

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

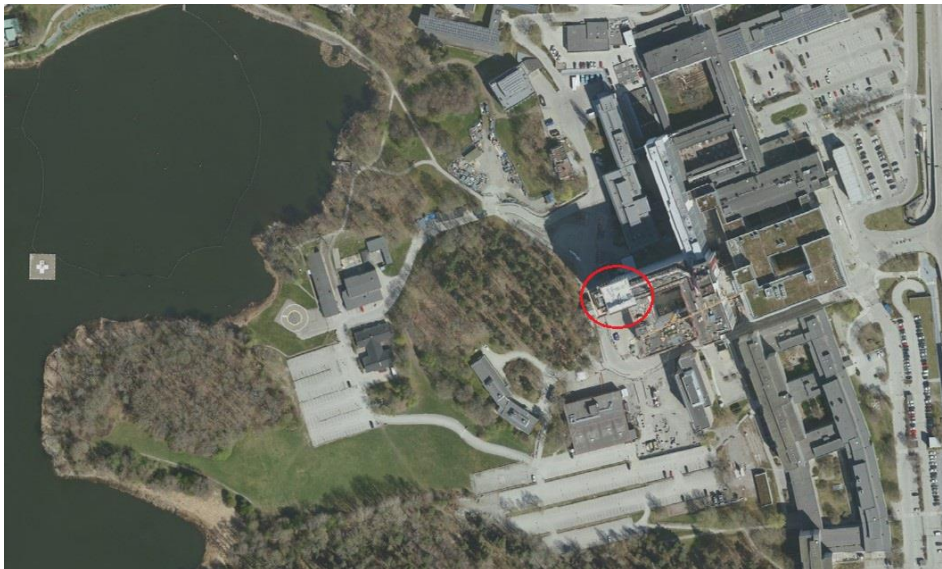
Redogörelse för inkomna remissvar gällande anmälan av C-verksamhet – ny helikopterflygplats vid Danderyds sjukhus

1. Bakgrund

Danderyds sjukhus AB (nedan kallad DSAB) har den 22 april 2024 till miljö- och stadsbyggnadsnämnden lämnat in en anmälan om miljöfarlig verksamhet avseende en ny helikopterflygplats vid Danderyds sjukhus. Den nya helikopterflygplatsen är anmälningspliktig enligt miljöprövningsförordningen (2013:251).

Nuvarande helikopterflygplats vid Edsviken har genom året genererat ca 300 flygrörelser per år. Under 2023 uppgick dock antalet flygrörelser till 530, vilket framgår i sjukhusets årsrapport till tillsynsmyndigheten. Nuvarande helikopterflygplats har rekommenderade flygvägar, men det är inget lagkrav att dessa följs. I huvudsak är det faktorer som vindriktning som kan påverka vilken flygväg som väljs. Att avvikelser från flygvägarna sker är dock ovanligt. Inga avvikelser rapporterades under 2023 och under 2024 har hittills endast en avvikelse rapporterats.

Den nya helikopterflygplatsen är placerad på taket på den nybyggda byggnad 61 centralt i sjukhusområdet, se figur 1.



Figur 1. Den nya helikopterflygplatsens lokalisering på byggnad 61.

Anmälan avser utökat antal flygrörelser till 1250 flygrörelser per år. Den utökade flygverksamheten kommer att ge upphov till helikopterbuller som kan orsaka störningar för boende och verksamheter i närheten av sjukhuset. Tillstånd att inrätta den nya helikopterflygplatsen har erhållits från Transportstyrelsen (TSL 2021-6823) och

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

bygglov beviljades av dåvarande byggnadsnämnden den 15 september 2020 (§ 140) (BN 2019-001216).

Denna redogörelse beskriver hur remissen har genomförts och sammanfattar och kommenterar de yttranden som inkommit. I bilaga 1 redovisas en sammanfattning av samtliga inkomna yttranden från enskilda såsom fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och berörd allmänhet.

2. Remissförfarande

Enligt 26 § i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska de statliga och kommunala myndigheter samt organisationer och enskilda som kan ha ett särskilt intresse i saken på lämpligt sätt och i skälig omfattning ges tillfälle att yttra sig över en anmälan.

Anmälningens ärendet om den nya helikopterflygplatsen skickades ut på remiss den 23 juli. Remissen skickades via e-post till myndigheter och organisationer samt per post till fastighetsägare inom en radie på ca 1000 meter från den nya helikopterflygplatsen. Totalt skickades remissen till 35 myndigheter och organisationer och ca 800 fastighetsägare.

För att ytterligare bereda möjlighet för enskilda som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten med flera att lämna synpunkter på planerade åtgärder skedde en annonsering om remissen i Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter den 16 augusti, samt i Mitt i Danderyd den 17 augusti.

Ärendet kungjordes även på kommunens officiella anslagstavla där kommunen publicerar tillkännagivanden och kungörelser.

Remisstiden var 23 juli till 30 september 2024. Under remisstiden fanns handlingar tillhörande ärendet utskrivna på Kontaktcenter i Danderyd. De fanns även publicerade på kommunens hemsida, [Startsida – Danderyds kommun](#).

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentarer

I detta avsnitt följer en redogörelse för inkomna remissyttranden samt miljö- och stadsbyggnadskontorets (nedan kallad kontorets) kommentarer. Redogörelsen börjar med yttranden från myndigheter, följt av andra organisationer och företag, följt av synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner.

Remissiv med fullständig sändlista till myndigheter och organisationer finns registrerad i ärendet (dnr M-2024-376). 26 myndigheter och organisationer har fått remissen tillsänt, men har inte yttrat sig i ärendet.

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

3.1 Myndigheter

Region Stockholms trafikförvaltning, Svenska kraftnät och Trafikverket har svarat på remissen utan synpunkter eller erinran mot att ärendet prövas positivt.

Sollentuna kommuns miljö- och klimatnämnd lyfter att syftet med helikopterverksamheten inom Danderyds sjukhus är livräddning, samt att den utgör en viktig samhällsnytta. Det finns en större acceptans och förståelse vad gäller buller från en ambulanshelikopter och i vissa situationer kan man inte alltid tillämpa styrmedel för att reducera buller. I utredningen dock görs en bedömning att de inflygningsalternativ som är lämpliga är inflygningsalternativ 1 och 2. Alternativ 2 anses som ett bättre alternativ än 1, eftersom överflygningen då sker över färre bostäder och närmre E18 som redan är bullerpåverkad. Om ingen framtida utbyggnad åt öster, sett från nya helikopterplattan, sker anses emellertid alternativ 4 medföra lägst konsekvenser vid ett eventuellt haveri, eftersom den sydöstra flygytan är placerad över ett relativt glesbefolkat område.

Vidare lyfter Sollentuna kommun att den luftutredning som tagits fram gör enbart bedömningar utifrån hur miljö kvalitetsnormerna klaras. Det saknas bedömningar och jämförelser med hur miljö kvalitetsmålen och de kommande nya miljö kvalitetsnormerna klaras. I utredningen görs bedömningen att emissionerna från helikoptertrafiken är låga men eftersom det inte finns någon tröskelnivå under vilken negativa hälsoeffekter uteblir är det viktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där människor bor och vistas. Det bör alltid strävas efter en så låg exponering som möjligt med tanke på WHO:s nya riktvärden och kommande skärpta miljö kvalitetsnormer inom svensk lagstiftning.

Kontorets kommentarer

Kontoret noterar synpunkter gällande buller och luftföroreningar samt de föreslagna flygvägarna. Verksamheten har angett att om förnyelsebart bränslealternativ blir tillgängligt så kommer det utvärderas och om möjligt ersätta det fossila bränslealternativet. Vidare strävar Region Stockholm efter att upphandla ambulanshelikoptertjänst med de modernaste helikoptrarna och därigenom minimera utsläppshalterna.

3.2 Företag och organisationer

Swedavia, Käppalaförbundet och E-on har svarat på remissen utan synpunkter eller erinran mot att ärendet prövas positivt.

Danderyds kommun, Samhällsutvecklingsförvaltningen (SUF), svarade på remissen genom ett tjänstemannayttrande. SUF uppmärksammade att statistiken som presenteras i kapitel 3.2 och tabell 1 är mer än 20 år gammal och härrör från andra förutsättningar, bland annat från en annan världsdel. Detta väcker frågan om huruvida denna statistik

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

fortfarande är relevant i sammanhanget. Vidare anges årtalen i tabellen från 2003 till 1999, vilket verkar ologiskt.

Bedömningen är att risken för negativ påverkan på dagvattenflöden mot Edsviken skulle minska om helikopterplattan flyttas från sin nuvarande position i direkt anslutning till sjön. Förändringen bedöms därför som positiv ur ett dagvattenperspektiv.

Kontorets kommentarer

Kontoret noterar synpunkten om att riskutredningen kan behöva aktualiseras samt instämmer i skrivelsen rörande dagvattenflöden.

Danderyds villaägareförening förstår det som att anmälningsärendet i fråga är en del inom planeringen av området för Danderyds sjukhus och bifogar i remissvaret deras yttrande över plansamrådet för sjukhuset. I det yttrandet efterlyste villaägareföreningen mer information och fysiska samrådstillfällen där ledande representanter från kommunen och sjukhuset medverkar. Detta hade inte hörsammats och de upplever fortsatt att de är oinformerade om syfte, användning och ändamål för området. De framför att de är angelägna att ha ett väl fungerande sjukhus och motsätter sig inte viss helikopterverksamhet i området för sjukhusets behov. De ifrågasätter vad dock som menas med "helikopterflygplats", om den tillåter annan helikoptertrafik. De efterfrågar även tydligare precisering kring antalet flygrörelser.

Villaägareföreningen lyfter helikopterverksamhetens påverkan på omgivningen med särskild betoning på bullerstörningar som påverkar trivsel och människors hälsa. Detta i ett område som redan är starkt ansträngd av andra verksamheter, såsom E18, Roslagsbanan och omfattande bebyggelse av såväl bostäder som arbetsplatser. Vidare hänvisar föreningen till de lättade bullerkraven i Sverige jämfört med WHO:s rekommendationer samt beskrivning av decibelskalan. Föreningen lyfter behovet av åtgärder för att begränsa bullerstörningarna i höjd och sidled och därvid begränsa flygrutterna till områden där det orsakar minst olägenheter.

När det gäller risker och olyckor tycker sig föreningen se att riskutredningen är av god kvalitet men de vill påpeka vikten av säker landning vid olika väderförhållanden. De anser att det fortsatt bör finnas möjlighet att landa på marken vid ogynnsamma förhållanden då landning på hög höjd vid exempelvis kastvindar inte är lämpligt. Föreningen anser att det även ur krissynpunkt är bra om möjlighet finns för helikopter att landa på mark för att säkra möjlighet att nå och evakuera sjukhuset. Föreningen efterlyser en analys huruvida det är bättre att koncentrera verksamheten till några få stora enheter eller om det är bättre att ha mindre enheter på olika platser i samhället.

Slutligen ställer föreningen sig frågande till vem som fått ta del av remissen. De saknar bland annat flerfamiljshuset på Mörby backe och Golfvägen/Golfbanevägen och därmed även villorna på Golfvägen och Bunkervägen, samt andra närliggande områden.

Kontorets kommentarer

Postadress
Danderyds kommun
Box 66
182 05 Djursholm**Besöksadress**
Mörby Centrum
Kontaktcenter**Växel**
08-568 910 00
Kontakt
www.danderyd.se/kontaktakommunen

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

Kontoret noterar synpunkterna och önskemålet om ett gemensamt samrådstillfälle gällande det som händer i området kring sjukhuset. Anmälningens ärendet av den nya helikopterflygplatsen i fråga är dock inte en del av detaljplanen för Danderyds sjukhus. Det är separata processer som inte följer samma tidplan och de prövas utifrån olika lagstiftningar. Det aktuella ärendet med helikopterflygplatsen gäller en anmälan av miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken (1998:808), miljöprövningsförordningen (2013:251) och förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Detaljplanen för sjukhuset prövas utifrån plan- och bygglagen (2010:900). Buller kommer att hanteras i detaljplanearbetet. Detaljplanen ska enligt nuvarande tidsplan på samråd under våren/sommaren 2025. Vid det laget har anmälningens ärendet om helikopterflygplatsen redan avslutats.

Anmälan avser helikopterverksamheten kopplad till Danderyds sjukhus, vars uppdrag från år 2025 innebär 500 patienttransporter per år. Detta genererar 1000 flygrörelser då en transport innebär en start och en landning. Då tankningsmöjligheter inte kommer finnas på helikopterflygplatsen behöver det läggas till 250 flygrörelser för de fall att piloten behöver åka och tanka på annan plats. Helikopterflygplatsen avser i huvudsak ambulanshelikoptrar, men att även polis- och militärhelikoptrar ska kunna landa vid behov.

Nuvarande helikopterflygplats kommer att avvecklas. Nämnden kan inte inom ramen för beslut om försiktighetsmått för den nya helikopterflygplatsen ta hänsyn till kumulativa effekter såsom buller från andra verksamheter. Kumulativa effekter hanteras inom detaljplaneprocessen.

Enligt 26 § i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska de statliga och kommunala myndigheter samt organisationer och enskilda som kan ha ett särskilt intresse i saken på lämpligt sätt och i skälig omfattning ges tillfälle att yttra sig över en anmälan. På grund av verksamhetens karaktär valde kontoret att skicka ut brev till närmare 800 lagfarna fastighetsägare och tomträttsinnehavare (bostadsrättsföreningar, villaägare, verksamheter med mera) inom en radie på ca 1000 meter från helikopterflygplatsen. Sändlistan togs fram utifrån kommunens kartregister. Detta innebär alltså att hyresgäster inte fått remissen skickad till sig, men det är inte heller något krav. Ett sådant omfattande brevutskick hade också varit orimligt att administrera. Genom kungörelseannonser i dagstidningar och på kommunens webbplats bedömer kontoret att tillsynsmyndigheten med råge har levt upp till vad som kan anses vara lämpligt sätt och skälig omfattning enligt 26 § i ovan nämnda förordning.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har uppmärksammat att det tillhörande dokumentet ”riskutredning av ny helikopterplatta” snart är 20 år gammalt och kan därför behöva en aktualitetsprövning. Till exempel kan flygrörelser ha ändrats vilket påverkar sannolikheterna för olyckor. I övrigt hade SSBF inget att erinra.

Kontorets kommentarer

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

Kontoret noterar synpunkten om att riskutredningen behöver aktualiseras. I nämndens beslut om föreläggande finns en skrivelse med om att DSAB senast den 31 december 2024 behöver inkomma med en uppdaterad version utifrån aktuella förutsättningar.

3.3 Enskilda såsom fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och berörd allmänhet

Kontoret har under remisstiden fått in 42 yttranden med synpunkter från fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, och berörd allmänhet. Två yttranden var utan synpunkter eller erinran mot att ärendet prövas positivt.

Där så bedömts befogat, exempelvis för att svara på direkta frågor, har ett svar skickats till remissparten en kort tid efter att yttrandet har inkommit.

En sammanfattning av återkommande synpunkter i yttrandena har kategoriserats efter teman och redovisas nedan med kontorets kommentarer på dessa. En sammanfattning av de inkomna yttrandena redovisas i bilaga 1 och samtliga yttranden i sin helhet finns registrerade i ärendet (dnr M-2024-376).

3.3.1 Buller

Många fastighetsägare har uttryckt oro för bullerstörningar från helikopterverksamheten och att ökat antal flygrörelser kommer upplevas som mer störande och negativt påverka deras hälsa, boendemiljö och trivsel. Det aktuella området upplevs av många redan som hårt bullerutsatt från väg-, spår- och helikoptertrafik och att det stundtals är omöjligt att vistas utomhus när ambulanshelikoptern passerar.

Många fastighetsägare har även framfört att deras bostadsbyggnader är gamla och har således inte samma bullerdämpande förmåga som nybyggda bostäder. Vidare är det många som anger att de under sommaren vill kunna sova med öppna fönster för att reglera inomhustemperaturen, men att detta inte är möjligt på grund av höga bullernivåer som negativt påverkar sömnen.

Kontorets kommentarer

Buller tillhör en av de största miljöriskerna i världen och forskning visar att det har en negativ påverkan på människors hälsa. Barn och äldre tillhör särskilt känsliga grupper när det kommer till bullerstörningar.

Kontoret tar till sig av de inkomna synpunkterna och noterar att närboende särskilt anger att den utökade flygverksamheten kommer ha en negativ påverkan på den upplevda bullersituationen i närområdet, som redan är påverkat av buller från bland annat väg- och spårtrafik. Kontoret har förståelse för att buller från helikoptrar kan vara mycket störande, särskilt nattetid. Det är dock viktigt att poängtera att bedömningen av anmälan inte kan ta hänsyn till kumulativa effekter såsom buller från andra verksamheter. Det är endast den anmälda verksamheten som bedöms enskilt. Vidare måste man i bedömningen förhålla sig till den lagstiftning som finns.

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. I förordningen anges som riktvärde för maximalnivå 70 dBA vilket är det som tillämpas i detta ärende gällande helikopterbuller. Enligt bullerutredningen riskerar riktvärdet för maximala nivåer att överskridas vid varje flygrörelse (start och landning) inom en radie på ca 700 meter från flygplatsen, samt i en avsmalnad korridor längs helikopterns in-/utflygningsvägar i samband med flygrörelserna. Med 1250 flygrörelser per år beräknas detta ske i snitt 3,4 gånger per dygn varav 1,5 flygrörelser beräknas ske nattetid. Värt att nämna är att dessa bullerhändelser fördelas på samtliga fyra flygvägar och berör således inte alltid fullt ut samma fastigheter.

I samma förordning anges att om riktvärdet 70 dBA maximalnivå ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än 16 gånger per dag/kväll (kl 06:00-22:00) eller 3 gånger per natt (kl 22:00-06:00). Kontoret noterar att antalet flygrörelser per dygn med goda marginaler väntas hålla sig inom vad som anses tillåtligt i ovan nämnda förordning.

3.3.2 Påverkan på fastigheter

Många fastighetsägare uttrycker oro för att deras fastigheter kommer att sjunka i värde, samt att DSAB eller ansvarig myndighet bör ersätta fastighetsägare. Vidare anser de att bullerskyddsåtgärder behöver vidtas på såväl fastigheter som vid källan och att dessa ska bekostas av DSAB.

Kontoret kommenterar

Det går inte att utesluta att fastigheternas värde i närområdet kommer kunna påverkas negativt. Denna aspekt är dock inget som vägs in i bedömningen av anmälningsärendet. Vid en anmälan om miljöfarlig verksamhet begränsas bedömningen till hur verksamheten i fråga kan påverka miljön och människors hälsa. Det faller utanför prövningsramen av ett sådant ärende att ta hänsyn till ev. skadeståndsanspråk till följd av sänkt värde på fastigheter i närområdet. Detta utgör i stället frågor som ska hanteras i en civilrättslig process.

Enligt bullerutredningen och riskutredningen dämpar normala fasader bullernivåerna med ca 25-30 dBA. Vissa fastigheter i närområdet riskerar således att få bullernivåer inomhus som överskrider riktvärdet 45 dBA maximalnivå inomhus enligt Naturvårdsverkets vägledning om buller från flygtrafik och flygplatser, och Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus.

Då verksamheten bedöms hålla sig inom ramarna för vad som anses tillåtet i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ser kontoret inte att några krav kan ställas på DSAB att vidta och bekosta åtgärder i förebyggande syfte. Skulle det sedan visa sig, när helikopterverksamheten är i drift, att det finns behov att vidta bullerskyddsåtgärder blir det en process som hanteras inom ramen för tillsynen enligt miljöbalken. En bedömning av åtgärdsbehov får då göras i varje enskilt fall.

Nämnden kan i bedömning av anmälan inte ta hänsyn till önskemål om öppna fönster. Riktvärden för bullernivåer inomhus gäller fallet med stängda fönster.

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

3.3.3 Flygfrekvens

Många fastighetsägare motsätter sig den ökade flygverksamheten helt, eller att den inte ska öka i den storlek som anmälan avser. Vidare anser några att begränsningar bör finnas, exempelvis att flygningar nattetid inte bör ske eller att äldre helikoptrar inte ska få användas. Några ifrågasätter behovet av ökningen och att flygningarna bör fördelas till andra sjukhus i regionen.

Många påpekar att det i verkligheten skiljer stort i fördelningen av flygrörelser över ett dygn men även över året. Generellt upplever man att det är fler flygrörelser under sommaren. Vidare är det några som uppmärksammat att det under 2023 var över 500 flygrörelser per år, medan det i anmälan framgår att nuvarande flygplats genererat ca 300 flygrörelser per år.

Kontorets kommentarer

Anmälan avser helikopterverksamheten kopplad till Danderyds sjukhus, vars uppdrag från 2025 innebär 500 patienttransporter per år. Detta genererar 1000 flygrörelser då en transport innebär en start och en landning. Då tankningsmöjligheter inte kommer finnas på helikopterflygplatsen behöver det läggas till 250 flygrörelser för de fall att piloten behöver åka och tanka på annan plats.

Bullerutredningen visar antalet flygrörelser som anmälan avser fördelat över årsmedeldygn. Det är i förväg svårt att förutspå hur det faktiska läget kommer att se ut, men det kommer troligtvis skilja från dag till dag utifrån behov av akuta ambulanstransporter.

I förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader framgår att riktvärdet 70 dBA maximalnivå inte bör överskridas mer än 3 gånger per natt. Kontoret noterar att verksamheten enligt anmälan kommer ha i snitt 1,5 flygrörelser nattetid, vilket är inom vad som anses tillåtligt i förordningen. Det finns därför inget skäl att förbjuda uttryckningar nattetid. Detta är dock en viktig aspekt att följa upp i tillsynen, samt att planerade transporter inte bör ske nattetid. En sådan skrivelse om att planerade transporter bör ske dagtid finns i nämndens beslut om försiktighetsmått.

Som framgår i anmälan så avser helikopterflygplatsen i huvudsak ambulanshelikoptrar, men att även polis- och militärhelikoptrar ska kunna landa vid behov. Nämnden avser inte att förbjuda vissa helikoptermodeller då samhällsnyttan väger så pass tungt i jämförelse med en sådan begränsning.

Att fördela flygrörelserna till andra sjukhus är inte aktuellt. Vårt att nämna är att Karolinska Universitetssjukhuset i sitt tillstånd från 2016 har 4500 tillåtna flygrörelser per år. Södersjukhuset har år 2017 i en anmälan om ändring av miljöfarlig verksamhet angett en ökning från 1500 till 3000 flygrörelse per år. Det har således skett en ökning regionalt, och ökning som berör flera sjukhus utifrån ett utökat behov av akuttransporter.

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376

DSAB har i sin årsrapport för 2023 framfört att antalet flygrörelser under 2023 överskred 500, vilket är gränsen för när en flygplats är anmälningspliktig enligt miljöprövningsförordningen (2013:251). Detta resulterade i att de noggrannare avsåg att följa upp antalet flygrörelser hos helikopteroperatören som en förebyggande åtgärd. Tillsynsmyndigheten har noterat överträdelsen och hanterar det inom ramen för sin tillsyn.

3.3.4 Val av flygvägar

Många fastighetsägare uttrycker önskemål om att ambulanshelikoptern inte ska flyga över deras bostäder och att flygväg primärt bör väljas utifrån bullerpåverkan. Några har föreslagit andra flygvägar än de som presenteras i anmälan, bland annat att helikoptern bör använda E18 som flygväg. Detta med hänvisning till att fastigheter längs E18 redan har någon form av bullerskydd. Vidare anser några att flygningar på låga höjder är mer vanligt förekommande nu jämfört med tidigare.

Kontorets kommentarer

Kontoret noterar alla önskemål om vilka flygvägar som bör användas och instämmer i att flygväg i möjligaste mån, när förhållandena tillåter, bör väljas med hänsyn till bullerstörning. En sådan formulering finns i nämndens beslut om försiktighetsmått gällande den anmälda verksamheten.

DSAB har i anmälan angett att man i Transportstyrelsens tillåtlighetsprövning tagit fram de fyra flygvägarna som godkänts ur ett säkerhetsperspektiv. Lutningen på dessa hinderfria ytor är 4,5 procent. Under normal flygning kommer den verkliga inflygningsvinkeln att vara avsevärt brantare för att minska bullerpåverkan, bullerreducerande procedurer används när flygsäkerheten så medger, och flygvägar som medför minst möjliga störning för kringboende och bullerkänsliga verksamheter kommer enligt DSAB att väljas.

Flygsäkerhet och väderförhållande kan vara ytterst avgörande vid pilotens val av flygväg vid uttryckning. Bland annat bör piloten landa helikoptern i motvind. Nämnden anser även att uttryckningens allvarlighetsgrad kan och bör påverka val av flygväg. Detta innebär att det inte alltid kommer vara möjligt att hålla den bästa flygvägen med hänsyn till bullerstörning.

När det gäller låg flyghöjd så har Locum, som är fastighetsägare och förvaltare för sjukhuset, meddelat att tillfälliga begränsningar på nuvarande helikopterflygplats kan ha medfört att piloten vid enstaka tillfällen valt alternativ flygväg och att det kan ha uppfattats som att man flugit lägre.

3.3.5 Brister i bullerutredningen

Några fastighetsägare anser att det är anmärkningsvärt att bullerutredningen som används redovisar färre flygrörelser än vad själva anmälan avser och att en ny bullerutredning bör tas fram.

Datum
2024-10-29**Diarienummer**
M-2024-376*Kontorets kommentarer*

Kontoret har tidigare noterat att bullerutredningen inte angett rätt antal flygrörelser, vilket resulterade i att DSAB förelades att inkomma med en komplettering. DSAB har därefter inkommit med korrekta uppgifter utifrån antalet flygrörelser och en bedömning utifrån riktvärdet i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Kompletteringen visade att den anmälda verksamheten fortfarande bedöms hålla sig inom vad som anses acceptabelt i förordningen. Nämnden bedömer därmed att kompletteringen är tillfyllest.

3.3.6 Riskutredning och olycksrisk

Några fastighetsägare uttrycker oro för olycksrisk kopplad till den nya helikopterflygplatsens lokalisering och det utökade antalet flygrörelser. Synpunkter har inkommit om att nuvarande helikopterflygplats fortsatt bör användas. Vidare har några uppmärksammat att riskutredningen är närmare 20 år gammal.

Kontorets kommentarer

I riskutredningen framgår att det är fördelaktigt att placera helikopterflygplatser högt upp i och med att vindförhållandena blir stabilare. Detta då turbulens lätt kan skapas om det finns högre byggnader i närområdet. Möjlighet att fortsatt landa på marken är inget som hanteras inom denna process. I anmälan framgår att flygplatsens placering valts med största omsorg och efter en omfattande vindpåverkansutredning. Detta för att minimera riskerna för turbulens och att underlätta en flexibel in- och utflygning som kan anpassas beroende på omgivningens upplevelse av bullerpåverkan.

Kontoret noterar synpunkterna om att riskutredningen kan behöva aktualiseras. I nämndens beslut om försiktighetsmått finns därför en skrivelse att DSAB ska inkomma med en uppdaterad version utifrån aktuella förutsättningar till tillsynsmyndigheten.

Bilagor

1. Bilaga till remissredogörelse