

Stockholm den 6 september 2007

Östersunds tingsrätt
Miljödomstolen
Box 708
831 28 Östersund**SÖKANDE**

Staten genom Luftfartsverket, org. nr 202100-0795, 601 79 Norrköping

OmbudAdvokaterna Bo Nilsson och Tomas Underskog, Advokatfirman Åberg & Co, Box 16295, 103 25 Stockholm, telefonnr 08-696 95 70, e-post: bo.nilsson@adv-aberg.se eller tomas.underskog@adv-aberg.se**SAKEN**

Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till verksamhet vid flygplatsen Åre Östersund Airport, SNI-kod 63.23-1

1 YRKANDEN

Staten genom Luftfartsverket (nedan LfV) hemställer att miljödomstolen lämnar LfV tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid flygplatsen Åre Östersund Airport omfattande högst 19 260 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 nämligen; 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 söker därtill tillstånd till att ändra befintliga flygvägar på det sätt som beskrivs i ansökan.

LfV hemställer vidare att miljödomstolen

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

2 FÖRSLAG TILL VILLKOR FÖR VERKSAMHETEN

LFV föreslår som villkor för verksamheten att denna skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad LFV uppgivit i tillståndsansökan och i övrigt åtagit sig i målet.

3 ORIENTERING

Flygplatsen Åre Östersund Airport är belägen ca 11 km väst om Östersunds centrum, se bifogad översiktskarta bilaga A. 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 trafikerar 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 LFV.

Verksamheten vid Åre Östersund Airport är tidigare tillståndsgiven genom koncessionsnämndens beslut den 4 december 1995 (214/95) med tillstånd för Försvarmakten 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 12 000 med tunga flygplan.

Tillståndet förenades med villkor.

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

4 DENNA ANSÖKAN

LFV söker genom denna ansökan tillstånd till verksamhet vid Åre Östersund Airport. 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 (flyggodsverksamhet). 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.

LFV söker därtill tillstånd till att ändra befintliga flygvägar på det sätt som beskrivs i denna ansökan.

Genom denna tillståndsansökan söker LFV även tillstånd till att, vid förekommande behov, utföra och ta i drift följande om-, ny- och tillbyggnader, nämligen

- utbyggnad av terminalbyggnaden,
- anläggande av nya uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar,
- utbyggnad för parkering, tvätt, service och underhåll av de egna fordonen samt
- anläggande av en ny brandövningsplats.

Utförandet av ovanstående tillämnade byggnader och anläggningar är beroende av att behov därtill föreligger i varje enskilt fall. Planerade åtgärder avstäms årligen i samband med budgetarbete varvid föreslagna investeringar kan komma att senareläggas eller utgå. LFV förbinder sig således inte att utföra ovannämnda åtgärder. Tillståndsbeslutet bör utformas så att därav framgår att LFV är berättigat, men inte skyldigt, att utföra åtgärderna i fråga.

Till grund för ansökan ligger en miljökonsekvensbeskrivning med teknisk beskrivning upprättad av LFV, bilaga B under flik 1 (där inte annat anges avses med hänvisning till bilaga B flik 1 i densamma).

5 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. Samråd kommer troligen att hållas under hösten 2007.

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 av riksintresse för kulturmiljövården. Större delen av området runt Storsjön med anslutande vattendrag är 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 enligt vad som framgår av avsnitt 3.3.2.1 i bilaga B.

Storsjöodjuret, *Monstrum Jemtlandiae*, som möjligen till dels kan ha översinnlig karaktär, var tidigare fridlyst, men saknar numera rättsordningens beskydd, något som synes inte svara mot den uppskattning odjuret allmänt röner i regionen. LFV, som är månt om att respektera även den regionala uppfattningen och värna odjurets livsbetingelser, kan till sin tillfredsställelse konstatera att den planerade flygplatsverksamheten inte är av beskaffenhet att påverka odjurets trevnad ej heller dess yngel- eller uppväxtområden. Därmed påverkas inte odjurets bevarandestatus negativt.

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 ovanstående planer och strider inte mot andra kommunala planer eller omkringliggande riksintressen eller på annat sätt utpekade områden.

6 MARKFÖRHÅLLANDEN, GEOLOGISKA, HYDROLOGISKA OCH GEOHYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

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.

7 TEKNISK BESKRIVNING

7.1 Befintliga anläggningar

7.1.1 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 2 500 m och en bredd av 45 m. Rullbanan löper, som framgår av banbeteckningen, i sydostlig/nordvästlig kompassriktning. Banan omges av gräsbevuxna stråktytor 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, se avsnitt 2.3.3 i bilaga B.

7.1.2 Byggnader

Inom flygplatsområdet, på den norra sidan av rullbanan, finns en terminalbyggnad, brandgarage, ramptjänstbyggnad, fordonsgarage med tvätthall, miljöstation med sandlager och tälthangar, se figur 10 i bilaga B. På den södra sidan av rullbanan finns flygledartornet, fälthållningsgarage, tvätthall (f.d. flygplanstvätten), fordonsverkstad och ett reservkraftverk, se figur 11 i bilaga B.

För en närmare beskrivning av byggnaderna och deras användning hänvisas till avsnitt 2.3.4 i bilaga B.

7.1.3 Vatten och avlopp

Dagvatten från stationsplattan och övriga delar av flygstationsområdet leds sommartid till öppna diken nordost om stationsområdet. Dikena passerar våtmarkerna vid Glasättflon och Lövtorpsbäcken, som efter ca 2,5 km mynnar 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. Tömning av flygplantoaletter sker periodvis vid Åre Östersund Airport.

Inom flygplatsområdet är varje golvbrunn, där det finns risk för föroreningar, ansluten till det kommunala spillvattennätet via en oljeavskiljare.

En beskrivning av spill- och dagvattennätens uppbyggnad återfinns i avsnitt 3 under flik 3 i bilaga B.

7.2 **Nuvarande verksamhet**

7.2.1 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, taxifyg, 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 rörelser och 350 000-460 000 passagerare årligen. I figur 3 och 4 i bilaga B redovisas den historiska och prognostiserade utvecklingen av inrikesflyget vid flygplatsen. I prognosen har antagits att inrikestrafiken ökar med i genomsnitt ca 3,5 procent per år. Utrikestrafiken inklusive charter antas öka i större omfattning. En årlig ökning förväntas med 7 till 8 procent per år från en relativt låg nivå (ca 20 000 passagerare per år).

För närvarande är SAS och Flynnordic de stora operatörerna av passagerartrafiken på flygplatsen och i mindre omfattning Nordic Regional. 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. I tabell 1 i bilaga B presenteras en uppskattad fördelning av framtida flygrörelser på olika kategorier av flyg för 2015 (13 040) och 2025 (19 260).

LFV verkar under ett såväl internationellt som nationellt regelverk avseende lufrummet. På det internationella planet har ett FN-organ (ICAO (International Civil Aviation Organisation)) det övergripande ansvaret för regelverket och är Sverige 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). För den civila luftfarten i Sverige utges publikationen AIP-Sverige, som bland annat innehåller lokala trafikföreskrifter och trafikrestriktioner.

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 ca 50 km runt om flygplatsen på sätt som framgår av figur 5 i bilaga B. 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 miljöfaktorer, såsom buller.

I samband med start och landning skall flygplanen följa fastställda in- och utflygningsvägar (s.k. SID/STAR). De flygvägar som normalt används vid instrumentflygning (IFR) till och från de dominerande destinationer norr och söder om flygplatsen framgår av en flygvägs-karta i figur 6 i bilaga B. Det skall dock understrykas att flygplanen i flygplatsens närhet normalt nära följer den centrala färdlinjen men att det, särskilt efter sväng, erhålles viss spridning av flygrörelsernas på grund av avvikelser i flygplanens svängprestanda och olika väderförhållanden. Flygplanen har också olika stigförmåga. Vid bra väderlek kan flygplanen även använda sig av visuell inflygning (VA, visual approach). Under inflygningen längs de publicerade routerna eller under radarledning av flygledaren ser piloten flygfältet och kan lägga upp inflygningen utifrån visuella referenser. Inflygningarna till bana 12 kan med sådan visuell rutin utföras med en mer direkt anflygning än vad som redovisas i figur 6 för IFR-flygning. Vid visuell inflygning förkortas flygvägen jämfört med om flygningen följer de i AIP publicerade flygvägarna och detta har en positiv inverkan på miljön. En närmare beskrivning av flygvägarna återfinns i avsnitt 2.2.4 i bilaga B.

7.2.2 Markbunden verksamhet

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

7.2.2.1 Drivmedelshantering

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

I normalfallet tankas flygplanen med tankbil. Flygplan kan även tankas vid försörjningsplintar 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. Sistnämnd cistern finns vid fältgaraget och används för tankning av fälthållningsfordonen. I övrigt finns två cisterner som är avsedda för drift av ett reservkraftaggregat (en cistern om 2 m³ i rampgaraget och en cistern om 11 m³ i byggnaden för reservkraft på södra sidan av rullbanan).

Samtliga drivmedelscisterner är invallade och invallningarna rymmer den största cisternens volym samt 10 procent av eventuella övriga cisterners volym.

7.2.2.2 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 geléartad och har en hög vidhäftningsförmåga. Vid avisningen optimeras glykolblandningen efter utetemperatur och andra väderbetingelser och den glykol som används är förvärmad för effektivare avisning.

Avisning sker på uppställningsplattan och spill samlas upp med en sugbil direkt efter flygplanets avgång. Glykol och snöslask/vatten tippas därefter i en betongficka, som är försedd med värmeslingor för att snön ska smälta. Från fickan leds det glykolblandade vattnet vidare till en oljeavskiljare och därefter till en brunn med en refraktometer, som mäter glykolkoncentrationen. Till oljeavskiljaren leds även det dagvatten (via rännor) från plattan, som inte kan samlas upp med sugbilen. När koncentrationen av glykol överstiger viss angiven procentsats leds det glykolblandade vattnet till en tank. Tanken töms vid behov och innehållet körs till rötkammaren vid Gövikens reningsverk. Understiger koncentrationen den angivna procentsatsen leds vattnet till kommunens spillvattennät.

En del av den glykol som sprutas på flygplanen rinner inte av från flygplanskroppen förrän flygplanet nått en viss hastighet och då befinner sig utanför terminalplattan. Den glykol som rinner av utanför terminalplattan kan inte ledas till spillvattennätet och omhändertas inte på annat sätt.

7.2.2.3 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.

Sand används till gångbanor, parkeringar m.m. inom flygplatsområdet.

Den förbrukade urean går huvudsakligen ut i dagvattensystemet och en mindre del i spillvattensystemet eller infiltrerar ned genom marken mot grundvattenytan.

7.2.3 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.

7.2.4 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 vatten vidare via Lövtorpsbäcken ut i delen Åssjön av Storsjön. Dagvatten från den nordvästra banändan samt uppställnings- och verksamhetsytor söder om rullbanan avleds via småbäckar/diken till Kungsgårdsviken och Västbyviken som är en del av Storsjön.

7.2.5 Brand- och räddningsstyrka

På Åre Östersund Airport finns en räddningsstyrka för att 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 saneringar.

7.2.6 Upprätthållande av hinderfrihet

LFV avser att upprätthålla erforderlig hinderfrihet för in- och utflygningar.

7.3 **Planerad verksamhet**

7.3.1 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 beskrivs i figur 7 och 8 i bilaga B. Dessa flygvägar kommer att minska ljudpåverkan i flygplatsens närområde. En förutsättning för att de nya flygvägarna skall kunna tas i anspråk är dock, utöver domstolens tillstånd, att Luftfartsstyrelsen godkänner dessa, vilket beslut kan förväntas under innevarande år. Kommande tillstånd bör därför utformas så att såväl nya som gamla flygvägar kan användas.

7.3.2 Framtida utbyggnader

LFV söker genom denna tillståndsansökan även tillstånd till 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 tillbyggnaderna.

7.3.2.1 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 sin möjlighet att bedriva tvätt, service och underhåll av de egna fordonen.

7.3.2.2 Ny brandövningsplats

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

För närvarande framstår som troligt att den nya brandövningsplatsen 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.

7.3.2.3 Spill- och dagvattenhantering

Det befintliga ledningssystemet kommer att anpassas till planerade utbyggnader.

8 MILJÖKONSEKVENSER

8.1 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 utflygningssystem 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 att kontrollera 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, se under flik 4 i bilaga B (nedan bilagan). I beaktande av resultatet har inte bedömts vara motiverat att även presentera underlag för sistnämnda ljudnivå avseende en nivå överstigande 90 dB(A). Vid beräkningarna har den metod som Försvarsmakten, Naturvårdsverket och LFV på uppdrag av regeringen 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 till bilagan. Beräkningen av det bullerexponerade området vid tillämnad verksamhet utgår från den bedömda banfördelningen och den bedömda fördelning av flygrörelser som framgår av tabellerna 2 och 3 i bilagan. 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. Med stöd av bilagan 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, se bilaga 7 i bilagan. 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 för denna med avseende på buller framtår som motiverat.

8.2 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.

8.2.1 Spillvatten

Vid kontroller av spillvatten har, under den tid även militär verksamhet bedrevs på flygplatsen, konstaterats något förhöjda halter av kadmium. Halterna av mineralolja, opolära kolväten, har varit låga. Halterna av syreförbrukande ämnen har legat på normala nivåer men har varit något förhöjda vintertid eftersom en del glykol avleddes 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 spillvattennät.

8.2.2 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 - -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 oljeföroreningar 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 om 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 av Naturvårdsverket i rapport 4491 (Vattenplanering – avlopp och dagvatten) angivna typiska halter 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 Glasättsflon, Lövtorpsbäcken och Storsjön. Några negativa konsekvenser av dagens utsläpp av dagvatten från flygplatsen till Glasättsflon har dock inte kunnat konstateras på utpekade naturvärden, trots förhållandevis stora utsläpp av kväveföreningar under lång tid. Vidare tyder de undersökningar som presenteras under flik 3 i bilaga B på en omfattande utjämning, utspädning och eventuell nedbrytning av kväveföreningar i Glasättsflon, 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.

8.3 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. En beräkning av flygplatsens totala LTO-utsläpp vid tillämnad verksamhet framgår av tabell 6 i

bilaga B. Se även under flik 2 i bilaga B. Av tabellen framgår att de totala utsläppen av framför allt koldioxid och kvävedioxid kommer att öka när trafiken ökar.

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 miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid eller partiklar. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar är normalt avgörande för om även miljö kvalitetsnormen för övriga luftföroreningar kan komma att överskridas. Därför bedöms inte någon miljö kvalitetsnorm för luft överskridas till följd av flygplatsverksamheten.

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

8.4 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 de 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 flygplatsverksamheten. Därtill kommer att objekt som har fått bedömningen riskklass 2 (mycket stor risk) och 3 (stor risk) sanerats av Försvarsmakten samt att Försvarsmakten gjort särskilt åtagande i frågan om eventuellt framtida behov av efterbehandling. De föroreningar som kan kvarstå skall inte belasta LFV, utan ansvaret vilar alltså hos den tidigare verksamhetsutövaren (Försvarsmakten). LFV förväntar inte att den tillämnade verksamheten kommer att lämna bidrag till förorening.

8.5 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 byggverksamheten bedöms ej utgöra något problem med hänsyn till omgivningen och förväntade bullernivåer.

8.6 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 nytt tillstånd inte skulle lämnas får verksamheten även fortsatt bedrivas enligt ett tillstånd som inte längre svarar mot den pågående verksamheten och skulle inte föreslagna om-, ny- och tillbyggnader samt förbättringar av verksamheten, bl.a. vad avser föreslagna ändringar av utflygningssvägarna, komma till utförande.

9 SAMRÅD

Samråd enligt bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken har genomförts på sätt som framgår av avsnitt 1.2 i bilaga B.

Länsstyrelsen har funnit att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

10 MILJÖKVALITETSNORMER

Verksamheten beräknas inte stå i strid med några miljökvalitetsnormer.

11 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, se bl.a. avsnitten 9.2 och 9.3 i bilaga B, 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 användningen 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.

12 KONTROLLBESTÄMMELSER

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

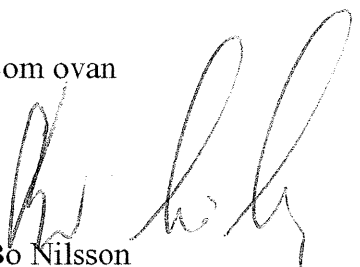
Beräkning av verksamhetens utsläpp till luft
Provtagning och beräkning av verksamhetens utsläpp till vatten
Kontroll av bullernivåer
Kontroll av hur flygvägarna efterlevs
Kontroll av kemiska produkter
Kontroll av avfall
Kontroll av teknisk utrustning
Driftkontroll
Journalföring
Rapportering
Besiktningar

13 HANDLÄGGNINGSPRÅG

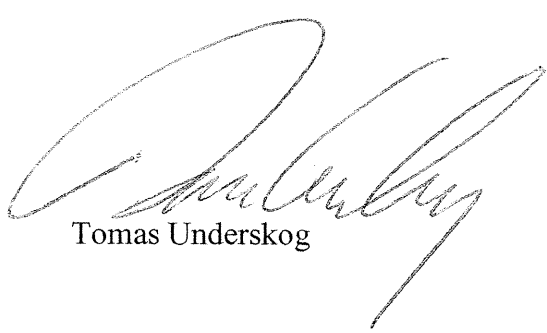
Till aktförvarare föreslås nämndsekreterare för miljö- och samhällsnämnden Agneta Johansson, Rådhuset, Östersunds kommun med postadress 831 82 Östersund och telefonnummer 063/14 31 56.

Som lämplig sammanträdeslokal föreslås tingsrättens lokaler.

Som ovan



Bo Nilsson
behörighetshandlingar bifogas



Tomas Underskog

Bilagor

Översigtskarta, bilaga A

Miljökonsekvensbeskrivning m.m., bilaga B

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	YRKANDEN	1
2	FÖRSLAG TILL VILLKOR FÖR VERKSAMHETEN	2
3	ORIENTERING	2
4	DENNA ANSÖKAN	2
5	PLANFÖRHÅLLANDEN	3
6	MARKFÖRHÅLLANDEN, GEOLOGISKA, HYDROLOGISKA OCH GEOHYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	4
7	TEKNISK BESKRIVNING	4
7.1	BEFINTLIGA ANLÄGGNINGAR.....	4
7.1.1	Bansystem.....	4
7.1.2	Byggnader.....	4
7.1.3	Vatten och avlopp.....	5
7.2	NUVARANDE VERKSAMHET.....	5
7.2.1	Flygverksamhet.....	5
7.2.2	Markbunden verksamhet.....	6
7.2.2.1	Drivmedelshantering.....	6
7.2.2.2	Flygplansavisning.....	7
7.2.2.3	Halkbekämpning.....	7
7.2.3	Hantering av avfall och kemikaliehantering.....	8
7.2.4	Spill- och dagvattenhantering.....	8
7.2.5	Brand- och räddningsstyrka.....	8
7.2.6	Upprätthållande av hinderfrihet.....	8
7.3	PLANERAD VERKSAMHET.....	8
7.3.1	Flygverksamhet.....	8
7.3.2	Framtida utbyggnader.....	8
7.3.2.1	Utbyggnad av terminalanläggning med passagerarterminal, uppställningsplatser och parkering m.m.....	9
7.3.2.2	Ny brandövningsplats.....	9
7.3.2.3	Spill- och dagvattenhantering.....	9
8	MILJÖKONSEKVENSER	9
8.1	BULLER.....	9
8.2	UTSLÄPP TILL VATTEN.....	10
8.3	UTSLÄPP TILL LUFT.....	11
8.4	FÖRORENADE OMRÅDEN.....	12
8.5	FÖRESLAGNA UTBYGGNADER.....	12
8.6	NOLLALTERNATIV.....	13
9	SAMRÅD	13
10	MILJÖKVALITETSNORMER	13
11	IAKTTAGANDE AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA	13
12	KONTROLLBESTÄMMELSER	14
13	HANDLÄGGNINGSPÅRÅG	14