



EXPLOATERINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
T

2011-06-22
DNR: E2011-330-00916
DNR: SBK2011-11521-30

Kontaktperson exploateringskontoret

Jan Lind
Administrativa avdelningen
08-508 264 71
jan.s.lind@stockholm.se

Till KF/KS Kansli

(Kommunstyrelsen
Rotel II)

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Rebecca Kihlman
Planavdelningen
Telefon: 08-508 275 19
rebecca.kihlman@stockholm.se

Remiss av ansökan om tillstånd att inrätta helikopterflygplats, Stockholm/Nya Karolinska Solna. Gemensamt kontorsyttrande

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret besvarar kommunstyrelsens remiss av rubricerade ansökan enligt följande.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Susanne Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Mårten Frumerie
Avdelningschef Stora Projekt
Exploateringskontoret

Emelie Eriksson
Plansektionschef
Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Transportstyrelsen har till bl.a. Stockholms stad remitterat en ansökan om tillstånd att inrätta och driva en upphöjd helikopterflygplats på det Nya Karolinska Solna.

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret redovisar tidigare planering avseende helikopterflygplatsen och tvingas konstatera att helikoptertrafiken, som ursprungligen i de fördjupade översiktsplanerna för Nya Karolinska Sjukhuset och Hagastaden endast skulle bli 1 500 flygplansrörelser per år, successivt ökat till

först 2300 flygrörelser per år enligt samrådsförslaget till detaljplan för universitetssjukhuset och därefter till 3 000 helikopterrörelser per år.

Kontoren skulle med hänsyn till de nya bostäderna i Hagastaden helst se att trafiken på helikopterflygplatsen begränsas till vad som samråddes om i lokaliseringsskedet, dvs. 2 300 trafikrörelser per år, eller att en annan flygplats-lokalisering bättre anpassad till den nu aktuella trafikbelastningen väljs. Kontoren inser dock att detta skulle riskera att kullkasta en stor del av idén med det nya universitetssjukhuset eller åtminstone innebära en betydande försening. Kontoren vill därför inte motsätta sig att tillstånd ges till helikopterflygplatsen i det nu aktuella läget men med en trafik på allra högst 3 000 trafikrörelser per år.

Ett tillstånd att inrätta helikopterflygplatsen bör dessutom kopplas till krav på bullermätningar och kostnadsansvar för eventuellt erforderliga kompletterande bullerskyddsåtgärder.

Ärendet

Transportstyrelsen har till bl.a. Stockholms stad remitterat en ansökan om tillstånd att inrätta och driva en upphöjd helikopterflygplats på det Nya Karolinska Solna. Ansökan kommer från Skanska Health Care AB. Yttrandet ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 18 augusti 2011.

Inom staden har kommunstyrelsen remitterat ansökan för kontorsyttranden senast den 22 juni 2011 till exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och stadsledningskontoret.

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret lämnar ett gemensamt kontorsyttrande.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets synpunkter

Remissen från Transportstyrelsen reser frågor om den tänkta helikopterflygplatsens konsekvenser avseende buller och risker för den planerade näraliggande bostadsbebyggelsen i Hagastaden i Stockholm. Kontoren redovisar tidigare planering avseende helikopterflygplatsen och föreslår avslutningsvis vilka krav som bör ställas vid ett eventuellt tillstånd att inrätta och driva flygplatsen.

Bakgrund

Stockholm och Solna har länge arbetat gemensamt med utvecklingsområdet Karolinska – Norra Station. Målsättningen har varit att skapa en stadsdel över

kommungränsen. Arbetet har befästs genom framtagandet av en gemensam fördjupning av städernas översiktsplaner.

Fördjupade översiktsplaner

En ny helikopterflygplats inom det nya universitetssjukhuset i Solna ingick i den fördjupning av de två angränsande översiktsplanerna för Karolinska – Norra Station som stadsbyggnadskontoret i Stockholm och stadsbyggnadsförvaltningen i Solna utarbetade gemensamt och som ställdes ut 2008. Under samrådet förde bl.a. länsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen fram synpunkter om flygtrafikbuller. Vidare påpekade Luftfartsstyrelsen att helikopterflygplatsens inrättande inte är avgjord.

Solna SBF och Stockholm SBK lämnade följande kommentar i remiss- och samrådsredogörelsen:

Dagens och planerad frekvens för ambulanshelikoptertrafiken är ca 750 landningar/år. Detta innebär två landningar per medeldygn som ger fyra flygrörelser per dygn. I genomsnitt betyder det tre bullerhändelser under dag/kvällstid vilket i princip uppfyller det krav som Luftfartsverket hänvisar till. Med tanke på att omfattningen av helikoptertrafiken är mycket begränsad och då det i detta fall handlar om ambulansflyg som kan rädda liv uppfattas det som alltför strikt att tillämpa samma krav som för nya bostäder utsatta för buller vid en vältrafikerad flygplats. Helikopterplattornas placering och trafikens bullereffekter kommer studeras vidare under detaljplaneskedet.

De två fördjupade översiktsplanerna har, efter antagande av respektive kommuns fullmäktige under hösten 2008, legat till grund för detaljplaner för det nya universitetssjukhuset i Solna och för Norra Station, Hagastaden, i Stockholm.

Detaljplanen för det nya universitetssjukhuset

Solnas förslag till detaljplan för nytt universitetssjukhus m.m. var föremål för samråd i slutet av 2008. I samrådsförslaget antogs helikoptertrafiken komma att öka till ca 2 300 flygrörelser per år (1 150 landningar per år).

Det koncept till miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken som ingick i remissmaterialet hänvisade till helikopterbullerutredningar av Ramböll Akustik 2008-07-04 samt 2008-02-20. Det angavs att i framtida bostäder i Norra Stationsområdet kan maximala ljudnivåer på 70-90 dB(A) från ambulanshelikopter komma att uppstå, med de högsta nivåerna närmast sjukhusområdet. Detta bedömdes inte avsevärt försämra möjligheterna att bygga bostäder i Norra Stationsområdet. Vidare angavs att överskridande av riktvärdet för dag och kvällstid utomhus samt nattetid inomhus normalt inte kommer att ske, eftersom

det i genomsnitt rör sig om sex till sju bullerhändelser per dygn varav ca 2 per natt. Dock behöver då överskridandet av maxljudnivåer begränsas till högst 55 dB(A) inomhus vilket kräver hög ljudisolering. Dessutom angavs att sovrumsfönster i dessa bostäder bör väljas i fasad mot söder.

Riktvärdet för den dygnsekvivalenta ljudnivån, FBN, angavs kunna komma att överskridas vid bostäder i Norra Stationsområdet i de närmaste kvarteren sydost om helikopterplattan. Överskridandet angavs som mest vara mindre än 5 dB(A). Inomhus i bostäder uppgavs riktvärdet för FBN på högst 30 dB(A) kunna uppfyllas utan stora svårigheter med normal byggteknik.

I Stockholms exploateringsnämnds och stadsbyggnadsnämnds remissvar i december 2008 fann exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret i sitt gemensamma tjänsteutlåtande den 20 november 2008 bl.a. att förslaget avvek från den fördjupade översiktsplanen på några viktiga punkter såsom sjukhusets placering och gatuutformningen. Kontoren hade däremot inte några explicita invändningar mot själva helikopterflygplatsen med de förutsättningar som då gällde. Kontoren avslutade emellertid tjänsteutlåtandet enligt följande.

Eftersom Solnas förslag till detaljplan avviker på väsentliga punkter från FÖP:en anser Stockholms stad att den pågående samordningen måste komma längre inför utställningen, så att inte den första detaljplanen medför begränsningar som är negativa för helheten och avsevärt begränsar möjligheterna att genomföra överdäckningen och Stockholms stads möjligheter att utforma sin del av den fortsatta stadsdelen. Det är särskilt angeläget att utrymmet för en satsning på Life Science verksamheter i kvarteren närmast sjukhuset inte påverkas negativt.

Efter plansamrådet reviderade Solna miljökonsekvensbeskrivningen. I den reviderade bullerutredning för helikopterplatsen som utgjorde ett av underlagen till miljökonsekvensbeskrivningen (Ramböll Akustik 2009-03-16) antogs antalet flygrörelser öka till totalt 3 000 per år, dvs. 1 500 landningar och lika många starter, när nya Karolinska sjukhuset tas i drift. Nya bullerberäkningar visade bl.a. att framtida bostäder på Norra stationsområdet kan utsättas för maximala ljudnivåer på 70-90 dB(A) med de högsta nivåerna närmast sjukhusområdet.

Eftersom den dygnsekvivalenta ljudnivån, FBN, kan komma att överskrida gällande riktvärde på 55 dB(A) utomhus för bostäder vid byggnader på överdäckningen av Norra Länken förordade Ramböll bl.a. att man där i första hand bör lägga kontor. Inomhus angavs att krav på FBN kan uppfyllas genom val av fönster och yttervägg med hög ljudisolering.

Eftersom antalet bullerhändelser som helikoptertrafiken orsakar är få, i genomsnitt åtta per medeldygn varav ca två stycken nattetid, begränsas enligt Ramböll ljudkraven på maximalnivå inomhus i bostäder till nivåer som byggnadstekniskt sett går att uppfylla om man väljer fönster och ytterväggskonstruktioner med hög ljudisolering. Uteplatser och balkonger måste förläggas i effektivt bullerskyddat läge.

I Solnas miljökonsekvensbeskrivning hävdas att maximalnivåerna inte bedöms avsevärt försämra möjligheterna att bygga bostäder i Norra Stationsområdet och att riktvärdet för den dygnsekvivalenta ljudnivån, FBN, inte bedöms överskridas vid bostäder i Norra Stationsområdet närmast sydost om helikopterplattan.

Länsstyrelsen konstaterade i sitt utställningsyttrande den 27 april 2009 att det finns risk för att inom Stockholm föreslagna bostäder kan komma att påverkas av helikopterbullret. Vidare angav länsstyrelsen att helikopterplattan är av avgörande betydelse för sjukhusets verksamhet och måste ges företräde vid eventuella motstående intressen.

Detaljplanen för det nya universitetssjukhuset vann laga kraft den 11 december 2009.

Detaljplanen för Hagastaden

Detaljplanen för Hagastaden (Norra Station) har upprättats utifrån de helikopterbullerförutsättningar som angetts i Rambölls bullerutredning 2009-03-16.

I planbeskrivningen till detaljplanen för Hagastaden anges bl.a. följande.

Nya Karolinska sjukhuset kommer att ha två helikopterplattformar på taket till akutmottagningen, i kvarteret närmast Norra Stationsområdet. Här beräknas 6-8 flygrörelser ske per dygn. En del av de nya bostäderna bedöms därför utsättas för FBN (flygbullernorm) över 55 dBA. För att möjliggöra bostadsbebyggelse inom detta område måste även avsteg från riktvärden, enligt avstegsfall B, tillämpas även för flygtrafikbuller. Hus som ligger inom område som exponeras för FBN över 55 dBA måste utformas med hänsyn till buller från helikoptertrafiken så att tillgång till fasad med FBN under 55 dBA skapas i tillräcklig omfattning.

Fasader mot gårdarna uppfyller i regel krav för avstegsfall B. Avstegsfall A, där tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med

ljudnivå betydligt lägre än 55 skall finnas, är inte möjligt på grund av att bakgrundsnivån i området är uppskattningsvis cirka 50 dBA.

Avsteget som görs från riktvärdena motiveras i planbeskrivningen av följande.

Området är beläget i ett mycket centralt och kollektivtrafiknära läge samt har tillgång till befintlig infrastruktur. Den nya bebyggelsen bidrar till att sammanlänka stenstaden med Karolinska sjukhuset i Solna. Förslaget innebär också att befintliga rekreativstråk binds samman ut mot kringliggande natur och parkområden.

Av stadsbyggnadskontorets samrådsredogörelse framgår att länsstyrelsen bl.a. framfört att helikopterflygplatserna medför höjdbegränsningar för vissa områden som bör redovisas i planen. Stadsbyggnadskontoret uppger i samrådsredogörelsen att planbestämmelserna kommer att justeras så att de stämmer med bestämmelser i Solnas detaljplan för Nya Karolinska.

Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2010 och har efter överklaganden numera vunnit laga kraft.

Tillståndsansökan för helikopterflygplatsen

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret vill erinra om att enligt luftfartslagen 6 § får ett tillstånd att inrätta en flygplats meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar. Vid tillståndsprövningen ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas. Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras. När ett tillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor.

I den nu remitterade ansökan från Skanska Health Care AB om tillstånd att inrätta helikopterflygplatsen hänvisas vad gäller lokalisering av flygplatsen till att det föreslagna läget befanns mest lämpligt i förstudierna för Nya Karolinska Solna. Kontoren anser att detta inte är en korrekt beskrivning. Den helikopterflygplats som ingick i de fördjupade översiktsplanerna förutsattes som nämnts endast trafikeras med 1 500 helikopterrörelser per år och enligt samrådsförslaget till detaljplan för universitetssjukhuset med 2 300 flygrörelser per år. Först efter fördjupningarna av översiktsplanerna och samrådet om detaljplanen för sjukhuset har flygplatsens trafik planerats öka till 3 000 helikopterrörelser per år. En sådan

ordning för lokaliseringsprövning av en bullrande flygplats nära känsliga bostäder är enligt kontoren inte optimal.

Kontoren kan konstatera att efter att Stockholms stad genom exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden inte hade några invändningar mot en helikopterflygplats med 2 300 trafikrörelser per år, handlar det nu om att ta ställning till en helikopterflygplats med betydligt högre trafik.

I ansökan hänvisas vad gäller miljökonsekvenserna till vad som har beskrivits i Solnas detaljplans miljökonsekvensbeskrivning. Kontoren vill framhålla att även miljökonsekvensbeskrivningen till Hagastadens detaljplan, som nämnts, innehåller beskrivningar av bullerkonsekvenserna från helikopterflygplatsen.

Den numera lagakraftvunna detaljplanen för Hagastaden har visserligen upprättats med förutsättningen att den närliggande flygplatsen ska trafikeras med 3 000 helikoptertrafikrörelser per år, men detta skulle i så fall komma att ske till priset av avsteg från gällande bullerriktvärden, dvs. många bostäder i Hagastaden skulle bli mer eller mindre starkt bullerstörda.

Det kan som anges i detaljplanen för Hagastaden visserligen hävdas att dessa avsteg är motiverade m.h.t. att det här handlar om ett mycket centralt läge m.m. Likväl anser kontoren att det kan ifrågasättas om det verkligen är rimligt att inrätta en flygplats som ger så stora nackdelar för redan detaljplanelagda bostäder. De olika bullerskyddsåtgärder som krävs för dessa bostäder och de höjdbegränsningar som införts i detaljplanen på grund av flygplatsen innebär dessutom ekonomiska konsekvenser för fastighetsinnehavarna.

Kontoren kan i dagsläget inte bedöma om dessa bostäder i realiteten kommer att kunna utformas på ett sådant sätt att bullerstörningarna kan hållas inom ramen för gällande avstegsfall. Om så inte skulle bli fallet finns risk för att detaljplanen måste ändras till annat än bostadsändamål inom delar av området.

Kontoren skulle med hänsyn till de nya bostäderna i Hagastaden helst se att trafiken på helikopterflygplatsen begränsas till vad som tidigare samråtts om i lokaliseringsskedet, dvs. 2 300 trafikrörelser per år, eller att en annan flygplatslokalisering bättre anpassad till den nu aktuella trafikbelastningen väljs. Kontoren inser dock att detta skulle riskera att kullkasta en stor del av idén med det nya universitetssjukhuset eller åtminstone innebära en betydande försening. Kontoren vill därför inte motsätta sig att tillstånd ges till helikopterflygplatsen i det nu aktuella läget men med en trafik på allra högst 3 000 trafikrörelser per år.

Verksamhetsutövaren bör i samband med tillståndet också åläggas att i samråd med staden göra kontinuerliga bullermätningar i närliggande bostadsområden. Vidare bör verksamhetsutövaren göras skyldig att bekosta eventuellt erforderliga kompletterande bullerskyddsåtgärder för det fall att bullerstörningarna för aktuella bostäder i Hagastaden visar sig bli större än enligt gällande avstegsfall.

Även om bullerstörningarna i Hagastaden skulle komma att ligga inom ramen för gällande avstegsfall håller kontoren det inte för uteslutet att klagomål senare kan komma att framföras mot flygplatsens bullerstörningar från berörda boende. Om en verksamhet orsakar störningar som ej är acceptabla är det enligt tillsynsbestämmelserna i miljöbalken verksamheten som måste bekosta åtgärder för att klara miljösituationen.

SLUT