genom eventuella utsläpp med dagvatten.

Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från flygplatsverksamheten utgörs dels av avgasemissioner från flygplan på och i närheten av flygplatsen, dels av utsläpp från den markbundna verksamheten, dels ock av avgasutsläpp från anslutande fordonstrafik till och från flygplatsen.

Flygplans utsläpp vid en flygplats brukar beräknas under en s.k. LTO-cykel ("landing and take off cycle"). En LTO-cykel omfattar flygplansoperationer på mark och upp till en höjd av ca 915 meter och omfattar momenten landning, taxning, tomgångskörning samt start och en del av stigningen. Taxningen och tomgångskörningen ger störst utsläpp av ofullständigt förbrända kolväten och kolmonoxid medan utsläppen av kväveoxider är störst under start.

Emissioner från den markbundna verksamheten domineras av avgasutsläpp från motorfordon som ombesörjer flygplatsens markservice samt utsläpp av flyktiga kolväten från drivmedelshanteringen. Drivmedelsförbrukningen för de motorfordon

som ombesörjer flygplatsens markservice förväntas öka något. För att minska utsläppen till luft från markfordon avser LFV att i takt med utvecklingen introducera bättre alternativa drivmedel samt att införa rutiner för inköp av nya fordon med bättre miljöegenskaper. Drivmedelshanteringen ger genom gasavgång i samband med påfyllnad av cisterner och tankning av flygplan upphov till utsläpp i form av flyktiga kolväten. Risken för emissioner till följd av spill är däremot liten eftersom samtliga drivmedelscisterner är försedda med överfyllnadsskydd. Flygdrivmedelshanteringen beräknas öka i takt med flygplanstrafiken.

Vägtrafiken till och från flygplatsen beräknas öka i takt med att antalet passagerare ökar. Nuvarande fordon beräknas dock successivt bytas ut till fordon med bättre prestanda vad avser utsläpp till luft.

Med marginella tillskott av luftföroreningar utanför flygplatsområdet och de relativt låga halterna av föroreningar i Östersunds kommun bedöms utsläppen till luft från flygplatsverksamheten inte medföra några negativa konsekvenser för omgivningen. Utsläppen från verksamheten bedöms inte ge något överskridande av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid eller partiklar. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar är normalt avgörande för om även miljökvalitetsnormen för övriga luftföroreningar kan komma att överskridas. Därför bedöms inte någon miljökvalitetsnorm för luft överskridas till följd av flygplatsverksamheten.

Sammantaget förväntas inte verksamheten ge upphov till påtagliga konsekvenser för omgivningen genom utsläpp till luft.

Förorenade områden

Försvarsmakten har under senare år låtit genomföra systematiska undersökningar av marken inom flottiljområdet enligt MIFO-modellen (Metodik för Inventering av Förorenade Områden) både i form av fas 1 och också fas 2 undersökningar. Därigenom har kunnat konstateras att huvuddelen av möjliga förorenade områden från den militära verksamheten finns inom det militära flottiljområdet söder om rullbanan. Endast ett fåtal objekt har påträffats inom det område där LFV bedriver flygplats-

verksamheten. Därtill kommer att objekt som har fått bedömningen riskklass 2 (mycket stor risk) och 3 (stor risk) sanerats av Försvarmakten samt att Försvarmakten gjort särskilt åtagande i frågan om eventuellt framtida behov av efterbehandling. De föroreningar som kan kvarstå ska inte belasta LFV, utan ansvaret vilar alltjämt hos den tidigare verksamhetsutövaren (Försvarmakten). LFV förutser inte att den ansökta verksamheten kommer att lämna bidrag till förorening.

Föreslagna utbyggnader

Störningar som kan uppkomma vid byggnation gäller främst buller. Flygplatsområdet är idag påverkat av flygbuller och buller från vägtrafiken. Tillkommande buller genererat av planerad byggverksamhet bedöms inte utgöra något problem med hänsyn till omgivningen och förväntade bullernivåer.

Nollalternativ

Nollalternativet svarar mot den verksamhet som kan bedrivas enligt gällande tillstånd inklusive den militära verksamheten. Nollalternativet har således medfört en mer omfattande påverkan på omgivningen än den verksamhet som omfattas av ansökan. För det fall att nytt tillstånd inte lämnas **kan** verksamheten även fortsatt bedrivas enligt ett tillstånd som inte längre svarar mot den pågående verksamheten och då skulle inte förbättringar av verksamheten, bl.a. vad avser föreslagna ändringar av utflygningsvägarna, komma till utförande.

Iakttagande av de allmänna hänsynsreglerna

Kunskapskravet - 2 kap. 2 § miljöbalken

LFV har genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillräcklig kompetens för den tillståndssökta verksamheten. Sökanden har sålunda såväl kunskaper som personella resurser att bedriva verksamheten.

Erforderliga försiktighetsmått - 2 kap. 3 § miljöbalken

Genom de försiktighetsåtgärder som redovisats i ansökan anser LFV att erforderliga försiktighetsmått kommer att iakttas.

Bästa möjliga teknik - 2 kap. 3 § 1 st. 2 p. miljöbalken

LFV har i verksamheten eftersträvat en teknik som ger så stor effekt som möjligt, samtidigt som den påverkar hälsan och miljön i så liten utsträckning som möjligt.

Lokaliseringsprincipen - 2 kap. 4 § miljöbalken

Ansökan avser verksamhet vid befintlig flygplats inklusive föreslagna om-, ny- och tillbyggnader. Någon annan lokalisering än den valda kan knappast komma ifråga.

Resurshushållning - 2 kap. 5 § miljöbalken

Flygplatsverksamheten medför förbrukning av drivmedel i form av petroleumprodukter för markfordon. Petroleumprodukter utgör en icke förnyelsebar energiresurs. Utvecklingen går dock mot användning av mycket bränslesnålare motorer.

LFV räknar med att inom några år ha ordnat uppvärmningen av byggnader inom verksamhetsområdet genom fjärrvärme alternativt bergvärme.

Produktvalsprincipen - 2 kap. 6 § miljöbalken

Inga biotekniska organismer kommer att användas. De kemiska produkter som kommer att användas är främst drivmedel samt halkbekämpnings- och avisningskemikalier.

Ansvar för efterbehandling - 2 kap. 8 miljöbalken

Anläggningen är utformad på sådant sätt att eventuell skada som uppkommer på miljön kan avhjälpas.

Kontrollbestämmelser

Förslag till reviderat kontrollprogram kommer att ges in inom den tid som tillsynsmyndigheten bestämmer och föreslås innehålla bl.a. följande punkter.

- Beräkning av verksamhetens utsläpp till luft
- Provtagning och beräkning av verksamhetens utsläpp till vatten
- Kontroll av bullernivåer

- Kontroll av hur flygvägarna efterlevs
- Kontroll av kemiska produkter
- Kontroll av avfall
- Kontroll av teknisk utrustning
- Driftkontroll
- Journalföring
- Rapportering
- Besiktningar

YTTRANDEN

Naturvårdsverket har anfört i huvudsak följande. Naturvårdsverket anser att ansökan i första hand ska avslås eftersom LFV inte har visat att lokaliseringen av flygplatsen är lämplig enligt 2 kap 6 § miljöbalken och eftersom ansökan inte omfattar all verksamhet på flygplatsen. I andra hand gör Naturvårdsverket gällande att tillståndet ska förenas med de villkor som framgår nedan. Naturvårdsverket anser att frågor kring tätortens långsiktiga utveckling bör sättas i fokus i samband med miljöprövningen samtidigt som flygets utveckling i kommunen och regionen belyses. Frågor som särskilt bör behandlas är om en expansion av flyget på Frösön kan komma i konflikt med kommunens behov av mark för bebyggelse och för andra verksamheter och om Frösön är bästa läget för en regional storflygplats och var i så fall gränsen finns för flygtrafikens expansion på Frösön. I förarbetena till miljöbalken anges att en MKB ska redovisa alternativa lokaliseringsplatser, om sådana är möjliga, och alternativa utformningar. I de flesta fall bör det vara möjligt och det är nödvändigt för att MKB:n ska fylla sin funktion. En alternativ lokaliseringsplats behöver dock inte anges om det på grund av verksamhetens särskilda karaktär inte finns annan lämplig plats. Som exempel nämns en speciell fyndighet på en speciell plats. För att kunna göra en jämförelse mellan ansökan och de övriga alternativen måste redovisningen innefatta de uppgifter som krävs för att man ska kunna bedöma alternativens miljöpåverkan. Motiven för att ett visst alternativ har valts ska också alltid redovisas. Om en alternativ lokalisering förkastas ska det också motiveras i ansökan. Av 2 kap 6 § miljöbalken följer att för alla verksamheter och åtgärder som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med

hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och för miljön. Detta gäller inte enbart vid nyetableringar. Den sökta verksamheten ligger nära tätbebyggda områden i Östersund. Enligt utredningen visar bullerkurvorna för maximal ljudnivå 70 dB(A) att bullerutbredningen sträcker sig över stora delar av de bebyggda områdena i Östersund. Flera hundratals småhus och hyreshus exponeras för maximal bullernivå över 70 dB(A). Detta innebär enligt Naturvårdsverkets uppfattning att många människor i Östersund utsätts för sådant buller som anses innebära en icke godtagbar immission med hänsyn till de riktvärden som riksdag och regering har fastställt (regeringens proposition 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter, sid 44). En sådan bullerexponering får negativa effekter för Östersunds framtida utveckling.

Beträffande ansökans omfattning anser Naturvårdsverket att all verksamhet som bedrivs på och i anslutning till en flygplats omfattas och ska beaktas inom ramen för miljöprövningen. Störningar och olägenheter som uppkommer på eller utanför flygplatsområdet men som härrör från flygplatsverksamheten ingår i prövningen. I prövningen bör dock inte ingå sådan verksamhet som inte har en direkt koppling till flygverksamheten, såsom restauranger, butiker m.m., som normalt inte anses utgöra en del av flygplatsverksamheten. LFV har uppgett att Polismyndigheten, Z-aircraft och Jetpack bedriver verksamhet inom flygplatsområdet som inte omfattas av den flygplatsverksamhet som LFV söker tillstånd för. Den verksamheten borde ha ingått i ansökan.

I ansökan föreslår LFV att det som villkor för verksamheten ska föreskrivas att den ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad LFV har uppgett i tillståndsansökan och i övrigt åtagit sig i målet. Naturvårdsverket delar inte LFV:s uppfattning. I 22 kap 25 § miljöbalken anges att en dom som innebär att tillstånd lämnas till en verksamhet i förekommande fall ska innehålla bland annat de villkor som behövs med avseende på en rad frågor. Utformningen av ett tillstånd och de villkor som fastställs för driften av verksamheten har avgörande betydelse för både egenkontrollen, tillsynen, påförandet av ev. miljöstraffavgift och utdömandet av straff. Villkoren ska vara konkreta och exakta och tillståndet ska ha en tydlig av-

gränsning så att det går att fastställa objektivt när en överträdelse har skett. Villkoren ska utformas så att de får tydliga kopplingar till miljömål och resurshushållning. På grund av den påverkan på människors hälsa och miljön som den ansökta verksamheten orsakar, anser Naturvårdsverket att det finns skäl att villkorsreglera vissa frågor.

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Utsläppen av klimatgaser måste minska. Regeringen har ställt sig bakom en utsläppsminskning med 20 % inom EU till år 2020. Transportsektorns och i synnerhet flygets utsläpp av koldioxid ökar i stället. Utvecklingen går alltså åt fel håll med ökande utsläpp i stället för minskande. Den tilltagande klimatförändringen är utan tvivel det allvarligaste problemet och det som utgör den största utmaningen för framtidens flyg och hela transportsystemet. LFV anger i sin ansökan att verket kontinuerligt arbetar med att minska sina egna utsläpp av klimatpåverkande gaser. Av utredningen framgår dock att koldioxidutsläppen från fordonstrafik som behövs för verksamheten år 2025 beräknas bli drygt dubbelt så hög jämfört med år 2005. Liknande trend/utveckling förutses också för kväveoxider, partiklar och VOC. Mot denna bakgrund anser Naturvårdsverket att utsläppen till luft behöver regleras genom särskilda villkor. Verket anser att LFV bör utarbeta en handlingsplan för hur koldioxidutsläppen från transporter m.m. i framtiden ska minska i linje med regeringens åtagande. I handlingsplanen bör LFV redovisa förslag och åtgärder för att minska utsläppen och påverkan på människors hälsa och miljön av transporter och annat arbete inom flygplatsens område liksom av andra transporter till och från flygplatsen. Naturvårdsverket anser att utsläppen av koldioxid 2015 ska vara 4 % lägre än de var 1990. Utsläppen av kväveoxider 2015 får uppgå till högst 60 ton och de får därefter inte öka. Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) på grund av den ansökta verksamheten får uppgå till högst 50 ton år 2015 och de får därefter inte öka.

Buller är en miljöpåverkan som de flesta människor upplever som störande, både inomhus och utomhus. Enligt Naturvårdsverkets mening utgör bullret från flygverksamheten med starter, landningar och överflygningar den allvarligaste olägenheten från verksamheten och den dominerande störningen för omgivningen. För att före-

bygga sådana störningar måste skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått föreskrivas. Det kan t.ex. gälla flygvägar, spridningsförhållanden för bullret och isolering mot buller. Spridningsområdenas utbredning kan och ska enligt verkets mening förnas med villkor. Strängheten i sådana villkor är avgörande för bullerstörningarnas omfattning. Det är viktigt att SID/STAR-systemet, med fasta flygleder och fasta svängpunkter för utflygningar konstrueras så att tätorter och annan bebyggelse undviks så långt som möjligt. Härigenom får man en mer samlad utflygning utmed de angivna nominella färdlinjerna och minskad spridning av flygtrafiken. Då kan man se till att flygplatsens omgivning får optimala förhållanden med avseende på bullerstörningarna. Naturvårdsverket har i olika sammanhang redovisat sin principiella syn att de riktvärden som riksdag och regering har beslutat om ska ligga till grund för skyldigheten att vidta bullerskyddande åtgärder. Det åligger LFV att i första hand se till att inga tätorter drabbas av flygbullernivåer högre än 55 dB(A) FBN eller högre än 70 dB(A) maximalnivå utomhus. Inga bostäder eller vård- och undervisningslokaler ska heller drabbas av flygbullernivåer som är högre än 30 dB(A) FBN och 45 dB(A) maximalnivå inomhus.

Utsläpp till mark och vatten sker framförallt vid avisning av flygplan, rullbanor och övriga hårdgjorda ytor som uppställningsplattor och parkeringsplatser. Innehållet av föroreningar i dessa utsläpp hänger samman med de aktiviteter som pågår på dessa platser. De frågor som har högst prioritet är skyddet för grundvattnet och utsläppen till vattenrecipienter. Det råder inget tvivel om att utsläppen från Åre Östersunds flygplats påverkar vattenrecipienter, vattensystemet i området och förhållandena där. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning måste LFV vidta åtgärder för att begränsa utsläppen. Åtgärderna ska utgå från bästa möjliga teknik. Målet ska vara att så långt som möjligt undvika att miljöskadliga utsläpp från flygplatsen når grundvattnet och andra vattenrecipienter. Därutöver bör målet vara att glykolspill från avisningen av flygplan så långt som möjligt ska samlas upp. Naturvårdsverket anser det rimligt att LFV samlar upp använd glykol till minst 80 %. På så sätt kan utsläppen av kväve, fosfor och tungmetaller till recipienten minskas. Naturvårdsverket anser också att LFV i undantagsfall får använda urea för halkbekämpning av bana och stationsplatser.

Sammanfattningsvis föreslår Naturvårdsverket att tillståndet förenas med följande villkor.

1. De sammanlagda utsläppen av koldioxid i närområdet ska minskas och år 2015 vara 4 % lägre än utsläppen var 1990.
2. Utsläppen av kväveoxider från flygplatsen, LTO-utsläppen och alla utsläpp från källor inom flygplatsområdet får uppgå till högst 60 ton år 2015 för att därefter inte öka.
3. Utsläppen av VOC från trafiken på flygplatsen m.m. ska minskas och år 2015 vara högst 50 ton för att därefter inte öka.
4. SID/STAR-systemet, med fasta flygleder och fasta svängpunkter för utflygningar, bör konstrueras så att tätorter och annan bebyggelse undviks så långt det går, så att omgivningen störs så lite som möjligt av flygbuller.
5. LFV ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader och vård- och undervisningslokaler som utomhus
 - a. exponeras för FBN högre än 55 dB(A), så att ekvivalent ljudnivå inomhus inte överstiger 30 dB(A),
 - b. exponeras för maximalljudnivåer högre än 70 dB(A) nattetid, minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt, så att maximalljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) nattetid.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägaren och ska vara vidtagna senast inom två år från det att domen har vunnit laga kraft.

Vid meningsskiljaktighet mellan LFV och fastighetsägaren om utformning och dimensionering av åtgärderna, som ska vara rimliga, ska LFV hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut.

Dagens mest bullrande flygplanstyper ska vara dimensionerande för vilka bullerskyddsåtgärder som ska vidtas, dock avses inte flygplan som landar vid enstaka tillfällen.

6. Spill från glykol från avisningen av flygplan ska samlas upp till minst 80 % av använd mängd glykol.
7. Urea får användas för halkbekämpning av bana och stationsplatta endast i undantagsfall i samband med underkylt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning. När urea har använts ska det anmälas till tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har anfört i huvudsak följande. Länsstyrelsen tillstyrker LFV:s ansökan om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till verksamhet vid Åre Östersund flygplats. Länsstyrelsen tillstyrker också ansökan såvitt avser ändrade flygvägar.

Länsstyrelsen kan konstatera att redovisad bullerbelastning inte medför några krav på åtgärder. Länsstyrelsen anser dock att landning företrädesvis ska ske i banriktning 12 och start i banriktning 30 om flygsäkerhetsskäl inte kräver något annat. Uppsamling av avsningsmedel (glykol) för flygplan ska som årsmedelvärde uppgå till minst 85 % av använd mängd. Verksamhetsutövaren bör dock eftersträva en ännu högre uppsamlingsgrad. Länsstyrelsen anser det vara eftersträvansvärt att i möjligaste mån minska användningen av kemiska medel (urea) i halkbekämpnings-syfte. Verksamhetsutövaren bör fortsätta undersöka möjligheterna med alternativa halkbekämpningsmetoder. Allt spillvatten från verkstäder, tvätthallar och liknande utrymmen som kan bli oljeförorenat, samt släckvatten från brandövningsplats, ska

behandlas i oljeavskiljare innan det leds vidare till det kommunala spillvattennätet. Vid brandövningar med flygbränsle och släckmedel ska släckvattnet samlas upp i slutna tankar. Lövtorpsbäcken är en viktig reproduktionslokal för harr. De höga halterna av ammoniak och ammonium är oroande. LFV ska i samråd med tillsynsmyndigheten särskilt övervaka Lövtorpsbäcken och vidta åtgärder för att minska kvävebelastningen i bäcken. LFV ska inge förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten inom den tid som tillsynsmyndigheten bestämmer. För samråd om miljöfrågor rörande flygplatsverksamheten och kontrollen av denna, ska det finnas ett samrådsorgan i vilket ska ingå företrädare för LFV, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Östersunds kommun samt Krokoms kommun. LFV ska senast den 1 juli 2009 redovisa möjligheterna att begränsa utsläppen av kväveoxider från verksamheten. Utredningen ska avse utsläpp från markanläggningar, fordon, flygplan och helikoptrar. LFV ska senast den 31 december 2009 redovisa utfallet av de i ansökan föreslagna nya ut- och inflygningsvägarna samt föreslå de ev. justeringar som behöver ske. LFV ska senast den 1 juli 2009 redovisa förutsättningarna att dels använda andra halkbekämpningsmedel av rullbanan än urea, dels begränsa användningen av sådana medel samt åtgärder för att begränsa spridning av urea till Storsjön. Halten oljeindex i utgående vatten får uppgå till högst 5 mg/l.

Östersunds kommun, Miljö- och samhällsnämnden, har anfört i huvudsak följande. Nämnden har inget att erinra mot att tillstånd beviljas för befintlig och planerad verksamhet vid flygplatsen Åre Östersund Airport. För att minska bullerexponeringen för närboende och för att prognoser om bullerutbredningen ska stämma är det viktigt att den redovisade banfördelningen efterlevs. De nya flygvägarna som utarbetats är positiva ur bullerutbredningssynpunkt och därmed bra för Östersunds tätort. Det är därför angeläget att miljödomstolen inhämtar Luftfartsstyrelsens godkännande av de nya flygvägarna så att dessa kan villkoras i domstolens beslut. Det kan konstateras efter provtagning att det är höga halter av kväve i Lövtorpsbäcken. Detta bör särskilt beaktas vid framtagandet av ett nytt kontrollprogram för verksamheten. Det utarbetade förslaget till delvis nya ut- och inflygningsvägar minskar ljudpåverkan i flygplatsens närområde, däribland minskad påverkan på Östersunds tätort och delar av Frösön. Eftersom beräkningar visar att antalet exponerade perso-

ner för maximal ljudnivå 70 dB(A) eller högre mer eller mindre halveras jämfört med dagens startflygvägar är ändringen mycket betydelsefull. Enligt ansökan kommer ingen byggnad för permanent boende att utsättas för flygbullernivå överstigande 60 dB(A). Inte heller förväntas något permanent boende utsättas för en tredje högsta ljudnivå under ett årsmedeldygn överstigande 80 dB(A) nattetid med sådan frekvens att åtgärder ska anses vara påkallade. Med de redovisade bullerexponerade områdena ges kommunen möjlighet att utnyttja byggrätter i befintliga detaljplaner. Dock är det viktigt att start sker ut över Storsjöflaket och att landning sker från Storsjöflaket. Även om inga negativa konsekvenser av utsläpp av dagvatten från flygplatsen hittills har konstaterats på Glasättflon och i Lövtorpsbäcken, bör ett provtagningsprogram utformas för att man ska kunna se om halterna minskar i takt med den kraftigt minskade användningen av urea som anges i ansökan.

Fiskeriverket har i sakkunnigutlåtande anfört i huvudsak följande. LfV visar i sin recipientprovtagning i Lövtorpsbäcken åren 2006 och 2007 att förhöjda halter av framför allt kväveföreningar föreligger. Teoretiskt framräknad maxhalt av ammoniak i bäcken på 0,1 mg/liter överskrider den halt där skada på laxfisk kan uppkomma. Trots detta har, enl. sökanden, ingen ogynnsam påverkan på det befintliga harrbeståndet i bäcken kunnat konstateras. Fiskeriverket efterfrågar om det genomförts några undersökningar av harrbeståndet som också visar detta. Fiskeriverket noterar vidare att den framtida användningen av urea kommer att minska vilket är positivt för recipienten. Fiskeriverket anser dock att det är fortsatt viktigt att följa upp statusen i Lövtorpsbäcken med avseende på vattenkvalité och harrbeståndets fortlevnad. För den fortsatta redovisningen av kvävehalter anser Fiskeriverket att halterna av både ammonium och ammoniak bör framgå.

DOMSKÄL

Tillstånd

Naturvårdsverket har gjort gällande att ansökan ska avslås p. g. a. att det inte är visat att platsen för flygverksamheten är lämplig enligt 2 kap 6 § miljöbalken samt att ansökan har avgränsats till de delar av flygverksamheten som bedrivs av sökanden.

Länsstyrelsen, som under samrådet ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för tillståndsprövningen, har intagit den ståndpunkten att det inte är ekonomiskt rimligt att kräva utredning om alternativa lokaliseringar av flygverksamheten. Östersunds kommun har vare sig under samrådshandläggningen eller i miljödomstolen framställt krav på redovisning av alternativa lokaliseringar. Kravet i 2 kap 6 § 1 st miljöbalken gäller endast i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla det. Vid den bedömningen ska särskilt beaktas nytta av skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

I sammanhanget måste beaktas att det aktuella området, där den civila flygverksamheten har bedrivits i femtio år, har utpekats såsom varande av riksintresse för kommunikationer. I detta ligger att området är förknippat med vissa värden som gör just det området särskilt intressant ur ett nationellt perspektiv för det bakomliggande samhällsintresset. En grundläggande förutsättning för riksintresseklassningen måste vara att det saknas andra områden i Östersunds närhet där det bakomliggande syftet kan förverkligas.

Det måste också beaktas att den ifrågavarande ansökan inte innebär en utökning av verksamheten utan tvärtom en inskränkning av verksamheten. Det gällande tillståndet innebär att totalt 39 000 flygrörelser per år får äga rum på flygplatsen. Den nu prövade ansökan innehåller en begäran om 19 260 flygrörelser per år.

Mot bakgrund av vad sålunda upptagits finner miljödomstolen att nytta av att förlägga flygplatsverksamheten på annan plats i Östersunds närområde jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder leder till slutsatsen att det får anses orimligt och helt orealistiskt att kräva en annan lokalisering av flygplatsverksamheten än den befintliga. Det finns således inte heller skäl att i miljökonsekvensbeskrivningen redovisa alternativa lokaliseringar av flygplatsverksamheten. Miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap miljöbalken och att ansökan inte kan avslås på den av Naturvårdsverket åberopade grunden.

Beträffande Naturvårdsverkets invändning rörande avgränsningen av ansökan finner miljödomstolen att LFV:s ansökan omfattar all flygverksamhet samt LFV:s övriga verksamhet på Åre Östersund Airport. Det finns därför inte heller skäl att avslå ansökan på denna grund.

Den ansökta verksamheten, som inte strider mot några planbestämmelser, omkringliggande riksintressen eller på annat sätt utpekade områden, har tillstyrkts av länsstyrelsen och Östersunds kommun. Flygverksamheten är av stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i Jämtland. Den nu ansökta verksamheten innebär en inskränkning av verksamheten i förhållande till det tillstånd som gäller för närvarande. Miljödomstolen finner att ansökan inte strider mot någon bestämmelse i miljöbalken och att tillstånd kan lämnas till den ansökta verksamheten förutsatt att de försiktighetsmått som anges i denna dom iakttas.

Villkorsfrågor

Flygvägar

Naturvårdsverket har yrkat att flygvägar och inflygningar ska villkorsregleras. Sådana villkor finns inte i det gällande tillståndet på annat sätt än att det krävs att utflygning på låg höjd ska ske i så liten omfattning som möjligt och att sådan utflygning får ske endast från bana 30. LFV har utarbetat förslag till nya ut- och inflygningsvägar. Ingen myndighet har motsatt sig förslaget. Utredningen visar att användning av de nya flygvägarna kommer att minska ljudpåverkan i flygplatsens närområde. Förslaget medför således att olägenheterna för människors hälsa kommer att minska. Tillståndet ska därför göras beroende av att de nya flygvägarna används. Tillståndet måste dock utformas med hänsyn tagen till den omständigheten att nya flygvägar inte kan användas förrän Luftfartsstyrelsen godkänt dem.

Flygvägarna kan följas med god precision pga. det vid flygplatsen använda systemet P-RNAV. LFV kan också kontrollera att flygplanen följer flygvägarna genom ett tillämpat flygvägsuppföljningssystem.

Mot bakgrund av det anförda anser miljödomstolen att den villkorsreglering som Naturvårdsverket föreslagit är onödig från hälso- och miljösynpunkt. Det måste anses tillräckligt att tillståndet förenas med det villkoret att flygplanen huvudsakligen ska använda de flygvägar som angetts i ansökan.

Flygbuller

LFV har intagit den ståndpunkten att verksamhetens påverkan på omgivningen inte kommer att bli av sådan omfattning att det är motiverat att villkorsreglera frågan. Naturvårdsverket är av motsatt uppfattning. Dock har i målet inte gjorts någon erinran mot att tillstånd lämnas till de ansökta ut- och inflygningsvägarna, som delvis är nya och som tillkommer i syfte att minska ljudpåverkan på omgivningen framförallt för Östersunds tätort och delar av Frösön.

Utredningen i målet visar att föreslagna nya flygvägar kommer att medföra minskad ljudpåverkan i flygplatsens närområde. Beräkningar visar att antalet exponerade personer för maximal ljudnivå 70 dBA eller högre i det närmaste halveras pga. ändring av flygvägarna. Ingen byggnad för permanent boende kommer att utsättas för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dBA. Emellertid kan det inte uteslutas att fördelningen av flygrörelserna i verkligheten blir en annan än den i ansökan gjorda prognosen, till följd att utbredningen av det bullerexponerade området kan komma att påverkas. Faktiska avvikelser från de nominella flygvägarna kan också få samma verkan. Vidare bygger bullerutredningen på begränsade flygrörelser nattetid. Om dessa ökar kommer beräkningar av FBN-värden att påverkas på ett sådant sätt att bostäder, som idag inte utsätts för nuvarande beräknade FBN-värden, kan utsättas för höga värden. När bostäder samt vård- och undervisningslokaler utsätts för höga FBN-värden är det skäligt att LFV vidtar skyddsåtgärder. Miljödomstolen anser därför att tillståndet ska förenas med skyddsvillkor rörande flygbuller. Den praxis som utvecklats under senare år innebär att bostadshus som utsätts för buller överstigande FBN 60 dBA eller maximalljudnivåer på 70 dBA eller däröver ska ljudisoleraras. Målet för åtgärderna bör vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inte överstiger 45 dBA nattetid. Bullerutredningen redovisar inte inverkan av flygrörelser med helikopter, vilka idag uppgår

till ca. 1 400 per år. Miljödomstolen gör den bedömningen att dessa medför så begränsad bullerstörning att eventuella olägenheter kan åtgärdas med skyddsföreskrifter av tillsynsmyndigheten.

Avisning av flygplan

Naturvårdsverket och länsstyrelsen har yrkat att tillståndet ska förenas med ett villkor om krav på uppsamling av 80 resp. 85 % av spilld glykol. LFV har motsatt sig kravet.

Miljödomstolen anser att LFV ska ha som målsättning att samla upp all glykol som spills på uppställningsplats. Ett stort problem är dock att det är svårt att kontrollera hur mycket glykol som spills på uppställningsplatsen. Ett av syftet med glykolbesprutningen är ju att glykolen ska stanna kvar på flygplanet så länge som möjligt för att förhindra isbildning under start. Det betyder att det är önskvärt att inte all glykol rinner av på uppställningsplatsen. Kravet på uppsamling av spilld glykol kan därför bara bli ett målsättningskrav beträffande lättflytande glykol.

Utsläpp till luft

Naturvårdsverket har yrkat att tillståndet ska villkorsregleras såvitt avser koldioxid, kväveoxider och lättflyktiga kolväten. LFV har motsatt sig yrkandet. LFV har dock åtagit sig att i takt med utvecklingen introducera bättre alternativa drivmedel samt införa rutiner för inköp av nya fordon med bättre miljöegenskaper.

Beträffande egna transporter anser miljödomstolen att LFV ska ta fram en handlingsplan med förslag till åtgärder och användning av miljöklassade fordon och bränslen i syfte att minska miljö- och hälsopåverkan. LFV ska därefter i miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa genomförandet av handlingsplanen.

När det gäller själva flygverksamheten är det svårt för LFV att vidta skyddsåtgärder eftersom avgasemissioner från flygplan till stor del styrs av flygplanens prestanda. Det är således inte realistiskt att fastställa utsläppstak för koldioxid, kväveoxider och VOC beträffande aktivitet som LFV i praktiken inte råder över. Det krävs nationella eller internationella åtgärder som riktar sig generellt till alla flygbolag och

tillverkare av flygplan för att verkningsfulla minskningar av utsläpp från flygplan ska kunna åstadkommas. Angående landtransport av passagerare och egen personal anser miljödomstolen att LFV inte har rättsliga och faktiska förutsättningar att vidta verksamma åtgärder.

Utsläpp till vatten

Dagvatten från terminalplattan och övriga delar av terminalområdet leds sommartid via öppna diken till våtmarkerna vid Glasättflon och via Lövtorpsbäcken till Storsjön. Vintertid avleds vatten från terminalplattan till spillvattennätet efter en oljeavskiljare. Föroreningar i dagvattnet uppkommer främst genom halkbekämpning av banor med urea som innehåller höga halter av kväve. LFV har åtagit sig att i största möjliga utsträckning halkbekämpa banorna med mekaniska metoder. Vid temperaturer mellan 0°C och -7°C kommer kemisk halkbekämpning med urea att användas även i fortsättningen. Det kan dock konstateras att användningen av urea har mer än halverats från 2004 till 2007 och LFV har åtagit sig att sträva efter att minska den fortsatta användningen. Glykolrester från avisning av flygplan tas om hand särskilt när glykolkoncentrationen överstiger 4 %. Vatten med rester av glykol med mindre än 4 % leds till kommunens spillvattennät. Miljödomstolen förutser därför att inga skador på naturvärden ska inträffa. Dock visar undersökningar i Lövtorpsbäcken på förhållandevis höga halter av kväveföreningar, vilka kan påverka harrbeståndet i denna. Vid framtagandet av nytt kontrollprogram för verksamheten får frågan särskilt beaktas.

Övriga frågor

Eftersom verksamheten på flygplatsen pågår och det är angeläget att de nya flygvägarna börjar användas så snabbt som möjligt ska yrkandet om verkställighetsförordnande bifallas.

Beträffande planerad brandövningsplats är det lämpligt att tillsynsmyndigheten får befogenhet att fastställa nödvändiga skyddsföreskrifter. Sådana föreskrifter kan behövas även för viss annan verksamhet som framgår av domslutet.

Länsstyrelsen har yrkat att villkor ska fastställas beträffande halten olja i utgående vatten till spillvattennätet. Emellertid får sådant utsläpp inte göras av fastighetsägaren om inte ägaren av avloppsanläggningen (Östersunds kommun) har medgett utsläppet. Östersunds kommun kan då bestämma villkoren för utsläppen och särskild avgift kan tas ut. Det behövs således inget särskilt villkor i domen för sådant utsläpp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande ges in till Östersunds, miljödomstolen, senast den 4 december 2008 och ska vara ställt till Svea hovrätt, Miljööverdomstolen. Prövningstillstånd krävs.

På miljödomstolens vägnar

Jim Emilsson

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Emilsson och miljørådet Inge Bodin samt sakkunnigledamöterna Carl-Halvar Halvarsson och Mats Deltin.