



SVEA HOVRÄTT  
Miljööverdomstolen  
Rotel 1316

**DOM**  
2009-11-03  
Stockholm

Mål nr  
M 9889-08

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Östersunds tingsrätts, miljödomstolen, dom 2008-11-13 i mål nr M 1786-07,  
se bilaga A

### **KLAGANDE OCH MOTPART**

Luftfartsverket, 601 79 Norrköping  
Ombud: advokaten Tomas Underskog, Box 16295, 103 25 Stockholm

### **KLAGANDE OCH MOTPART**

Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

### **SAKEN**

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

---

### **MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Miljööverdomstolen avslår Naturvårdsverkets yrkande om upphävande av miljödomstolens dom och avvisning av ansökan.
  2. Miljööverdomstolen ändrar miljödomstolens domslut endast på följande sätt.
    - a) Villkor 3 upphävs.
    - b) Villkor 5 ska lyda ”Uppsamling av avisningsmedel för flygplan ska ske med stor omsorg och med syfte att eftersträva en hög uppsamlingsgrad i nu installerade uppsamlingsanordningar”.
    - c) Villkor 7 ska lyda ”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”.
-

**YRKANDEN M.M. I MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

Luftfartsverket har yrkat upphävande av villkoret 3 i miljödomstolens dom, upphävande av villkoret 5 eller, i andra hand, att andra meningen i villkoret tas bort, och upphävande av andra meningen i villkoret 7.

Naturvårdsverket har i första hand yrkat att Miljööverdomstolen ska upphäva miljödomstolens dom och avvisa ansökan.

I andra hand har Naturvårdsverket yrkat följande.

Villkoret 3 ska ges följande lydelse.

Luftfartsverket ska underrätta tillsynsmyndigheten om under en kalendermånad inte minst 90 % av flygrörelserna enligt SID/STAR-systemet för flygplatsen sker inom de fastställda inflygnings- och utflygningslinjerna, som framgår av en till domen bifogad karta.

Luftfartsverket ska i sådant fall också underrätta tillsynsmyndigheten om de åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas för att minst 90 % av flygrörelserna fortsättningsvis ska ske inom inflygnings- och utflygningslinjerna.

Underrättelsen ska ha lämnats inom en vecka efter utgången av kalendermånaden ifråga.

Villkoret 4 ska ges följande lydelse.

Luftfartsverket ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader och vård- och undervisningslokaler som utomhus

- exponeras för FBN högre än 55 dB(A), så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A)
- exponeras för maximalljudnivåer högre än 70 dB(A) och därutöver nattetid, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt, så att maximalljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) nattetid.

Dagens mest bullrande flygplanstyper ska vara dimensionerande för vilka bullerskyddsåtgärder som ska vidtas.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och vidtas i samråd med fastighetsägaren. Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år efter lagakraftvunnen dom i detta mål.

Tillsynsmyndigheten får medge undantag från kraven på bullerskyddsåtgärder om kostnaderna för åtgärderna är orimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den samhällsnytta och effekt som uppnås.

Villkoret 5 ska ges följande lydelse.

Luftfartsverket ska underrätta tillsynsmyndigheten om mindre än 80 % av den använda mängden glykol från avisningen av flygplan samlats upp

under en kalendermånad. Luftfartsverket ska i sådant fall också underrätta tillsynsmyndigheten om de åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas för att uppsamlingsgraden fortsättningsvis ska uppgå till minst 80 %.

Underrättelsen ska ha lämnats inom en vecka efter utgången av kalendermånaden ifråga.

Luftfartsverket och Naturvårdsverket har bestritt varandras yrkanden.

Miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling och syn i målet.

### **UTVECKLING AV TALAN M.M.**

#### Frågan om ansökans omfattning och innehåll

##### *Naturvårdsverket*

All verksamhet som bedrivs på flygplatsområdet ingår i den tillståndspliktiga flygplatsverksamheten. Tillståndet gäller för verksamheten, inte för verksamhetsutövaren. Även störningar och olägenheter som i och för sig uppkommer utanför flygplatsområdet, men som härrör från flygplatsverksamheten, bör ingå i prövningen. För det fall verksamheten bedrivs av flera verksamhetsutövare och ingen av dem har tillräcklig rådighet för att verksamheten ska kunna regleras på ett godtagbart sätt bör det krävas att verksamhetsutövarna ansöker om ett gemensamt tillstånd. Flygplatsverksamheten är tillståndspliktig. Enligt Miljööverdomstolens praxis måste resultatet av tillståndsmyndighetens samlade prövning täcka alla centrala frågor så att det finns förutsättningar att föreskriva villkor i alla de delar som är relevanta från miljösynpunkt. Ansökan om tillstånd omfattar inte Polismyndighetens anläggning med drivmedelshantering för helikopterflyg, Z-aircrafts serviceverksamhet av mindre flygplan och Jetpacks flyggodsverksamhet. Det saknas därför förutsättningar för en ändamålsenlig prövning.

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas en redovisning av alternativa lokaliseringar för verksamheten. En sådan redovisning är ett krav för verksamheter med betydande miljöpåverkan och bör enligt miljöbalkens förarbeten i de allra flesta fall vara möjlig och nödvändig för att miljökonsekvensbeskrivningen ska fylla sin funktion. En alternativ lokalisering behöver dock enligt förarbetena inte anges om det på grund av verksamhetens karaktär inte finns annan lämplig plats. Som exempel anges att det endast finns en plats att lokalisera verksamheten på, om ansökan avser en speciell fyndighet på en viss plats eller en speciell fors i vilken sökanden vill bygga ett kraftverk. Flygplatsen ligger nära Östersunds tätort och påverkar bullersituationen för många människor. Prövning bör därför ske av flygplatsens lokalisering oaktat att verksamheten är befintlig. Att Luftfartsverket anser att en omlokalisering av flygplatsen är en praktisk och ekonomisk omöjlighet utgör inte skäl att underlåta att göra en alternativredovisning. Högsta domstolen har i NJA 2009 s. 321 bl.a. tagit ställning till kravet på redovisning av alternativ plats och utformning i en miljökonsekvensbeskrivning i ett mål om ansökan om tillstånd till en vattenverksamhet. Högsta domstolen ansåg att det sällan bör vara möjligt att under en

fortsatt handläggning läka väsentliga brister som avsaknad av alternativredovisning i en miljökonsekvensbeskrivning och undanröjde underinstansernas domar och avvisade ansökan om tillstånd.

Ansökan omfattar flygrörelser från helikopterflyg. Helikopterflyget utgör 15 procent av flygrörelserna och störningarna i form av buller och annan miljöpåverkan förväntas bli så påtagliga att det inte går att bortse från dess konsekvenser vid bedömningen av tillståndsansökan för flygplatsen. Helikopterflygets miljöpåverkan ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Den bullerberäkningsrapport som Luftfartsverket givit in är så knapphändig att det inte går att dra några slutsatser av den. Det saknas exempelvis redogörelse för flygvägsuppföljningssystemet SIGMA. Vidare ska gällande beräkningsmodell användas istället för INM 7.0a. Maximalljudnivån för helikoptertypen AS65 anges vara omkring 70 dB(A). Detta bör preciseras. Naturvårdsverket kan inte bedöma i vilken grad bullerberäkningen stämmer med verkligheten och om AS65 är en representativ helikoptertyp.

Bristerna i miljökonsekvensbeskrivningen är så allvarliga att ansökan inte kan läggas till grund för en prövning i sak.

#### *Luftfartsverket*

Luftfartsverket har beskrivit och redogjort för konsekvenserna av samtliga delar av verksamheten vid flygplatsen som omfattas av tillståndsplikt såsom drivmedelshantering, dag- och spillvattenhantering samt bullerpåverkan. Det har inte förelegat någon svårighet att skilja ut verksamheter i omgivningen, över vilka Luftfartsverket inte råder, och påverkan från dessa. Inte heller har sådan omgivningspåverkan från den tillståndspliktiga flygplatsverksamheten kunnat noteras, vilken tillsammans med påverkan från andra verksamheter kan ge upphov till samverkande omgivningspåverkan. Luftfartsverket kan inte söka tillstånd för verksamhet som Luftfartsverket saknar faktisk och rättslig rådighet över. Inte heller kan villkor meddelas för dessa verksamheter i tillståndet för Luftfartsverkets verksamhet.

Redovisning av alternativa platser har skett i erforderlig omfattning. Flygplatsverksamhet har bedrivits på platsen i mer än åttio år. Det nu gällande tillståndet omfattar rätt att bedriva även militär verksamhet med en omfattning av 24 000 rörelser. Den nu aktuella ansökan avser en redan tillståndsgiven och lokaliseringsprövad verksamhet och innebär en avsevärd begränsning i förhållande till denna. Den typ av verksamhet som nu är föremål för prövning har en given lokalisering redan genom den omständigheten att den utnyttjar en befintlig anläggning, som har till syfte att betjäna ett visst geografiskt område med nyttighet som efterfrågas i direkt anslutning till anläggningen. Att ta in anspråk orörd mark i närområdet är en praktisk och ekonomisk omöjlighet. Att omfördela trafiken till andra befintliga flygplatser är inte möjligt med hänsyn taget till behovet av närhet till upptagningsområdet. Luftfartsverket hänvisar i denna del till Miljööverdomstolens avgörande rörande hamnverksamhet i Kapellskär (MÖD 2007:55) där motsvarande invändningar om bristande redovisning inte ansågs äga bärkraft.

Luffartsverket har bedömt att bullerbidraget från helikoptertrafiken är av så ringa omfattning att det inte kan påverka frågan om verksamhetens tillåtlighet eller ge upphov till omständighet som kan behöva regleras i villkor på annat sätt som skett genom delegation till tillsynsmyndigheten. Med avseende på maximala ljudnivåer har det område som kan förväntas bli påverkat inte någon bebyggelse som gör att exponeringen är av betydelse. Verksamheten ger heller inte upphov till nattrörelser som överstiger tre per natt under minst 150 nätter per år. Nya beräkningar med utgångspunkt från de flygvägar och den fördelning av rörelser som varit fallet år 2008 ger enligt en till Miljööverdomstolen ingiven rapport inte anledning till annan bedömning.

Underlaget för beräkningarna har hämtats ur bl.a. flygvägsuppföljningssystemet SIGMA. SIGMA LDP är ett program avsett att användas för att producera statistikrapporter för flygplatser. Programmet utnyttjar radardata och färdplaner som loggats av SIGMA RDP (Radar presentations system) samt ett flygplansregister för att automatiskt ge statistik över flygplansrörelser och miljöpåverkan för flygplatsen. Det saknas praktiskt användbara verktyg för att använda den beräkningsmodell som Naturvårdsverket hänvisar till. Helikoptermodellen som använts för beräkningarna, AS65, beräknas vid en planflykt om 1000 fot över mark orsaka maximala ljudnivåer understigande 71 dB(A) och ger upphov till högre ljudnivåer än helikoptertyperna EC20 och EC35. Dessa tre typer stod för 90 procent av rörelserna år 2008.

#### Frågan om flygvägar och buller

##### *Naturvårdsverket*

Bullret från flygplatsverksamheten i Östersund är den allvarligaste olägenheten och den dominerande störningen för flygplatsens omgivning. Störningarna medför olägenhet för flertalet människor i Östersunds tätort.

Trafikbuller överstigande ekvivalenta ljudnivåer på 55 dB(A) och maximalbullernivåer på 70 dB(A) utomhus samt 30 dB(A) respektive 45 dB(A) inomhus är inte en god miljömedicinsk miljö för de boende. Miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö och delmålet buller bedöms i Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges miljömål 2008 mycket svårt eller inte möjligt att nå 2020 även om ytterligare åtgärder sätts in.

Miljödomstolen har föreskrivit att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för byggnader som exponeras för FBN 60 dB(A) utomhus eller därutöver. Enligt bullerkurvor som redovisats i ansökan exponeras hundratals småhus och hyreshus i Östersund av maximala bullernivåer över 70 dB(A). Med hänsynstagande till bullrets hälsoeffekter bör Luftfartsverket vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader och vård- och undervisningslokaler, som utomhus exponeras för FBN högre än 55 dB(A) och nattetid maximalljudnivåer högre än 70 dB(A) med minst 3 flygrörelser under minst 150 nätter per år, så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) och den maximala ljudnivån inte överstiger 45 dB(A) nattetid.

Det krävs ett särskilt villkor om flygvägar. Flygvägarnas konstruktion och uppföljning har stor betydelse för flygbullrets spridning i flygplatsens omgivning och därmed bullerstörningarna. Ett villkor bör vara klart och tydligt utformat så att det går att

konstatera om en överträdelse har begåtts. Det överklagade villkoret om flygvägar kan ifrågasättas då flygvägarna och spridningen inte är tydligt markerade på kartan. Det är också oklart vad som avses med "huvudsakligen". Villkoret är inte uppföljningsbart.

Ett flygvägssystem med fasta flygleder och fasta svängpunkter bör konstrueras och utformas så att tätorter och annan bebyggelse undviks så långt möjligt. Luftfartsverket är skyldigt att minska olägenheterna från verksamheten genom att använda bästa möjliga teknik. Med PRNAV-teknik kan uppnås en mer samlad ut- och inflygning utmed de angivna nominella färdlinjerna vilket skulle minska bullerstörningarna. En minskad spridning av flygtrafiken är viktig och nödvändig och det bör därför föreskrivas som villkor att flygvägarna enligt flygvägssystemet SID/STAR för Östersunds flygplats ska följas så att minst 90 % av flygrörelserna sker inom de på en karta angivna inflygnings- och utflygningslinjerna. Flygvägarna och spridningen ska vara tydligt markerade på kartan.

Luftfartsverket hänvisar till att det är Transportstyrelsen som har rätt att meddela de flygtrafikföreskrifter som behövs från miljösynpunkt. Luftfartslagstiftningen innehåller dock inga krav på hälso- och miljöhänsyn vid fastställande av flygvägar. Det är nödvändigt att flygvägarna ingår i miljöbalksprövningen där det ska göras en samlad prövning av all hälso- och miljöpåverkan som härrör från flygplatsverksamheten. Luftfartslagstiftningen och miljöbalken ska tillämpas parallellt.

#### *Luftfartsverket*

Det behövs inte ett särskilt villkor vad avser flygvägarna utan det allmänna villkoret är tillräckligt.

Luftfartsverket saknar möjlighet att efterkomma av Naturvårdsverket föreslaget villkor även ur rättslig synvinkel, eftersom det är Transportstyrelsen som har rätt att meddela de flygtrafikföreskrifter som behövs och då flygvägssystemet baserar sig på riktlinjer som utarbetats på internationell nivå. Luftfartsverket medverkar därvid vid utformningen av flygvägssystemet till att utarbeta sådana flygvägar som är optimala ur omgivnings- och miljösynpunkt. De nya flygvägar som nu prövats av Transportstyrelsen har utarbetats i syfte att minimera omgivningspåverkan.

Luftfartsverket använder redan bästa möjliga teknik, bl.a. FMS RNAV i den utsträckning de trafikerande flygplanen har möjlighet använda sådan teknik. Efter ett fastställande av de ändrade flygvägarna kommer flygplatsen att övergå till P RNAV.

Luftfartsverket kommer även efter det att de nya flygvägarna godkänts behöva ta befintliga flygvägar i anspråk, i de fall flygsäkerheten så kräver eller förutsättningar i övrigt saknas för att använda de nya flygvägarna. Det förekommer flygtrafik som saknar tekniska förutsättningar att följa de flygvägar som kommer att tillhandahållas efter godkännandet. Framförallt till bana 12 förekommer vidare ett inte obetydligt antal visuella flygningar för att förkorta flygvägen och för att kunna minska utsläpp och bullerexponering för omgivningen. Naturvårdsverkets synsätt i fråga om flygvägsuppföljningen skulle därmed inte befrämja en minskad påverkan på omgivningen.

Flygvägarna följs upp och kontrolleras inom ramen för egenkontrollen. Luftfartsverket avser att i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en lämplig form för uppföljningen av de nya flygvägarna.

Det antal människor som beräknas exponeras för maximal ljudnivå över 70 dB(A) kommer med de nya flygvägarna att halveras och antalet människor som skulle kunna antas bli exponerade för en tredje sådan ljudnivå under ett årsmedeldygn beräknas år 2025 uppgå till 4 000, vilket inte utgör en större del av tätortens befolkning. Ansökan omfattar inte nattrafik av sådan omfattning att det av Naturvårdsverket föreslagna villkoret skulle ge upphov till åtgärder. Kravet på FBN-nivån skulle inte heller ge upphov till åtgärder. Enligt avgörande av Miljööverdomstolen (MÖD 2009:2) ska endast villkor som behövs ur miljösynpunkt meddelas. Föreslagen FBN-nivå saknar också stöd i rättsligt sammanhang.

#### Frågan om uppsamling av avisningsmedel

##### *Luftfartsverket*

Det saknas möjlighet att göra en uppdelning mellan lättflytande och annat avisningsmedel, som miljödomstolen har förutsatt. Vidare behöver det klargöras att det angivna värdet är ett målsättningsvärde. Mätutrustning skulle bara kunna ge besked om hur stor andel av den totalt använda mängden som insamlats, inte andelen av den från flygplanen avrunna mängden. Glykol påförs flygplanen på hårdgjord yta och uppsamling av den mängd som inte blir kvar på flygplanen samlas upp med sugbil. Avledning sker, på det sätt som beskrivits vid miljödomstolen, till spillvattennätet eller till särskild tank. Den kostnad om 500 000 kr som installationen av extra mätutrustning skulle medföra bidrar inte till ökad miljönytta i form av minskade utsläpp till omgivningen. Villkoret bör därför upphävas, i vart fall vad avser uppsamlingsgraden.

##### *Naturvårdsverket*

Villkoret kan ifrågasättas vad gäller rättssäkerhet och möjligheten att följa upp det. Föreskriften kommer att vara svår att följa upp eftersom det inte går att åtskilja lättflytande avisningsmedel från sådant som har hög vidhäftningsförmåga. Luftfartsverket anser att den spillda mängden glykol inte går att fastställa. Det bör därför föreskrivas att uppsamlingsgraden ska avse den använda mängden glykol och att den ska vara 80 procent.

#### Frågan om nederbördsskydd över drivmedelscisterner m.m.

##### *Luftfartsverket*

Följande åtgärder har vidtagits.

- Cisternen för flygbränsle kontrolleras vart tredje år av ett ackrediterat kontrollorgan. Eventuella defekter kan då upptäckas och åtgärdas innan de leder till oönskade händelseförlopp. Det legala kravet på kontrollintervall är 12 år.

- Cisternen dräneras från vatten dagligen och invallning, cistern och armaturer kontrolleras visuellt. Invallningen kontrolleras särskilt varje vecka enligt underhållsschema.
- Tömning av vatten från invallningen sker under kontrollerade former. Tömningsventilen är av typen självstängande och utflödet från invallningen går till en oljeavskiljare. Rutinbeskrivningen fastställer att personal ska vara närvarande under tömningscykeln.
- Vid leverans in till cisternen får inte påfyllning ske så att överfyllnadsskyddet bryter. Volymen som tillförs ska vara beräknad så att säkerhetsfunktioner inte behöver träda i kraft. På så sätt minimeras risken att ett felaktigt överfyllnadsskydd kan resultera i en överspolning via avluftningsröret.

Ett nederbördsskydd skulle behöva vara väsentligt större än cisternens och invallningens byggyta. Med en sådan konstruktion finns risk för att ett cisternrum skapas som blir så slutet att brandfarliga gaser inte kan ventileras bort. I sådant fall skulle avluftning behöva ske på ovansidan av taket, med följd att invallningen skulle förlora sin betydelse som skydd vid överfyllnad. Den betydande kostnad som ett nederbördsskydd skulle medföra kan inte bidra till ytterligare nytta i form av minskade utsläpp till omgivningen. Inte heller har problem uppmärksamats som kan motivera ytterligare åtgärder med avseende på nederbörd inom invallning.

#### *Naturvårdsverket*

Det finns behov av nederbördsskydd för att minimera de eventuella negativa miljöeffekterna som denna verksamhet ger upphov till, och det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta åtgärden. Vad Luftfartsverket anfört ger inte anledning till annan bedömning.

#### Uppgifter vid huvudförhandlingen

##### *Luftfartsverket*

För det fall flygplatsen skulle etableras på en annan plats så kan byggandet av enbart en ny rullbana beräknas kosta 10-15 miljarder kr.

Av en kompletterande beräkning av de ljudnivåer som orsakas av helikoptertrafiken (Miljööverdomstolens aktbilaga 16), framgår att maximalljudnivån 70 dB (A) som sämst når omgivningen när helikoptern närmar sig rullbanan och inom en cirkel av 2 km från denna. Detta område ligger inom den bullernivåkurva som har redovisats för nivån.

De nya flygvägarna beräknas kunna tas i drift den 14 januari 2010. Användandet av de nya flygvägarna och den nya tekniken innebär att in- och utflygningar kan ske med större precision och jämnare planflykt. När de nya flygvägarna tas i drift minskar antalet störda.

Genom visuell inflygning vid bra väder minskar bränsleåtgången och därmed koldioxidutsläppen. Vid visuell inflygning till bana 30 (som sker över Östersunds tätort) skiljer sig inte flygvägen nämnvärt från den instrumentella inflygningsvägen.



Den visuella inflygningen till bana 12 ger en större spridning av flygtrafiken, men den sker över Storsjön. Vid beräkningen av bullernivåkurvorna har hänsyn tagits till visuell inflygning. Vad gäller nattflygtrafik omfattar Luftfartsverkets ansökan ett mindre antal än 3 flygrörelser per natt eller totalt mindre än 450 nattliga flygrörelser per år.

Vid varje avisningstillfälle används mellan 100 och 1000 liter vätska. Beroende på blandningsgraden och typ av glykol i avisningsvätskan kan mellan 10 och 30 procent rinna av på uppställningsplattan. Återstoden sprids diffust till luft eller rinner av på landningsbanan. Det är svårt att suga upp avisningsmedel från landningsbanorna, men eftersom glykol bryts ned snabbt räknar Luftfartsverket med att det inte finns behov av att göra detta. Dag- och spillvattnet från landningsbanorna samlas i stället upp genom avrinning till rännor. Vattnet leds förbi en mätare som kan mäta halten glykol. Om halten är högre än 4 procent leds det till en tank och förs därifrån till kommunens spillvattennät. Är halten mindre leds det till ett våtmarksområde och når därefter recipienten till en mindre del.

Bensin och flygbensin ger lätt upphov till brandfarliga gaser och tankarna och invallningarna för dessa är därför inte täckta med nederbördsskyddande tak. Tillsyn av tankarna och invallningarna sker så gott som dagligen. Vid eventuellt läckage anlitas en entreprenör för tömning, annars leds vattnet via en oljeavskiljare till omgivningen.

## YTTRANDEN TILL MILJÖÖVERDOMSTOLEN

*Fiskeriverket och Länsstyrelsen Jämtlands län* har hänvisat till vad de anförde vid miljödomstolen.

### *Östersunds kommun*

Flygplatsen Åre-Östersund har utpekats som riksintresse bl.a. av Transportstyrelsen i ett beslut den 23 juni 2009 i samband med en översyn av luftfartens intressen. Riksdagen har genom beslut den 19 december 2008 fastställt ett nationellt basutbud av flygplatser som staten bör ansvara för och tillhandahålla. Flygplatsen Åre-Östersund är en av dessa flygplatser som utgör stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem.

Flygplatsen har en så stor betydelse för såväl Östersunds kommun som regionen att kommunen tillsammans med länsstyrelsen och ett antal andra kommuner i länet gemensamt med Luftfartsverket har finansierat en utbyggnad av flygplatsens terminalbyggnader. Finansieringen motsvarades av en medfinansiering från staten genom de så kallade omställningsmedlen med anledning av avvecklingen av garnisonen i Östersund.

Flygplatsen har en strategisk regional uppgift och är nödvändig för utveckling av näringslivet. Regionens företag har behov av flygförbindelser med kunder över hela landet och internationellt. Även för turismen är flygplatsen helt avgörande. Åre-Östersunds flygplatser är också en av de få svenska flygplatser som har ingående charter.

Bullerproblemen har varit relaterade till den militära verksamheten. Det föreligger idag inte några allvarigare bullerproblem med det antal begränsade luftförelser som nu kommer ifråga efter det att flygflottiljen avvecklats. Ansökan omfattar 19 000 flygförelser att jämföras med de ytterligare ca 24 000 flygförelser för militära stridsflygplan som det fanns tillstånd för under den tid flygflottiljen var verksam. Den befintliga trafiken utgjordes år 2006 av 8 000 flygförelser. Luftfartsverkets åtaganden av åtgärder för att begränsa störningarna från verksamheten är tillräckliga. Kravet på utredning av alternativ lokalisering skulle innebära en miljardinvestering, helt utan rimlig samhällseffekt. Kravet saknar folklig förankring.

Kommunfullmäktige har den 18 juni 2009 antagit en fördjupad översiktsplan för västra Frösön. Till planen hör också en hälsokonsekvensbeskrivning. I förslag till mark- och vattenanvändning anges att nuvarande flygplatsområde ska prioriteras för civil flygverksamhet.

#### *Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Östersunds kommun*

Nämnden delar Naturvårdsverkets uppfattning att det är stora delar av Östersunds tätort som utsätts för 70 dB(A) maximal ljudnivå och att det angeläget att ytterligare begränsa olägenheter från flygbuller. Luftfartsverkets inställning att villkor inte behövs eftersom ansökan inte omfattar nattrafik av sådan omfattning att villkoret inte ger upphov till åtgärder innebär att en eventuell utökning av antalet natrförelser kommer att behöva regleras med villkor i ett senare skede.

De nya flygvägarna är positiva ur bullerutbredningssynpunkt. Nämnden ställer sig bakom Naturvårdsverkets förslag till formulering av villkoret avseende flygvägar.

Det bör föreskrivas villkor för uppsamlingen av glykol bl.a. som stöd för verksamhetsutövarens egenkontroll och för tillsynen. Det är av stor betydelse för tillsynsmyndigheten att det finns möjlighet till uppföljning av villkoret. Det bör därför finnas kvar ett målsättningsvärde för uppsamling av glykol.

Kravet på nederbördsskydd bör kvarstå eftersom detta är en rimlig åtgärd för att ytterligare begränsa negativ miljöpåverkan.

#### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*

Att förse cisterner med nederbördsskydd är förenat med särskilda risker som måste avvägas mot miljönyttan i varje särskilt fall. Nederbörd utgör ett särskilt problem vintertid då snö och is upptar volym ur invallningen som inte enkelt kan avlägsnas. Under barmarkperioden kan vatten i invallningen lätt tappas av.

Om nederbördsskydd bedöms nödvändigt måste detta utföras på ett genomtänkt sätt så att risk för brand och explosion inte uppstår. Om det inte utförs på lämpligt sätt är det också ineffektivt för skydd mot mark- och vattenföroreningar genom överpumpning. Vid krav på nederbördsskydd bör det också beaktas att det är fråga om en flygplats och att det på vissa platser inte är lämpligt ur flygsäkerhetssynpunkt att uppföra höga byggnadsverk.

Ett nederbördsskydd för brandfarlig vara kan anordnas om följande förutsättningar uppfylls. Taket uppförs med takfoten minst 4 meter över invallningens högsta punkt. Avluftning av cisternen ska ske ovanför taket för att minska risken för ansamling av lättantändliga ångor. Ett återspolningsrör monteras på avluftningsröret som leder ned vätska till invallningen vid en eventuell överfyllnad. Avluftningsröret förses med en ventil som stänger ledningen när det fylls med vätska. Återspolningsröret förs ned till botten av invallningen och förses med backventil för att minska risken för att få brandfarliga ångor i invallningen.

Om invallningarnas areor är mycket stora kommer en brand att bli mycket svårsläckt om den är skyddad av ett tak. Det är svårt att från behörigt avstånd applicera skummet och ett kollapsat tak kan göra släckningen ineffektiv. Dessa problem är dock inte övervägande i det aktuella fallet då cisternerna är små och invallningarna har liten yta.

### MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

#### *Avvisning av ansökan?*

Naturvårdsverket har yrkat att ansökan ska avvisas, dels eftersom den inte omfattar den verksamhet som bedrivs på flygplatsen av Polismyndigheten, Z-aircraft och Jet-Pack, dels eftersom miljökonsekvensbeskrivningen saknar redovisning av alternativa lokaliseringar och tillräcklig redovisning av buller från helikopterverksamheten.

Miljööverdomstolen prövar först frågan om omfattningen av Luftfartsverkets ansökan är alltför begränsad med hänsyn till den verksamhet som den gäller.

För att en ändamålsenlig prövning enligt miljöbalkens syfte ska kunna ske har Miljööverdomstolen i sin praxis konstaterat att avgränsningen av ansökan måste vara sådan att tillståndmyndighetens prövning kan täcka alla centrala frågor så att det finns förutsättningar att föreskriva villkor i alla delar som är relevanta ur miljösynpunkt (se MÖD 2006:6).

Utredningen i målet ger enligt Miljööverdomstolens bedömning inte anledning att anta att den markbundna serviceverksamhet som bedrivs av Polismyndigheten, Z-aircraft och Jet-Pack har en sådan omfattning och miljöpåverkan att den har betydelse för tillåtlighetsbedömningen avseende flygplatsverksamheten. Inte heller påverkas miljöolägenheterna från den nu ansökta verksamheten i sådan omfattning att det är nödvändigt att villkor föreskrivs för dessa verksamheter i samband med tillståndet. Miljööverdomstolen finner därför, i likhet med miljödomstolen, att det inte finns något hinder på den nu diskuterade grunden mot en prövning av ansökan.

Nästa fråga är om miljökonsekvensbeskrivningen är så bristfällig att ansökan ska avvisas på den grunden.

En redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, ingår bland det som en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla (6 kap. 7 § andra stycket 4 miljöbalken). I förarbetena till miljöbalken sägs det att en alternativ lokaliseringsplats inte behöver anges, om det på grund av verksamhetens särskilda karaktär inte finns annan lämplig plats (prop. 1997/98:45, del 2, s. 63). Som exempel anges att det endast finns en plats

att lokalisera verksamheten på, om ansökan avser en speciell fyndighet på en viss plats eller en speciell fors i vilken sökanden vill bygga ett kraftverk.

Miljööverdomstolen gör följande bedömning. Av vad Luftfartsverket och Östersunds kommun uppgett framgår att flygplatsens lokalisering är lämplig såvitt gäller flygplatsens syfte och funktion. Östersunds kommun har i sin översiktsplan reserverat det befintliga flygplatsområdet för flygplatsverksamhet. Bedömningen av flygplatsens betydelse delas av Transportstyrelsen, som pekat ut den som riksintresse för nationell och internationell flygtrafik. Det har inte heller framförts några egentliga invändningar om att lokaliseringen är oacceptabel ur miljösynpunkt. Flygplatsen har funnits på platsen i mer än åttio år. Den verksamhet som ansökan avser innebär en betydande inskränkning av den tidigare bedrivna och tillståndsgivna verksamheten, med åtföljande minskning av miljöstörningarna. En omlokalisering av verksamheten är förenad med mycket stora kostnader och olägenheter. Ett krav på en alternativ lokalisering framstår därför redan vid en första anblick som orimligt. Det kan då, som också miljödomstolen har konstaterat, inte heller krävas att miljökonsekvensbeskrivningen redovisar alternativa lokaliseringar för verksamheten.

När det sedan gäller kravet på ytterligare redovisning av helikoptertrafikens bidrag till bullret från verksamheten har Luftfartsverket lämnat uppgifter i miljökonsekvensbeskrivningen som har bekräftats av den kompletterande utredning som har getts in till Miljööverdomstolen. Det är härigenom tillräckligt utrett att helikopterflyget inte bidrar till att bullerolägenheterna från verksamheten blir större än vad som redan tidigare redovisats i form av bullerberäkningar. Ytterligare utredning i denna fråga är inte nödvändig.

Sammanfattningsvis finner Miljööverdomstolen att Naturvårdsverkets yrkande om avvisning av ansökan ska avslås.

*Behövs ett villkor om flygvägar (villkor 3)?*

Luftfartsverket anser att villkoret inte behövs, medan Naturvårdsverket vill att det ska förtydligas.

Miljööverdomstolen konstaterar först att villkoret, som miljödomstolen formulerat det, inte kan kvarstå oförändrat. Enligt villkoret får befintliga flygvägar användas tills Luftfartsstyrelsen (numera Transportstyrelsen) har godkänt de nya flygvägarna. Luftfartsverket har emellertid förklarat att de befintliga flygvägarna även i framtiden kommer att behöva användas parallellt med de nya flygvägarna, eftersom en del av flygtrafiken saknar den teknik som är nödvändig för att utnyttja de nya flygvägarna.

Luftfartsverkets inställning är att det inte behövs ett särskilt villkor för flygvägarna utan att det allmänna villkoret är tillräckligt, och vidare att verket saknar rättslig möjlighet att följa ett villkor som det som Naturvårdsverket har föreslagit, eftersom det är Transportstyrelsen som har rätt att meddela de flygtrafikföreskrifter som behövs.

De flygvägar som tillämpas har allmänt sett mycket stor betydelse för den miljöpåverkan, främst i form av buller, som blir följderna av verksamheten vid en flygplats. Att flygvägar regleras i annan ordning utgör därför inte hinder mot att

föreskrifter om dessa lämnas vid prövning av verksamheten enligt miljöbalken, vilket också sker regelmässigt (jfr Miljööverdomstolens dom 2008-11-24 i mål nr M 926-07).

Det har inte gjorts gällande att det finns områden i flygplatsens omgivning som särskilt behöver skyddas från flygtrafik och där flygtrafik därför inte bör tillåtas. Naturvårdsverket och Östersunds kommun har dock framhållit betydelsen av att flygtrafiken inte avviker från fastställda flygvägar för att förhindra att bullerstörningar sprids över områden som inte är berörda av flygvägarna och för att underlätta kommunens bebyggelseplanering.

Luftfartsverket har uppgett att in- och utflygning avses ske utmed de flygvägar som Transportstyrelsen fastställt genom beslut 2009-08-18 med de flygplan som har utrustning för satellitteknik (P-RNAV) och att de flesta flygplan som trafikerar flygplatsen har sådan teknik. In- och utflygning med flygplan som saknar sådan teknik behöver dock ske enligt de flygvägar som tidigare har fastställts och som omfattas av Koncessionsnämndens avgörande den 4 december 1995 (214/95).

Enligt vad som framgår av Transportstyrelsens beslut och Luftfartsverkets ansökan om fastställande av nya flygvägar överensstämmer de nya flygvägarna i allt väsentligt med de tidigare, förutom att utflygningsvägen från bana 12 över Östersunds tätort begränsas. Luftfartsverket har uppgett att större delen av de flygplan som trafikerar flygplatsen har utrustning som tillåter dem att utnyttja de nya flygvägarna. Det finns därför anledning att anta att de nya flygvägarna kommer att utnyttjas vid den övervägande delen av flygrörelserna. Trafiken över tätorten kommer därmed att bli mer begränsad. Enligt villkorspunkten 2 ska både landningar och starter företrädesvis ske över Storsjön. Mot denna bakgrund saknas det enligt Miljööverdomstolens bedömning i detta fall skäl att behålla villkoret 3. Villkoret bör därför upphävas.

#### *Villkor avseende begränsningsvärden för buller (villkor 4)*

Naturvårdsverket har yrkat en skärpning av bullervillkoret.

Den av Luftfartsverket lämnade redovisningen visar att verksamheten inte kommer att medföra att bostäder eller motsvarande störs av bullernivåer över en ekvivalent nivå på FBN 55 dB(A) eller över en maximalbullernivå på 70 dB(A) i sådan omfattning att åtgärder behöver vidtas. Mot den bakgrunden framstår det inte som befogat med en skärpning av det villkor som miljödomstolen har föreskrivit och som stämmer överens med hittillsvarande praxis.

#### *Uppsamling av avisningsmedel (villkor 5)*

Frågan är om det behövs ett villkor om uppsamling av avisningsmedel och som dessutom anger hur stor andel av den använda glykolen som ska samlas upp. Luftfartsverket har beträffande den sistnämnda delen i huvudsak ansett att ett villkor om uppsamlingsgraden inte behövs med hänsyn till de åtaganden verket har gjort i ansökan och vid huvudförhandlingen. Verket har också framhållit den höga kostnaden för installation av ny mätutrustning som skulle bli nödvändig, om villkoret skulle stå kvar, och pekat på svårigheterna att garantera en så hög uppsamlingsgrad som åttio procent av använd mängd avisningsvätska och glykol.

De rutiner för uppsamling av glykol som Luftfartsverket har redovisat och också åtagit sig att i fortsättningen följa får enligt Miljööverdomstolens uppfattning anses som goda. De stämmer också överens med det som sägs i första meningen i villkoret, vilken bör stå kvar. Mot bakgrund av det som Luftfartsverket har anfört framstår det dock inte som nödvändigt att därutöver föreskriva en viss lägsta uppsamlingsgrad. Luftfartsverkets yrkande om upphävande av andra meningen i villkoret kan därför bifallas.

*Nederbördsskydd över drivmedelstankar för bensin (villkor 7)*

Med hänsyn till den redovisning och de åtaganden Luftfartsverket lämnat avseende kontrollen av drivmedelstankarna och deras invallning, samt till de risker och svårigheter med nederbördsskydd över bensintankar som redovisats av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, bedömer Miljööverdomstolen att Luftfartsverkets yrkande om upphävande av andra meningen i villkoret kan bifallas.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B  
Överklagande senast den 1 december 2009.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Lars Dirke, referent, miljørådet Lars Hydén, hovrättsrådet Ulla Bergendal och hovrättsassessorn Anita Seveborg. Enhälligt.



ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT  
Miljödomstolen

**DOM**  
2008-11-13  
meddelad i  
Östersund

Mål nr M 1786-07

### 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.

Dok.Id 70070

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 708 831 28 Östersund	Storgatan 6	063-15 06 00 <b>E-post:</b> miljodostolen.ostersund@dom.se	063-15 06 88	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00

### **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 uppgett 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 stigningsförmåga. Vid bra väderlek kan flygplanen även använda sig av visuell inflygning (VA, visual approach). Under inflygningen längs de publicerade rutterna 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 m<sup>3</sup> för JET A 1 och 11,5 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> i rampgaraget och en cistern om 11 m<sup>3</sup> 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 förvärd 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 röt-kammaren 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 dagvattenssystemet och en mindre del i spillvattenssystemet 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 banändan. 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 föroreningar i dagvattnet är att hänföra till framförallt slitage av gummidäck och legeringar samt till deposition av luftföroreningar.

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 nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått 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 nyttan 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.

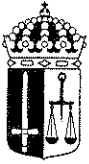
På miljödomstolens vägnar

Jim Emilsson

---

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





SVEA HOVRÄTT

## HUR MAN ÖVERKLAGAR

Bilaga

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra detta genom att skriva till Högsta domstolen.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till hovrätten. Den ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av det överklagade avgörandet.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast

1. om det är av vikt för ledningen av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen, eller
2. om det finns synnerliga skäl till en prövning, såsom att det finns grund för resning eller att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

### **Överklagandet skall innehålla uppgifter om**

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet),
3. den ändring i avgörandet som klaganden yrkar,
4. varför klaganden anser att avgörandet ska ändras,
5. de omständigheter som klaganden åberopar till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas,
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska styrkas med varje bevis.