

Handläggare
Carlén Göran

Datum
2012-11-06

Diarienummer
KSN-2004-0211

Kommunstyrelsen

Angående ansökan om tillstånd för utökad civil verksamhet på Uppsala flygplats

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Regeringen enligt **bilaga 1**

Ärendet

Regeringen (miljödepartementet) har remitterat Mark- och miljödomstolens yttrande avseende ett överklagat tillståndsärende avseende civil och militär flygplatsverksamhet vid Uppsala flygplats, Årna. I **bilaga 2** återges yttrandet och domstolens motivering. För övriga delar av den översända handlingen hänvisas till akten

Bakgrunden är att länsstyrelsens miljöprövningsdelegation den 17 mars 2010 gav försvarsmakten tillstånd enligt miljöbalken om utökad verksamhet vid Uppsala flygplats. Beslutet överklagades till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt som i enlighet med miljöbalken 21 kap, 7 § med eget yttrande överlämnade ärendet till regeringen för prövning i april 2011. Denna annorlunda instansordningen gäller när försvarsmakten är sökande.

Före miljöprövningsdelegationens beslut remitterade länsstyrelsen försvarsmaktens ansökan till kommunen. Kommunfullmäktige avgav remissyttrande 25 maj 2009 (§ 125) enligt **bilaga 3**.

Föredragning

Mark- och miljödomstolen tillstyrker att tillstånd ges till militär luftfart och befintlig civil flygverksamhet, men avstyrker tillstånd för kommersiellt linjeflyg och övrig utökad civil flygverksamhet enligt ansökan. Skälen för domstolens ställningstagande avseende den civila delen är följande:

Den tillkommande kommersiella verksamheten är så omfattande i förhållande till befintlig att den bör bedömas som en nyetablering. Länsstyrelsens hållning har varit att Uppsala flygplats är den enda plats där försvarsflyg och kommersiellt flyg kan samordnas och ge de samordningsvinster som är en bärande idé bakom försvarsmaktens ansökan. Domstolen menar dock att om samlokalisering ska användas som utgångspunkt för utredning av platsvalet så måste det finnas vägande skäl. Lagmotiven anger visserligen att ett sådant skäl kan vara bättre hushållning, men då förutsätts att det handlar om en plats där störningar kan accepteras.

Med hänvisning till omgivningsförhållandena vid Ärna menar därför domstolen att samordningsvinster inte är tillräckliga skäl för att ställa lägre krav på den kommersiella verksamheten än som är fallet vid nyetablering av enbart sådan verksamhet. Därmed anser domstolen att den presenterade lokaliseringsutredningen inte visar på vägande skäl mot att lokalisera den kommersiella verksamheten till någon av de alternativa flygplatser som utredningen tar upp (Arlanda, Skavsta, Västerås, Gävle). Lokaliseringsutredningen kan därmed inte anses uppfylla gällande krav och domstolen anser att den bristen är av ett sådant slag att det inte är möjligt att komplettera ansökan med ytterligare utredning i frågan.

Den geografiska avgränsningen av området för miljökonsekvensbeskrivning motsvarar området som hävdas som skydd för riksintresse för totalförsvaret runt flygplatsen. Med hänvisning till att ansökan också avser helt ny kommersiell verksamhet anser domstolen att en helt annan geografisk avgränsning borde ha gjorts. Verksamhetens totala påverkan kan nu inte bedömas, vilket får anses vara en väsentlig brist vid lokalisering i så nära anslutning till tätortsbebyggelse.

Uppsala kommun yttrade sig över försvarsmaktens ansökan inför länsstyrelsens beslut om tillstånd år 2009. Inga väsentligen nya förhållanden har uppkommit som påverkar frågan om kommersiellt flyg och i övrigt utökad civil flygverksamhet på Uppsala flygplats. Det ankommer på Regeringen att avgöra ärendet utifrån riksintresset.

Det kan också vara rimligt att i remissvaret göra medskick om att de under året upptäckta föroreningarna i dricksvattnet kan härröra från Ärna.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
Stadsdirektör

Handläggare
Carlén Göran

Datum
2012-11-07

Diarienummer
KSN-2004-0211

Regeringen
Miljödepartementet

Angående ansökan om tillstånd för utökad civil verksamhet på Uppsala flygplats

Regeringen har sänt mark- och miljödomstolens yttrande över överklagat beslut i rubricerat ärende på remiss (ert Dnr M2011/1757/Ma/M). Uppsala kommun har tagit del av innehållet och vill framhålla följande:

Uppsala kommun yttrade sig över försvarsmaktens ansökan inför länsstyrelsens beslut om tillstånd år 2009. Regeringen har nu att ta ställning utifrån riksintresset.

Oavsett arten av flygverksamhet vill Uppsala kommun understryka vikten av grundvattenskydd vid verksamheten. För närvarande utreds källan till förhöjda halter av perfluorerade ämnen i Uppsalas dricksvatten. Efter provtagningar i skilda brunnar kan inte uteslutas att föroreningarna härrör från Uppsala flygplats, inklusive delarna väster om vattendelaren.

Kommunstyrelsen

Fredrik Ahlstedt
Ordförande

Astrid Anker
Sekreterare



NACKA TINGSRÄTT
Miljödomstolen

KS: 26 18 MAJ 11

YTTRANDE

enligt 21 kap. 7 § miljöbalken
2011-04-18

Mål nr M 1977-10

Sid 1 (37)

BILAGA 2

2011-04-10
KSN-2009-0211
62 101

PARTER

se bilaga 1

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Uppsala län, miljöprövningsdelegationens, beslut den 17 mars 2010, dnr 551-14077-07, se bilaga 2

SAKEN

Tillstånd till befintlig och utökad flygplatsverksamhet m.m. vid Uppsala flygplats (Ärna)

Länsstyrelsen i Uppsala län, miljöprövningsdelegationen, meddelade den 17 mars 2010 tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till flygplatsverksamhet på fastigheterna Uppsala Fullerö 18:48 m.fl. Beslutet har överklagats till miljödomstolen av Försvarsmakten och enskilda.

Enligt 21 kap. 7 § miljöbalken ska beslut som rör bl.a. Försvarsmakten med yttrande från miljödomstolen överlämnas till regeringen för avgörande.

Miljödomstolen avger följande

YTTRANDE

Miljödomstolen tillstyrker att tillstånd ges till militär luftfart samt övrig befintlig flygverksamhet.

Miljödomstolen avstyrker att tillstånd ges till kommersiellt linjeflyg och övrig utökad civil flygverksamhet.

Dok.Id 217961

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsvägen	08-561 656 00	08-561 657 99	måndag – fredag
131 26 Nacka Strand	20	E-post: nacka.tingsratt@dom.se		08:30-16:00
		www.nackatingsratt.domstol.se		

SKÄLEN FÖR MILJÖDOMSTOLENS STÄLLNINGSTAGANDE

Frågan om ny eller befintlig verksamhet

Försvarsmakten har bedrivit verksamhet på Ärna flygfält sedan 1940-talet. Tillstånd till militär luftfart beviljades av Koncessionsnämnden för miljöskydd år 1995. Flygplatsen omklassificerades 2004 från flottilflygplats till övningsflygplats. Verksamhe-

ten omfattar 3 600 flygrörelser per år enligt anmälan från 2004. Därtill kommer 2 400 helikopterrörelser per år avseende Akademiska sjukhusets intensivvårdshelikopter. Vid flygplatsen bedrivs även civil flygklubsverksamhet.

Oavsett den minskning av den militära verksamheten som skett under senare tid så har denna verksamhet bedrivits kontinuerligt på platsen under lång tid och får anses vara en befintlig verksamhet. Detsamma får anses gälla övrig nu pågående verksamhet.

Den tillkommande, kommersiella verksamhet som ansökan avser skiljer sig från den befintliga genom att vara avsevärt mer omfattande. Andra skillnader är att civilflyget medför mer regelbundna, återkommande störningar samt ökade störningar morgnar och kvällar. Dessutom blir en konsekvens följdverksamhet i form av ökade transporter till och från flygplatsen. Ärna har såvitt framgår av utredningen inte använts för kommersiellt linjeflyg. När det gäller den kommersiella verksamheten som ansökan avser finner miljödomstolen att den ska bedömas som en nyetablering.

Lokalisering av befintlig verksamhet

Med hänvisning till Försvarmaktens tidigare verksamhet på Ärna, samt vad som i övrigt framkommit om Försvarmaktens behov, finner miljödomstolen att det inte kan anses skäligt att utreda en omlokalisering av den befintliga verksamheten. Verksamheten får anses vara godtagbar ur miljöskydds- och störningssynpunkt. Försvarmakten har också när det gäller verksamhetens miljöpåverkan vissa fördelar med hänvisning till det allmänna intresset, t.ex. är kraven ur bullersynpunkt lägre ställda (prop. 1996/ 97:53 s. 51). Miljödomstolen tillstyrker därför att tillstånd ges till sökt militär verksamhet.

Även den befintliga civila verksamheten bedöms tillåtlig enligt miljöbalken varför miljödomstolen även tillstyrker att tillstånd ges till denna verksamhet.

Lokalisering av ny verksamhet

Av handlingarna i målet framgår att Ärna är utpekad som riksintresse enligt 3 kap. 8-9 §§ miljöbalken. Syftet med utpekandet av ett område som riksintresse är att utgö-

ra ett underlag vid avvägningen i fråga om användningen ett markområde (prop. 1997/98:45 del 2 s. 28 f). I målet är inte fråga om avvägning av olika ändamål för ett markområde utan prövningen avser tillåtligheten av sökt verksamhet. Att Ärna utpekats som riksintresse påverkar således inte tillåtlighetsprövningen utan denna görs i sedvanlig ordning.

Vad gäller verksamhetens lokalisering anges i 2 kap. 6 § miljöbalken att för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Sökanden har bevisbördan för att visa att bästa platsen har valts.

Försvarsmakten har i ansökan angett att den huvudsakliga idén med den tillkommande verksamheten är att med Uppsala flygplats som bas erbjuda lågprisresor i linjeflyg till Europa. Genom att förlägga civil flygverksamhet på den befintliga flygplatsen kan de resurser som redan tagits i anspråk utnyttjas på ett mer effektivt sätt samtidigt som kostnaderna delas på flera intressenter. Ändamålet är således lågprisflyg och ekonomiska samordningsvinster. Någon mer ingående utredning om vilka eventuella samordningsvinster som kan uppnås och värdet av dessa finns inte med i ansökan.

Länsstyrelsen har i det överklagade beslutet angivit att det inte finns någon annan plats där Försvarsmaktens verksamhet kan samordnas med övrig civil verksamhet utan att det medför orimligt stora kostnader, vilket har godtagits som skäl för att godkänna lokaliseringsutredningen. Miljödomstolen delar inte länsstyrelsens uppfattning att utgångspunkten för lokaliseringsprövningen måste vara samlokalisering av militär och civil flygverksamhet.

För att godta samlokaliseringen som utgångspunkt för utredning av platsvalet måste det finnas något vägande skäl för detta. Ett skäl som anges i lagmotiven är att genom samlokalisering av miljöstörande verksamheter uppnås en bättre hushållning med naturresurser (prop. 1997/98:45 del 2 s. 29 f). Detta förutsätter dock att det handlar om en plats där störningar kan accepteras.

De krav som ställs på en lokaliseringsutredning varierar från fall till fall och beror bl.a. på hur stora motstående intressen som finns. Miljödomstolen kan sammantaget konstatera att det finns risk att civil flygverksamhet kan medföra påtaglig påverkan på miljön och att det finns avsevärda motstående intressen mot att lokalisera civilflyg till Ärna, vilka framgår av det överklagade beslutet.

Med tanke på de omfattande störningar som en flygplats generellt medför måste det enligt miljödomstolen vara en utgångspunkt att tillkommande verksamhet i möjligaste mån lokaliseras till befintliga flygplatser, eller sådana platser där störningarna är acceptabla. Det har visserligen bedrivits flygverksamhet på Ärna sedan lång tid. Omgivningsförhållandena är dock sådana att ny och till drygt 5 gånger utökad verksamhet på platsen inte utan vidare kan godtas. I sådant fall måste det av utredningen stå klart att den valda platsen framstår som det bästa alternativet.

Även om en samlokalisering med Försvarsmaktens verksamhet kan innebära samordningsvinster är detta inte ett skäl att ställa lägre krav på den kommersiella verksamheten än vad som skulle göras vid en miljöprövning av enbart sådan verksamhet. Den militära och den kommersiella verksamheten avser att tillgodose helt olika ändamål. Försvarsmaktens verksamhet finansieras med offentliga medel och bedrivs med utgångspunkt i försvarsmässiga överväganden. Av dessa skäl, samt att det, som anförts ovan, gäller både en ny och en befintlig verksamhet måste militär och kommersiell verksamhet bedömas separat, och det som anförts om eventuella ekonomiska fördelar kan inte på ett avgörande sätt påverka prövningen.

Sökanden ska därmed visa att lämplig plats har valts för den tillkommande verksamheten. Som möjliga alternativa lokaliseringar har angivits de befintliga flygplatserna Stockholm-Arlanda, Stockholm-Skavsta, Stockholm-Västerås, Stockholm-Bromma samt Gävle. Av dessa alternativ har Stockholm-Bromma valts bort pga. viktgräns och banlängd. Övriga har bedömts som mer eller mindre realistiska alternativ. Skavsta och Västerås har bedömts kunna ta emot motsvarande flygrörelser. Sammantaget kan det i den presenterade utredningen inte anses ha framkommit några vägande skäl mot

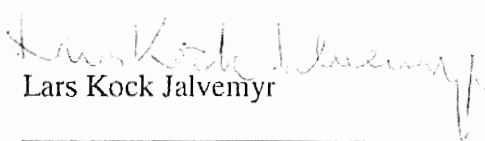
att lokalisera verksamheten till i vart fall någon av sistnämnda flygplatserna.

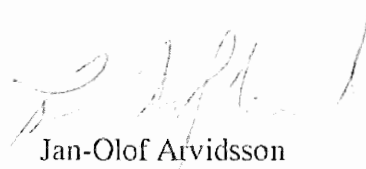
Utredningen i målet kan inte anses visa att det saknas bättre alternativ till att lokalisera den aktuella verksamheten till Ärna flygplats. Lokaliseringsutredningen kan därmed inte anses uppfylla gällande krav. Bristen får också anses vara av sådant slag att det inte är möjligt att komplettera ansökan med ytterligare utredning i frågan.

Miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig även i andra avseenden. Till exempel har en geografisk avgränsning gjorts som motsvarar det område som hävdas som skydd för riksintresset för totalförsvaret. Med tanke på att ansökan är föranledd av tillkommande och helt ny kommersiell verksamhet borde en helt annan avgränsning i MKB:n gjorts. Även om lokaliseringsutredningen skulle godtas så kan verksamhetens totala påverkan på grund av avgränsningen inte fullt ut bedömas, vilket får anses vara en väsentlig brist vid lokalisering av miljöfarlig verksamhet i så nära anslutning till tätortsbebyggelse.

Mot bakgrund av det anförda bedömer miljödomstolen att det överklagade beslutet bör upphävas och ansökan avslås i den del som avser kommersiell luftfart. Vid denna utgång saknas skäl att behandla överklagandena i övrigt.

I fråga om villkor för att bedriva de verksamheter som miljödomstolen bedömer som tillåtliga kan domstolen konstatera att ställningstagandet medför ändrade förutsättningar. Domstolen finner därför att det bör ankomma på sökanden att – om sökanden vidhåller sin tillståndsansökan (se MKB:n s. 6 stycke 3 under rubriken "Icke-teknisk sammanfattning) och regeringen ger tillstånd till de befintliga militära och civila flygverksamheterna – föreslå villkor som är anpassade till dessa verksamheter.


Lars Kock Jalvemyr


Jan-Olof Arvidsson

Miljödomstolens yttrande har beslutats av rådmannen Lars Kock Jalvemyr, ordförande, och miljørådet Jan-Olof Arvidsson samt de sakkunniga ledamöterna Eva Mill och Dan Björklund. Föredragande har varit beredningsjuristen Johan Forsberg.

2009-05-19

KSN-2004-0211

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2012-10-30
Dokument	KSN-2004-0211
	62 -112

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens remiss om tillstånd enligt miljöbalken för flygverksamhet vid Ärna flygplats

Försvarmakten har ansökt hos Länsstyrelsen om utökad verksamhet vid Uppsala flygplats. Länsstyrelsens remiss berör frågor som har långsiktig och strukturell påverkan på Uppsala-regionen och Uppsala stads utveckling. Kommunstyrelsen behandling utgår från Kommunstyrelsen skrivelse till Försvarmakten *Ang. att pröva inrättande av Uppsala Flygplats (Ärna) för civil luftfart* beslutad i mars 2005, från länsstyrelsens remiss och de synpunkter som inkommit från underremissinstanserna, samt från egna bedömningar av effekter på den regionala utvecklingen och stadsutvecklingen. Dispositionen följer den sökandes redovisning i tillståndsansökans MKB-del

Sedan ansökan inlämnats har händelser inträffat som bör medtas i bedömningar och avvägningar länsstyrelsens ställningstagande. Det gäller Försvarmaktsledningens beslut att inriktningen att lämna Uppsala/Ärna Flygplats kvarstår men att Försvarmakten genom avtal med den civila operatören vill underlätta för civil flygtrafik genom att utnyttja flygplatsen för övningar och ev. beredskapshöjning. Det gäller vidare Luftfartsstyrelsens beslut i december 2008 att utse Ärna till riksintresse för civilflyget p.g.a. flygplatsens särskilda regionala betydelse samt Miljööverdomstolens beslut att ändra villkoren för uppfyllande av Arlanda flygplats koldioxidtak.

Uppsala kommuns synpunkter

▪ Buller

Kommunen bedömer att antalet människor som kan utsättas för buller över de riktvärden som allmänt tillämpas som gräns för bullerskyddsåtgärder i bostäder vid flygplatser bedöms vara omkring 700. Till detta ska läggas utbyggnader av tätorterna Storvreta och Vänge som enligt ÖP2006 är prioriterade orter för utbyggnad och där BN för närvarande arbetar med den fördjupade översiktsplan för Storvreta. Båda orterna ligger i omedelbar närhet av de $L_{Amax} 70dB(A)$ som redovisas i bilaga 1 till den MKB som ingår i ansökan. En trafikering enligt ansökans bägge alternativ kommer att medföra en påtagligt försämrad boendemiljö i dessa områden. De minskade koldioxidutsläpp som enligt sökanden skulle kunna nås med att utnyttjar flygvägar som mer direkt går i riktning söder eller sydväst bedömer MHN ger upphov till att oacceptabelt mycket buller drabbar Uppsalas västra stadsdelar. Med ett utnyttjande av Uppsala flygplats enligt ansökan riskerar även stora friluftsområden nordväst och nordost om Uppsala att inte kunna anses vara bullerfria. Områden som idag kan betraktas som tysta och därför bör värnas.

Kommunstyrelsen tidigare ställningstagande är att flygplatsen öppettider ska begränsas till 07.00 – 19.00. Flygtiderna för den sökta verksamheten anges till kl. 06-24 måndag till fredag samt kl. 07-24 lördag och söndag. Det längre öppethållandet påverkar FBN 55 dB(A) i negativ riktning. Det är därför problematiskt - som MHN påpekar - att underlaget för beräkning av FBN-kurvorna och hur många boende som berörs inte har gjorts på ett sätt som stämmer överens med nationellt tillämpat regelverk för bedömning av buller. I samband med prövningen bör därför beräkningen göras om enligt vedertagna principer.

KS slutsats mot denna bakgrund är att fördelningen av trafiken på respektive banor bör optimeras utifrån var störningarna påverkar så få människor och så liten yta som möjligt samt att normalöppettiderna ska vara kl. 07.00 – 22.00. Med tanke på närheten till Arlanda kan kraftigt försenade flyg utan större olägenheter hänvisas dit efter flygplatsens stängning.

▪ Grundvatten

Det är av största vikt att all framtida verksamhet vid Ärna flygplats genom koncessionsvillkoren säkrar att verksamheten anordnas och bedrivs på sådant sätt att ett fullgott vattenskydd för kommunens vattentäkter i Uppsalaåsen kan upprätthållas.

Flygplatsområdet genomkorsas av en vattendelare. Verksamheter som anläggs öster om vattendelaren riskerar att förorena kommunens grundvattentäkter. Stor vikt bör läggas vid utformningen av depåer för bränsle och kemikalier. Placeringen ska vara på västra sidan om grundvattendelaren. Grundvattenskyddet längs transportvägarna inom vattenskyddsområdet bör förbättras där sådant behov finns. Ett haveri, i synnerhet med ett startande plan, som sker öster om flygplatsen i centrala delar av vattenskyddsområdet skulle kunna få förödande konsekvenser för dricksvattenförsörjningen i Uppsala, vilket är ett skäl till att i möjligast mån begränsa landning och start som innebär trafik öster om Uppsala flygplats.

▪ Ytvatten

Dagvattenhanteringen behöver utformas så att vattnet passerar dagvattendammar där oönskade ämnen som bl.a. tungmetaller och olja avskiljs i rimlig grad innan utsläpp sker till Fyrisån. Avisning av flygplan bör ske så att spill kan samlas upp och omhändertas. Brandövningsplatsen ska utformas så att släckvätskor och oljespill kan omhändertas. Om urea används för halkbekämpning bör åtgärder vidtas som reducerar kväveutsläppen till Fyrisån under den period, när kväve inte kan tas upp av växtligheten.

▪ Luft

Underlaget som sökanden har presenterat ger inte tillräckligt klarhet i utsläppen av NOx från transporter till flygplatsen och från flygets start och landningar. Det kan därför inte uteslutas att ett framtida civilflyg på Ärna bidrar till att miljö kvalitetsnormen för kväveoxider inte klaras centralt i Uppsala. Enligt 5 kap 3 § MB får verksamheter inte meddelas tillstånd om den bidrar till att miljö kvalitetsnormerna inte uppfylls.

▪ Klimat

Den civila flygverksamheten (LTO-cykeln) inkl. markfordon, uppges medföra ökade koldioxidutsläpp motsvarande vara ca 12 000 ton vid utvecklingsnivå B och 7 500 ton vid nivå A. Försvarsmakten har inte ansett att det funnits fog för att redovisa utsläppen av koldioxid för den delen av flygningen som omfattar färd över 3000 fot, dvs 915 meters höjd. De största utsläppen av växthusgaser som redovisas i ansökan är från fordonstrafiken till och från flygplatsen, via bil och buss som uppgår till över 25 000 ton koldioxid per år. Någon

skillnad mellan utsläppen vid de olika utvecklingsnivåerna A respektive B redovisas inte utan uppgifterna får antas gälla för nivå B då 1,5 miljoner resenärer per år antas nyttja flygplatsen.

Uppsala kommun har ett mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 30 % till år 2020 jämfört med år 1990. Fram till år 2005/06 är minskningen av utsläppen 13 %, vilket motsvarar ett utsläpp per kommuninvånare på 4,9 ton koldioxid per år. I absoluta tal så har utsläppen ökat från 887 000 ton till 910 000 ton koldioxid under samma period. Beräknas utsläppen av växthusgaser på sätt som anges i ansökan, dvs. att endast den delen av flygets bidrag som uppkommer från flygplanen under ca 900 meters höjd tas med samt transporter på mark, så ökar utsläppen i Uppsala kommun med 0,2 ton per capita och år. Detta riskerar att göra kommunens mål, som det nu är definierat, mycket svårt att nå vid en etablering av civilt linjeflyg vid Uppsala flygplats. Inom EU pågår ett arbete som innebär att flyg inom EU ska omfattas av utsläppsrättigheter för koldioxid från år 2012.

Mot den bakgrunden anser kommunen att prövningen bör klargöra ansvarsfördelningen vad gäller växthusgasutsläppen för flygverksamheten och transporterna på marken. Av ansökan framgår att transporten av resenärer till och från flygplatsen förväntas ske till 60 % med personbilar. Att flygplatsoperatören avser att erbjuda gratis anslutningsbuss mellan Uppsala C och flygterminalen är därvid en positiv insats men räcker inte för att nedbringa CO₂-utsläppen mer än vad som ovan redovisats. Vidare bör en eventuellt tillkommande flygverksamhet beaktas i kommunens fortsatta klimatarbete.

▪ Mark

Kommunen har analyserat hur olika alternativ kan påverka markanvändningen.

Nollalternativet innebär att dagens verksamhet blir kvar dvs med flygning med militärflygplan, militära transporter samt Akademiska sjukhusets flygverksamhet. *Det sökta alternativet* med befintlig verksamhet kvar samt ny civil flygplats. Och slutligen *olika scenarios där militärflyget läggs ned* i Uppsala. Analysen visar att det sökta alternativet har den största inverkan på framtida markanvändning. Kommunen kan konstatera att så länge det militära riksintresset kvarstår blir dock restriktionerna på stadens bebyggelseutvecklingen i stort de samma mellan nollalternativet och det sökta, däremot kan Storvretas och Vänges utveckling påverkas. Om all flygverksamhet avvecklas blir marken inom Ärna och under nuvarande bullermatta möjlig att bebygga med bostäder som rymmer en stor del Uppsala stads behov av bostadsförsörjning de närmaste åren. Kommunen kan samtidigt konstatera att alternativet är behäftat med stor osäkerhet dels mot bakgrund av ÖBs beslut, dels eftersom Luftfartsstyrelsens riksintresseförklaring inte innefattar några explicita restriktioner. Riksintresset skulle således kunna uppfattas gälla enbart flygplatsanläggningen. Den alternativa markanvändningen med möjligheter att skapa ett för staden långsiktigt hållbart utvecklingsområde ökar vidare kraven på att ingripande begränsningar och skyddsåtgärder genomförs för att den sökta verksamheten ska ges tillstånd. Detta alternativ är dock, med försvarsmaktens nya besked, mindre sannolikt.

Nyanläggning av en flygplats ger möjlighet att från början ge goda förutsättningar för en hållbar anslutningstrafik genom att underlätta för kollektivtrafik och cykeltrafik. En placering av stationsområdet nära Uppsala och nära väg 600 (gamla E4) skulle gynna dessa trafikslag och också minska utsläppen från marktransporterna. Med utgångspunkt i den sökta placeringen av stationsområdet bör personalens kollektivtrafikresande gynnas genom bra

hållplatser och säker passage av väg 600 för bussen till/från Bälinge vid korsningen med väg 631 (mot Ulva kvarn). Gång- och cykelbanan söderifrån fram till Garnisonsvägen behöver en förlängning vidare norrut utmed väg 600 fram till och in längs väg 631 till stationsområdet. Likaså behöver cykelbanan längs Vattholmavägen kopplas till väg 600 genom en gång- och cykelbana längs väg 694 (förbi Gamla Uppsala kyrka). Staten är väghållare för väg 600 och 631.

▪ Regional utveckling

Enligt ansökan beräknas flygplatsen utnyttjas av 1,5 miljoner passagerare efter 6-8 år. Den bedömningen är av naturliga skäl mycket osäker, dels p.g.a. närheten till Arlanda flygplats där innehållande av kapacitetstaket genom Miljööverdomstolens dom nu flyttats fram till 2017, dels p.g.a. av att den globala lågkonjunkturen haft stor effekt på flyget. Om bedömningen står sig beräknar Kommunledningskontoret – mot bakgrund av studier vid ett antal flygplatser – kan ge motsvarande 1500 arbetstillfällen varav 300 i den direkta flygplatsverksamheten och resterande i anknutna näringar bl.a. logistik, hotellnäring, handel och övrig regional konsumtion. Bedömningen bygger på att flygplatsen i första hand trafikerar av s.k. lågprisflyg vilket erfarenhetsmässigt generar c:a 85 procent privatresenärer och femton procent affärsresenärer. Av det totala antalet passagerare beräknas 60 procent utgöras av regionalt boende och 40 procent av turister/affärsresenärer. De inkommande passagerarna kan, enligt Turismens utredningsinstituts tidigare studier med exemplet Glasgow Prestwick Airport, beräknas generera en ökad regional konsumtion om 750 milj kr (baserat på 1,5 miljoner årspassagerare). Uppsalas varumärke och Uppsala som destination för turism och kongressverksamhet gynnas av att en flygplats har namnet Uppsala Airport eftersom Uppsala då kommer att finnas med som destination för flyglinjer i internationella tabeller. Vidare kan lokalisering av lågprisflyg till Uppsala medverka till att fler internationella kongresser och konferenser förläggs till Uppsala då deltagare i stor utsträckning är priskänsliga.

▪ Samlad bedömning

En civil luftfart bedöms ha en positiv effekt för den regionala utvecklingen. Samtidigt begränsas bebyggelseutvecklingsmöjligheterna nordväst och norr om staden samt i tätorterna Vänge och Storvreta. Inverkan på miljön är betydande. Med hänsyn främst till buller, klimatpåverkan och risken för dricksvattenförsörjningen ställer sig Kommunstyrelsen bakom Miljö- och hälsoskyddsnämndens samt Uppsala Vatten och Avfall AB förslag till begränsningar och skyddsåtgärder för att den sökta verksamheten ska ges tillstånd.

ÖBs beslut beträffande militär flygverksamhet vid Ärna respektive Miljööverdomstolens beslut vad avser Arlanda bör föranleda Länsstyrelsen att pröva ansökan också med beaktande av dessa nya förutsättningar.

På Kommunfullmäktiges vägnar

Lars Bäcklund
Ordförande

Astrid Anker
Sekreterare

AU7 2012-11-12

S-, MP-, V-yrkande

Förslag till remissyttrande från Uppsala kommun

Angående ansökan om tillstånd för utökad civil verksamhet på Uppsala flygplats

Regeringen har sänt mark- och miljödomstolens yttrande över överklagat beslut i rubricerat ärende på remiss (ert Dnr M2011/1757/Ma/M). Uppsala kommun har tagit del av innehållet och vill framhålla följande:

Uppsala kommun yttrade sig över försvarsmaktens ansökan inför länsstyrelsens beslut om tillstånd år 2009. **Kommunen har varit mycket tydlig med att någon kommunal medfinansiering inte är aktuell och att miljöbedömningens resultat är avgörande för om civilflyg ska etableras eller ej.** Regeringen har nu att ta ställning utifrån **mark- och miljödomstolens rekommendation.**

Oavsett arten av flygverksamhet vill Uppsala kommun understryka vikten av grundvattenskydd vid verksamheten. För närvarande utreds källan till förhöjda halter av perfluorerade ämnen i Uppsalas dricksvatten. **Upptäcken av dessa ämnen i Uppsalas grundvatten har föranlett stängning av ett av fyra brunnsområden, det motsvarar över 25 procent av Uppsalas råvattenupptag.** Efter provtagningar i skilda brunnar kan inte uteslutas att föroreningarna härrör från Uppsala flygplats, inklusive delarna väster om vattendelaren.