

Handläggare

Datum
2013-11-02Diarienummer
KSN-2004-0211

Kommunstyrelsen

Utökad civil verksamhet på Uppsala Ärna Flygplats

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avvakta Regeringens ställningstagande

Ärendet

Kommunalråden Erik Pelling (S) och Maria Gardfjell (MP) föreslår i skrivelse att kommunstyrelsen skriftligen uppmanar Regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna på kommersiellt flyg på Ärna. **Bilaga 1**

Kommunalrådet Stefan Hanna (C) föreslår i skrivelse kommunstyrelsen att med utgångspunkt i ovan text skriftligen uppmana Regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna på kommersiellt flyg på Ärna. Vidare föreslås kommunstyrelsen att skriftligen uppmuntra Regeringen att även använda Ärna för räddnings- och ordningsrelaterade verksamheter. **Bilaga 2**

Kommunalråden Erik Pelling (S), Maria Gardfjell (MP) och Stefan Hanna (C) har vidare avgivit en skrivelse till Miljöministern i ärendet. Där framhålls att en majoritet i kommunstyrelsen anser att tillstånd inte ska beviljas och inte har avsikt att ekonomiskt stödja flygverksamhet på Ärna. **Bilaga 3.**

Kommunfullmäktige yttrade sig 25 maj 2009 till Länsstyrelsen över ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för utökad flygverksamhet vid Ärna. Innebörden var att kommunen ställde sig positiv till effekterna på den regionala utvecklingen av utökad civilflyg, men att det bör förenas med begränsningar och skyddsåtgärder för att hålla nere negativ inverkan avseende buller, klimatpåverkan och risken för dricksvattenförsörjningen. **Bilaga 4.**

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen gav i mars 2010 tillstånd till en utökad civil flygverksamhet. Tillståndet innehöll inte samtliga de begränsningar och skyddsåtgärder som kommunen föreslog. Länsstyrelsens beslut överklagades till Mark- och miljödomstolen som tillsammans med ett eget yttrande överlämnade ärendet i april 2011 till Regeringen för prövning. Den annorlunda instansordningen gäller när försvarsmakten är sökande. Mark- och miljödomstolen avstyrkte tillstånd för kommersiellt linjeflyg och övrig utökad civil flygverksamhet enligt ansökan.

Regeringen remitterade därefter Mark- och miljödomstolens yttrande till kommunen. Kommunstyrelsen svarade 21 november 2012 (§ 225) genom att hänvisa till det tidigare yttrandet och att understryka vikten av grundvattenskydd vid verksamheten. **Bilaga 5.**

Föredragning

De synpunkter som kommunalråden framför har överlämnats till Regeringen. Kommunen har tagit ställning till ärendet utifrån kommunens perspektiv. Regeringen har att väga frågan ur ett nationellt perspektiv.

Kommunstyrelsen föreslås avvakta Regeringens ställningstagande.

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ulla Holmgren
Enhetschef

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -10- 1 0
Dokumentnr.	KSN - 2004 - 0211
62	Aktbil. 129

Uppsala 2013-10-09

Kommunstyrelsen

Förslag till ny skrivelse

Angående ansökan om tillstånd för kommersiellt linjeflyg på Ärna

Uppsala kommun yttrade sig i positiva ordalag om planerna på kommersiellt flyg på Ärna inför länsstyrelsens beslut om tillstånd år 2009. I november 2012 bereddes kommunen möjlighet att yttra sig över Mark- och miljödomstolens nej till planerna på kommersiellt linjeflyg och övrig utökad civil flygverksamhet på Ärna. Kommunen avstod dock från sin möjlighet att i linje med Mark- och miljödomstolens bedömning avstyrka planerna.

Redan 2009 stod det klart att kommersiellt linjeflyg på Ärna ett fåtal kilometer från centrala Uppsala står i strid med kommunens eget klimatmål, riskerar dricksvattenförsörjningen och begränsar möjligheterna att utveckla staden och närliggande tätorter. Idag, 2014 har klimatkrisen förvärrats och behovet av en klimatsmart samhällsplanering blivit än mer brådskande. Samtidigt har upptäckten av föroreningar i Uppsalas dricksvatten med ursprung på Ärna flygplats understrukit behovet av stor restriktivitet när etablering av ytterligare miljöfarlig verksamhet på Ärna övervägs. Upptäckten av dessa föroreningar i Uppsalas dricksvatten har föranlett stängningen av ett av stadens fyra brunnsområden på obestämd tid. Det motsvarar över 25 procent av Uppsalas råvattenupptag.

Mot bakgrund av dessa delvis nya förhållanden och med anledning av uppgifter om att regeringen är på väg att i strid med Mark- och miljödomstolens bedömning tillstyrka planerna på kommersiellt flyg på Ärna vill kommunstyrelsen i Uppsala uppmana regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

Att skriftligen uppmana regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna på kommersiellt flyg på Ärna.

Erik Pelling, kommunalråd (S)

Maria Gardfjell, kommunalråd (MP)

Uppsala 2013-10-14

Kommunstyrelsen

Förslag till skrivelse

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink:	10-22
KSN-2004-0211	
62	130

Angående ansökan om tillstånd för kommersiellt linjeflyg på Ärna

Uppsala kommun yttrade sig i positiva ordalag om planerna på kommersiellt flyg på Ärna inför länsstyrelsens beslut om tillstånd år 2009. I november 2012 bereddes kommunen möjlighet att yttra sig över Mark- och miljödomstolens nej till planerna på kommersiellt linjeflyg och övrig utökad civil flygverksamhet på Ärna. Kommunen valde att tydligt markera att det är rikets regering som har ansvaret att avgöra om riksintresse föreligger eller ej för en viss verksamhet. I yttrandet var kommunen tydlig med att vi redan idag har problem med vattenkvaliteten kopplat till dagens verksamhet på Ärna flygfält. Upptäckten av dessa föroreningar i Uppsalas dricksvatten har föranlett stängningen av ett av stadens fyra brunnsområden på obestämd tid. Det avstängda brunnsområdet motsvarar över 25 procent av Uppsalas råvattenupptag.

Redan 2009 stod det klart att kommersiellt linjeflyg på Ärna, ett fåtal kilometer från centrala Uppsala, är i strid med kommunens eget klimatmål, riskerar dricksvattenförsörjningen och begränsar ytterligare möjligheterna att utveckla staden och närliggande tätorter.

Eftersom kommunen, sedan tidigare beslut i frågan, vägt de sociala och ekonomiska hållbarhetsperspektiven som viktigare än de ekologiska kopplat till exploatering av Fullerö samt att Mark- och miljödomstolen ser mycket negativt på kommersiellt civilt flyg på Ärna vill kommunstyrelsen i Uppsala uppmana regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna. Det är fortsatt rikets regering som har ansvaret att avgöra om riksintresse föreligger eller ej för en viss verksamhet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

Att med utgångspunkt från ovan text skriftligen uppmana regeringen att följa Mark- och miljödomstolens rekommendation och avstyrka planerna på kommersiellt flyg på Ärna.

Att skriftligen uppmuntra regeringen att även använda Ärna för räddnings och ordningsrelaterade flygverksamheter.

Stefan Hanna
Centerpartiet

Miljödepartementet
Miljöminister Lena Ek
Tegelbacken 2
103 33 Stockholm

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -10- 2 8	
Diarienumr. KSN - 2004 - 0211	
62	Akdbil. 31

Uppsala 2013-10-25

Bästa Lena Ek!

På regeringens bord ligger sedan snart två år frågan om ifall kommersiellt linjeflyg ska ges tillstånd att flyga från Ärna endast ett fåtal kilometer från centrala Uppsala. Ni har bland annat att ta ställning till om riksintresse föreligger eller inte för en viss verksamhet. Eftersom ett regeringsbeslut i frågan kan komma inom en nära framtid vill vi göra dig uppmärksam på att en bred majoritet i Uppsalas kommunstyrelse anser att tillstånd för kommersiellt linjeflyg på Ärna inte ska beviljas. Vi har inte heller för avsikt att ekonomiskt stödja kommersiell flygverksamhet på Ärna. Det finns flera skäl till det:


- Uppsala behöver goda flygförbindelser. Men vår civila flygplats heter Arlanda och är också kommunens största arbetsplats. Den vill vi slå vakt om och utveckla, inte försöka konkurrera med.
- Den dryga femdubbling av flygtrafiken som ett tillstånd för kommersiellt linjeflyg på Ärna medför strider mot Uppsala kommuns eget klimatmål och kommer kraftigt begränsa tillväxtmöjligheterna i Uppsala stad och i närliggande tätorter.
- Uptäckten av föroreningar i Uppsalas dricksvatten med ursprung på Ärna flygplats har understrukt behovet av stor försiktighet när etablering av ytterligare miljöfarlig verksamhet övervägs på den här platsen. Dessa föroreningar i Uppsalas dricksvatten har lett till stängningen av ett av stadens fyra brunnsområden på obestämd tid. Det avstängda brunnsområdet motsvarar över 25 procent av Uppsalas råvattenuptag.

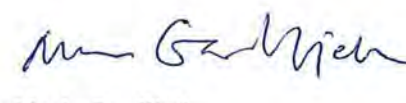
Ärna är en utmärkt bas för det militära flyget samt för ambulansflyget och andra räddningsverksamheter. Den bedömningen delar vi med Miljödomstolen och det hoppas vi att regeringen instämmer i. Våra invändningar gäller den dryga femdubbling av trafiken som ett tillstånd för kommersiellt linjeflyg medför.

Vid kommunstyrelsens sammanträde den 6 november kommer frågan om kommersiellt linjeflyg på Ärna att behandlas. Förslaget till beslut är att Uppsala kommun officiellt ska uppmana regeringen att följa Miljödomstolens rekommendation och inte bevilja tillstånd för kommersiellt linjeflyg på Ärna. För detta finns en bred politisk majoritet.

Med vänliga hälsningar


Stefan Hanna
Kommunalråd (C)


Erik Pelling
Kommunalråd (S)


Maria Gardfjell
Kommunalråd (MP)

Bilaga 1



KOMMUNFULLMÄKTIGE

UPPSALA KOMMUN	
Ink.	2012 -10- 30
Översikt	KSN-2004-0211
	62 112

2009-05-19

KSN-2004-0211

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens remiss om tillstånd enligt miljöbalken för flygverksamhet vid Ärna flygplats

Försvarsmakten har ansökt hos Länsstyrelsen om utökad verksamhet vid Uppsala flygplats. Länsstyrelsens remiss berör frågor som har långsiktig och strukturell påverkan på Uppsalaregionen och Uppsala stads utveckling. Kommunstyrelsen behandling utgår från Kommunstyrelsen skrivelse till Försvarsmakten *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 Försvarsmaktsledningens beslut att inriktningen att lämna Uppsala/Ärna Flygplats kvarstår men att Försvarsmakten 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 NO_x 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 utökade koldioxidutsläpp motsvarande vara ca 12 000 ton vid utvecklingsnivå B och 7 500 ton vid nivå A. Försvarmakten 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 scenarior 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 trafikeras 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 utredningsinstitutens 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



BILAGA 1

KOMMUNSTYRELSEN

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 M20111/1757/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