



UMEÅ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2016-11-11  
meddelad i  
Umeå

Mål nr M 2437-15

**SÖKANDE**

Swedavia AB, 556797-0818  
Kiruna Airport  
Box 831  
981 28 Kiruna

Ombud: Bolagsjurist Tomas Fjordevik  
Swedavia AB  
Box 35  
190 45 Stockholm-Arlanda

**MOTPARTER**

1. Länsstyrelsen i Norrbottens län  
971 86 Luleå
2. Miljö- och byggnämnden i Kiruna kommun  
981 85 Kiruna
3. Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
601 73 Norrköping
4. Sveriges geologiska undersökning  
Box 670  
751 28 Uppsala

**SAKEN**

Tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet m.m. vid Kiruna Airport, Kiruna kommun

Avrinningsområde: 1 (Torneälven)

Koordinater      N: 7532707    E: 724627      (SWEREF 99 TM)

Dok.Id 262424

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 <b>E-post:</b> mmd.umea@dom.se www.domstol.se	090-77 18 30	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00

## **DOMSLUT**

### **Tillstånd**

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen och lämnar Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet vid Kiruna Airport, med en omfattning av högst 16 000 flygrörelser per år, varav 5 500 rörelser i linjefart och charter samt 2 200 militära rörelser.

### **Villkor**

För tillståndet gäller följande villkor.

#### Allmänt villkor

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Ovan gäller inte de delar av ansökningshandlingarna som behandlar åtgärder, utformningen av och åtaganden hänförliga enbart till det av Swedavia AB återkallade yrkandena om tillstånd till förlängning av befintlig rullbana och till vattenverksamhet.

#### Flygvägar och buller

2. Vid visuella inflygningar till flygplatsen med IFR-trafik ska överflygning av Kiruna tätort undvikas i möjligaste mån.
3. Utöver vad som erfordras för att hålla beordrad beredskap med hänsyn till rikets säkerhet, får trafik med militära jetflygplan endast undantagsvis bedrivs kvälls- och nattetid (kl. 18–06) under perioden juni–augusti.
4. Swedavia AB ska genomföra uppföljande bullerberäkningar minst vart femte år eller oftare vid behov.

Kemikalier, farligt avfall m.m.

5. Swedavia AB ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia AB ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.
6. Halkbekämpning på flygplatsens rullbana, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand. Urea får dock undantagsvis användas när flygsäkerheten eller den militära verksamheten så kräver.

Mängden urea som har använts ska årligen inrapporteras till tillsynsmyndigheten.

7. Kemiska produkter och farligt avfall ska vid lastning, lossning och lagring hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring och drivmedel, glykol, andra flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall på flygplatsens lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus tio (10) procent av summan av övriga tankars volym inom samma invallning.
8. Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna samt påkörnings-skydd. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överfyllnadsskydd.

Rennäringen

9. Swedavia AB ska regelbundet, dock minst en gång per år, bjuda in Gabna sameby och Laevas sameby till samråd angående bolagets verksamhet vid Kiruna Airport.

### Kontrollprogram

10. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Swedavia AB ska senast sex (6) månader efter det att denna dom har vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram.

### Förorenad mark

11. Swedavia AB ska fortsätta arbetet med PFOS enligt den handlingsplan som har lämnats in till tillsynsmyndigheten. Bolaget ska även genomföra undersökningar av potentiell markförorening vid transformatorstation.

### **Återkallande av tillstånd**

Koncessionsnämndens för miljöskydd tillståndbeslut den 25 november 1997 nr 146/97 återkallas fr.o.m. den 1 januari 2017 med stöd av 24 kap. 3 § första stycket 6 miljöbalken.

### **Avskrivning av del av målet**

Mark- och miljödomstolen avskriver målet från vidare handläggning beträffande frågan om tillstånd till förlängning av rullbana samt om tillstånd till bortledning av grundvatten och till grundvattensänkning.

### **Prövningsavgift**

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som genom beslut den 21 oktober 2015 har bestämts om avgift för prövningen avseende ansökt vattenverksamhet.

---

**BAKGRUND**

Kiruna Airport är belägen några kilometer sydost om Kiruna centrum. Det nuvarande tillståndet för flygplatsen är meddelat av Koncessionsnämnden för miljöskydd den 25 november 1997 (nr 146/97) enligt den numera upphävda miljöskyddslagen (1969:387). Tillståndet omfattar högst 15 970 flygrörelser per år, varav högst 3 400 avseende reguljär inrikestrafik, 10 370 allmänflyg och 2 200 militär luftfart. Tillståndet omfattade också en förlängning av den befintliga rullbanan i sydvästlig riktning med 500 meter till en längd av 3 000 meter. Rullbaneförlängningen genomfördes aldrig, varför den delen av tillståndet förföll vid utgången av år 2003.

Swedavia AB (nedan Swedavia alternativt bolaget) har nu ansökt om ett nytt tillstånd. Ansökan syftar bl.a. till att kunna ta emot fler rörelser i segmentet linjefart och charter. Eftersom det är fråga om endast en mindre ökning av det totala antalet flygrörelser, innebär det att utrymmet för det s.k. allmänna flyget kommer att minska.

Vid flygplatsen förekommer militär flygtrafik. Det finns emellertid ingen specifik infrastruktur för militär flygverksamhet på flygplatsen, varför ansökan prövas vid mark- och miljödomstolen enligt 24 kap. 3 § miljöprövningsförordningen (2013:251), verksamhetskod 63.30.

**YRKANDEN M.M.**

Swedavia har – som bolaget slutligt bestämt sin talan – yrkat att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till fortsatt verksamhet vid Kiruna Airport med en omfattning av högst 16 000 flygrörelser per år, varav 5 500 rörelser i linjefart och charter och 2 200 militära rörelser.

Swedavia har ursprungligen även yrkat att domstolen lämnar bolaget tillstånd till en förlängning av rullbanan och till vissa vattenverksamheter kopplade till en sådan

förlängning. Dessa yrkanden har dock återkallats av bolaget under målets handläggning. Målet ska avskrivas från vidare handläggning i dessa delar.

Länsstyrelsen i Norrbottens län (länsstyrelsen), miljö- och byggnämnden i Kiruna kommun (nämnden), Transportstyrelsen och Statens geologiska undersökning (SGU) har yttrat sig i målet.

Försvarsmakten har förklarat att den inte har några synpunkter med anledning av ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket har förklarat att den inte har någon erinran mot ansökan.

Några invändningar mot att tillstånd till fortsatt verksamhet vid flygplatsen lämnas har inte framförts i målet. Transportstyrelsen har dock påtalat att flygplatser och flygvägar tillståndsprövas även av Transportstyrelsen i enlighet med luftfartslagstiftningen.

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling i målet och i samband med den även hållit syn ute på flygplatsen.

## **VILLKORSFÖRSLAG**

Swedavia har lämnat följande förslag till slutliga villkor. Med anledning av att ansökningshandlingarna inklusive bl.a. miljökonsekvensbeskrivningen även innehåller åtaganden hänförliga till yrkandena om tillstånd till förlängning av rullbanan och till vattenverksamhet, vilka yrkanden har återkallats av bolaget under målets handläggning, har bolaget lämnat alternativa förslag till formulering av det s.k. allmänna villkoret.

### Allmänt villkor

#### *Alternativ 1*

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och

bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Ovan gäller inte de delar av ansökningshandlingarna som behandlar åtgärder, utformningen av och åtaganden hänförliga enbart till det av sökanden återkallade yrkandet om tillstånd att förlänga befintlig rullbana.

*Alternativ 2*

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Ovan gäller inte de delar av ansökningshandlingarna som behandlar åtgärder, utformningen av och åtaganden hänförliga enbart till det av sökanden återkallade yrkandet om tillstånd att förlänga befintlig rullbana. I Bilaga X anges de delar av ansökningshandlingarna som helt eller delvis behandlar rullbaneförlängningen.

*Alternativ 3*

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Ovan gäller inte de delar av ansökningshandlingarna som behandlar åtgärder, utformningen av och åtaganden hänförliga enbart till det av sökanden återkallade yrkandet om tillstånd att förlänga befintlig rullbana, med undantag för åtaganden avseende

- fortsatt arbete med PFOS enligt den handlingsplan som har lämnats in till och godkänts av tillsynsmyndigheten samt
- undersökning av potentiell markförorening vid transformatorstation.

Flygvägar

2. Vid visuella inflygningar till flygplatsen med IFR-trafik ska överflygning av Kiruna tätort undvikas i möjligaste mån.
3. Utöver vad som erfordras för att hålla beordrad beredskap med hänsyn till rikets säkerhet, får trafik med militära jetflygplan endast undantagsvis bedrivas kvälls- och nattetid (kl. 18-06) under perioden juni-augusti.

Kemikalier, farligt avfall m.m.

4. Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.
5. Halkbekämpning på flygplatsens rullbana, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand. Urea får dock undantagsvis användas när flygsäkerheten eller den militära verksamheten så kräver.
6. Kemiska produkter och farligt avfall ska vid lastning, lossning och lagring hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring av drivmedel, glykol, andra flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall på flygplatsens lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus 10 % av summan av övriga tankars volym inom samma invallning.

Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna samt påkörnings-skydd. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överfyllnadsskydd.

Kontroll

7. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestäms i samråd med tillsynsmyndigheten. Swedavia ska senast 6



månader efter det att tillståndet har vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram.

## **SWEDAVIAS ANSÖKAN**

Nedan lämnas en redogörelse för vad Swedavia har anfört i sin ansökan. Det som enbart har bäring på de delar av ansökan som har återkallats av bolaget (rullbaneförlängning och vattenverksamhet) har utelämnats i nedanstående redogörelse. För bättre förståelse av vissa uppgifter finns dock uppgifter om rullbaneförlängningen kvar på några ställen i redogörelsen.

### **Omfattning och avgränsning**

Denna tillståndsansökan omfattar flygplatsverksamheten vid Kiruna Airport. Ansökan avser samma antal flygrörelser totalt som nu gällande tillstånd med en avrundning uppåt om 30 flygrörelser till närmaste tusental. En flygrörelse utgörs antingen av en start eller av en landning.

Flygplatsverksamhet består av tillhandahållande av infrastruktur för luftfartyg genom att flygplan och andra luftfartyg nyttjar flygplatsens anläggningar. Flygplatsområdet, i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om bl.a. tillståndsprövning av flygplatser (NFS 2008:6), utgör utgångspunkten för bedömningen av vad som ska ingå i flygplatsverksamheten.

Flygplatsverksamheten vid Kiruna Airport utgörs i huvudsak av följande verksamheter, varav flertalet bedrivs av Swedavia:

- Drift och underhåll av terminal, rullbana, taxibanor, rampytor och övrig infrastruktur för flygplatsverksamheten.
- Drift av underhåll och försörjningssystem avseende kyla, värme och el.
- Omhändertagande av dagvatten, spillvatten och glykolförorenat vatten.
- Tillhandahållande av marktjänster åt flygbolagen (reparation och underhåll av flygplanen, avisning, bagagehantering, catering m.m.).
- Verksamheter i hangarer och verkstäder.
- Drivmedelshantering för flygplan och markfordon på airside.
- Marktransporter inom airside och övriga flygplatsrelaterade marktransporter på landside.
- Drift och underhåll av brandövningsplatsen.

- Brand- och räddningstjänst.
- Kemikalie- och avfallshantering.
- Tillhandahållande av in- och utflygningsvägar för flygtrafik (SID/STAR-system).

Vid en flygplats bedrivs många verksamheter med flera verksamhetsutövare inblandade. Verksamheter som inte har någon direkt koppling till flygplatsverksamheten, främst kommersiell verksamhet i form av restaurang, butik, biluthyrning m.m. omfattas inte av denna ansökan.

### **Omgivning och intressen**

Kiruna Airport ligger cirka 6 km sydost om Kiruna centrum mellan väg E10 i norr och järnvägen mellan Kiruna och Svappavaara i söder. Närmaste större bostadsområde är Tuolluvaara, som ligger drygt 1 km nordväst om rullbanans norra ände, och Lombolo, cirka 1,5 km väster om flygplatsens stationsområde. Närmaste verksamheter består av ett småindustriområde i norr strax söder om väg E10, en fordonstestslinga, en halkbana och en grustäkt. Terrängen är relativt flack med omväxlande myr- och moränmark.

I flygplatsens närhet finns ett antal riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken. Förutom själva flygplatsen, som är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, finns i närområdet riksintressen för rennäringen, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv, värdefulla ämnen och material, kommunikationer och totalförsvaret. Det finns vidare ett flertal skyddade områden i närheten, varav det närmast belägna är naturreservatet Aptasvare fjällurskog ost/sydost om flygplatsen som ingår som en del av Natura 2000-området Rautas.

### **Trafikutveckling och förutsättningar**

Enligt den högprognos som flygplatsen har låtit ta fram beräknas antalet civila rörelser på flygplatsen uppgå till cirka 13 800 år 2040, varav 5 500 i linjefart och charter. Antalet passagerare beräknas uppgå till cirka 410 000 år 2040. Swedavia

har tagit höjd för högprognosen i denna ansökan för att tillståndet vid varje given tidpunkt ska rymma den förväntade maximala efterfrågan på flygrörelser.

### **Fastighets- och planförhållanden**

Flygplatsen är lokaliserad till fastigheten Kiruna 1:310, som ägs av Swedavia. Flygplatsområdet är inte detaljplanelagt. Översiktsplanen för Kiruna, som antogs år 2002, anger att flygplatsen är en mycket viktig del av Kirunas infrastruktur och att vid bostadsbebyggelse i nära anslutning till flygplatsen har hänsyn tagits till befintlig flygplatsverksamhet. En fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort antogs under år 2014. Enligt denna kommer Kirunas nya centrum att flytta närmare flygplatsen (mellan Jägarskolan och byn Tuolluvaara). I planeringsöverväganden för flygtrafik anges bl.a. att en förlängning av landningsbanan med 500 meter är en strategiskt angelägen infrastrukturensatsning för framtiden.

### **Verksamhetsbeskrivning**

Verksamheten vid Kiruna Airport innefattade under denna ansökans basår (2013) totalt 7 707 civila flygrörelser, varav 3 389 avsåg rörelser i linje- och chartertrafik och resten allmänflyg (skolflyg, taxiflyg, helikopterflyg etc.). Den militära trafiken uppgick år 2013 till 100 rörelser.

Flygplatsområdet är cirka 1,6 km<sup>2</sup> stort och består av ett område som kallas för landside och ett område som kallas för airside. Landside består främst av den del av passagerarterminalen som ligger utanför säkerhetskontrollen samt parkerings- och angöringsytor utanför terminalbyggnaden. Airside är inhägnat och tillträdet är starkt reglerat på grund av flygsäkerhetsskäl.

### **Flygplatsens anläggningar**

Kiruna Airport har en rullbana med två banriktningar som benämns 03/21. Bana 03 innebär att flygplanet startar alternativt landar i kompassriktning 30° (nordost). Bana 21 innebär start/landning i kompassriktning 210° (sydväst). Rullbanan har en längd om 2 502 meter och en bredd om 45 meter. I anslutning till rullbanan finns

taxibanor som förbinder rullbanan med stationsplattan och uppställningsramperna för flygplan.

Förutom själva passagerarterminalen (som även inrymmer flygledartornet) finns på flygplatsen bl.a. en fraktkterminal, hangarer, förråd, garage, miljöstation, verkstad, spolhall och en brandstation.

En brandövningsplats är belägen vid södra banänden på airside och består av en cirka 200 m<sup>2</sup> stor betongplatta.

Flygplatsens drivmedelsdepå finns i det norra flygplatsområdet och består av två cisterner med en total volym om 160 m<sup>3</sup>.

Flygplatsens dagvatten avrinner huvudsakligen mot bäcken Pahtajoki strax öster om rullbanan som i sin tur rinner ut i Luossajoki via ett annat bäcksystem väster och norr om flygplatsen.

Färskvatten levereras från Kiruna kommun. Spillvatten leds via fett-/oljeavskiljare till det kommunala avloppsnätet.

## **Verksamheter på flygplatsen**

### Befintlig verksamhet

#### *Verksamheter på airside och landside*

Ramptjänst inkluderar de moment som krävs för att hantera ett flygplan mellan ankomst och avgång. Dessa består bl.a. av elanslutning, catering och städtjänster, avisning av flygplanskroppen vintertid, avfallshantering, av- och påstigning av passagerare, av- och pålastning av bagage och fraktgodis samt reparationer, översyn och underhåll av flygplan. Tankning utförs av Swedavia på uppdrag av Shell Aviation AB som äger flygplatsens bränsledepå.

Swedavia bedriver sommar- och vinterfäldhållning på flygplatsen. Sommarfäldhållning består av renhållning och allmänt underhållsarbete av banan, vägar och ramper, vilt- och fågeljakt m.m. Vinterfäldhållning består främst av snöröjning och halkbekämpning som företrädesvis sker mekaniskt genom plogning, sopning och blåsning. Halkbekämpning på ramper utförs normalt med varm sand. Vid vissa svåra väderförhållanden och när den militära verksamheten kräver det används urea.

Swedavias maskinpark består av ett 60-tal fordon. Det finns en fordonsverkstad (försedd med oljeavskiljare) där reparationer och underhåll av maskinparken genomförs.

Flygplatsens räddningstjänst är utformad för att uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter. Brandövningar sker 1-2 gånger i veckan på en särskilt inrättad brandövningsplats.

I terminalbyggnaden bedrivs bl.a. expeditionstjänst, biluthyrning, restaurangverksamhet och kontorsverksamhet. Avfall lämnas på flygplatsens miljöstation.

Försvarsmaktens närvaro på flygplatsen varierar främst beroende på behovet av att genomföra övningar. Någon permanent närvaro eller några militära installationer finns inte på flygplatsen.

#### *Hantering av flygtrafiken*

Flygtrafikledningen vid flygplatsen utförs av LFV. Kiruna Airport omges av ett kontrollerat luftrum som kallas för terminalområde (TMA) som sträcker sig upp till cirka 2 900 meter. Innanför terminalområdet finns en så kallad kontrollzon (CTR) som sträcker sig upp till cirka 450 meter. Banval, bana 03 eller bana 21, styrs huvudsakligen av rådande vindar vid marknivån. Som en utgångspunkt både startar och landar flygplan i motvind.

Till och från Kiruna Airport finns särskilda ut- och inflygningsvägar konstruerade i form av SID (Standard Instrument Departure) och STAR (Standard Instrument Arrival). Transportstyrelsen prövar in- och utflygningsvägarna utifrån ett flygsäker-

hetsperspektiv enligt luftfartslagstiftningen. Tekniken som flygvägarna till och från Kiruna baseras på är av äldre konventionell typ. Systemet baseras på radiofyrrar (VOR/DME) som finns utplacerade i terrängen både på flygplatsen och långt utanför.

I flygplatsens närhet finns restriktionsområden (Estrange och Kalixfors skjutfält) som tidvis kraftigt begränsar tillgängligheten i luftrummet.

Ankommande trafik som flyger enligt instrumentflygregler (IFR-trafik) följer det konventionella STAR-systemet. Är det tillräckligt bra väder kan en flygning förkortas genom att piloten tillåts navigera med endast visuella referenser.

Avgående IFR-trafik klareras enligt någon av de fastställda SID-flygvägarna. Eftersom Kiruna Airport i dagsläget saknar radarövervakning har flygtrafikledningen begränsade möjligheter att aktivt förkorta flygvägen för avgående trafik. Förkortning av flygvägarna sker genom att flygledningen anmodar piloten att styra mot en punkt längre fram, närmare flygplanets destination.

Så kallad VFR-trafik är trafik som flyger enligt visuella flygregler. Vid flygning enligt VFR flyger man oftast under moln och med sikt till marken. VFR-trafiken följer inte SID-/STAR-systemet, utan angör och passerar ut ur kontrollzonen via sex definierade punkter. Det är i regel flygklubbar och privata aktörer som nyttjar detta sätt att flyga men även viss nyttotrafik (t.ex. polis och ambulans).

Uppskattningsvis cirka 10 % av flygplatsens rörelser utgörs av helikopterrörelser. Helikoptertrafiken följer som regel inte SID-/STAR-systemet utan flyger kortaste vägen ut ur kontrollzonen.

Eftersom det saknas radarövervakning vid flygplatsen, samtidigt som den militära trafiken i regel saknar förmåga att navigera som den civila trafiken, måste de operativa metoderna för trafikavveckling av militär trafik anpassas. Konkret innebär detta att den militära trafiken normalt inte följer SID-/STAR-systemet. I stället

egennavigerar den militära trafiken till och från Kiruna Airport, oftast med stöd av visuella referenser. Normalt görs så kallade ”pejlinflygningar” till flygplatsen, vilket översiktligt innebär att flygplanet med stöd av flygledningen ”pejlas” till en punkt mitt på rullbanan för att därefter göra en ”utkurs” på ett par minuter för att slutligen göra en insväng mot flygplatsen igen.

#### Framtida verksamhet

##### *Framtida verksamhet på airside och landside*

Flygplatsens infrastruktur kommer att behöva byggas ut i takt med att antalet resenärer ökar. Nya parkeringsytor och en utbyggnation av ankomsthallen är sannolikt behövlig under denna ansökans prognosperiod. Även byggnation av hotell och ett resecentrum kan komma att aktualiseras.

##### *Framtida hantering av flygtrafiken*

För närvarande pågår ett arbete för att införa övervakningstjänst på Kiruna Airport. Enligt nuvarande tidplan kan övervakningstjänst finnas tillgänglig för flygtrafikledningen på Kiruna Airport tidigast någon gång under år 2016. Det krävs tillstånd från Transportstyrelsen innan övervakningssystemet kan tas i drift.

För det fall övervakningstjänst etableras förbättras möjligheterna kraftigt för flygtrafikledningen att hantera trafiken mer effektivt. Detta innebär att radarledning/vektorering av trafiken kan bli relativt vanlig i framtiden. Övervakningstjänst innebär också att det blir möjligt att konstruera satellitbaserade SID och STAR. Det finns olika sätt att konstruera dessa men de vanligast förekommande kallas P-RNAV. Swedavia har konceptuellt konstruerat ett antal nya SID och STAR baserade på ett P-RNAV (Precision- Area Navigation) -system och som presenteras i ansökan. De nu framtagna flygvägarna överensstämmer i stort med dagens flygvägar i flygplatsens närhet. Swedavia bedömer inte att dragningen av de nu konceptuellt framtagna flygvägarna nämnvärt kommer att förändras vid slutlig konstruktion. Noteras ska dock att P-RNAV-flygvägarna måste godkännas av Transportstyrelsen innan driftsättning.

All trafik har inte den utrustning som krävs för att kunna flyga med hjälp av

P-RNAV-systemet. Antalet flygplan som saknar denna förmåga kan förväntas minska successivt men under överskådlig tid kommer det att finnas kvar flygplan som inte är utrustad med modern navigeringsutrustning. Dessa kommer att hanteras genom en manuell beskrivning för piloten som efterliknar det satellitbaserade SID-/STAR-systemet.

Etablering av en eventuell övervakningstjänst kommer att medföra att radarledning/vektorering möjliggörs även av den militära trafiken.

Trafik som i dag inte följer SID-/STAR-systemet (VFR-trafiken) kommer även fortsättningsvis att hanteras som i dag.

I tiden fram till dess att övervakningstjänst etableras vid Kiruna Airport, och för det fall övervakningstjänst över huvud taget inte etableras, kommer flygtrafiken att hanteras som i dag.

## **Miljökonsekvenser**

### Buller

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas den beräknade bullerexponeringen av tre olika trafikalternativ; nuläge (utfall 2013), nollalternativ (nu gällande tillstånd) och sökt verksamhet.

Den sökta verksamheten är det trafikalternativ som orsakar den största bullerutbredningen beroende på det ökade antalet tunga rörelser inom linjefart och charter. Inga personer exponeras emellertid för flygbullernivå (FBN) över riktvärdet 55 dB(A) från den sökta verksamheten beräknad för civil och militär flygtrafik. Inte heller exponeras några boende för maximal ljudnivå från civil flygtrafik över riktvärdet 70 dB(A) 16 gånger per årsmedeldag och -kväll. Likaså exponeras inte några boende för maximal ljudnivå 70 dB(A), tre gånger per årsmedeldag och -kväll.

När det gäller den militära flygtrafiken så överensstämmer den sökta verksamheten med nollalternativet. Bullret från starter med JAS 39 Gripen bidrar till bullerutbred-



ningen i störst omfattning. Maximal ljudnivå 80 dB(A) från enskilda starter med JAS 39 Gripen utbreder sig över tätbebyggda områden men dessa starter är koncentrerade till några övningstillfällen per år.

Antalet personer som exponeras för bullernivåer över gällande riktvärden avseende sökt verksamhet är mycket begränsat. Eventuella negativa hälsokonsekvenser av buller från den sökta verksamheten bedöms därmed också komma att bli mycket begränsade.

Sökt verksamhet bedöms inte påverka uppfyllelsen av miljömålet God bebyggd miljö kring Kiruna Airport.

Vad gäller djur- och fågelliv är det framför allt de tillfälliga bullerexponeringarna som kan ha en påverkan. Viss påverkan på djur- och fågellivet i de västligaste delarna av naturreservatet Aptasvare fjällurskog och fjällurskogsreservatet Aptasvare kommer att ske för sökt verksamhet. Konsekvenserna bedöms dock bli mycket begränsade.

#### Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från verksamheten vid Kiruna Airport bedöms för nuläget vara låga. Sökt verksamhet bedöms medföra större utsläpp i och med att det baseras på en större andel tyngre flygplan och ökat passagerarantal, vilket i sin tur medför att marktransporterna till och från flygplatsen ökar. Den största ökningen av utsläpp rör koldioxid och kväveoxider. Ökningen av koldioxidutsläppen består framförallt i den ökade andelen tung trafik.

De ökade utsläppen som den sökta verksamheten innebär bedöms dock inte påverka möjligheten att fortsättningsvis med god marginal innehålla miljö kvalitetsnormerna och miljö kvalitetsmålet Frisk luft.

Vad gäller miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan bedriver Kiruna Airport ett kontinuerligt arbete med att minska sina utsläpp till atmosfären. De ökade utsläppen av koldioxid om cirka 3 200 ton för sökt verksamhet (inklusive följdverk-

samheter) i förhållande till nuläget bedöms vara av liten betydelse i jämförelse med andra koldioxidutsläpp i länet.

#### Grundvattensänkning samt utsläpp till mark och grundvatten

Miljö kvalitetsnormen för god kvantitativ och kemisk status i närliggande grus- och sandförekomster bedöms inte påverkas negativt av den ökade ytavrinning som dagvattensystemen inom befintligt flygplatsområde och planerad rullbaneförlängning medför.

Inom influensområdet för grundvattensänkningen finns en transformatorstation där förorening av PCB, metaller, aromater, klorerade och icke-klorerade lösningsmedel skulle kunna förekomma. Utströmning av grundvatten med dessa föroreningar skulle lokalt kunna påverka livsmiljön negativt för växter och djur i Pahtajoki.

Perfluoroktansulfonat (PFOS) förekommer i mycket låga halter i bäck intill den nya brandövningsplatsen och påverkan på Pahtajoki bedöms därmed som marginell. Högre halter av PFOS har dock påträffats i grundvatten vid den gamla brandövningsplatsen. För att bedöma spridningsrisk, föroreningsförhållanden och behov av eventuella åtgärder kommer fortsatt undersökning av mark och grundvatten kring den gamla brandövningsplatsen att ske inom ramen för egenkontrollen.

I övrigt bedöms den påverkan som sker, utifrån tidigare utförda miljöundersökningar, vara så liten att den inte kommer förhindra uppfyllelsen av miljömålet Grundvatten av god kvalitet.

#### Utsläpp till ytvatten

Tillgängliga analysdata för totalkväve respektive ammoniumkväve utifrån genomförda provtagningar i Pahtajoki visar inget tydligt påslag nedströms flygplatsen jämfört med referensstationen uppströms. Detsamma gäller analysdata avseende mängden syretärande ämnen i vattnet (COD-Mn), som funnits vara mycket lågt enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder i såväl provtagningspunkten uppströms som nedströms flygplatsen.

Sökt verksamhet medför en ökad användning av avisnings- och halkbekämpningsmedel. Den ökade användningen bedöms inte påverka uppfyllelsen av de för vatten aktuella miljömålen; Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag och Grundvatten av god kvalitet.

Miljö kvalitetsnormen för god ekologisk och kemisk ytvattenstatus för vattendraget Luossajoki bedöms inte påverkas negativt av den ökade ytavrinning som dagvattensystemen inom befintligt flygplatsområde och planerad rullbaneförlängning medför.

#### Naturmiljö

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön som små. Den sökta verksamheten bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå de preciserade målen för miljömålet Myllrande våtmarker.

För sökt verksamhet kommer ljudnivåerna i naturreservatet Aptasvare fjällurskog endast att öka marginellt medan ljudnivåerna i våtmarken Sakkivuoma påverkas i större grad. Bevarandeplanen för Natura 2000-området Rautas (Aptasvare) lyfter inte fram några särskilda fågelarter och Kiruna Airport nämns inte som ett hot mot målen i bevarandeplanen. Sakkivuoma påverkas då in- och utflygningsvägar går över våtmarksområdet. Som en konsekvens av detta kan fågelfaunan i Sakkivuoma påverkas negativt både kvalitativt och kvantitativt. Dock ligger Sakkivuoma intill Kalixfors skjutfält med avvecklat flygfält. Detta innebär att fågellivet i Sakkivuoma tidigare varit mycket påverkat av Försvarmaktens militära verksamhet vid Kalixfors skjutfält.

#### Friluftsliv

Aktuellt område som kommer att beröras av påverkan av buller från flygplatsverksamheten för sökt verksamhet bedöms inte vara ett lämpligt område för det rörliga friluftslivet på grund av närheten till flygplatsen. Ökat antal flygrörelser för linjefart och charter och planerad rullbaneförlängning bedöms därför ge små konsekvenser för möjligheten till friluftsliv och rekreation i förhållande till nollalternativet.

### **Tillåtlighetsfrågor**

#### De allmänna hänsynsreglerna

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och vad som nedan anges anser Swedavia att den ansökta verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och att de försiktighetsmått och begränsningar som föreslås är rimliga. Verksamheten strider inte mot någon detaljplan eller områdesbestämmelser.

#### *Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)*

Swedavia har lång erfarenhet av flygplatsverksamhet och det finns en gedigen kompetens inom bolaget vad gäller miljöfrågor. Swedavia ser kontinuerligt över utbildningsbehovet och säkerställer att berörd personal har relevant utbildning. Swedavia har en fastställd miljöpolicy och en miljöorganisation på såväl central som lokal nivå. På central nivå finns Swedavias miljöchef, miljörettsjurist och flera centrala miljörådgivare. Swedavias miljöledningssystem är ISO 14001-certifierat.

Vid Kiruna Airport är flygplatschefen juridiskt ansvarig för miljöfrågor. Det operativa miljöarbetet är integrerat med övrig verksamhet och flygplatsens miljörådgivare är flygplatsledningens representant i miljöfrågor. Miljöarbetet styrs utifrån miljötillstånd, strategiska frågor samt egenkontroll i form av utredningar och uppföljning. Flygplatsens miljörådgivare ansvarar lokalt för frågor rörande miljöledningssystem, administrativ avfalls- och kemikaliehantering samt dokumenthantering (avvikelsehantering, uppföljning, åtgärder etc.). I projekt som kräver specialistkunskap inhämtas den dels från Swedavias gemensamma miljöfunktion, dels från miljökonsulter upphandlade i ett för Swedavia gemensamt ramavtal.

Swedavia har genom utredningar, samråd och genom inhämtande av information erhållit tillräckligt underlag om påverkan av den fortsatta verksamheten vid Kiruna Airport. Miljöpåverkan, effekter och konsekvenser av verksamheten har bedömts, beskrivits och analyserats. Swedavia har tillräcklig kunskap om påverkan från verksamheten vid Kiruna Airport för att skydda människors hälsa och miljön mot skada och olägenhet.

*Försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik (2 kap. 3 § miljöbalken)*

Genom de försiktighetsåtgärder som redovisas i ansökan samt genom de villkor som föreslås anser Swedavia att erforderliga försiktighetsmått kommer att iakttas.

Flygvägssystemet närmast flygplatsen tar i görligaste mån hänsyn till omgivande bebyggelse för att begränsa antalet bullerexponerade på mark genom att Kiruna tätort undviks i möjligaste mån. Området runt Kiruna Airport är glesbefolkat och inga byggnader berörs av buller i den omfattningen att bullerisolering är erforderligt.

Swedavia föreslår skyddsåtgärder vid utsläpp till vatten och hantering av kemikalier. Swedavia eftersträvar en teknik som ger så stor effekt som möjligt, samtidigt som den påverkar människors hälsa och miljön i så liten utsträckning som möjligt.

Föreslagna skyddsåtgärder måste anses tillräckliga med hänsyn till verksamhetens påverkan på människors hälsa och miljön.

*Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § miljöbalken)*

Inga biotekniska organismer används i verksamheten. De kemiska produkter som huvudsakligen används i verksamheten är främst drivmedel samt halkbekämpnings- och avisningskemikalier. I den utsträckning det är möjligt kommer Swedavia att byta ut kemikalier till mindre störande produkter. Swedavia gör löpande bedömningar i samband med val av produkter, varvid Swedavias särskilda kemikaliegrupp bistår med sin specialistkunskap.

*Hushållnings- och kretsloppsprincipen (2 kap. 5 § miljöbalken)*

Swedavia hushåller med resurserna och återvinner i möjligaste mån de produkter som nyttjas vid Kiruna Airport. Samtliga verksamhetsutövare vid flygplatsen kan lämna sitt avfall till den miljöstation som Swedavia tillhandahåller.

Verksamheten innebär bl.a. förbrukning av drivmedel i form av petroleumprodukter för markfordon. Petroleumprodukter utgör en icke förnybar energiresurs.

Utvecklingen går dock mot användning av bränslesnålare motorer och förnybara drivmedel eller el i markfordon.

Swedavias koncerngemensamma mål är att med egna åtgärder sträva mot noll-utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten år 2020.

*Lokaliseringsprincipen (2 kap. 6 § miljöbalken)*

Kiruna Airport är etablerad i regionen sedan länge och stora värden är nedlagda i befintlig infrastruktur. Flygplatsen anses vara av nationellt och regionalt intresse för infrastrukturen och är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Ansökan avser således verksamhet vid en befintlig flygplats. Det är inte heller fråga om en utökning av det totala antalet flygrörelser. Någon annan lokalisering än den valda kan knappast komma ifråga.

Swedavia redovisar ändå översiktligt alternativa lokaliseringar av flygplatsverksamheten i miljökonsekvensbeskrivningen. Inom en radie av 16 mil från Kiruna Airport finns ytterligare tre flygplatser; Lappland Airport (Gällivare), Pajala Airport och Kalixfors skjutfält (f.d. flygfält).

Ingen av ovanstående alternativ anses vara ett rimligt alternativ till Kiruna Airport. Dels på grund av avståndet till Kiruna, dels på grund av de utbyggnader av infrastrukturen som skulle bli nödvändiga.

*Skälighetsprincipen (2 kap. 7 § miljöbalken)*

De hänsynsåtgärder som planeras och beskrivs i ansökan (inklusive bilagor) bedöms vara ekonomiskt rimliga i förhållande till miljönyttan.

*Ansvar för efterbehandling (2 kap. 8 § miljöbalken)*

Alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. miljöbalken.

I syfte att leva upp till målsättningarna i det nationella miljömålet ”Giftfri miljö” har Swedavia under de senaste cirka 10 åren aktivt arbetat med mark- och vattenundersökningar, varvid ett stort antal områden på Swedavias flygplatser har inventerats enligt MIFO fas 1 och 2. En MIFO fas 1 genomfördes på Kiruna Airport år 2007 och en MIFO fas 2-utredning år 2008. Flygplatsen bedöms tillhöra riskklass 3, måttlig risk enligt MIFO. I början av 2000-talet genomförde också Försvarsmakten och Shell Aviation AB markundersökningar vid deras respektive historiska verksamheter.

Det brandsläckningsskum som tidigare användes vid flygplatsen innehöll PFOS (perfluoroktansulfonat). Swedavia har genomfört undersökningar av såväl den gamla som den nya brandövningsplatsen. Vid den gamla brandövningsplatsen har PFOS påträffats i mark och grundvatten. Vid den nya brandövningsplatsen (som togs i drift år 2006) har PFOS påträffats i en bäck nedströms brandövningsplatsen. Fortsatt utredning av föroreningsituationen är planerad. Enligt Swedavias mening bör frågan om PFOS även framöver hanteras tillsynsvägen och således inte inom ramen för denna prövning.

#### Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken

I flygplatsens närområde finns riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken för rennäringen, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv, värdefulla ämnen och material, kommunikationer och totalförsvaret. I närområdet finns även riksintressen enligt 4 kap. 6 och 8 §§ miljöbalken (skydd mot vattenkraftutbyggnad och områden som har förtecknats enligt 7 kap. 27 § miljöbalken).

Kiruna Airport i sig är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Verksamheten vid Kiruna Airport strider inte mot 3 eller 4 kap. miljöbalken. Någon påtaglig påverkan på andra närliggande riksintressen sker enligt Swedavias bedömning inte genom den ansökta verksamheten.

#### Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken

Den sökta verksamheten bedöms inte bidra till att några miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

I flygplatsen närhet finns två identifierade grundvattenförekomster (båda grus- och sandförekomster). Varken den ökade ytavrinningen som dagvattenssystemet inom befintligt flygplatsområde medför eller den planerade rullbaneförlängningen bedöms påverka miljökvalitetsnormen för god kvantitativ och kemisk status i dessa grundvattenförekomster.

Vad gäller ytvattenförekomster är varken Pahtajoki eller bäcken norr om flygplatsen, som ligger inom flygplatsens avrinningsområde, statusklassad. Däremot är Luossajoki statusklassad. Miljökvalitetsnormen för god ekologisk och kemisk ytvattenstatus i Luossajoki bedöms inte påverkas negativt av den ökade ytavrinningen som dagvattenssystemet inom befintligt flygplatsområde och den planerade rullbaneförlängningen medför.

#### Sammanfattning

Swedavia anser sammanfattningsvis att verksamheten är förenlig med miljöbalkens syfte och uppfyller de krav som kan ställas enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Tillstånd till fortsatt verksamhet ska därför lämnas.

#### **INKOMNA YTTRANDEN**

Nedan lämnas en redogörelse för dels vad remissmyndigheterna har anfört och som är av intresse för domstolens prövning, dels Swedavias bemötanden.

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen anser att det är oklart varför Volvo Personvagnar och Volvo Lastvagnars verksamhet i hangarer och verkstäder, samt kemikaliehantering på airside, inte inkluderats i ansökan.

Vidare anser länsstyrelsen att det inte går att utgå från Artportalen för att göra en bedömning om artskyddsdispens behövs eller inte. Detta eftersom frånvaro av inrapporterade arter i Artportalen ofta kan betyda att ingen inventering eller besök gjorts i det aktuella området. Således krävs en inventering av området enligt ovan. Om dispens från artskyddsförordningen krävs, bör det i MKB:n framgå vilka arter



det söks dispens för, vilka paragrafer enligt Artskyddsförordningen som blir aktuella och om sökanden anser att dispens kan medges och varför.

Länsstyrelsen anser vidare att det är en brist att ingen fågelinventering genomförts. För att bedöma påverkan på fågellivet på Sakkivuoma anser länsstyrelsen att det behöver utföras en fågelinventering av området under häckningssäsong. MKB:n behöver uppdateras avseende bedömning av hur fågellokalen kommer att påverkas av det ökade bullret dvs. om dess ekologiska funktion för fågellivet kommer att försämrats. Enligt artskyddsförordningen 4 § punkt 2 är det förbjudet att skada (försämra) djurens fortplantningsområden eller viloplats, således behöver MKB:n och ansökan också uppdateras, så det framgår om dispens från artskyddsförordningen krävs.

Bedömningen avseende påverkan på Natura 2000-området Rautas och om verksamheten kräver tillstånd till enligt 7 kap. 28 § miljöbalken behöver förtydligas av sökande.

#### *Bolagets svar*

Swedavia har inte inkluderat Volvo Personvagnars och Volvo Lastvagnars verksamheter i ansökan, då dessa verksamheter inte utgör flygplatsverksamhet.

Flygplatsverksamhet består sammanfattningsvis av tillhandahållande av infrastruktur för luftfartyg genom att flygplan och andra luftfartyg nyttjar flygplatsens anläggningar.

Swedavia anser inte att dispens krävs enligt artskyddsförordningen, med undantag för den dispens bolaget redan har genom flygplatsens tillstånd till skydds jakt. Den överlag artrika floran på flygplatsområdet har sin grund i fälthållningen av flygplatsområdet, vilken kommer att fortgå på samma sätt som i dag. Swedavia ser inte heller något behov av kompensationsåtgärder.

Våtmarksområdet Sakkivuoma är beläget cirka 7 km söder om rullbanan. Våtmarken har högt naturvärde (klass 2) enligt VMI. Det ska poängteras att våtmarken inte är ett skyddat område enligt 7 kap. miljöbalken.

Swedavia har dels låtit utföra bullerberäkningar i en punkt i centrala Sakkivuoma, dels genomfört en tydligare beskrivning av konsekvenserna för fågellivet i Sakkivuoma. Sakkivuoma överflygs av både starter från bana 21 (starter söderut) och landningar till bana 03 (landningar söderifrån). Flygplan som landar söderifrån befinner sig dock på slutlig inflygning och berör enbart de västra delarna av Sakkivuoma och de maximala ljudnivåerna från landningar beräknas vara lägre än 60 dB(A). Starter mot sydväst företar vänstersväng mot utpasseringspunkt när höjden 2 800 fot MSL (Mean Sea Level, dvs. medelhavsnivå) uppnås, varför en spridning i sidled i praktiken kommer att uppstå. De beräknade maximala ljudnivåerna i Sakkivuoma avser *direkt överflygning* och är därför de högsta som beräknas kunna uppkomma. Utifrån genomförda bullerberäkningar kan konstateras att de maximala ljudnivåerna är lägre för såväl nuläge som för sökt verksamhet jämfört med för dåläget (år 1995). Vad gäller den civila trafiken beror detta på att den tidigare vanligt förekommande flygplanstypen McDonnell Douglas MD-82 numera har fasats ut och ersatts av en modernare och mindre bullrig flygplanstyp, Boeing 737-800. I fråga om maximala ljudnivåer från JAS Gripen ska påpekas att Försvarmakten inte är permanent stationerad vid Kiruna Airport, utan militära flygningar är koncentrerade till ett begränsat antal årligt förekommande övningar. FBN-nivåerna är överlag på en mycket låg nivå (totalt FBN 44 dB(A) i sökt verksamhet för civil och militär trafik). Kiruna Airport är en i sammanhanget liten flygplats med ett begränsat antal flygrörelser per år, även vid sökt verksamhet. Frekvensen av flygrörelser är därför låg, vilket återspeglas i de låga FBN-nivåerna.

Vad gäller behovet av en fågelinventering i Sakkivuoma anser Swedavia att en sådan inventering inte är erforderlig på grund av de begränsade maximala ljudnivåerna och de begränsade antalet överflygningar som området exponeras för. Sakkivuoma har dessutom besökts relativt frekvent sedan början av 2000-talet, både av lokala ornitologer samt av Sveriges Ornitologiska Förenings reseföretag Avifauna. Många av dessa besök har gjorts under häckningstid (juni-10 aug). Varje år Avifauna har besökt området har ett tiotal ornitologer deltagit i exkursionen. Sweco har på uppdrag av Swedavia sammanställt rapporterna från åren 2001-2015. Sweco:s uppfattning är att en sammanställning från detta relativt välbesökta område

ger ett lika bra, om inte bättre, underlag än en enskild inventering under ett enda år. För att beskriva konsekvenserna på fågellivet i Sakkivuoma på ett bättre och mer vetenskapligt underbyggt sätt har Sweco även genomfört åtgärder såsom samråd med lokal ornitolog, sammanställt och utvärderat rapporter från häckningsperioder under 2001-2015, tagit del av och utvärderat en stor del av den tillgängliga vetenskapliga litteratur som finns publicerad vad gäller överflygning av fåglar med olika flygfarkoster, samt bedömt vilka arter som är störningskänsliga i Sakkivuoma och utifrån publicerade undersökningar gjort en bedömning av huruvida aktuella ljudnivåer och antal bullerhändelser påverkar artens lokala bevarandestatus.

Baserat på detta bedömer Swedavia inte att Sakkivuomas ekologiska funktion kommer att försämrans vid sökt verksamhet i förhållande till nuläge eller dåläge. Swedavia bedömer därför inte heller att en dispens enligt artskyddsförordningen är behövlig.

Enligt övergångsbestämmelserna till 7 kap 28 a § miljöbalken krävs inte tillstånd för verksamheter som har påbörjats före den 1 juli 2001. Verksamheten vid Kiruna Airport har påbörjats långt före den 1 juli 2001 och den nu aktuella ansökan innebär inte någon utvidgning av redan befintligt tillstånd vad gäller det totala antalet civila och militära flygrörelser. Det är inte heller fråga om dragning av nya flygvägar som passerar över eller i närheten av områden som har pekats ut enligt 7 kap. 28 § miljöbalken och som tidigare inte har berörts av flygbuller.

Swedavia är därför av uppfattningen att redan på denna grund är tillstånd enligt bestämmelserna om Natura 2000 inte erforderligt. Även för det fall verksamheten vid Kiruna Airport skulle ha ansetts påbörjats efter den 1 juli 2001, anser Swedavia inte att den sökta verksamheten på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-området Rautas.

Sammanfattningsvis bedöms inte det ökade antalet flygrörelser vid sökt verksamhet jämfört med nuläget påverka varken naturmiljön i stort eller ge betydande påverkan på artantal eller häckningsframgång för fåglar, om man ser till hela Natura 2000-

området. Den lokala bevarandestatusen för fågelarterna som finns i Natura 2000-området Rautas bedöms inte riskeras av den ändrade flygtrafiken.

### **Nämnden**

Miljökontoret anser att markundersökningar avseende PCB kring transformatorstationen bör kompletteras ansökan för att säkerställa vilka föroreningar som finns där.

Miljökontoret anser att en utförlig utredning om föroreningshalt, spridningsrisk avseende PFOS bör ske.

### *Bolagets svar*

Swedavia åtar sig att undersöka området vid transformatorstationen som en del i den handlingsplan bolaget ska genomföra avseende inventering av PFOS och PCB.

Kunskapsunderlaget är fortfarande begränsat både nationellt och internationellt vad gäller PFOS och förekomst i miljön och de efterbehandlingsåtgärder av PFOS som förekommer är också i sin linda och tekniken utvecklas ständigt. Enligt Swedavias uppfattning hanteras frågan bäst inom ramen för egenkontrollen och den löpande tillsynen. Särskilt med tanke på att det är fråga om ett pågående arbete som kommer att löpa under många år framöver, sannolikt under decennier. Handlingsplanen ska innehålla även en hydrogeologisk och miljöteknisk undersökning av området runt Kiruna Airport.

### **Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen påpekar att de nya flygvägarna som redovisas i samrådsunderlaget inte är godkända av Transportstyrelsen. Myndigheten vill därför uppmärksamma att flygvägarna och därmed redovisade bullerkurvor kan komma att förändras.

### *Bolagets svar*

Det är korrekt att de konceptuella flygvägarna inte är godkända av Transportstyrelsen. Swedavia gör emellertid bedömningen att dragningen av P-RNAV-

flygvägarna, som i stort överensstämmer med dagens flygvägar, inte nämnvärt kommer att förändras vid slutlig konstruktion och efter godkännande av Transportstyrelsen. För det fall dragningen skulle förändras mer än nämnvärt och på ett sätt som påverkar bullerutbredningen mer än marginellt kommer Swedavia att behöva ändra tillståndet enligt miljöbalken för att kunna ta de nya flygvägarna i drift.

### SGU

Strax öster om flygplatsen ligger en grustäkt, för vilken Swedavia är verksamhetsutövare. Grustaget har genom beslut från Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbottens län den 24 november 2011 fått fortsatt tillstånd till att bedriva täktverksamhet på Kiruna 1:1. SGU förstår att grustaget inte är del av aktuell ansökan. SGU har inte heller granskat gällande villkor för grusbrytningen. SGU vill dock påpeka att SGU anser att det generellt sett är en fördel att lämna kvar en omättad zon mellan brytningsnivån och den högsta grundvattennivån i närheten. SGU vill kommentera att denna rekommendation även gäller för Kiruna flygplats grustag, i synnerhet som att grundvattnet nära grustaget är PFAS-påverkat från den tidigare brandövningsplatsen i närheten. Beroende på hur frågan hanteras i framtiden (som del av egenkontrollen som ansökan påpekar) så kan det vara mycket viktigt att bevara en omättad zon över föroreningarna.

SGU noterar att ansökan anger att ytterligare två platser har identifierats där tillfällig brandövning har genomförts och där släckmedel innehållande PFAS har använts vid begränsat antal tillfällen. Ansökan redovisar att fortsatt utredning av föroreningssituationen och riskbedömning är planerad att genomföras inom ramen för egenkontrollen. SGU noterar att lägena för dessa ytterligare platser inte har redovisats och vill framföra att om dessa lägen skulle finnas inom påverkansområdet utifrån ansökt schaktning och vattenverksamhet så anser SGU att frågan bör beaktas inom gällande ansökan och inte hänskjutas till egenkontrollen.

En annan fråga som bör säkerställas är att det inte finns skillnader mellan civila och militära brandövningar och de kemikalier som används. SGU förstår det som att

Swedavia har generella beslut att inte öva med PFAS baserade skum. Det är dock viktigt att detta även gäller militärt flyg, då detta förekommer på Kiruna Flygplats. SGU ser att en stor del av de kemikalier som används vid avisning och halkbekämpning hamnar i grundvattnet. Avisningsvätskorna sägs vara baserade på monopropylenglykol.

Gällande villkor säger att spill av glykol vid avisning av flygplan ska samlas upp så effektivt som möjligt och till minst 80 %, räknat som medelvärde över en vintersäsong. Nuvarande förslag till villkor för sökt tillstånd anger att "så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning ska samlas upp". SGU hade gärna sett ett minst lika skarpt formulerat villkor som tidigare. Halkbekämpningen sägs vara mekanisk för det civila flyget. För det militära flyget anger ansökan att man kan tillåta användandet av Urea. MKB:n anger ett bedömt behov av upp till 4-7 ton/år. Nuvarande förslag till villkor för sökt tillstånd anger att "Urea får undantagsvis användas när flygsäkerheten eller den militära verksamheten så kräver". SGU hade gärna sett att detta förslag till villkor kompletterats med maximal använd mängd som skulle kunna utgå från de mängder som anses realistiska.

#### *Bolagets svar*

På grund av nya krav från Transportstyrelsen att övningar med skum ska kunna genomföras behöver brandövningsplatsen byggas om. Det har inte förekommit brandövningar med skum på flygplatsen sedan år 2005. För det fall en skarp situation skulle uppstå, används i dag ett skum fritt från fluortensider. Någon skarp insats har inte förekommit på Kiruna Airport i modern tid. Samma skum är tänkt att användas vid framtida övningar med skum.

Det är inte bestämt när i tiden ombyggnationen av brandövningsplatsen kommer att äga rum eller hur den exakta utformningen av brandövningsplatsen kommer att bli. Ombyggnationen av brandövningsplatsen tas ej med i ansökan utan kommer att hanteras som ett anmälningsärende.

På Kiruna Airport genomför Försvarsmakten inga brandövningar, dvs. det sker bara civila brandövningar.

Avseende uppsamling av glykol så menar Swedavia att dess eget förslag på villkor följer praxis i frågan.

Vad gäller urea-användning så vidhåller Swedavia att det inte är lämpligt med en mängdbegränsning av urea i ett straffsanktionerat särskilt villkor. Urea används av flygsäkerhetsskäl och i situationer när flygplatsen inte har något annat val vid extremt väder, t.ex. underkylt regn och ostabilt väder med pendlande temperaturer runt noll grader. Ett villkor som anger maximala mängden urea skulle behöva ha sådana marginaler i mängdangivelsen att villkoret aldrig kan överskridas, vilket gör att villkoret i praktiken blir verkningslöst. Vidare anser bolaget att det handlar om så begränsade mängder som kan aktualiseras att det ur miljösynpunkt inte är motiverat med ett särskilt villkor i denna del. De senaste fem åren har Swedavia inte använt sig av någon urea över huvud taget.

## DOMSKÄL

### **Ansökans avgränsning och prövningens omfattning**

Bolagets ansökan omfattar flygplatsverksamheten vid Kiruna Airport med både civila och militära flygrörelser. Verksamheten utgörs dessutom av verksamheter såsom drift och underhåll av terminal och rullbanor, liksom av marktjänster åt flygbolag, såsom reparation och underhåll av flygplan, samt tillhandahållande av in- och utflygningsvägar för flygtrafik (SID/STAR-system) m.m.

Länsstyrelsen har haft invändningar mot att ansökan inte omfattar Volvos verksamheter på airside varav kemikalieverksamheten torde belasta Swedavias dagvattensystem och ge upphov till föroreningar i den gemensamma recipienten. Swedavia menar att även om Volvos verksamheter inte omfattas av ansökan så omhändertas miljöpåverkan från deras verksamhet i godtagbar omfattning i och

med att verksamheterna är anslutna till övrig infrastruktur på flygplatsen. Därigenom ingår dag- och spillvatten även från Volvo i Swedavias kontroller.

Domstolen anser att ansökans avgränsning kan godtas.

### **Miljökonsekvensbeskrivningen och tillåtlighet**

Mark- och miljödomstolen bedömer att den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken. Den ska därför godkännas.

Swedavias ansökan avser tillstånd till fortsatt och viss utökad verksamhet vid Kiruna Airport. Verksamheten kommer att bedrivas på i princip samma sätt som hittills. Inga invändningar mot att nytt tillstånd till verksamheten lämnas har framförts i målet.

Mark- och miljödomstolen bedömer att hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken är uppfyllda samt att det är möjligt att föreskriva de villkor om skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som domstolen bedömer behövs för att förebygga, hindra eller motverka att Swedavias fortsatta verksamhet vid flygplatsen medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Domstolen kan inte finna annat än att verksamheten är tillåtlig enligt miljöbalken. Tillstånd till fortsatt och utökad verksamhet kan därför lämnas.

Bedömningen av vilka villkor som tillståndet ska förenas med görs nedan.

### **Villkor för tillståndet**

#### Allmänt villkor

Ett allmänt villkor ska föreskrivas för verksamheten. I det allmänna villkoret bör det framgå att de delar av ansökan som omfattar enbart rullbaneförlängning med tillhörande vattenverksamhet inte innefattas i det allmänna villkoret.

#### Flygvägar och buller

Kiruna flygplats har en rullbana med två banriktningar. In- och utflygvägarna från flygplatsen har nordostlig respektive sydvästlig riktning. Den teknik som finns i dag



för flygvägarna baseras på radiofyrar som är utplacerade i terrängen och denna teknik betraktas nu vara av konventionell men äldre typ. Det finns begränsningar i tekniken hur flygvägarna kan designas. Det är vidare kostsamt att installera och underhålla fyrarna. Swedavia avser därför att övergå till satellitbaserad infrastruktur vilket medger en ökad kostnadseffektivitet och prestanda. Detta innebär ny övervakningstjänst och möjlighet att konstruera satellitbaserade P-RNAV flygvägar. Swedavia har i ansökan presenterat både de befintliga och de nya flygvägarna. De nya flygvägarna är i princip dragna på samma sätt som de befintliga och de större avvikelserna ligger längre ut från flygplatsen. Skillnaden i bullerutbredningen mellan de befintliga och de nya flygvägarna torde på ställen där avvikelserna uppkommer vara av mindre betydelse, eftersom flygplanen där befinner sig betydligt högre upp i luften.

De nya flygägarna kan tas i drift då den nya tekniken har installerats och flygvägarna blivit godkända av Transportstyrelsen. Någon exakt tidplan för detta har inte lagts fram av bolaget, med det handlar om åtminstone något år från det att ansökan till Transportstyrelsen har skickats in, vilket inte hade gjorts tid tiden för huvudförhandlingen i detta mål. Med dessa förutsättningar söker bolaget därför nu om tillstånd enligt miljöbalken till trafikverksamhet innefattande såväl befintliga flygvägar som planerade nya flygvägar.

Domstolen bedömer att det är lämpligt, på sätt som Swedavia har gjort, att både de befintliga och de planerade nya flygvägarna omfattas av förevarande prövning. Det tillstånd som nu lämnas inkluderar således även de planerade framtida flygvägarna som har redogjorts för i ansökan.

#### *Bullermätning och bullerberäkningar*

Swedavia har inte föreslagit något bullervillkor. Bolaget har vidare motsatt sig att tillståndet förenas med ett villkor om bullermätningar vid Kiruna Airport.

Buller från flygplatser kan ha stor påverkan på både människor och miljön. Av samrådsunderlaget i målet framgår att allmänheten upplever ljudet från flygplatsen

som störande vissa dagar och då under tidiga morgnar. Nämnden har dock inte fått in några klagomål avseende buller från flyget under senare år och några synpunkter i bullerfrågan har inte inkommit från allmänheten till domstolen under rättegången.

Swedavia har använt sig av metoden ECAC (European Civil Aviation Conference) Document 29 vid beräkning av flygbullet. Metoden är framtagen av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket och uppges vara den i dagsläget vedertagna metoden för detta. Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från flygplatser inte överskrida 55 dB(A) FBN (medelljudnivå för flygtrafik) och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid fasad. Om 70 dB(A) ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än 16 gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 och 3 gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Den sökta verksamheten innebär något fler civila flygrörelser men oförändrat antal militära rörelser i jämförelse med det befintliga tillståndet. Enligt bullerberäkningarna ökar bullerutbredningen för den sökta verksamheten i förhållande till nuläget, detta eftersom det befintliga tillståndet inte är maximalt utnyttjat. En jämförelse mellan ett maximalt nyttjande av befintligt tillstånd och det s.k. nollalternativet respektive den sökta verksamheten visar på en marginellt ökad bullerutbredningen för den sökta verksamheten vid en bullernivå på högst 55 dB(A). Swedavia har uppgivit att bolaget räknat ”konservativt” och använt sig av ingående parametrar såsom flygplansmotorer med relativt hög ljudnivå, trots att flygplansmotorer har utvecklats och alltjämt utvecklas mot betydligt lägre ljudnivåer.

Av Swedavias bullerutredning framgår följande. Inga boende exponeras för FBN 55 dB(A) i något av fallen, dvs. varken i nuläget eller vid nolläget och inte heller vid den sökta verksamheten vad gäller den civila lufttrafiken. Vad beträffar ljudnivåer över 70 dB(A) 3 gånger per dag och kväll så exponeras ett fåtal personer (sex personer) från den civila lufttrafiken vid den sökta verksamheten. Den största bullerutbredningen och de högsta ljudnivåerna uppkommer vid militära flygningar och då främst vid flygningar med JAS 39. Det är också då som flest människor

exponeras för ljudnivåer över 70 dB(A). Både nollalternativet och det sökta alternativet innebär ljudnivåer upp till 90 dB(A) med avseende på JAS flygningar. Dock inträffar just JAS flygningar vid Kiruna Airport oregelbundet och sällan, inte ens varje år.

Bolagets bullerberäkningar visar att utbredningen av buller är begränsad. I sydostlig riktning från flygplatsen ligger Natura 2000-området Rautas med bl.a. naturreservatet Aptasvare fjällurskog. Vidare finns i sydvästlig riktning ett våtmarksområde, Sakkivuoma, som in- och utflygningsvägarna passerar över. Länsstyrelsen har framfört oro vad gäller påverkan på fågellivet i våtmarksområdet Sakkivuoma som bedöms ha höga värden för fågellivet och länsstyrelsen har menat att bolaget ska genomföra en fågelinventering. Swedavia menar å sin sida att det inte behövs någon fågelinventering i Sakkivuoma, med hänvisning till att de maximala ljudnivåerna som området exponeras för ligger på 44 dB(A) totalt och till att det rör sig om ett begränsat antal överflygningar, maximalt 2 200 stycken för civiltrafiken och maximalt 300 stycken för den militära verksamheten. Vidare drar bolaget slutsatsen utifrån sammanställning av inventeringsrapporter för Sakkivuoma och annan relevant litteratur att den ekologiska funktionen inte kommer att försämrats. Vad gäller Rautas och Aptasvare gör bolaget även här sin bedömning utifrån fågelrapporter över vilka fåglar som har återfunnits vid inventeringar samt beräknade bullernivåer för området. Bolaget bedömer sammantaget att den sökta verksamheten inte kommer att påverka naturmiljön på ett betydande sätt.

Domstolen bedömer utifrån utredningen i målet att buller från Kiruna Airport inte kan anses medföra olägenhet av väsentlig betydelse för människor eller miljön. Bullerberäkningarna visar inte heller att det skulle finnas närboende eller andra intressen som utsätts för oacceptabla ljudnivåer eller att det finns behov av bullerisolerande åtgärder. Vad gäller den militära lufttrafiken orsakar den betydlig mer buller och överskrider förordningens värden markant, särskilt vid start och landning med JAS-plan. Enligt domstolens bedömning får dock dessa störningar accepteras eftersom flygningarna har att göra med rikets säkerhet och de dessutom sker så sällan.

Swedavia har under huvudförhandlingen i målet motiverat varför bolaget inte ser något behov av att genomföra bullermätningar vid Kiruna Airport och därvid anfört sammanfattningsvis att bolaget använder sig av den standardiserade beräkningsmetoden ECAC. De framräknade resultaten jämförs med faktiska mätningar, vilka av bl.a. ekonomiska skäl enbart genomförs på de större flygplatserna Arlanda och Landvetter. Enligt bolaget är dessa beräkningar är tillförlitliga. Mark- och miljödomstolen godtar Swedavias argument om varför något villkor om bullermätningar inte måste meddelas. Däremot finner domstolen skäl att meddela ett villkor rörande bullerberäkningar av skäl som framgår nedan.

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader reglerar inte hur ofta bullerberäkningar ska göras eller hur de ska följas upp. Däremot anges att det vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Vad gäller uppföljning av bullerberäkningar vid Kiruna Airport menar bolaget att uppföljande mätningar inte behöver göras, eftersom en verifiering av att metoden är tillförlitlig görs på andra flygplatser, såsom Arlanda och Landvetter. Vidare menar bolaget att metoden är applicerbar på Kiruna Airport och att flertal ingående värden som använts för Kiruna Airport är ”överskattade”, t.ex. vad gäller medeltemperatur och motorljudnivåer, vilket därmed ger ”överskattade” resultat.

Vad gäller uppföljning av beräkningarna anser domstolen att det behövs ett villkor som anger att dessa beräkningar ska uppdateras med jämna mellanrum. Detta särskilt då antalet flygrörelser kommer att öka från i nuläget knappt 8 000 flygrörelser per år, till nästan det dubbla om bolagets prognos slår in. Bullerberäkningarna är visserligen utförda för det maximala antalet flygrörelser som söks och på en kombination av grupper med flygplanstyper med motorljudnivåer där de som alstrar högst ljudnivå har varit avgörande för vilka värden som använts vid beräkningarna. Eftersom det trots allt handlar om antaganden är det relevant att utföra bullerberäkningar med jämna mellanrum och vid behov, exempelvis när en ny flygplanstyp börjar användas. Ett villkor med det innehåll som framgår av domslutet ska följaktligen meddelas.

*IFR-trafik och visuella inflygningar*

Swedavia har föreslagit ett villkor som syftar till att i möjligaste mån undvika överflygningar över Kiruna tätort vid visuella inflygningar med IFR-trafik till flygplatsen. Bolaget menar att en uppföljning av ett sådant villkor möjliggörs genom uppföljning av enskilda fall från gång till gång och försök att hitta orsaker till överflygningarna. Enligt Swedavia kan bolaget sedan tillskriva det aktuella flygbolaget angående överflygningar för korrigeringar. Domstolen bedömer att det föreslagna villkoret är lämpligt för att begränsa buller över tätorten.

*Militär trafik*

Swedavia har även föreslagit ett villkor som anger att det utöver vad som behövs för rikets säkerhet endast undantagsvis ska få bedrivas trafik med militära jetflygplan under kvälls- och nattetid under perioden juni–augusti. Ingen av remissinstanserna har haft någon invändning mot detta, och domstolen finner att ett sådant villkor är lämpligt med hänsyn till att människor ofta befinner sig utomhus sommartid.

Kemikalier m.m.

Verksamhetens utsläpp till vatten och mark av betydelse är förknippat med kemikaliehantering i form av lagring och hantering, men troligen främst vid användningen av avisningsmedelet monopropylenglykol och halkbekämpningsmedlet urea men även vid användning av kemikalier i samband med brandövningar.

Det avisningsmedel som inte kan sugas upp hamnar i dagvattnet, men även andra föroreningar från verksamhetsområdet tillförs dagvattnet och når recipienten Pahtajoki som i sin tur leder till Luossajoki. Användningen av urea sker inte regelbundet eftersom det endast är vid extremt svår halkbekämpning det används. Vissa år används det inte alls, medan det under andra år kan användas tonvis. Vid snösmältning blir det då en stor belastning på recipienten under en relativt kort tid.

Vid brandövningar används i dag vatten och gasol som bränsle. Vid akuta lägen används ett fluor-fritt brandsläckningsskum. Historiskt har det vid brandövningar använts skum innehållande PFOS.

Pahtajoki är inte statusklassad i VISS men bolaget har ett kontrollprogram för att följa vattenkvaliteten. Analysresultat visar att vattenkvaliteten är god men med något högre halter av ammoniumkväve och nitratkväve i nedströmsstationen jämfört med referensstationen uppströms, dock normala för området. Kvävebidraget från urean och glykolresterna är sannolikt de största belastningarna på recipienten från flygplatsverksamheten. Analysresultaten visar dock att mängden syreförbrukande ämnen i recipienten är låg.

Det finns ingen sedimentationsdamm och det sker ingen rening av dagvattnet innan det släpps till recipienten, utan det går via diken direkt till recipient. Swedavia menar att halterna av föroreningar i dagvattnet är så låga att det inte är befogat med någon rening. Inte heller tillsynsmyndigheten har gett uttryck för att rening skulle behövas.

Det finns även ett namnlöst vattendrag väster och norr om flygplatsen, vilket avvattnar ett myrsystem och även är recipient för vatten från parkeringsytor och vägar i anslutning till flygplatsen. Vattendraget leder även det till Luossajoki. Inte heller det namlösa vattendrag är statusklassat och naturmiljövärdet bedöms som måttligt. Vattendraget ingår dock i Swedavias kontrollprogram och analysresultaten visar inte på några anmärkningsvärda föroreningshalter.

Luossajoki är ett större vattendrag och statusklassat. Vattendraget har en måttlig ekologisk status och god kemisk status och ska uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status år 2021 och god kemisk status år 2015. Luossajoki bedöms vara påverkat av gruvverksamhet, och bidraget från flygplatsområdet bedöms som litet och bedöms heller inte påverka miljökvalitetsnormen negativt.

Inom flygplatsområdet förvaras en mängd olika drivmedel och kemiska produkter. Det finns en drivmedelsdepå för flygfotogen som ägs och drivs av Shell. Vidare finns flygbensin, diesel, bensin, avisningsvätska m.m. i cisterner och behållare av varierande storlekar. De största cisternerna på området är de för flygfotogen, två stycken till antalet och 80 m<sup>3</sup> vardera.

*Avisningsmedel*

Swedavia har tidigare haft ett villkor som säger att glykol ska samlas upp till minst 80 procent. Bolagets nya förslag är att det inom ramen för egenkontrollen i stället ska redovisas mängden som använts, den mängd som samlats upp och hur den har omhändertagits. SGU har haft invändningar mot den nya formuleringen av villkoret och SGU ser gärna ett lika skarpt villkor som tidigare. Bolaget menar att det teoretiskt föreligger en större möjlighet att klara ett villkor utformat som uppsamlingsgrad i procent ju mer glykol som används eftersom mer glykol då rinner av flygplanen som kan sugas upp, men att detta inte kan anses stå i överensstämmelse med hushållningsprincipen i 2 kap. 5 § miljöbalken. Vidare menar bolaget att ett villkor som anger uppsamlingsgrad av spilld mängd inte är möjligt att följa upp eftersom mängden glykol som stannar på flygplanet vid avisning varierar med temperatur, nederbörd och vilken typ av avisningsvätska som används och hur sparsamt avisningen genomförs.

Domstolen instämmer med bolaget att det nya förslaget på villkor är utformat på ett lämpligt sätt och godtar därför bolagets förslag.

*Halkbekämpning*

Swedavia har föreslagit ett villkor där det anges att det är varm sand som först och främst ska användas vid halkbekämpning. Villkoret innehåller även att urea ska få användas i undantagsfall. Med undantagsfall får uppfattas vara vid extremt väder då användning med varm sand inte är tillräcklig för att uppnå den flygsäkerhet som krävs vid start och landning. SGU har föreslagit att villkoret kompletteras med en maximal mängd urea som får användas per år, något som bolaget motsätter sig och menar att det är svårt att uppfylla ett sådant villkor eftersom det är vädersituationen som är avgörande.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det är lämpligt att ha ett villkor om halkbekämpning och instämmer med Swedavia att det kan vara svårt att ha ett villkor om en maximal mängd urea som får användas, eftersom detta kan bli begränsande för flygsäkerheten och möjligheterna att genomföra start och landningar när det råder sådan svår halka att sand inte är en tillräcklig åtgärd. Att i villkoret ta till en

större mängd än den som normalt behöver används blir inte heller bra, då det kan uppfattas att recipienten tål detta. Det har inte redovisats i målet hur den mängd som brukar användas påverkar recipienten eller nedströms recipienter, men det handlar förmodligen om en relativt stor mängd kväve som belastar recipienten under en kort tid. Domstolen godtar Swedavias förslag, men anser att villkoret bör kompletteras med ett krav på att mängden urea som används, och naturligtvis den mängd kväve detta ge upphov till, årligen ska inrapporteras till tillsynsmyndigheten. Lämpligen görs vid Swedavias recipientkontroll även en bedömning av använd mängd i förhållande till andra analysdata så att det blir tydligt för tillsynsmyndigheten vilka år urea använts och eventuella effekter på recipienten som kan ses som en följd av detta.

#### *Lagring och hantering*

Två villkorsförslag har presenterats av bolaget avseende lagring och hantering av kemiska produkter och farligt avfall. Villkorsförslagen har kompletterats av bolaget efter synpunkter från nämnden.

Domstolen finner att villkoren är relevanta och utformade på ett godtagbart sätt.

#### Rennäring

Swedavia har samrått med Laevas och Gabna samebyar under samrådsskedet. Av underlaget i målet framgår att den fråga som då var av störst betydelse för samebyarna var påverkan på rennäringsområdet utifrån rullbaneförlängningen och det intrång som ett utökat flygplatsområde skulle medföra. En rullbaneförlängning är inte längre aktuell, men domstolen konstaterar att det finns en påverkan i området från den befintliga flygverksamheten. Det finns bl.a. både rastbetesområden och flyttleder i närheten, och exempelvis kan både buller och ljus från flyget orsaka störningar. Den av bolaget prognosticerade ökningen av flygrörelser kan komma att öka störningarna ytterligare.

Något kontinuerligt samarbete mellan samebyarna och bolaget finns inte i dag enligt uppgift från bolaget. Bolaget har under huvudförhandlingen uppgivit att det inte har något emot att upprätta ett kontinuerligt samarbete. Domstolen bedömer att



ett villkor som ålägger bolaget att bjuda in samebyarna till samråd bör fastställas. Syftet med villkoret är att samebyarna och bolaget ska samråda kring frågor som är hänförliga till bolagets verksamhet och störningar från den samt att utarbeta lösningar för att minimera störningarna. Swedavia ska enligt villkoret bjuda in samebyarna till samråd, men självfallet har samebyarna rätt att avböja.

Det har i målet inte framkommit något behov av ytterligare villkor till skydd för rennäringen.

#### Kontrollprogram

Swedavia har föreslagit ett villkor avseende kontrollprogram för verksamheten. Något förslag till kontrollprogram har inte lämnats in i målet och domstolen har heller inte krävt in något, utan lämnar till bolaget att utarbeta detta tillsammans med tillsynsmyndigheten. Syftet med ett kontrollprogram är att följa parametrar av betydelse för efterlevnad av tillståndet men även att följa upp miljöeffekter av annat som har beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen. Domstolen bedömer att det är lämpligt att villkoret kompletteras med att det i programmet även ska anges mätmetoder, mätfrekvens, utvärderingsmetod och hur redovisning ska göras.

#### Förorenad mark

Brandsläckningsskum innehållande PFOS har använts vid tidigare brandövningar och har lett till en föroreningsituation i mark och grundvatten vid den gamla brandövningsplatsen men även vid den nya brandövningsplatsen, där skummet dock har använts i mindre omfattning.

Länsstyrelsen, nämnden och SGU har alla haft synpunkter avseende föroreningarna och samtliga har givit uttryck för att någon form av utredning för att ytterligare kartlägga föroreningsituationen behövs.

Swedavia har under målets handläggning lämnat in en handlingsplan till tillsynsmyndigheten om ett fortsatt arbete med detta och har också gjort ett åtagande i målet (del av bolagets i tredje hand föreslagna alternativ till allmänt villkor) att

arbetet enligt handlingsplanen ska utföras, liksom att potentiell markförorening vid transformatorstation ska undersökas.

Mark- och miljödomstolen bedömer att ett särskilt villkor angående handlingsplanen och undersökning av potentiell markförorening bör meddelas.

Under huvudförhandlingen i målet har mark- och miljödomstolen tagit upp frågan om ställande av ekonomisk säkerhet. Swedavia har anfört att PFAS är en historisk miljöskuld, att staten ställde en garanti för alla historiska miljöskulder när Swedavia bildades och att staten har pekat ut Trafikverket som den myndighet som ska hantera och ekonomiskt stå för historiska miljöskulder, dock att Swedavia har gjort en avsättning av ekonomiska medel, vilka ska användas i första hand.

Mot bakgrund av den redogörelse som Swedavia har lämnat finner mark- och miljödomstolen inte skäl att förena tillståndet med något krav på ställande av ekonomisk säkerhet.

## Övrigt

### Artskyddsdispens och Natura 2000

I målet har frågan om huruvida artskyddsdispens behövs eller inte varit föremål för diskussion. Den frågan har emellertid varit kopplad till rullbaneförlängningen.

Eftersom yrkandet om tillstånd till en förlängning av rullbanan har återkallats av Swedavia är frågan om artskyddsdispens inte längre aktuell i målet.

Länsstyrelsen har haft synpunkter på att det behöver förtydligas om verksamheten påverkar Natura 2000-området Rautas i sådan omfattning att det behövs tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Bolaget har påpekat att det av övergångsbestämmelserna i lagen (2001:437) om ändring i miljöbalken framgår att Natura 2000-tillstånd för verksamheter som påbörjats före den 1 juli 2001 inte behövs. Bolaget menar även att verksamheten heller inte påverkar Natura 2000-området på ett betydande sätt.

Domstolen konstaterar att verksamheten vid flygplatsen påbörjades före den 1 juli 2001 och att något Natura 2000-tillstånd därför inte krävs.

### **Återkallande av gällande tillstånd**

Det tillstånd som nu lämnas till Swedavias verksamhet vid Kiruna Airport ersätter helt bolagets nuvarande tillstånd, som är meddelat av dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd den 25 november 1997, nr 146/97. Det hittills gällande tillståndet bör återkallas med stöd av 24 kap. 3 § första stycket 6 miljöbalken.

Swedavia har förklarat att bolaget inte har någon erinran mot en återkallelse av tillståndet. Bolaget har dock uppgivit att Swedavia brukar ta nya tillstånd i anspråk per den 1 januari. Det av Koncessionsnämnden meddelade tillståndet bör mot den bakgrunden återkallas fr.o.m. den 1 januari 2017. Återkallandet av tillståndet av den 25 november 1997 medför att Länsstyrelsens i Norrbotten län beslut den 9 maj 2000 (243-7593-99, 243-4760-00, 25 84 7101) angående omhändertagande av uppsamlad glykol m.m. inte heller gäller fr.o.m. den 1 januari 2017.

### **Prövningsavgift**

Mark- och miljödomstolen har i beslut den 21 oktober 2015 fastställt avgiften för prövningen av den ursprungligen ansökta vattenverksamheten till 10 000 kr. Swedavia har visserligen återkallat sin ansökan om tillstånd till vattenverksamhet, men detta har skett på ett sent stadium av rättegången och domstolen finner inte skäl att sätta ned det bestämda beloppet.

-----

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 1 (DV 425)

Överklagande senast den 2 december 2016.

Kristina Johnsson

Camilla Wolf-Watz

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Kristina Johnsson, ordförande, och tekniska rådet Camilla Wolf-Watz samt de särskilda ledamöterna Mats-Åke Bygdemark och Tore Forsberg.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

**Skrivelsen med överklagande ska innehålla** uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

**Skrivelsen ska vara undertecknad** av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.