



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Miljöprövningsdelegationen
(MPD)

BESLUT

1 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

Uppsala Flygklubb
Box 150 56
750 15UPPSALA

Slutliga villkor för flygtrafikbullen, flygförbud, flygvägar m.m. vid Sundbro flygfält på fastigheten Sundbro 22:1 i Uppsala kommun

Anläggningsnummer. 0380-72-002

BESLUT

Prövotidsredovisningen

Länsstyrelsen i Uppsala län, Miljöprövningsdelegationen (MPD), godkänner prövotidsredovisningen och avslutar prövotiden avseende utredning om tekniska och ekonomiska möjligheter till vridning och förlängning av start/landningsbanorna och nya flygvägar samt ny bullerutredning utifrån de nya bansträckningarna och flygvägarna samt avseende vinschuppdragning av segelflygplan vid Uppsala Flygklubbs anläggning (Uppsala flygplats) på fastigheten Sundbro 22:1 i Uppsala kommun. Länsstyrelsen fastställer slutliga villkor enligt följande.

11. De motordriva flygplan som disponeras av Uppsala Flygklubb eller av privatperson och som är stationerade på Sundbro flygfält ska vid motorbyte, vid behov bullerdämpas så att de i bullerhänseende inte bullrar mer än en Cessna 172 i bullerdämpat utförande (propellerbyte och montering av ljuddämpare).
Vidare ska vid inköp eller hyra av nya eller begagnade motordriva flygplan för stationering vid Sundbro flygfält Uppsala flygklubb tillse att flygplanen är bullerdämpade så att de i bullerhänseende inte bullrar mer än en Cessna 172 i bullerdämpat utförande.
För motordrivna flygplan som disponeras av privatperson och som är stationerade på Sundbro flygfält gäller ovanstående krav från och med år 2016.
12. Under sommarperioden den 15 juni – 15 augusti får under varannan söndag i vecka med ojämnt veckonummer ingen verksamhet med motordrivna flygplan äga rum. Under sådan flygfri söndag gäller inte regeln i villkor 2 om att tillåta två starter per kalenderdygn.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

2 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

13. Vid större tävling, uppvisning eller liknande arrangemang på Sundbro flygfält samt vid sk. uppdragsflygning för brandövervakning, räddningstjänst m.m. samhällsviktig flygverksamhet får tillsynsmyndigheten meddela undantag från tidsrestriktionerna enligt villkor 2 och 4 och från flygförbudet varannan söndag enligt villkor 12 ovan.
14. Skolflygning med så kallad "touch and go" och segelflygsuppdragning får förutom restriktionerna i villkor 2 och 3 inte förekomma under långfredag, påskdagen, Kristi himmelfärdsdag, pingstdagen, alla helgons dag, juldagen och annandag jul.
15. Bana 06/24 ska ändras till läge 08/26 senast den 31 december 2012.
16. Uppsala Flygklubb ska tillse att de flygvägar som angetts i ansökan följs av alla medlemmar i klubben samt att tydlig och lättillgänglig information om gällande flygvägar finns att tillgå för på Sundbro flygfält stationerade plan samt för gästande plan.

TIDIGARE BESLUT

Länsstyrelsen i Uppsala län, Miljöprövningsdelegationen (MPD), meddelade den 6 mars 2008 (dnr.551-6293-04) Uppsala Flygklubb tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (MB) till flygverksamhet på Sundbro flygfält på fastigheten Sundbro 22:1 i Uppsala kommun. Verksamheterna klassades enligt då gällande bilaga till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd med följande **SNI-kod 63.23-2, prövningsnivå C** (anmälningsskyldighet till den kommunala miljönämnden). Verksamheten är således inte tillståndsskyldig enligt bilagan, varför ansökan om prövning hos Länsstyrelsen skett på s.k. frivillig grund.

Länsstyrelsen uppsköt med stöd av 22 kap. 27 § MB i övrigt frågan om vilka eventuella slutliga villkor som ska gälla för flygtrafikbuller, flygvägar, flygfria dagar samt för införande av start av segelflygplan med vinschuppdragning.

(U 1) Uppsala Flygklubb skulle under prövotiden utreda möjligheten till vridning samt förlängning av start/landningsbanor. Klubben ska redovisa kostnaderna för genomförandet samt lämna förslag till nya flygvägar. En ny bullerutredning utifrån de nya bansträckningarna och flygvägarna ska också redovisas. Det ska även redovisas vilka möjligheter som finns för att riktvärdet 70dB(A)_{max} ska kunna hållas vid samtliga bostadsfastigheter.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

3 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

(U 2) Vidare skulle flygklubben under prövotiden också undersöka de praktiska och ekonomiska möjligheterna att införa vinschupdragning av segelflygplan. Utredningarna skulle vara inlämnade till Länsstyrelsen senast den 31 mars 2010.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Uppsala Flygklubb inkom med prövotidsredovisning den 31 mars 2010. Därefter har kompletterande uppgifter inkommit den 1 september 2010.

Prövotidsredovisningen kungjordes i Uppsala Nya Tidning den 10 september 2010. Ärendet har remitterats till Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Kommunstyrelsen, Fastighetsnämnden, Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Trafikverket.

Yttranden har inkommit från Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Kommunstyrelsen, Transportstyrelsen och Försvarsmakten. Enskilda sakägare och sakägare företrädda av ombud har också inkommit med yttrande.

Uppsala Flygklubb har fått del av inkomna yttranden och beretts tillfälle att bemöta vad som anförts.

Uppsala Flygklubb har fått del av Länsstyrelsens förslag till beslut i ärendet och har därefter kommit in med synpunkter på förslaget.

UPPSALA FLYGKLUBBS TALAN

Enligt utredningsvillkor 1 ska Uppsala Flygklubb utreda möjligheten till vridning samt förlängning av start/landningsbanorna. Flygklubben ska redovisa kostnaderna för genomförande samt lämna förslag på nya flygvägar. En ny bullerutredning utifrån de nya bansträckningarna och flygvägarna ska redovisas. Det ska även redovisas vilka möjligheter som finns för att riktvärdet $70 \text{ dB(A)}_{\text{max}}$ ska kunna hållas vid samtliga bostadsfastigheter.

Enligt utredningsvillkor 2 ska klubben undersöka praktiska och ekonomiska möjligheter att införa vinschupdragning av segelflygplan. Flygklubbens målsättning med utredningarna är att hitta en kostnadseffektiv lösning som innebär att klubbens flygverksamhet inte orsakar ljudnivåer hos de närboende på mer än 70 dB(A) mer än tre gånger per medeldygn, vilket är Naturvårdsverkets riktvärde för nybyggnation. Klubben har också som målsättning att lösningen ska innebära att det provisoriska villkoret P2 som finns kopplat till miljötillståndet upphävs. Flygklubbens uppfattning är att det inte finns några rimliga skäl till att hålla kvar vid detta villkor om flygklubben kan visa att Naturvårdsverkets



riktvärde kan innehållas vid alla, eller hos den stora majoriteten av fastigheter kring Sundbro Flygfält.

Sammanfattningsvis visar utredningen följande:

- a. Banvridning i kombination med nya flygvägar är möjligt för att minska bullerbelastning på närboende kring Sundbro Flygfält
- b. Förlängning av banor är inte möjlig med mindre än att markägare är villiga att gå med på markskifte. Enligt samråd med närboende har det deklarerats att berörd markägare inte är villig att skifta mark då det skulle påverka hans jordbruksverksamhet negativt
- c. Kostnaderna för att vrida en av banorna förväntas uppgå till 50 000 kr
- d. Den nya bullerutredningen visar på att en banvridning ger lägre bullerbelastning. Endast en fastighet i Sundbros närhet kommer att utsättas för maxbuller på 70 dB(A) max. Denna fastighet kommer dock sannolikt inte att utsättas för denna belastning mer än 1 095 gånger per år, eller 3 gånger per medeldygn, vilket är det snävaste riktvärdet som formulerats av svenska myndigheter
- e. Utredningen visar också att det inte är praktiskt möjligt att införa vinschuppdragning av segelflygplan vid Sundbro flygfält eftersom det inte går att förlänga banorna. Utredningen visar att om banorna kunnat förlängas hade det funnits ekonomisk möjlighet att införa vinschuppdragning. För att nå nödvändiga 500 meters höjd med vinschuppdragning behövs en vinsch med minst 1 200 meter lina eller wire. Den nödvändiga banlängden för detta förfarande är 1 200 meter. På den areal som finns till förfogande på Sundbro är det inte möjligt att komma i närheten av dessa banlängder. Någon typ av markbyte med närboende är nödvändig. Berörd markägare är inte villig att skifta mark.

Mot bakgrund av denna utredning kommer Uppsala Flygklubb att genomföra banvridning av 06/24 till 08/26 för att minska bullernivåerna hos de närboende. Detta kommer att innebära att ingen fastighet bör utsättas för maxbullernivåer över 70 dB(A) mer än tre gånger per medeldygn. Genom detta finns, enligt flygklubbens uppfattning, inte några rimliga skäl att förbjuda flygning varannan söndag. Flygklubben är också beredd att investera i tystare flygplan, genom att låta utrusta klubbens egna flygplan med bullerreducerande utrustning. Denna åtgärd är dock kostsam och en förutsättning för att kunna utföra detta är att nyttjandegraden av flygplansflottan kan öka. För att öka nyttjandegraden av flygplanen behöver det provisoriska villkoret P2 hävas så att det åter blir tillåtet att flyga från Sundbro alla söndagar.

Ett utbyte från två till flerbladiga propellrar ger signifikanta bullerreduktioner. Uppskattningsvis kostar en modifiering av varje flygplan ca 150 000 kronor.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

5 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

Uppsala Flygklubben äger fem motordrivna flygplan stationerade på Sundbro flygfält. Resterande på flygfältet stationerade flygplan, 12 stycken, är privatägda plan. Flygplanstypen Cessna 172 i originalutförande, d.v.s. utan bullerdämpning, är den mest bullrande flygplanstypen på Sundbro flygfält. Det är således Cessna 172 som är dimensionerad för maxbullerkurvan kring Sundbro flygfält. Enligt uppgift från propellertillverkare kan flerbladig propeller på Cessna 172 ge buller-reduktioner på 9,2 dB (A). En sådan bullerdämpning gör att klubbens flygplan inte skulle ge upphov till en maxbullernivå motsvarande 70 dB(A) vid någon fastighet invid Sundbro flygfält. Då de klubbägda flygplanen är de flygplan som nyttjas mest kommer detta att ge en märkbar förbättring för de närboende. Dessvärre kommer en modifiering av klubbens plan inte att påverka maxbullernivån någonting eftersom det fortfarande kommer att finnas enstaka Cessna 172 i originalutförande stationerade på Sundbro flygfält. Vridning av bana kommer att innebära en märkbar skillnad till det bättre för de flesta bostäder i Sundbros närhet. För den fastighet som fortfarande ligger innanför 70 dB(A) maxkurvan kan reducerat buller endast åstadkommas med bullerdämpande åtgärder vid källan. Då bullerdämpande åtgärder vid källan är kostsamt är det nödvändigt att klubben dels får möjlighet att utnyttja både lördagar och söndagar för flygning samt att samhället via exempelvis kommunen går in och ekonomiskt stöttar klubben i en omställning till mindre bullrande flygplan, exempelvis i likhet med vad som gjorts vid Ekeby Boda skjutfält.

Det provisoriska villkoret om att flygklubbens piloter ska följa flygvägarna anser flygklubben kan kvarstå, men klubben vill upplysa om att en flygväg inte är en exakt väg genom lufthavet. På grund av vindar och övriga meteorologiska förhållanden kommer det att ske en spridning mellan flygväg och reell flygning, så sker på alla flygplatser. Flygklubben accepterar alltså att klubbmedlemmar ska följa flygvägarna, men tillsynsmyndigheten måste inse och acceptera att det måste få ske en liten spridning gentemot flygvägarna.

Vid samråd med närboende kring utredningspunkterna framkom synpunkter på modellflygarnas verksamhet med förbränningsmotordrivna modeller. Modellflygarna har bedömt att det i första hand är förbränningsmotordrivna helikoptrar vid linflygcirkeln som stör. Med anledning av detta har klubbens modellflygare ändrat sina regler så att flygning med helikoptermodellerna vid linflygcirkeln är förbjuden till 2010 års säsong. Utövarna är villiga att flytta på verksamheten inom området om det efter utvärdering visar sig att ovanstående åtgärd inte är tillräcklig eller om linflygverksamheten ökar markant i omfattning eller ljudnivå.



YTTRANDEN

Yttranden har inkommit från Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Kommunstyrelsen, Transportstyrelsen och Försvarsmakten. Enskilda sakägare och sakägare företrädda av ombud har också inkommit med yttrande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har avgett två yttranden, där Länsstyrelsen uppfattar att det andra yttrandet utvecklar och förtydligar yrkandena i det första yttrandet. Nämnden konstaterar inledningsvis att utredningskrav U1 och U2 om vridning och förlängning av startbanor samt utredning av möjlighet till vinschuppdragning av segelflygplan har genomförts. Nämnden anser sammanfattningsvis att det är positivt att flygklubben är beredd att vrida ena startbanan som kan reducera bullernivån. Däremot känns åtagandet att vidta bullerskyddande åtgärder oklart med tanke på att det beror på eventuella ekonomiska bidrag. Något förslag om bullerskyddsåtgärder eller andra restriktioner för de 12 privata planen som är stationerade på flygfältet har inte presenterats. När det gäller installation av bullerdämpande utrustning eller andra bullerskyddsåtgärder bör ett mycket tydligare åtagande presenteras som även omfattar privata plan. Bullerdämpande åtgärder på flygklubbens egna plan bör vara genomförda inom förslagsvis två år. Nämnden anser utifrån presenterad utredning att de villkor som Miljödombstolen fastställt inte bör ändras.

Nämnden har följande yrkanden:

- a) att provisoriskt villkor P2 ersätts med ett permanent villkor om begränsad flygverksamhet varannan söndag med egna plan. Extra bullerdämpande åtgärder i form av propellerbyte och installation av ljuddämpare ska vara vidtagna på dessa plan. Segelflyguppdragning eller skolflyg (undervisning eller regelbundna "touch and go") får inte förekomma varannan söndag. Installation av bullerdämpande åtgärder på övriga privata plan stationerade på Sundbro flygplats kan ge större möjlighet att flyga med dessa flygplan. I detta villkor om flygning varannan söndag bör antalet flygrörelser begränsas kraftigt samt ange att någon flygning typ "touch and go" inte tillåts. Nämnden anser att det är acceptabelt med flygning varje söndag, men att flygning ska ske i mer begränsad form varannan söndag,
- b) att antalet flygrörelser med mer bullrande plan begränsas och utgöra en låg andel av totala antalet flygrörelser. Om bullerskyddsåtgärder vidtas kan flygtiden utökas. Nämnden eftersträvar därför ett tydligare åtagande att bullerskyddsåtgärder i form av propellerbyten och ljuddämpare på klubbens alla flygplan vidtas,
- c) att Uppsala Flygklubb skriftligt ska redovisa hur de i sin egenkontroll ska kontrollera att de flygvägar som fastställts följs av klubbens medlemmar samt hur gästande flygplan ges tydlig och lättillgänglig information om gällande flygvägar. Redovisning över hur avvikelser från dessa flygvägar ska rapporteras bör anges. Detta innebär inget absolut krav på radarövervakning,



- men nämnden vill att klubben redovisar olika möjliga sätt att följa upp att fastställda flygriktningar följs. Det viktiga är att flygklubben har en bra uppföljning av flygvägsefterlevnad och klagomål på verksamheten, samt
- d) att slutliga villkor utformas på ett sådant sätt att de ger incitament till fortsatt arbete för att minska bullerstörningarna för närboende.

Trafikverket: avstår från yttrande, då ärendet ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde.

Kommunstyrelsen avstår från yttrande då miljö- och hälsoskyddsnämnden avger yttrande i ärendet som i allt väsentligt handlar om deras frågor.

Försvarsmakten har inget att erinra mot verksamheten.

Transportstyrelsen har inget att erinra mot att flygförbudet varannan söndag tas bort under förutsättning att ingen fastighet riskerar att utsättas för flygbuller överstigande gällande riktvärden, d.v.s. maxbullernivå 70 dB(A) högst tre gånger per årsmedeldygn. Detta förutsätter att flygklubben genomför vridning av bana 04/26 (rätteligen 06/24) samt justerar flygvägarna i enlighet med vad som beskrivs i rapporten.

Sören Sundmark, Lundbacken, han anfört följande: Utredningarna visar att banvridning och nya flygvägar minskar bullerbelastningen på de närboende kring flygfältet. Han bor vid Lundbacken norr om flygfältet och anser att banvridningen inte på långa vägar uppväger värdet av flygfria söndagar. Särskilt då piloterna enligt klubben inte kan förväntas följa de justerade flygvägarna. Enligt tidigare uppgifter från flygklubben är 90 % av verksamheten periodiserad till månaderna april-september. Under denna period är det 12-13 flygfria söndagar varav två till tre söndagar antagligen ändå inte är flygbara på grund av vädret. Om han inte missminner sig ville klubben i den ursprungliga tillståndsansökan få tillstånd för 12 000 starter. Planen kan ju inte rimligtvis vara att alla dessa starter skulle utföras under dessa tio flygfria söndagar. Han anser därför att det måste finnas utrymme för den 25 % ökning av nuvarande verksamhet som påstås krävas, även om flygförbud bibehålls. Enligt flygklubbens beräkningar tror man sig idag kunna undvika flygbuller över 70 dB mer än 1095 gånger per år. Detta uppger man därmed skulle ligga under Naturvårdsverkets riktlinjer om max 3 gånger per medeldygn. Enligt klubbens uppgifter om verksamhetens koncentration till perioden maj-september blir det felaktigt att göra denna beräkning på helårsbasis. För att hålla sig under gränsen på 3 ggr/dygn under denna period får antalet starter med buller över 70 dB inte överstiga 460. Med antagande om att 90 % av verksamheten sker under perioden ger detta 510 gånger per helår vilket är långt under dagens verksamhetsnivåer. Eftersom den absoluta majoriteten av starter dessutom koncentreras till helger (25 % på söndagar) borde summan sänkas ännu mer för att klara riktlinjerna. Flygbuller är en ihållande störning som inte går att



undkomma då man vill njuta utomhus i vackert väder. Då det inte heller är aktuellt med vinschuppragning kommer bullerstörningarna snarast att öka. Jag prioriterar därför flygfria söndagar före en banvridning och ser ingen anledning till att ta bort dessa. De grannar jag talat med har samma åsikt.

May-Sophie Larsson har anfört följande: Hon anser att schemaläggning bör göras som exempelvis begränsning till en lördag en helg och en söndag kommande helg o.s.v. och dessutom med bestämda tidsramar. Flygningar bör planeras till vardagar, inklusive utbildning. Områdena i närheten som gamla Uppsala är viktiga rekreativsområden, flygplanen flyger över området intensivt timvis. Ur hälso- och miljösynpunkt borde flygningarna flyttas till annan plats.

Ingemar Alm, Lars Eriksson m.fl. har anfört följande: Inlämnad utredning är av flera skäl missvisande. Det kanske främsta skälet är att Länsstyrelsen, sedan villkoren för Sundbro flygfält sattes, beviljat tillstånd för civil flygverksamhet vid Ärna flygfält. Denna omständighet har inte beaktats i klubbens utredning. Lufterummet vid Sundbro flygfält kommer att minska vilket medför kraftigt ökade bullerstörningar för bostäder runt Sundbro flygfält. Därför kräver undertecknade att Länsstyrelsen med beaktande av beviljad flygverksamhet på Ärna omprövar villkoren för flygverksamheten vid Sundbro flygfält och utreder alternativa placeringar vid befintliga flygfält i närheten. Dessutom är bullerutredningen ofullständig.

Ekologen, miljöjuridik, ombud för närboende Dag Ramen, Sören Sundmark, Ulrika Sundmark, Lars o Susanne Schöning, Ingrid Klint, Kristian och Inga-Lill Jönsson, Göran Hartman, Bengt Franzen, Lars Eriksson, Magnus Ekengren, Ingemar Alm, Hans Wallin, Ulla Lindvall, Ing-Britt Eriksson har sammanfattningsvis anfört följande:

1. Med stöd av verklig bullermätning 2009-10-03 som anger helt nya och högre bullervärden, UFK:s (Uppsala Flygklubb) medgivande att man sällan följer centrumlinjen samt den omständigheten att det på Sundbro flygfält finns en ny typ av bullrande flygplan som inte fanns med vid tillståndsprovningen så menar de kringboende i första hand att Länsstyrelsen med stöd av 24 kap. 3§ 1 och 3p MB ska initiera ett återkallande av hela tillståndet.
2. För det fall att Länsstyrelsen inte beslutar om ett återkallande, menar de omkringboende i andra hand och på samma grunder som ovan, att Länsstyrelsen med stöd av 24 kap. 5§ 3 och 5 p MB ska initiera en omprövning av samtliga villkor som reglerar flygtider, flygvägar samt bullerbegränsningar.
3. För det fall Länsstyrelsen inte heller beslutar om en omprövning av villkoren, menar de omkringboende i tredje hand att Länsstyrelsen ska förlänga prövotiden till dess att flygklubben låtit utföra bullermätningar i fält som ska visa de faktiska maxbullernivåerna samt dess geografiska spridning. De omkringboende menar att under prövotiden ska all flygverksamhet förbjudas varannan helg (fredag kl 17.00 till måndag kl 08.00).



4. Därutöver menar de omkringboende följande med anledning av UFK:s utredningar och rapporter.
 - a. Eftersom flera fastigheter, eller i vart fall minst en fastighet, ligger inom $70\text{dB(A)}_{\text{max}}$ kurvan så föreligger inga rättsliga förutsättningar för att upphäva prøvotidsvillkoren.
 - b. Vi ser positivt på att riktningen på bana 06/24 ska ändras till 08/26. Men vi ser inga bullerutredningar avseende denna ändring.
 - c. UFK ska utföra bullerreducerande åtgärder på den egna flygplanflottan, oavsett om bidrag från Uppsala kommun ges eller inte.
 - d. Inga flygplan, oavsett om de ägs av Uppsala flygklubb, ägs av medlem och är stationerat på Sundbro eller endast är gästande på Sundbro, får alstra högre bullernivåer än vad som blir fallet med Cessna 172 med installerade bullerdämpande åtgärder såsom flerbladig propeller m.fl. åtgärder.
 - e. Bullerstörningar från bana 14/32 har helt ignorerats i materialet. Även om det är relativt lite flygrörelser så ska ändå alla max- bullernivåer registreras.
 - f. Flygningarna med det nya ryska flygplanet avsett för konstflyg måste tas in i bullerberäkningarna.
 - g. Att länsstyrelsen ska uttala att tredje stycket i villkor 2 är avsett för främst brandbevakningsplan, och inte ska användas för andra flygrörelser.

BEMÖTANDE

Uppsala Flygklubb yrkar i första hand att Länsstyrelsen tar bort förbudet att flyga varannan söndag utan andra restriktioner än att klubben åtar sig att under år 2011 vrida bana 06/24 till läge 08/26 samt att restriktion att basera mer bullrande flygplan än Cessna 172 i standardutförande behålls. Om Länsstyrelsen anser att ytterligare restriktioner är nödvändiga varannan söndag, trots att klubben kan innehålla nuvarande riktvärden, yrkar klubben i andra hand på att förbudet att flyga varannan söndag tas bort mot att klubben åtar sig att under 2011 vrida bana 06/24 till läge 08/26, förbud mot att basera mer bullrande flygplan än Cessna 172 i standardutförande behålls samt att klubben inför förbud mot "Touch and go" varannan söndag. Klubben konstaterar sammanfattningsvis att samtliga remissinstanser, med undantag för yttrande från vissa närboende genom Ekologen Miljöjuridik, accepterar att förbudet mot att flyga varannan söndag tas bort. Klubben har i sin utredning visat att nuvarande riktvärden, inklusive riktvärdet om max 70 dB(A) tre gånger per medeldygn kan innehållas om en vridning av bana 06/24 till läge 08/26 genomförs i kombination med att restriktion att basera flygplan som bullrar mer än Cessna 172 i standardutförande införs. Genom detta anser klubben att det inte längre föreligger sakliga skäl att hålla kvar vid flygförbud varannan söndag. Detta understryks av såväl yttrande från Transportstyrelsen samt Försvarsmakten. Nuvarande förbud att flyga varannan söndag har redan fått kraftigt negativa effekter för flygklubben och dess medlemmar.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

10 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

Framförallt är det flygelever som blivit drabbade. Vissa utbildningar har efter söndagsförbudets införande minskat med upp till 40 %. Även om hela minskningen inte kan hänföras till söndagsförbudet är kopplingen mycket tydlig. Denna konsekvens är mycket värre än vad klubben förutspådde under miljöprövningen och den står inte heller i proportion till den miljövinst som kan göras, speciellt då nuvarande riktvärde kan innehållas och flygning enbart sker dagtid. Klubben vill också påminna om att den enda kvarvarande delen att pröva är det provisoriska förbudet att flyga varannan söndag. Övriga delar har redan blivit prövade och fastställda av miljödomstol och miljööverdomstol och kan, enligt klubbens uppfattning inte prövas igen med mindre än att hela tillståndet omprövas. Klubben avvisar bestämt att det föreligger skäl att återkalla tillståndet eller försämra redan fastställda villkor. Av yttrandet framgår att huvudorsaken att återkalla tillståndet skulle vara att den bullerutredning som genomförts inte genomförts på rätt sätt. För att styrka detta påstående används en bullermätning, utförd av en klubbmedlem där det konstateras att det förekommer maxbullernivåer över 70 dB(A) vid en av de närliggande fastigheterna. Klubben konstaterar att mätningen visar på bullerhändelser överstigande 70 dB(A), vilket ligger helt i linje med den bullerutredning som genomförts. Med nuvarande banläge ligger fastigheten innanför 70 dB(A) kurvan. Vid bullermätningen rådde också väderförhållanden som ökade bullerexponeringen på fastigheten. Vad gäller konstflygplanet vid Sundbro är det att betrakta som externt flygplan som inte omfattas av de villkor som gäller vid flygfältet. Klubben kommer dock inte acceptera en stationering av planet på Sundbro förrän ägaren redovisat kvalitetssäkrade bullervärden i syfte att säkerställa att flygplanet inte bullrar mer än en Cessna 172.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsen konstaterar att utredningen (U2) visat att vinschuppdragning av segelflygplan är omöjlig att genomföra då Uppsala Flygklubb inte har tillgång till den ytterligare mark, som är en nödvändighet för projektets genomförande. Utredningen visar dock att om banorna hade kunnat förlängas hade det funnits tekniska och ekonomiska förutsättningar att införa vinschuppdragning av segelflygplan.

Genomförd utredning (U1) visar att banvridning i kombination med nya flygvägar är möjlig, vilket minskar bullerbelastningen på närboende. Utredningen visar enligt klubben att en bostad hamnar innanför beräknad bullerkurva om 70 dB(A)_{max} och en bostad hamnar på gränsen till kurvan. Närboendes uppfattning (genom ombud) är att fler bostäder än så berörs av mer än 70 dB(A). Länsstyrelsen delar den uppfattningen. Klubben menar att alla bostäder klarar Naturvårdsverkets riktvärde vid nybyggnation, innebärande att maximal-bullernivån 70 dB(A) inte får överskridas mer än tre gånger per årsmedeldygn.



Grunden för första och andrahandsyrkande, från närboende genom ombud, är bullermätningar som visat på höga bullervärden, att flygplanen sällan följer centrumlinjen samt den omständigheten att det på Sundbro flygfält finns en ny typ av bullrande flygplan som inte fanns med vid tillståndsprövningen. Länsstyrelsen finner att av vad som framkommit av klubbens bemötande och av vad som framkommit i övrigt, att skäl inte föreligger om att initiera återkallande av tillståndet. Inte heller finns skäl för omprövning av villkor. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är det inte heller rimligt med förnyad provotid med krav om bullermätningar i fält. Beräknade bullervärden är norm vid tillståndsprövningar. Tillstånd för verksamheten har redan medgivits, kvarstår att fastställa slutliga villkor i avgränsade frågor. Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att det finns tillräckligt underlag att bestämma slutliga villkor för buller.

Flygklubben accepterar att flygvägar regleras i villkor. Länsstyrelsen konstaterar att ett sådant villkor bör formuleras men också att vad som framgår av klubbens talan; att flygvägar inte är en exakt väg genom lufthavet och att vindar och övrig meteorologi ger spridning mellan flygväg och reell flygväg måste beaktas. Den uppföljning av flygvägar och klagomål som efterfrågas av miljö- och hälsoskyddsnämnden sker enligt Länsstyrelsen bäst i den egenkontroll som föreskrivs i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll. Något särskilt villkor föreskrivs därför inte i den delen.

Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2008:6) om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, anger en maximalnivå 70 dB(A) som utomhusvärde vid bostäder, gäller för enstaka tillfällen och vägs inte som flygklubben angett genom att det får överskridas tre gånger per medeldygn. Riktvärdet avser en nivå till vägledning för beslutsmyndigheten.

Däremot har i planeringssammanhang och beslut rörande krav om bullerisolering använts mått som angett att 70 dB(A) får överskridas högst tre gånger under exempelvis en tidsperiod som dag/kväll eller natt.

För mindre flygplatser har verksamheten och därmed störningarna en annan karaktär än på de större kommersiella flygplatserna. För Sundbros del kan återkommande ljud från ett flygplan som gör start- och landningsövningar eller från plan som går upp med segelflygplan vara störande även om ljudnivån inte överstiger riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå. I handbok med allmänna råd för flygplatser (2008:1) konstaterar Naturvårdsverket att störningarna från mindre flygplatser är som störst den varma årstiden, vid vackert väder, eftersom det är då människor vistas ute i trädgårdar och i naturen och det samtidigt är bra flygväder. Bullernivåer från enskilt plan kan uppgå till 70-75 dB(A) maximalnivå under och i omedelbar anslutning till trafikvarvet. Störningssituationen är mer komplicerad än att den kan åtgärdas endast med restriktioner kring maxbullernivåer. Återkommande ljud från ett flygplan på och kring fältet kan vara störande även om



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

12 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

Ljudnivån inte överstiger riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå. Naturvårdsverkets handbok anger också exempel på åtgärder mot störningar som tidsrestriktioner; vissa bestämda helger kan vara flygfria eller tider för aktiviteterna kan tidsbestämmas. Syftet är att människor ska veta i förväg vilka tider och dagar flygverksamhet pågår och att vädret inte ska vara bestämmande. Inriktningen bör också, enligt Länsstyrelsens uppfattning, vara att minimera antal tillfällen eller helst undvika tillfällen då riktvärde om maxbuller 70 dB(A) överskrids.

Länsstyrelsen konstaterar att en vridning/förlängning av start/landningsbanor inte är tillräcklig åtgärd för att klara riktvärdet 70 dB(A)_{max} för alla bostäder. För vissa bostäder kommer maxbullernivåerna att överstiga 70 dB(A) trots föreslagna åtgärder. Synpunkter ifråga om alternativa placeringar av flygfältet är inte föremål för prövning i denna provotidsutredning om buller. Frågan är avslutad i och med den tidigare tillståndsprovningen.

Det går, enligt klubbens redovisning, att minska bullernivåerna genom att utföra ljuddämpning på klubbens mest bullrande flygplanet, Cessna 172. Då det även finns privata Cessna 172 på Sundbro skulle maxbullernivåer överstigande 70 dB(A) kvarstå, även om antalet överstigande skulle minska kraftigt. Länsstyrelsen uppfattar att maxbullernivån för i princip alla bostäder skulle kunna innehållas om alla Cessna 172 ljuddämpades. Klubbens uppfattning är dock att eftersom man klarar värdet 70 dB(A) högst 3 gånger per medeldygn så motsätter man sig kravet om bullerdämpande åtgärder på flygplanen.

Länsstyrelsen konstaterar att maxbullernivåer för ett antal bostäder, kommer att överstiga 70 dB(A) trots föreslagna åtgärder. Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2008:6 ger vägledning om riktvärden för flygtrafikbuller m.m. Vid bostäder som utsätts för mer än 70 dB(A) maxbullernivå utomhus kan möjligen åtgärder övervägas för att nedbringa ljudnivåerna vid uteplats. Det får betraktas som tekniskt komplicerat att utföra då bullerkällan är flygbuller och den upplevda förbättringen av åtgärden är tveksam. Störningarna kan enligt Länsstyrelsens uppfattning bättre pareras med andra åtgärder som exempelvis tidsrestriktioner och åtgärder på den mest bullrande flygplanstypen. I yttranden i ärendet har från närboende framförts synpunkten att restriktioner i tid upplevs som mer positivt än bullerminskningar.

Länsstyrelsen delar Naturvårdsverkets uppfattning (handboken) att tidsrestriktioner av olika slag bör fastställas. Därutöver bör klubbens flygplan bullerdämpas alternativt att klubben övergår till flygplan med motorer som alstrar mindre buller. Bullerdämpning av flygplan och restriktioner för flygplan som får stationeras på Sundbro bör uttryckas i bindande villkor.



Kostnaden för bullerdämpning i form av propellerutbyte och ljuddämpare anges till 150 000 kronor per plan. Utredningen har visat att trots åtgärder i form av vridning av start och landningsbanor m.m. kommer inte riktvärdet för maxbullernivån om 70 dB(A) kunna innehållas för alla bostäder. Krav om bullerdämpning av klubbens flygplan får därför anses som miljömässigt motiverad. Genomförandet är tekniskt möjligt. Frågan är om åtgärden är rimlig i förhållande till kostnaderna. Klubben anger att man har tre flygplan som kan modifieras på detta sätt, totalkostnaden blir ca 450 000 kronor. Klubben menar att för att klara en sådan investering krävs tillstånd till utökade flygtider och ekonomiskt stöd av kommunen. Fråga om stöd från kommunen kan inte beaktas av Länsstyrelsen. Utifrån de flygtider som accepteras efter provotid i givet tillstånd anser Länsstyrelsen att kostnaden får anses rimlig för klubben om den fördelas så att bullerdämpande åtgärder utförs i samband med de förutbestämda intervallen för motorbyte.

Klubbens plan står för merparten av trafikarbetet på och kring flygplatsen. Enligt underlag i ursprunglig tillståndsansökan (Dnr 551-6293-04) stod de privatägda planen för storleksordningen 10 % av starterna. Av de privatägda planen, 12 stycken, är enligt klubben några enstaka plan av typen Cessna 172. Länsstyrelsen konstaterar att dessa privatägda Cessna 172 i originalutförande utgör en marginell del av den totala verksamheten på Sundbro. Efter åtgärder om banvridning och bullerdämpning av flygklubbens plan kommer antal tillfällen som överstiger maximalbullernivån 70 dB(A) vid någon bostad att drastiskt minska.

Flygklubben har möjlighet att reglera vilka flygplanstyper som får stationeras på flygfältet. Klubben gör redan ett åtagande, innebärande att flygplan inte får stationeras på Sundbro flygfält om de bullrar mer än en Cessna 172 i originalutförande.

Fråga uppstår om bullerdämpning är miljömässigt motiverat och ekonomiskt rimligt för de privatägda flygplanen av typ Cessna 172. Då en av målsättningarna med åtgärdskraven är att minimera antalet överstiganden av 70 dB(A) vid bostadshus kring flygplatsen får det anses vara miljömässigt motiverat att vidta åtgärden. Den extra kostnaden för utförande av bullerdämpning på Cessna 172 i samband med motorbyte har angetts till 150 000 kronor. Om motorbyte sker i intervallet vart femte till vart tionde år får kostnaden anses som rimlig, om en lämplig respittid ges för privatägda plan jämfört med kraven på flygklubben. Länsstyrelsen anser att kraven för privatplanen ska gälla från och med år 2016.

Länsstyrelsen uppfattning är att föreslagna bullerdämpande åtgärder kan vidtas utan att flygsäkerheten åsidosätts. Någon närmare grund för påståendet att exempelvis de bullerdämpande åtgärderna skulle ge oacceptabla effekter på flygsäkerheten har inte redovisats i ärendet. Länsstyrelsen förutsätter därför att de bullerdämpande åtgärderna kan vidtas utan att flygsäkerheten försämras.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

14 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

Länstyrelsen finner att villkor om banvridning, bullerdämpning av flygplan, regler för vilka plan som får stationeras på Sundbro flygfält och schemalagda flygfria dagar samt tidsrestriktioner för särskilt störande moment är att föredra framför villkor om begränsningsvärden för ljudnivåer. Även om mycket av överväganden handlar om maxbullernivån, 70 dB (A), är det uppenbart att verksamheten kan upplevas som störande även vid lägre ljudnivåer och därför är det viktigt att reglera om vissa flygfria dagar samt ge restriktioner för särskilt störande moment som skolflygning med "touch and go" och segelflygupptragning helger och kvällar.

Även efter genomförandet av banvridning och bullerdämpning av flygplan med flera åtgärder bedömer Länstyrelsen att enstaka bullerhändelser överstigande 70 dB(A) vid bostäder kan inträffa på grund av exempelvis gästande flyg eller andra händelser. Länstyrelsen anser att dessa eventuella överstiganden av 70 dB(A) vid bostadsfastighet får tålas.

I prövotidsutredningen berör flygklubben fråga om placering av linflygcirkeln för modellflygverksamhet. Den delen är inte föremål för avgörande i aktuell prövning utan har redan reglerats i beslut meddelat den 6 mars 2008 (Dnr 551-6293-04).

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas hos Nacka tingsrätt, miljödomstolen, se bilaga 1.

Beslut om kungörelsedelgivning

Se bilaga 2.

Beslut i ärendet har fattats av miljöprövningsdelegationen. I beslutet har deltagit länsassessor Roger Gustafsson, ordförande, och miljöskyddshandläggare Ing-Marie Askaner, miljöskakkunnig. Ärendet har föredragits av miljöskyddshandläggare Lars Andersson, miljöskyddsenheten.

Roger Gustafsson

Ing-Marie Askaner

BILAGOR

1. Hur man överklagar
2. Beslut om kungörelsedelgivning



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

BESLUT

15 (15)

2012-01-26

Dnr: 551-1627-10

SÄNDLISTA

Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

Kommunstyrelsen i Uppsala kommun, 753 75 Uppsala

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Uppsala kommun, 7533 75 Uppsala

Luftfartsstyrelsen, 601 73 Norrköping

Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping

Försvarmakten, Uppsala Garnison, LSS, Box 645, 751 27 Uppsala

Dag Ramén m.fl. Ombud: Ekolagen Miljöjuridik AB, Östra Ågatan 53, 5 tr,
753 22 Uppsala

May-Sophie Larsson, Lidnersgatan 35, 754 42 Uppsala