



Samrådsunderlag ny helikopterflygplats DANMARK-SÄBY 6:25

Innehållsförteckning

Samrådsunderlag ny helikopterflygplats DANMARK-SÄBY 6:25	1
Innehållsförteckning	1
Verksamhetsbeskrivning	2
Berörda verksamhetskoder enligt miljöprövningsförordningen	2
Lägesbeskrivning med situationsplan och redogörelse för verksamhetens läge i förhållande till bostäder, andra störningskänsliga verksamheter, vattenskyddsområde, vattentäkter och skyddad natur	3
Lokalisering helikopterflygplats.....	3
Produktionskapacitet/verksamhetens omfattning	4
Helikopterflygplats	4
Redovisning av utsläpp eller andra miljöstörningar, drifttider samt skyddsåtgärder	5
Helikopterbuller	5
Risk för utsläpp till vatten och mark	7
Damning, ljussken och vibrationer från helikopter	8
Hantering av bränsle	8
Utsläpp till luft	9
Uppkomst av avfall	9
Tung trafik	9
Avvikelsehantering	10
Redovisning av hur de allmänna hänsynsreglerna uppfylls	10
Kunskapskravet – 2 kap, 2§ miljöbalken	10
Försiktighetsprincipen och Bästa möjliga teknik – 2kap, 3§ miljöbalken	10
Resurshushållningsprincipen 2 kap, 5§ miljöbalken	11
Produktvalsprincipen 2 kap, 6§ miljöbalken.....	11
Skälighet.....	11
Bilagor.....	11



Verksamhetsbeskrivning

Luftburen Intensivvård (LIV) utför intensivvårdstransporter, olyckplatsarbete med akut omhändertagande av svårt sjuka eller skadade patienter samt transport av förtidigt födda barn med hjälp av bland annat helikopter. Verksamheten har ett väl utvecklat koncept där utrustningen som används motsvarar utrustningen som finns på en intensivvårdsavdelning. Konceptet är unikt i Sverige där Luftburen Intensivvård vid Akademiska sjukhuset är en av två helikopterverksamheter med intensivvårdstransportuppdrag. Verksamheten bidrar till att medborgare i Region Uppsala och omgivande regioner snabbt kan få den vård som förväntas och verksamheten anses vara en samhällsviktig verksamhet.

Totalt utförs idag ungefär 950 transporter per år där ungefär 500 av dessa är intensivvårdstransporter, 250 är transporter av förtidigt födda barn och resterande 200 är uppdrag mot olycksplats eller sjukdomsfall i hemmet. Ansökan för nya helikopterflygplatsen är för 3000 flygrörelser då det bedöms att antalet intensivvårdstransporter på lång sikt kommer att öka successivt jämfört med idag. Bedömningen är att 3000 flygrörelser är i överkant även då. Ökningen beror dels på utvecklingen av högspecialiserad vård som bedrivs på ett fåtal sjukhus i Sverige, dels på att antalet intensivvårdsplatser i Sverige är väldigt få.

Helikoptern som används är en Augusta Westland 169. Det är en tvåmotorig medeltung helikopter som genom sin fart och räckvidd lämpar sig väl för sjukvårdsuppdrag mellan sjukhus och direkt mot olycksplats. Helikoptern drar ungefär 270 kilo bränsle per flygtimme (400 liter per flygtimme). Totalt flyger helikoptern i dagsläget ungefär 900 timmar per år.

Baseringen för LIV är för närvarande på Ärna flygplats, F16. Försvarmakten har sagt upp avtalet med Region Uppsala och helikoptern behöver därför en ny bas. Helikopterbasen benämns helikopterflygplats i dokumentet. Planen är att helikopterflygplatsen ska tas i drift under första halvåret 2029.

Berörda verksamhetskoder enligt miljöprövningsförordningen

24 kap 5 § Anmälningssplikt C och verksamhetskod 63.50 gäller för flygplats för motordrivna luftfartyg där mer än 500 flygrörelser per kalenderår äger rum.

18 kap 5 § Anmälningssplikt C och verksamhetskod 34.50 gäller för anläggning för

1. tillverkning av järnvägsutrustning,
2. tillverkning av motordrivna luftfartyg, eller
3. reparation av motordrivna luftfartyg.

Förordning (2018:1460).

23 kap 2 § Anmälningssplikt C och verksamhetskod 50.20 gäller för anläggning där det per kalenderår hanteras

1. mer än 1 000 kubikmeter flytande motorbränsle, eller
2. mer än 1 miljon normalkubikmeter gas avsedd som motorbränsle.

Anmälningssplikten gäller inte om verksamheten är tillstånds- eller anmälningsspliktig enligt 20 kap. 1, 2 eller 3 §.



Lägesbeskrivning med situationsplan och redogörelse för verksamhetens läge i förhållande till bostäder, andra störningskänsliga verksamheter, vattenskyddsområde, vattentäkter och skyddad natur

Lokalisering helikopterflygplats

Flera olika platser utreddes för placering av en ny helikopterflygplats. Övriga platser som utreddes är inte lämpliga på grund av att Försvarmakten hade synpunkter eller att det fanns andra skyddsvärda intressen. Det är en avgörande faktor för god vård att flygplatsen ligger nära Akademiska sjukhuset. Placeringen på DANMARKS-SÄBY 6:25 valdes utifrån att det är nära Akademiska sjukhuset och fastigheten ligger i ett industriområde med få närliggande bostadshus och att området redan är relativt bullerutsatt i form av tung trafik och närheten till E4. Det fanns också mycket goda synergieffekter med närheten till Uppsala kommuns fastighet där Uppsala brandförsvaret bedriver sin verksamhet. Situationsplan över fastigheten bifogas i bilaga 2.

Fastigheten DANMARK-SÄBY 6:25 omfattas av Detaljplan för Östra Fyrislund, del 2, Uppsala kommun som vunnit laga kraft 2013-07-06. Enligt plankarta är aktuell fastighet markerad som mark för industri och kontor. Inga närliggande dricksvattenbrunnar finns enligt detaljplanen och närmaste grundvattenförekomst ligger cirka 250 m bort. Det finns en mindre fornlämning (boplatssområde och hållristning) i skogsdungen på fastighetens södra del. Ingen åverkan i mark kommer att göras där. Fastigheten ligger inte inom vattenskyddsområde och berörs inte av strandskyddsdispens enligt 7 kap miljöbalken. Det finns inget ytvatten inom 500m från fastigheten. Ingen skyddad natur finns i fastighetens närmsta närhet.

Enligt Uppsala kommuns karttjänst med grundvattenkarta är den största delen av fastigheten inom "Måttlig känslighet" (glacial lera) men det finns också en mindre del i södra hörnet där det är "Hög känslighet" (berg med skog) (uttaget november 2025). Start- och landningsområdet är placerat i samma ände av fastigheten som det hörn där hög känslighet i mark finns. Detta beror på att det var den placering som var möjlig för att få en godkänd hinderfrihet för helikopterns flygvägar. Start- och landningsområdet för helikopter (även kallat FATO/TLOF (Final Approach and Take-Off area)/Touchdown and Lift-Off area)) befinner sig på en mindre höjd vilket minskar risken för påverkan på område med "hög känslighet".

En miljöteknisk markundersökning kommer att genomföras och resultat från den förväntas under oktober 2026.

Karta över störningskänsliga verksamheter så som bostadshus finns i bullerutredning daterad 2026-07-10, se bilaga 1. Bullerutredningen utgår från möjliga flygvägar och beräkningar har gjorts på två av flygvägarna. Det är möjligt att helikoptern startar och landar åt andra håll, på grund av uppdragets art och väderförhållanden, än vad som beräknats i bullerutredningen. Detta innebär att störningen för respektive bostad troligtvis blir vid färre tillfällen än vad som är teoretiskt beräknat. Värt att notera är att helikoptern redan idag passerar över området och det är endast start och landning som tillkommer.



Produktionskapacitet/verksamhetens omfattning

Helikopterflygplats

På helikopterflygplatsen finns ett manöverområde för helikopter, ett FATO/TLOF, uppställningsplats för helikopter utomhus, taxibana, en hangar samt en tankningsplats för flygbränsle Jet-A1. Ett mindre, icke anmälningspliktigt, reservkraftaggregat kommer att finnas installerat vid hangaren.

På baseringen tjänstgör varje dag tre piloter, en tekniker, en sjuksköterska, en läkare samt två personer med administrativ tjänst. Kontorstid befinner sig all personal i hangaren eller ute på uppdrag och övrig tid i närliggande övernattningsbyggnad. Övernattningsbyggnaden är befintlig byggnad på närliggande fastighet.

Verksamheten med helikopter är tillgänglig 24 timmar om dygnet, 365 dagar om året. Insatstiden för enheten är 5 minuter från att larmet inkommer mellan klockan 08 och 16, efter klockan 16 är insatstiden 30 minuter. Varje dag utförs minst en start och en landning av helikoptern från helikopterflygplatsen och vissa dagar utförs upp till åtta uppdrag. Detta innebär att helikoptern kan behöva starta och landa när som helst på dygnet, även om huvuddelen av uppdragen (alla planerade uppdrag) utförs dagtid.

Manöverutrymme för helikopter

Utanför hangaren finns manöverområden på hårdgjord yta som är belyst med flygplatsbelysning och banmarkeringar vilket är ett krav för att få användas i mörker och nedsatt sikt. För att kunna bedriva flygplatsverksamheten enligt Transportstyrelsens regelverk kommer en installation av markvärme på manöverområdet krävas. Helikopterns manöverområde snöröjs och halkbekämpas vintertid även av underhållsfordon vid behov. Sommartid sopas start- och landningsområdet två gånger om dagen för att få bort föremål som riskerar att skada helikoptern och kringliggande byggnader vid start och landning.

Hangar

Helikoptern står i hangaren när den inte är ute på uppdrag. Piloter och tekniker underhåller helikoptern i hangaren och ser till att system och teknik är uppdaterade och fungerar felfritt. Underhållet är definierat som lätt underhåll men ibland sker även tyngre underhåll på plats om helikoptern ej kan flyttas, till exempel om en motor eller ett rotorblad gått sönder. Avisning av helikoptern med hjälp av någon kemisk produkt kommer inte att ske.

I hangaren finns även förråd för medicinskt material, läkemedel och medicinsk gas, samt förråd för reservdelar och olika smörjmedel och rengöringsprodukter för helikoptern. Det finns även förråd för kemiska produkter och dessa förvaras enligt Region Uppsalas kemikalieinstruktioner.

Helikoptern tvättas vid behov i hangaren med hjälp av vattenslang (ej högtryckstvätt) vilket uppskattas till ungefär en gång per vecka och cirka 150-300 liter varje gång. Golvbrunnar och golvrännor är kopplade till klass 1-oljeavskiljare.



Tankningsplats

Tankning av helikoptern kommer att ske på egen tankningsplats på fastigheten. Tankningsverksamheten bedrivs av flygbolaget som ansvarar för att tillbörliga tillstånd finns och anmälningar görs, enligt avtal med Region Uppsala. Det bränsle som tankningsplatsen kommer att innehålla är Flygbränsle Jet-A1 och tankens storlek är ungefär 30 m³. Tanken står invallad och med sekundärt skydd. Tankningsplatsen har en hårdgjord yta för att kunna samla upp eventuellt spill vid lossning av bränsle samt tankning av helikopter. Marken är förstärkt för att klara tyngden av tankbil. Tankningsplatsen är placerad så att en tankbil vid lossning lätt kan manövreras och inte behöva backa.

Det kan förekomma framöver att andra helikoptrar, med samhällsnytta så som polis eller andra regioners ambulanshelikoptrar, tankar på helikopterflygplatsen.

Redovisning av utsläpp eller andra miljöstörningar, drifttider samt skyddsåtgärder

Identifierade risker presenteras i rubriker nedan. Under varje rubrik presenteras en beskrivning av störningen, drifttider och transporter samt vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas.

Helikopterbuller

Beskrivning av miljöstörning	Drifttider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Det förekommer buller på marknivå i bullernivåer mellan 95-65 dBA (maximal ljudnivå) beroende på avstånd från FATO/TLOF. Bullret förekommer i samband med start och landning. Bullerutredning är genomförd med utgångspunkt på 3000 flygrörelser. Utredningen visar då att ett fåtal bostäder riskerar att erhålla bullernivåer (maximal ljudnivå) över riktvärdet på $L_{\max} = 70$ dBA. Överskridandet innebär en störning vid start och landning på mellan 30-45 sekunder.	Verksamheten pågår året runt och dygnet runt. I dagsläget ca 950 flygrörelser per år men upp emot 3000 flygrörelser förmodas i framtiden. Huvuddelen av flygrörelserna (cirka två tredjedelar av flygrörelserna) kommer att genomföras dagtid (definierat som klockan 06-18). Det sker minst antal flygningar under natten och resterande på kvällen (klockan 18-22). Om taket på 3000 rörelser genomförs innebär detta ungefär 8 rörelser per dygn. Om nuvarande	I dagsläget flyger helikoptern redan regelbundet över området för planerad helikopterflygplats. Det buller som tillkommer är landning och start i området. Helikopterpiloterna är vana att välja den flygväg som innebär lägst bullerpåverkan för kringboende då landningarna på Akademiska sjukhuset sker centralt i staden och buller ska minimeras. Vid flygplatsen på Akademiska sjukhusets kärnområde har inga bullerklagomål kommit till Region Uppsalas kännedom de senaste tio åren. I avtal med flygbolaget



FBN (medelljudnivå för flygtrafik) ligger under riktvärde (55 dBA) för samtliga närliggande bostäder) Se även bullerutredning, bilaga 1. Vid start tar det cirka 30 sekunder från att helikoptern lyfter och bullernivåerna är som högst tills att helikoptern är uppe på 300 m där ljudet på marknivå minskar avsevärt. Vid landning tar det ungefär 45 sekunder för helikoptern att gå ned från 300 m höjd (ca 500m från helikopterflygplatsen i olika riktningar) och det är alltså den ungefärliga tid som bullernivåerna kommer att vara som högst. Efter landning på marken stängs motorerna av och bullernivåerna minskar avsevärt. Det är därmed korta tidsintervall som bullernivåerna enligt beräkningar i bullerutredning i bilaga 1 erhålls.	flygmönster med antal flygrörelse extrapoleras upp till 3000 rörelser är beräknas dessa vara fördelade ungefär: • 5,4 st per dag • 1,5 st per kväll • 1,3 st per natt	regleras att de i möjligaste mån ska framföra helikoptern på ett sätt som minimerar buller vid flygning. Alla planerade helikoptertransporter med de starter och landningar det innebär kommer att genomföras dagtid. Endast akuta transporter sker under kväll och natt vilket gör dem svåra att beräkna och omöjliga att undvika för att kunna ge förväntad snabb vård. De riktvärden som tillämpas för helikopterbuller vid bostäder är riktvärden och enligt 7 § förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader står att: "Om den ljudnivå om 70dBA maximal ljudnivå flygtrafik (...) ändå överskrids bör nivån inte överskridas mer än 1. Sexton gånger mellan kl 06.00 och 22.00, och 2. Tre gånger mellan kl 22.00 och 06.00". Enligt de beräkningar som gjorts i bulleranalysen på 3000 flygrörelser kommer verksamheten inte upp i dessa antal flygrörelser.
--	--	--



Risk för utsläpp till vatten och mark

Beskrivning av miljöstörning	Drifttider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Risk för utsläpp till mark finns från hangar, uppställningsplats och start- och landningsområde inklusive helikoptertvätt. Det som riskerar att läcka är olika typer av oljor och kemikalier från själva helikoptern, förorenat tvättvatten från helikoptertvätt eller från förvaring av kemiska produkter.	Risk för läckage finns alltid. Tvätt av helikopter sker ungefär en gång i veckan eller vid behov.	På FATO/TLOF samt manöverområde kommer marken vara hårdgjord och dagvattenbrunnar vara utrustade med oljeavskiljare för möjlighet att samla upp eventuellt spill eller läckage. Inget spill tillåts infiltrera marken. Rutiner för uppsamling av mindre läckage på mark finns i Region Uppsalas miljöledningssystem och absorberingsmedel kommer att användas som sedan hanteras som farligt avfall. Strikta kontroller av helikoptern genomförs löpande för att den ska vara flygduglig och därmed kontrolleras risk för eventuella läckage. Helikoptertvätt sker inne i hangaren där golvbrunn med installerad oljeavskiljare finns. Tvättvatten leds därefter till avloppsreningsverket. Kemiska produkter lagras i kemikalieskåp eller annat lämpligt utrymme med möjlighet till uppsamling. För att veta vilka kemiska produkter som finns på fastigheten används Region Uppsalas kemikaliehanteringssystem med årsförbrukning, max lagrad mängd för brandfarliga produkter och faromärkning angett. Generellt kan sägas att Sjukvårdsverksamheten vid LIV framförallt använder desinfektionsmedel och verkstadsverksamheten använder olika oljor och lösningsmedel samt rengöringsmedel för helikoptern. Även bränsle till helikoptern förekommer på fastigheten.



Damning, ljussken och vibrationer från helikopter

Beskrivning av miljöstörning	Drifttider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
När helikoptern startar och landar uppstår kraftiga rotorvindar. Denna vind kan orsaka att damm och lösa föremål blåser i väg och orsakar skada. Viss vibration kan också uppstå. Risk för bländning av personer som befinner sig i in- eller utflygningsriktningarna.	I dagsläget i genomsnitt tre flygrörelser per dygn. Om planerad full drift på 3000 flygrörelser innebär det i genomsnitt åtta flygrörelser per dygn.	Verksamheten kommer att befinna sig inom egen fastighet där åtgärder vid behov vidtas för att minska damning och vibration till kringliggande fastigheter. Åtgärder mot bländning bedöms inte behövas då det sker under kort tid vid start och landning samt att verksamheten är placerad i industriområde.

Hantering av bränsle

Beskrivning av miljöstörning	Drifttider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Hantering av flygbränsle Jet-A1 i cistern förekommer på helikopterflygplatsen. Cisternen planeras vara ca 30m³ stor. Risk för läckage vid lossning och tankning.	Påfyllning av cistern sker ungefär 4-5 gånger per månad. Tankning av helikoptern sker efter varje avslutat flyguppdag.	Information till miljöförvaltningen för cistern för hantering av bränsle kommer att göras till miljöförvaltningen av upphandlat flygbolag som också kommer att ansvara för hanteringen. Region Uppsala ansvarar som fastighetsägare för marken som cisternen står på. Sekundärt skydd kommer att finnas. Skyddsåtgärder som preciseras i beslut från miljöförvaltningen på anmälan kommer att följas. Kontrollprogram upprättas och verksamheten kontrolleras via miljötillsyn från tillsynsmyndighet och vid internrevisioner inom Region Uppsalas miljöcertifiering.



Utsläpp till luft

Beskrivning av miljöstörning	Drifftider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Helikoptern drivs av flygbränsle Jet-A1 som har utsläppsvärden på 3,15 ton CO ₂ per ton flygbränsle. Helikoptern drar ungefär 270 kilo bränsle vilket motsvarar 400 liter per flygtimme. Övriga utsläpp är kvävedioxid, kväveoxid, kolmonoxid och flyktiga organiska kolväten. Avgaserna innehåller dessutom sot och stoft.	Antal flygtimmar varierar beroende på antal och längd på uppdrag. Helikoptern flygs ungefär 900 timmar årligen i dagsläget.	I dialog med flygoperatören säkerställa att den helikopter som används har mycket goda resultat gällande utsläppsvärden ur miljö- och hälsosynpunkt. I avtal med flygbolaget regleras att de i möjligaste mån ska framföra helikoptern på ett sätt som minskar bränsleförbrukning.

Uppkomst av avfall

Beskrivning av miljöstörning	Drifftider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Avfall som uppkommer i verksamheten är av flera olika typer. Avfall likt hushållsavfall från kontor och övernattningslokaler, smittförande/kliniskt avfall från medicinska verksamheten samt avfall från flygverksamheten i form av till exempel oljor, olika kemiska produkter, olika rengöringsmedel samt batterier.	Uppkomsten av avfall sker löpande. Borttransport av avfall sker vid behov.	Avfall hanteras enligt Region Uppsalas avfallshandbok som är en del av miljöledningssystemet.

Tung trafik

Beskrivning av miljöstörning	Drifftider och transporter till och från verksamheten	Skyddsåtgärder som kommer att vidtas
Tung trafik förekommer för leveranser till och från helikopterflygplatsen. Vid behov används halkbekämpnings- och/eller	Påfyllnad av bränsle i bränslecistern görs av tunga fordon ungefär fyra till fem gånger i månaden.	Verksamheten kommer att vara placerad på industrimark där det idag redan är många tunga transporter. Onödiga tunga



renhållningsfordon på start- och landningsområdet samt taxivägar.	Övrig trafik med lastbilar sker ungefär varannan dag i form av leveranser av medicinskt material, syrgas och tvätt.	transporter kommer att undvikas och miljökrav kommer att ställas i upphandlingar av transportverksamheter enligt rutin i Region Uppsalas miljöledningssystem.
---	---	---

Avvikelsehantering

Avvikelsehantering för miljöavvikelser sker i Region Uppsalas system för avvikelser där dokumentation sparas.

Redovisning av hur de allmänna hänsynsreglerna uppfylls

Kunskapskravet – 2 kap, 2§ miljöbalken

Akademiska sjukhuset har sedan länge en helikopterflygplats belägen på sjukhusets kärnområde som är av Transportstyrelsen godkänd och certifierad flygplats. Det finns en etablerad organisation kring flygplatsen och en utsedd flygplatschef samt tillhörande stödfunktioner som är godkända av Transportstyrelsen. Den dagliga flygverksamheten sker med hjälp av en upphandlad flygoperatör där specifik verksamhetskompetens finns. Det finns etablerade kontaktvägar mellan flygplatschef, verksamhet och upphandlad flygoperatör. Flygplatschef har kontakt med de flygoperatörer och besättningar som normalt flyger de helikoptrar som nyttjar flygplatsen och håller dem informerade om vad som gäller på helikopterflygplatsen. Akademiska sjukhuset har länge omfattats av ett miljötillstånd som bland annat berört helikopterverksamheten och rutiner kring buller och miljö är därför väl inarbetade. Verksamheten i Region Uppsala är dessutom miljöcertifierad enligt ISO 14001.

Verksamheten anser därmed att de kunskaper och den erfarenhet som krävs enligt 2 kap. 3§ miljöbalken finns inom organisationen eller via upphandlad leverantör med krav i avtal.

Försiktighetsprincipen och Bästa möjliga teknik – 2kap, 3§ miljöbalken

Flygplatsen innebär inga miljörisker vid normal drift och skyddsåtgärder har vidtagits för att minska negativ miljöpåverkan vid eventuell brand eller haveri. Lämplig förvaring av kemiska produkter, system för uppsamling av eventuella läckage till miljön och förvaring och borttransportering av avfall sker på ett sådant sätt att utsläpp till miljön minimeras.

Flygrörelserna medför icke undvikbara bullerstörningar men det som är möjligt att göra för att minska störningar görs. Val av in- och utflygningsvägar baseras på en kombination av flygsäkerhet och bullerreduktion för att minimera skada vid ett eventuellt haveri och minska bullerstörningar. Flygoperatören byter ut helikoptern när uppdaterad modell finns tillgänglig för att ständigt arbeta för att helikoptern ska



ha bästa möjliga teknik, vara så bränslesnål som bara är möjligt och ha låga bullernivåer.

Lokaliseringen av nya helikopterflygplatsen har noggrant utretts och ingen ny orörd mark tas i anspråk. Verksamheten placeras på industrimark utan närhet till skyddad natur. Området är redan bullerutsatt och samlokaliseringen med brandförsvaret gör att betydligt färre nya byggnader behöver uppföras. Den valda platsen bedöms därmed leva upp till kravet i 2 kap. 4§ miljöbalken.

Resurshushållningsprincipen 2 kap, 5§ miljöbalken

Verksamheten har begränsad råvaruförbrukning och använder huvudsakligen energi i form av flygbränsle. Sökt verksamhet utgörs av flygrörelser med helikoptrar för samhällsviktig verksamhet. Samtliga helikoptrar på marknaden idag drivs med fossila bränslen. Verksamheten väljer alltid mest optimerad möjliga flygväg för att spara bränsle.

Verksamheten har tydliga rutiner i miljöledningssystemet för minskad råvaruförbrukning avseende tvätt av helikopter och kemikalieanvändning. Verksamheten bedöms anses ligga väl i linje med hushållnings-principen i 2 kap. 5§ miljöbalken.

Produktvalsprincipen 2 kap, 6§ miljöbalken

Verksamhetens kemiska produkter registreras och inventeras i Region Uppsalas kemikaliehanteringssystem och enligt Region Uppsalas interna rutiner ska kemiska produkter löpande bytas ut till bästa alternativ. Val av flygbränsle omfattas inte av sökt verksamhet. Produktvalsprincipen 2 kap, 6§ miljöbalken anses därmed uppfyllt.

Skälighet

De åtgärder som vidtas står i rimlig proportion till verksamhetens miljöpåverkan. Helikopterflygplatsen är en samhällsviktig funktion, och miljöpåverkan är begränsad i omfattning, framför allt tack vare få nattliga rörelser, modern och tyst helikoptermodell, att flygplatsen är placerad i industriområde och att skyddsåtgärder vidtas för eventuella spill och olyckor. Sökanden anser att åtagandena om skyddsåtgärder och försiktighetsmått motsvarar vad som är rimligt att kräva för denna typ av verksamhet.

Bilagor

1. Bullerutredning daterad 2026-07-10
2. Situationsplan över fastigheten