

Kommunstyrelsen

## Svar på remiss från Transportstyrelsen gällande ansökan om tillstånd att inrätta helikopterflygplats

Danderyds kommun har fått en remiss från Transportstyrelsen gällande ansökan om inrättande av helikopterflygplats på Danderyds sjukhus (TSL 2021-6823). Danderyds kommun genom kommunstyrelsen lämnar här sitt remissvar enligt nedan.

### Plan och bygglov

För fastigheten gäller detaljplan S99 med beteckningen A, antagen 1969, samt tillägg till detaljplanen, D281 antagen 2014. Tillägget skall gälla tillsammans med den underliggande detaljplanen S99.

Enligt planen får fastigheten användas för allmänt ändamål. I samband med planändringen 2014 infördes en planbestämmelse om maximala nivåer för stomljud och vibrationer gällande nya byggnader inom detaljplaneområdet. Det finns ingen bestämmelse rörande högsta tillåten nivå för buller. Vid framtagandet av tillägget till detaljplanen var det inte planerat att helikopterverksamheten vid Danderyds sjukhus skulle utökas eftersom den primära landningsplatsen skulle finnas inom Karolinska sjukhuset i Solna. Därefter har Danderyds sjukhus fått utökat akutuppdrag och därmed har behovet av sjuktransporter ökat.

Danderyds sjukhus har sökt och erhållit bygglov för byggnad 61 med helikopterplatta den 18 september 2020, BN 2019-001216. Det anges i bygglovshandlingen för ny vårdbyggnad, byggnad 61, att helikopterplattan som idag finns på mark i närheten av vattenområdet kommer att placeras på taket på den nya vårdbyggnaden.

### Buller

Bullerutredningen utgår från den vanligaste förekommande helikoptertyp, H145. Bullerutredningen bör kompletteras med beräkningar av maximalnivå i det scenariot att större helikoptermodeller används, även om dessa utgör undantag.

Bostadsområdet Östra Mörbylund etapp 1 och 2 (Sjukhuset 9 och 10 m.fl, detaljplan D295), strax söder om Danderyds sjukhus, är ej medtaget i bullerspridningskartorna. Bullerutredningen ska därför kompletteras. Detaljplanen avseende Östra Mörbylund möjliggör cirka 400 lägenheter.

Bulleranalysen bör kompletteras med redovisning av antal berörda bostäder inom varje inflygningssektor där maximal ljudnivå över 80 dBA beräknas uppkomma. Även en kommentar angående den kumulativa effekten av buller från E18 bör ingå i en bulleranalys. Bullerpåverkan från helikopterverksamheten på olika höjder/våningar bör utredas.

Den nya lokaliseringen av helikopterflygplatsen bedöms även orsaka höga bullernivåer för intilliggande vårdbyggnader samt för ett mycket stort antal bostäder och verksamhet, inklusive skolor, längs med föreslagna inflygningsvägar. I anslutning till befintlig helikopterplatta finns en golfverksamhet (driving range).

Väsentliga aspekter för bullerpåverkan från helikopterverksamheten är inflygningsriktning, inflygningshöjd, inflygningsvinkel och frekvens av flygrörelser. Riktvärdena som framgår i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska innehållas. Dessa riktvärden gäller även vårdlokaler där patienter vistas. Prioriterat är att maxnivåerna följs, särskilt nattetid 22-06. Även Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent ljud inomhus (FoHMFS 2014:13) ska innehållas.

Sökande behöver även visa att största möjliga hänsyn tas för att minimera bullerstörningen i natur- och parkområdet intill sjukhuset. Då området är tätortsnära beläget kan riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå tillämpas.

Klaras riktvärdena utomhus kommer troligen även ljudnivåerna inomhus att klara riktvärdena 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maximalnivå, då en normal fasad dämpar ljudnivån från flyg med ca 25 dBA. Av redovisade bulleranalyser framgår dock att maximala bullernivåer vid vissa bostadsfasader beräknas uppgå till 90 dBA.

Lokaliseringen av helikopterflygplatsen kräver mycket god egenkontroll av flygrörelser och kontroll av bullernivåer. In-/utflygningar bör eftersträvas när störningsrisken är som lägst.

I bulleranalysen undersöks fyra tänkbara inflygningsvägar för nya helikopterflygplatsen samt två för befintlig helikopterplatta på land. Enligt bedömningen i bulleranalysen vid inflygning till byggnad 61 från SV beräknas maximalnivån uppgå till som mest 80-85 dBA vid enstaka bostäder inom ca 300 m från helikopterflygplatsen vilket ger minst radie för bullerpåverkan. Störst radie för bullerpåverkan ser ut att förekomma vid val av inflygning från NV där maximalnivå på 80-85 dBA beräknas uppgå vid närmaste bostäder inom ca 1000 m från landningsplatsen.

Bulleranalysen bör kompletteras med en bedömning om vilken inflygningsväg som ger minst bullerpåverkan och vilken som ger störst. De inflygningsvägar som ger minst störning ur bullersynpunkt ska eftersträvas.

Om klagomål inkommer till kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd kan krav på åtgärder och begränsningar komma att ställas. Det är därför viktigt att dessa frågor utreds nog innan byggnation påbörjas.

### **Luftförorening**

En bedömning av påverkan från avgasutsläpp till närmaste bostäder och till vårdbyggnad saknas. Bedömningen bör även innefatta en beskrivning på vilket sätt miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477) påverkas genom helikopterflygplatsens verksamhet.

### **Dagvatten**

Tidigare inlämnat underlag i samband med bygglovsansökan för byggnad 61 (BN 2019-1216, remiss besvarad i MHN 2020-468) redovisar att dagvatten från landningsplatsen för helikopter kommer att ledas till oljeavskiljare, försedd med bypassfunktion och larm. Vid oljeavskiljaren avses placeras även en släckvattentank för hantering av släckvatten från helikopterplattan. Före oljeavskiljaren kommer en ventil att placeras på ledningen. Vid händelse av brand eller provning av brandsläckningsfunktionen kopplas flödet om till släckvattentanken så att detta inte belastar oljeavskiljaren eller efterföljande reningssteg.

Nämnden anser att sökanden ska säkerställa att vatten som kan brädda från den slutna tanken, som samlar upp släckvatten från helikopterflygplatsen, inte avleds orenat till dagvattenledningsnätet för att förhindra att föroreningar, inklusive kemiska ämnen i brandsläckningsskum, kommer ut orenat till recipient.

Om tankningsplats avses inrättas inom sjukhusområdet bör även en beskrivning av den redovisas av sökanden.

### **Prövning**

Anmälningsförfarandet för flygplatser är omfattande och tidskrävande varpå en anmälan om C-verksamhet bör inkomma till kommunen i god tid, ca 6-8 månader innan helikopterverksamheten startas. Vid byggnation av Karolinska universitetssjukhusets nya helikopterplatta valde verksamhetsutövaren att frivilligt tillståndspröva verksamheten. Denna möjlighet har även Danderyds sjukhus och bör eftersträvas. En eventuell tillståndsansökan lämnas då in till länsstyrelsen.

Kommunen vill informera om att enligt 9 kap. 6 a § miljöbalken får tillsynsmyndigheten besluta att förelägga en verksamhetsutövare att ansöka om tillstånd, om verksamheten medför risk för betydande föroreningar eller andra betydande olägenheter för människors hälsa eller miljön. Kommunen kan i dagsläget inte göra en sådan bedömning om det är fråga om betydande miljöpåverkan då det inte finns tillräckligt underlag om miljöpåverkan från planerad helikopterverksamhet. Kommunen, genom dess miljöavdelning, kommer att ha ytterligare kontakt med verksamhetsutövaren i frågan om prövning av verksamheten.

Därtill har kommunen uppmärksamats på att befintlig markförlagd helikopterflygplats fortsättningsvis ska användas. Om så är fallet ska bullerutredningen kompletteras med beskrivning över den kumulativa effekten av buller med anledning av ny och äldre helikopterflygplats.

Inför prövning av den miljöfarliga verksamheten bör en utredning av miljöpåverkan göras.

Danderyds kommun

Hanna Bocander  
Kommunstyrelsens ordförande