



Handläggare
Marie Lindström
Kansli- och utredningsavdelningen

Diarienummer
2016KS/0114

Kommunstyrelsen

Yttrande över samrådsunderlag om ambulanshelikopterflygplats i Mölnvik

Förslag till beslut

Yttrandet godkänns och sänds till Stockholms läns landsting.

Beslutsnivå

Kommunstyrelsen

Sammanfattning

Värmdö kommun har fått möjlighet att yttra sig över samrådsunderlag från Stockholms läns landsting (SLL) angående ansökan till Länsstyrelsen om tillstånd för en ambulanshelikopterflygplats för motordrivna luftfartyg, där mer än 500 flygrörelser per kalenderår äger rum. Ansökan enligt 9 kap. miljöbalken avser:

- 10 000 flygrörelser per år
- en helikopter som är i drift året om dygnet runt
- ytterligare en helikopter som är i drift året om mellan 07.00-19.00.

Värmdö kommun anser att samhällsnyttan med lokaliseringen av ambulanshelikopter verksamheten ska prioriteras och att de olägenheter som framför allt bullret från flygplatsen orsakar inte bör utgöra något hinder för fortsatt verksamhet. Värmdö kommun ställer sig bakom Stockholms läns landstings ansökan.

Bakgrund

Ambulanshelikopter verksamheten har funnits i Mölnvik sedan 1993. Verksamheten är av central betydelse för att säkra att personer i länets perifera delar har tillgång till snabb och säker vård. Helikopterflygplatsen är den enda platsen i Stockholms län där det finns en stationerad ambulanshelikopter. Verksamheten har utretts ett flertal gånger framförallt avseende buller. En utredning om alternativ lokalisering för ambulanshelikoptern (lokaliseringsutredningen) togs fram 2013 på begäran av Bygg, miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Värmdö kommun har med anledning av klagomål på buller från helikopterflygplatsen, samt verksamhetens betydelse för länets befolkning, förelagt SLL att ansöka om

tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för pågående helikopterverksamhet.¹ En tillståndsprövning kan ge svar på om verksamhetens placering och omfattning i Mölnvik kan vara aktuell trots de risker för olägenheter för människors hälsa som föreligger.

Ärendebeskrivning

Ambulanshelikopterverksamheten bedrivs dygnet runt med akuta uppdrag till mer än 80 procent. Verksamheten omfattar även anslutning och omlastning till vägburen ambulans. Syftet med verksamheten är att ambulanssjukvårdens resurser ska kunna nå alla platser i länet inom ca 30 minuter från helikopterflygplatsen. Antalet flygrörelser, dvs. start och landning, har mellan 2011-2015 legat mellan 4 000-4 500 per år och beräknas öka med mellan 5-8 procent per år fram till år 2025.

Buller är den huvudsakliga miljöpåverkan från ambulanshelikopterverksamheten. Klagomål på buller från boende har återkommit sedan verksamheten startade. Det är ett fåtal personer som återkommer med klagomål. Bullerutredningar har gjorts vid flera tillfällen, senast 2013. Bullermätningar visar att ett stort antal bostäder utsätts för högre ljudnivåer än de riktvärden som förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger. Inga bostäder utsätts dock för överskridanden fler antal gånger än förordningens riktvärde.

Idag används två flygkorridorer, i sydlig och i nordlig riktning, vid start och landning. Dessa korridorer är de mest fördelaktiga ur hindersfrihet och de går inte rakt över något bostadsområde.

Av de alternativa områden för ambulanshelikopterverksamheten som undersöktes i lokaliseringsutredningen bedömdes Ingarökryssat vara en lämplig plats, även om risken för tittolyckor ansågs behöva utredas.

Bedömning

Ambulanshelikopterverksamheten är av central betydelse för länets invånare. Alternativa placeringar har utretts, men det har visat sig att Mölnvik är den plats som bäst uppfyller de krav som kan ställas på lokaliseringen såsom exempelvis närhet till city, insatstid, anslutning till vägnätet, tillräcklig markyta och närhet till skärgården.

De maximala ljudnivåerna överskrids vid de närmast belägna bostäderna, dock inte vid fler antal tillfällen än riktvärdena anger. Därför kan inte bullerstörningarna anses vara så svåra att verksamheten bör upphöra av den anledningen.

Det är angeläget att inte avvikelser vid in- och utflygning sker från de flygkorridorer, i sydlig och nordlig riktning, som används idag. Huvudsakligen bör inflygning till helikopterplatsen ske söderifrån för att minimera olägenheter för boende, skola och köpcenter. Undantag från detta bör endast ske på grund av väderförhållanden.

Värmdö kommun anser att samhällsnyttan med lokaliseringen av ambulanshelikopterverksamheten ska prioriteras och att de olägenheter som framför allt

¹ Värmdö kommun 2015-09-01, sammanträdesprotokoll bygg, miljö- och hälsoskyddsnämnden.

bullret från flygplatsen orsakar inte bör utgöra något hinder för fortsatt verksamhet. Värmdö kommun ställer sig bakom Stockholms läns landstings ansökan till Länsstyrelsen om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut har inga ekonomiska konsekvenser för Värmdö kommun.

Konsekvenser för miljön

De främsta miljökonsekvenserna som kan konstateras kring helikopterverksamheten är höga bullernivåer. Antalet tillfällen då bullret är störande för omgivande bebyggelse ligger dock under de riktvärden som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Konsekvenser för medborgarna

Höga bullernivåer är störande för de medborgare som bor nära helikopterflygplatsen. Den samhällsnytta och trygghet som ambulanshelikopterverksamheten innebär måste dock anses väga tyngre. Ambulanshelikoptern undsätter invånare i hela Stockholms län och möjligheten till snabb transport till sjukhus kan vara avgörande för människors liv och hälsa.

Konsekvenser för barn

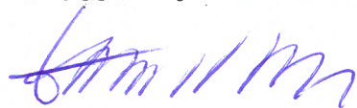
Se konsekvenser för medborgarna.

Handlingar i ärendet

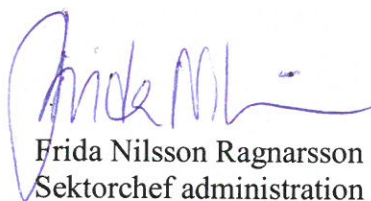
Nr	Handling	Biläggs/Bilaggs ej
1	Samrådsunderlag från Stockholms läns landsting	Bilaggs

Sändlista för beslutsexpediering

Stockholms läns landsting
Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden



Stellan Folkesson
Kommundirektör



Frida Nilsson Ragnarsson
Sektorchef administration



Handläggare
Marie Lindström
Kansli- och utredningsavdelningen

Diarienummer
2016KS/0114

Stockholms läns landsting

Yttrande över samrådsunderlag för ambulanshelikopterflygplats Mölnvik, Värmdö kommun

Värmdö kommun har fått möjlighet att yttra sig över samrådsunderlag från Stockholms läns landsting (SLL) angående ansökan till Länsstyrelsen om tillstånd för en ambulanshelikopterflygplats för motordrivna luftfartyg, där mer än 500 flygrörelser per kalenderår äger rum.

Ambulanshelikopterverksamheten är av central betydelse för länets invånare. Alternativa placeringar har utretts, men det har visat sig att Mölnvik är den plats som bäst uppfyller de krav som kan ställas på lokaliseringen såsom exempelvis närhet till city, insatstid, anslutning till vägnätet, tillräcklig markyta och närhet till skärgården.

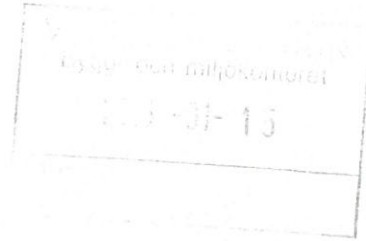
De maximala ljudnivåerna överskrids vid de närmast belägna bostäderna, dock inte vid fler antal tillfällen än riktvärdena anger. Därför kan inte bullerstörningarna anses vara så svåra att verksamheten bör upphöra av den anledningen.

Det är angeläget att inte avvikelser vid in- och utflygning sker från de flygkorridorer, i sydlig och nordlig riktning, som används idag. Huvudsakligen bör inflygning till helikopterplatsen ske söderifrån för att minimera olägenheter för boende, skola och köpcenter. Undantag från detta bör endast ske på grund av väderförhållanden.

Värmdö kommun anser att samhällsnyttan med lokaliseringen av ambulanshelikopterverksamheten ska prioriteras och att de olägenheter som framför allt bullret från verksamheten orsakar inte bör utgöra något hinder för fortsatt verksamhet. Värmdö kommun ställer sig bakom Stockholms läns landstings ansökan till Länsstyrelsen om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken.

Monica Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

Stellan Folkesson
Kommundirektör



Samrådsunderlag
Ambulanshelikopterflygplats Mölnvik,
Värmdö kommun



Författare: Elisabeth Mörner och Maria Ekberg

Reviderat: Camilla Mattsson

Datum: 2015-11-03, rev 2015-11-26

Innehållsförteckning

1	Administrativa uppgifter	4
2	Inledning	4
2.1	Allmänt.....	4
2.2	Bakgrund och syfte	5
2.3	Ansökan avser	6
3	Tidigare utredningar, föreläggande m.m.	6
3.1	Tidigare utredningar	6
3.2	Föreläggande m.m.	7
4	Planförhållanden.....	8
4.1	Översiktsplan	8
4.2	Detaljplan.....	8
5	Verksamhetens lokalisering.....	9
6	Verksamhetens omfattning och utformning	10
6.1	Tillstånd Transportstyrelsen	10
6.2	Ambulanshelikopterflygplatsen	11
6.3	Verksamhetsbeskrivning	12
6.4	Flygrörelser.....	13
6.5	Flygvägar.....	14
7	Förslag till avgränsning av MKB-arbetet.....	15
7.1	Geografisk avgränsning.....	15
7.2	Tidsmässig avgränsning	15
7.3	Saklig avgränsning	16
8	Alternativredovisning	16
8.1	Alternativa sätt/metoder.....	16
8.2	Alternativa lokaliseringar	16
8.2.1	Stockholms län.....	16
8.2.2	Värmdö kommun.....	18
8.3	Alternativa utformningar	21
8.4	Nollalternativet.....	21
9	Förutsedd miljöpåverkan	21

9.1	Buller.....	21
9.2	Risk och säkerhet	22
9.3	Naturmiljö.....	23
9.4	Vattenmiljö	24
9.5	Utsläpp till luft	24
10	Referenser	25

1 Administrativa uppgifter

Verksamhet: Flygplats för motordrivna luftfartyg där mer än 500 flygrörelser per kalenderår äger rum.

Verksamhetskod: 63:50

Verksamhetsutövarens juridiska namn: Stockholms läns landsting (SLL)

Organisationsnummer: 232100-0016

Adress: Box 6909, 102 39 Stockholm

Telefonnummer: 08 123 132 00

E-postadress: registrator.hsn@sll.se

Fastighetsbeteckning: Ösby 1:65, Mölnvik, Värmdö kommun

Fastighetsägare: Värmdö kommun

Kontaktperson: Nils Edsmalm, Enheten för prehospital vård och medicinsk service, HSF, SLL. Telefon: 08-123 134 99. E-postadress: nils.edsmalm@sll.se

2 Inledning

2.1 Allmänt

Detta är ett underlag för samråd enligt 6 kap miljöbalken gällande Stockholms läns landstings (SLLs) befintliga ambulanshelikopterflygplats i Mölnvik i Värmdö kommun. Samrådet är en viktig del i processen att söka tillstånd enligt 9 kap miljöbalken.

Samrådet hålls under hösten/vintern 2015-2016 med start i november 2015. Tillståndsansökan planeras att lämnas till Länsstyrelsen under senvåren 2016. Samråd hålls med bl.a. Länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och andra berörda myndigheter samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Alla som berörs av den planerade verksamheten kommer att få relevant information och möjlighet att i ett tidigt skede komma till tals och framföra synpunkter.

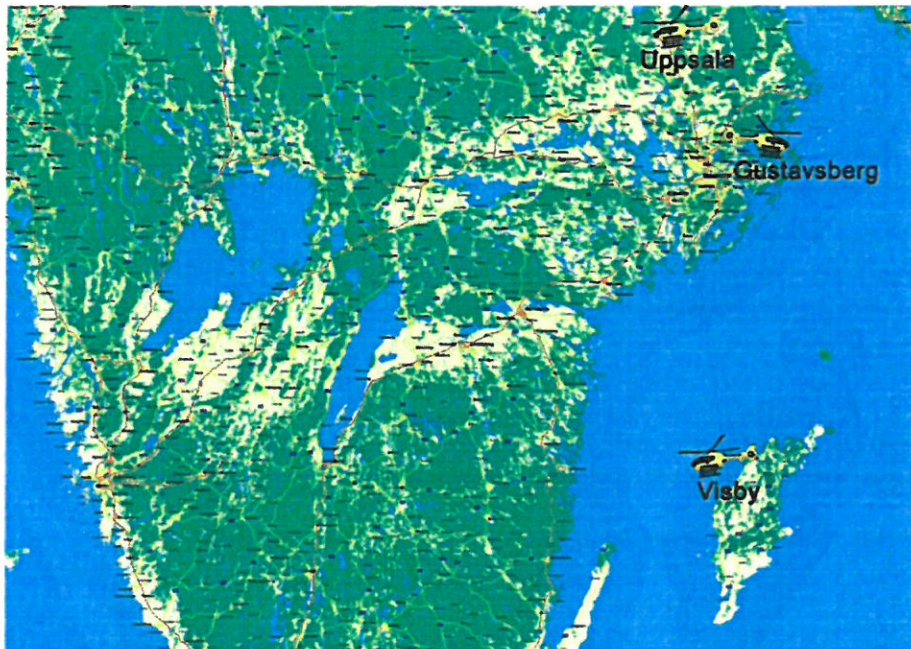
Syftet med samrådet är att informera, insamla information och möjliggöra delaktighet. Syftet med samrådet är också att ge verksamhetsutövaren tidig kunskap om omständigheter som behöver lösas, klargöra problemställningar och visa på om alternativa lösningar eller lokaliseringar behöver utredas och redovisas närmare.

2.2 Bakgrund och syfte

Stockholms läns landstings (SLLs) ambulanshelikopterverksamhet är belägen i Mölnvik i Värmdö kommun och är en del av ambulanssjukvården i Stockholms län. Ambulanshelikopterverksamheten är av central betydelse för att säkra att personer i länets mer perifera delar, där tillgången till vägburen ambulans är begränsad, har tillgång till snabb och säker vård.

Ambulanshelikopterflygplatsen i Mölnvik i Värmdö kommun är den enda ambulanshelikopterflygplatsen i Stockholms län med stationerad ambulanshelikopter. Norrtälje sjukhus, Huddinge sjukhus, Karolinska sjukhuset, Södersjukhuset och Åkersberga har godkända ambulanshelikopterflygplatser men har inga helikoptrar stationerade utan används av ambulanshelikoptrarna i Mölnvik för att lämna eller hämta patienter. Närmaste andra ambulanshelikopterflygplatser med stationerade helikoptrar finns i Uppsala och på Gotland.

Ambulanshelikoptrarna i Mölnvik flyger i huvudsak Prio 1 uppdrag (mer än 80 %), dvs akuta uppdrag med fara för liv och till skillnad från Uppsalas och Gotlands ambulanshelikoptrar som även flyger planerade sjuktransporter och organtransporter. Verksamheten omfattar även anslutning till vägburen ambulans för överlastning av patienter, till och från helikoptern.



Figur 1. Ambulanshelikopterflygplatser i angränsade län.

Det är viktigt att ambulanshelikopterflygplatsen är placerad centralt i Stockholms län då insatstiden vid omhändertagande av patienter ska vara så liten som möjligt, oavsett var i länet patienten vistas. Ambulanshelikoptern ska kunna nå samtliga platser inom det geografiska upptagningsområdet inom cirka 30 minuter räknat från ambulanshelikopterflygplatsen. En annan viktig förutsättning för verksamhetens lokalisering är närhet till goda kommunikationer då personalen bemannar en vägburen ambulans i de fall

helikoptern inte kan lyfta, vid exempelvis dåliga väderförhållanden. Därmed är flygplatseringen i Mölnvik, Gustavsberg sett ur dessa perspektiv en mycket god lokalisering, både i avseende till närhet till kommunikationer/god infrastruktur samt geografiskt läge i länet.

2.3 Ansökan avser

Ansökan enligt 9 kap miljöbalken avser ett tillstånd för en ambulanshelikopterflygplats för motordrivna luftfartyg, där mer än 500 flygrörelser per kalenderår äger rum. För den aktuella typen av verksamhet kommer prövningen att ske genom att en tillståndsansökan lämnas till Länsstyrelsen i Stockholms län. Ansökan planeras att lämnas in under senare delen av 2016.

Ansökan enligt 9 kap miljöbalken avser:

- 10.000 flygrörelser per år och
- en helikopter som är i drift året om dygnet runt samt
- ytterligare en helikopter som är i drift året om mellan 07.00-19.00.

3 Tidigare utredningar, föreläggande m.m.

3.1 Tidigare utredningar

Klagomål på buller från boende har återkommit sedan verksamheten etablerades 1993. Klagomålen har framförallt inkommit från fyra olika närboende. Kommunen har under åren därför förelagt Stockholms läns landsting att utreda verksamheten genom att utreda bullerfrågan, alternativa lokaliseringar samt ett nollalternativ (som innebär att helikopterflygplatsen är kvar på sin nuvarande lokalisering men med utökad verksamhet).

Verksamheten utreddes med avseende på buller första gången 1994. Utifrån den bullerutredning som gjordes 1995, föranleddes krav på ett antal skyddsåtgärder gällande flygrörelser för in- och utflygningar, begränsning i antal testkörningar samt hastighetsbegränsningar. Beslut togs även gällande vilken typ av trafik som får köras till och från helikopterflygplatsen (ambulans- och räddningsflygningar). Under åren har beslut från Värmdö kommun även tagits avseende att marschhöjden inte ska understiga 500 m och att uppvärmnings- och tomgångskörning av helikoptrarna ska minimeras.

Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade verksamheten 2012 att inkomma med en verksamhetsbeskrivning där det bland annat skulle framgå in- och utflygningsvägar, antal flygrörelser samt avvikelser från in- och utflygningsvägar som skett två år tillbaka i tiden. Nämnden förelade även Stockholms läns landsting 2012 att utföra ytterligare en bullerutredning.

I juni 2013 föreskrev Bygg, miljö- och hälsoskyddsnämnden Stockholms läns landsting att ta fram en lokaliseringsutredning för helikopterverksamheten. Nämndens motivering till föreläggandet var att inkommen bullerutredning visade på risker för olägenhet, då de maximala ljudnivåerna överskreds vid ett flertal tillfällen (dock inte vid fler än 16 tillfällen under dag- och kvällstid och 3 gånger nattetid som Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger). Även närområdets utveckling de senaste 20 åren låg

till grund för lokaliseringsutredningen. Utredningen färdigställdes 2014 och byggde på en utveckling av verksamheten på lång sikt (ett 30-årsperspektiv). Som tillägg till lokaliseringsutredningen togs en rapport för nollalternativet fram som byggde på helikopterflygplatsens fortsatta placering i Mölnvik. Denna inkom till Värmdö kommun i februari 2015. I utredningen presenteras förslag på hur verksamheten och området bör utvecklas i framtiden. I utredningen föreslogs bl.a. att ytterligare bebyggelse bör undvikas i flygkorridorerna sydvästliga riktning samt i nordlig riktning. Utredningen föreslog vidare att tillstånd bör sökas hos länsstyrelsen för verksamheten, då den ska tillgodose behovet för länets befolkning.

Under 2015 har det, till och med oktober, inkommit fem klagomål från två olika boende i området. Klagomålen avser att helikoptrar inte följer fastställda in- och utflygningskorridorer samt alstrar buller till omgivningen.

Verksamhetsutövaren har fått möjlighet att bemöta klagomålen vid samtliga tillfällen och har framfört att flygvägarna följdes utom vid ett tillfälle, då sjöräddningshelikoptern inte följde flygkorridorerna trots att de fått en karta med rätt in- och utflygningsvägar. I övriga fall har in- och utflygningsvägar följts.

3.2 Föreläggande m.m.

Ambulanshelikopterverksamheten i Mölnvik klassas som en C-verksamhet och är anmälningspliktig enligt 24 kap 5§ Miljöprövningsförordningen (2013:251). Enligt Miljöprövningsförordningen ska helikopterflygplatser med mer än 500 flyg rörelser per år anmälas till kommunen (verksamhetskod 63:50). Anmälan enligt miljöbalken om flygverksamhet (fastigheten Ösby 1:65) gjordes första gången i februari 1993 av Heliflyg AB, Borlänge, för att få tillstånd att bedriva flygverksamhet från räddningsstationen i Gustavsberg. Sedan dess har andra operatörer bedrivit verksamheten och ändringar av anmälan inkommit till kommunen. I dagsläget heter operatören Scandinavian Medicopter AB.

Tillsynsmyndigheten får enligt 9 kap 6a§ miljöbalken besluta om att förelägga en verksamhetsutövare att ansöka om tillstånd, om verksamheten medför risk för betydande föroreningar eller andra betydande olägenheter för människors hälsa eller miljön, vilket skett i detta fall. Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden i Värmdö kommun har med anledning av inkomna klagomål på buller från verksamheten förelagt Stockholms läns landsting att ansöka om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för pågående helikopterverksamhet (verksamhetskod 63:50) på fastighet Ösby 1:65 i Mölnvik, Värmdö kommun (Värmdö kommun, 2015-09-01). I beslutet från Värmdö kommun påpekas att ambulanshelikopterverksamheten är en för länet viktig verksamhet och att det därför är ändamålsenligt att Länsstyrelsen i Stockholms län prövar verksamhetens tillåtlighet. En tillståndsprövning kan ge svar på om verksamhetens placering och omfattning i Mölnvik kan vara aktuell trots de risker för betydande olägenheter för människors hälsa som föreligger. Kommunen har bedömt att det inte kan anses vara tillräckligt att förelägga verksamhetsutövaren om fortsatta behövliga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått med stöd av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken.

4 Planförhållanden

4.1 Översiktsplan

Området kring Gustavsberg är utpekad i kommunens översiktsplan 2012-2030 som ett prioriterat förändringsområde. Utveckling ska främst ske i anslutning till centrala delar i kommunen där service, kollektivtrafik, infrastruktur och teknisk försörjning finns idag. Mölnvik utpekas som ett arbetsplatsområde med detaljhandel, kontorsarbetsplatser, lätt industri samt hantverk. I översiktsplanen står det kort beskrivet att helikopterflygplatsen idag är placerad i Mölnvik men att kommunen utreder en ny regional helikopterflygplats vid Myttinge för att lösa länets behov av en centralt belägen helikopterflygplats. Om helikopterflygplatsen flyttas från nuvarande plats anger översiktsplanen att samordning bör ske med polisens och sjöräddningens helikoptertjänst.

Ovanstående innebär att översiktsplanen pekar på behovet av en centralt belägen ambulanshelikopterflygplats inom kommunen men att kommunen gärna ser att denna omplaceras till kommunens norra del. En översiktsplan är tänkt som en vägledning för beslut om användning av mark- och vattenområden och är inte juridiskt bindande för efterföljande beslut. En fortsatt lokalisering av ambulanshelikopterflygplatsen i Mölnvik bedöms därför inte strida mot översiktsplanen. Däremot bör detta ses över i en kommande aktualitetsprövning av översiktsplanen.

4.2 Detaljplan

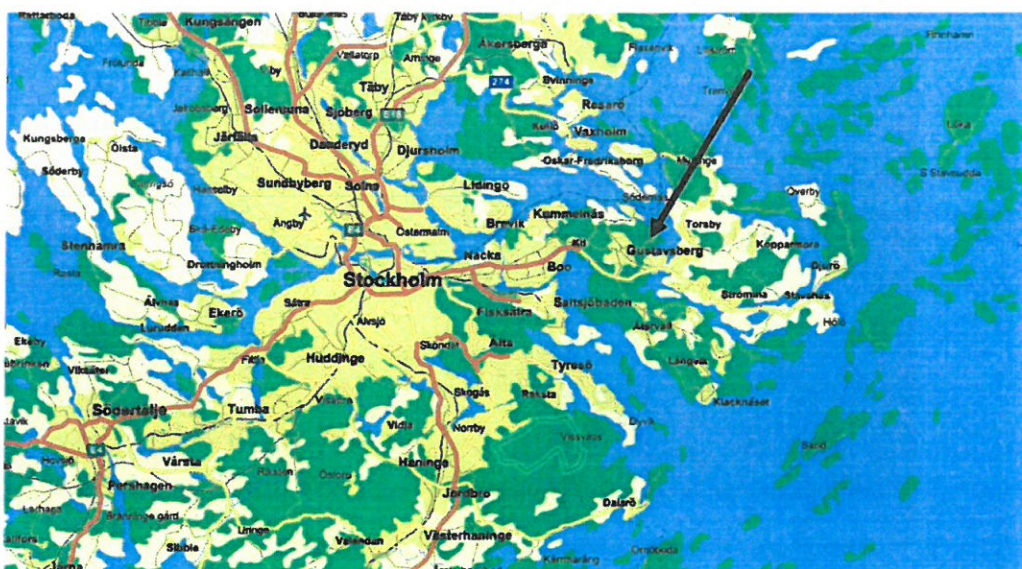
Ambulanshelikopterflygplatsen omfattas av detaljplan (Dpl 33) som upprättades 1992 och som vann laga kraft 1993. Inom detaljplanen är det planlagt för småindustri, kontor och handel samt för helikopterlandningsplats (endast för räddningstjänst). Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnad av arbetsplatser och inordna befintliga verksamheter inom planområdet i ett planmässigt sammanhang. Vidare i planbestämmelsen står det beskrivet att verksamheter som innebär störningar för närboende ej får etableras.

Enligt plan- och bygglagen (2010:900) får ett tillstånd inte ges i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser. Små avvikelser får dock göras såtillvida att syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas.

Vad som är störande för närboende är subjektivt och enligt Boverkets handbok om PBL (PBL Kunskapsbanken) måste planbestämmelser vara tydliga och ha stöd i PBL. Bestämmelser får inte vara otydligt formulerade och det skall tydligt framgå vad som avses med varje bestämmelse. Vidare anges i Boverkets handbok att vid bestämmelser som syftar till att reglera störningar behöver gränser för störningen preciseras för att bestämmelsen ska bli tillräckligt tydlig, liksom var störningen ska mätas. Ett antal beslut från kommunen har tidigare berört denna fråga. År 1995 tog dåvarande miljö- och hälsoskyddsnämnden beslut om att helikopterverksamheten kunde fortsätta eftersom nyttan av verksamheten måste överväga vid en jämförelse mellan nyttan och den störning som uppkommer. I beslut från 2015 har beslut tagits att konstaterade olägenheter inte motiverar ett förbud mot verksamheten men att risk för betydande olägenheter föreligger.

5 Verksamhetens lokalisering

Ambulanshelikopterflygplatsen är belägen i Mölnvik i Värmdö kommun, cirka tre kilometer öster om Värmdö kommuns centralort Gustavsberg. Ambulanshelikopterflygplatsens lokalisering framgår i Figur 2 och Figur 3. I Figur 4 visas ett flygfoto över området i Mölnvik där helikopterflygplatsen är belägen. Öster, söder och norr om helikopterverksamheten finns områden för handel och verksamheter. Längre norrut ligger Västra Mörtvik – bostadsområden samt skogsområden av lokalt intresse med högt värde för skogskänsla. I nordvästlig riktning ca 500 m från helikopterflygplatsen ligger Ösbyskolan och bostadsområden.



Figur 2. Gustavsbergs lokalisering i Storstockholm (www.eniro.se).



Figur 3. Ambulanshelikopterflygplatsens lokalisering till Mölnvik i Värmdö kommun.



Figur 4. Flygfoto över platsen för helikopterflygplatsen med omnejd. Länsväg 222 går i sydväst-östlig riktning och Skärgårdsvägen i nordvästlig riktning. Källa: www.eniro.se (2015-10-14)

6 Verksamhetens omfattning och utformning

6.1 Tillstånd Transportstyrelsen

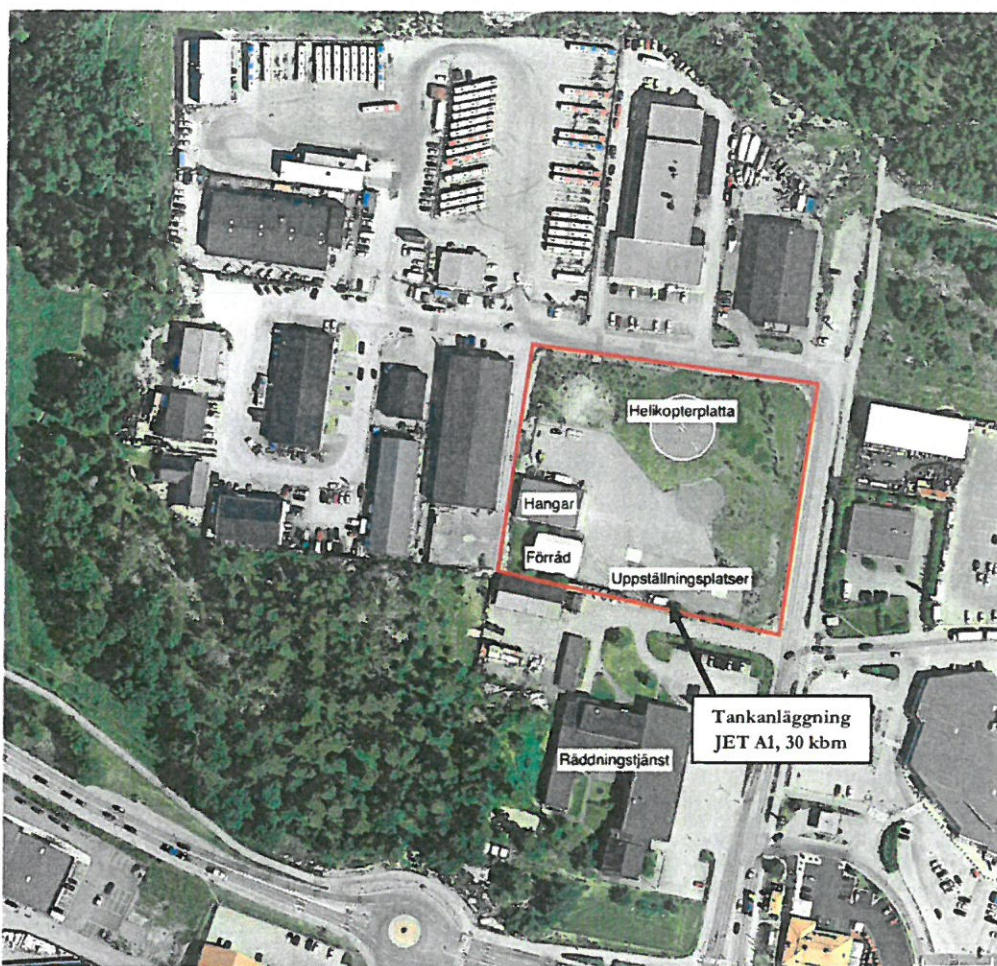
Helikopterflygplatsen i Mölnvik har med stöd av 6 kap 6§ luftfartsförordningen (2010:770) certifierats som godkänd helikopterflygplats av Transportstyrelsen. Certifikatets giltighetstid löper mellan den 26 augusti 2011 och 31 oktober 2016. Godkännandet gäller såvida att helikopterflygplatsen uppfyller författningar och föreskrifter med avseende på civil luftfart. I certifikatet finns specifikationer avseende start- och landningsområdet (FATO) samt sättnings- och lägningsområdet (TLOF).

Transportstyrelsens föreskrifter, särskilt luftfartsförordningen, ska tillämpas vid anläggning, om- och tillbyggnad samt upprätthållande av en helikopterflygplats som är placerad på mark- eller vattenyta och kräver godkännande enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:118) om godkännande av flygplats. Föreskriften får stöd av luftfartsförordningen (6 kap. 1, 5 och 7§§). Föreskrifterna och allmänna råden reglerar områden på helikopterflygplatsen, taxningsvägar, uppställningsplatser, hindermiljöer, visuella hjälpmedel och markeringar. Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser.

6.2 Ambulanshelikopterflygplatsen

Ambulanshelikopterflygplatsen är belägen på en ca 100x120 meter plan yta som är instängslad. Större delen av ytan är hårdgjord och i nordöstra delen av området finns gräsytor och mindre partier med slyartad vegetation.

Helikopterplattan ligger i norra delen av helikopterflygplatsen. På området finns även en ca 25x30 meter stor hangar och ett förråd. Figur 5 visar ett flygfoto över ambulanshelikopterflygplatsen.



Figur 5. Flygfoto över ambulanshelikopterflygplatsen. Källa: www.eniro.se (2015-10-14).



Figur 6. Hangaren. Foto: Iterio AB.



Figur 7. Uppställningsplats samt invallad behållare för flygbränsle. Foto: Iterio AB.

6.3 Verksamhetsbeskrivning

Verksamheten som bedrivs och som planeras bedrivs på platsen förutom starter, landning och bränslepåfyllning av ambulanshelikoptrar är underhåll och skötsel av ambulanshelikoptrar. Cirka 2,5 % av landningar/starter vid ambulanshelikopterflygplatsen trafikeras av polisens och Sjöfartsverkets helikoptrar samt Gotlands ambulanshelikopter för bränslepåfyllning samt hämtning och avlämning av sjukvårdspersonal. En invallad behållare med flygbränsle (JET A1) på 30 kubik finns uppställd på platsen. Flygbränslet transporteras med lastbil till platsen. Flygbränslet fylls på en gång i veckan mellan maj-september, då den försörjer två helikoptrar, och mer sällan under oktober-april.

Start- och landningsområdet (FATO) ska ha en diameter på 27 m. FATO bestäms av storleken på total längden på dimensionerande helikopter. Runt FATO skall ett säkerhetsområde finnas med samma storlek. Pilarna på helikopterplattan visar riktningarna för in- och utflygning (flygkorridorerna).



Figur 8. Pilar på helikopterplattan visar in- och utflygningvägar. Foto: Bjerking, 2013.

Helikopterflygplatsen trafikeras av helikoptertyperna EC135, EC145 och AS365N2 (Värmdö kommun, 2015). EC135 står för merparten av flygningarna. Polisen, Sjöfartsverket och Gotlands ambulanshelikopter kan vara av helikoptertyperna Sikorsky S-76A och BK-117.

Ett problem med nuvarande helikopter som tillhör en mindre helikopterklass är att vårdutrymmet är litet, vilket bland annat har framförts av vårdpersonal. I den ansökta verksamheten kommer en större ambulanshelikoptertyp med ett större vårdutrymme att användas.

I framtiden kommer också den akutbil som används idag att ersättas av en ambulans som kan transportera patienter. Fördelen med denna förändring är att två resurser inte behöver bindas till samma uppdrag, vilket innebär ett effektivare nyttjande av resurser. I övrigt planeras verksamheten bedrivas på liknande sätt som i dagsläget, t.ex. vad gäller in- och utflygningvägar. På själva flygplatsen kan mindre förändringar komma att ske, dessa bedöms dock inte ha någon större påverkan på verksamhetens miljökonsekvenser.

6.4 Flygrörelser

Ambulanshelikopterverksamheten bedrivs idag av Scandinavian Medicopter AB och sker dygnet runt under årets alla dagar i huvudsak för ambulansuppdrag, Prio 1 uppdrag (dvs uppdrag med fara för liv) utgör mer än 80 % av ambulansuppdragen. Verksamheten omfattar även anslutning till vägburen ambulans för överlastning av patienter, till och från helikoptern.

En helikopter används dygnet runt, året om. Mellan 15 maj-15 september används ytterligare en helikopter mellan 07.00-19.00. Detta med anledning av att antalet utryckningar ökar under sommarhalvåret.

Antal flygrörelser år 2015 (fram till oktober 2015) var 2.508 och år 2014 var det 4.388 stycken (Johnsson, A., 2015). Antal flygrörelser (en flygrörelse = en start

eller en landning) per dag är idag ca 5 stycken/dag under oktober-april och ca 10-12 stycken mellan maj-september. Nattetid sker idag mellan 1-2 flygrörelser.

Antalet flygrörelser bedöms komma att öka i framtiden med tanke på att Stockholms läns befolkning ökar. Enligt en årsrapport om prehospitla verksamheter i SLL från 2014 har några större förändringar inte skett av antalet uppdrag för ambulanshelikopter från 2012. Sett ur ett längre perspektiv har ökningen av antalet uppdrag mattats av de senaste åren. Mellan 2008 och 2009 ökade uppdragen med 15% och mellan åren 2010-2012 var ökningen 5- % (Hälso- och sjukvårdsförvaltningen, 2015-03-17). Med detta i åtanke och att antalet flygrörelser under åren 2011-2015 legat mellan 4.000-4.500 per år uppskattas antalet flygrörelser år 2025 att ligga mellan 7.300-9.700 per år. Detta är uppskattat utifrån en ökning på dels 5 % per år och dels 8 % per år.

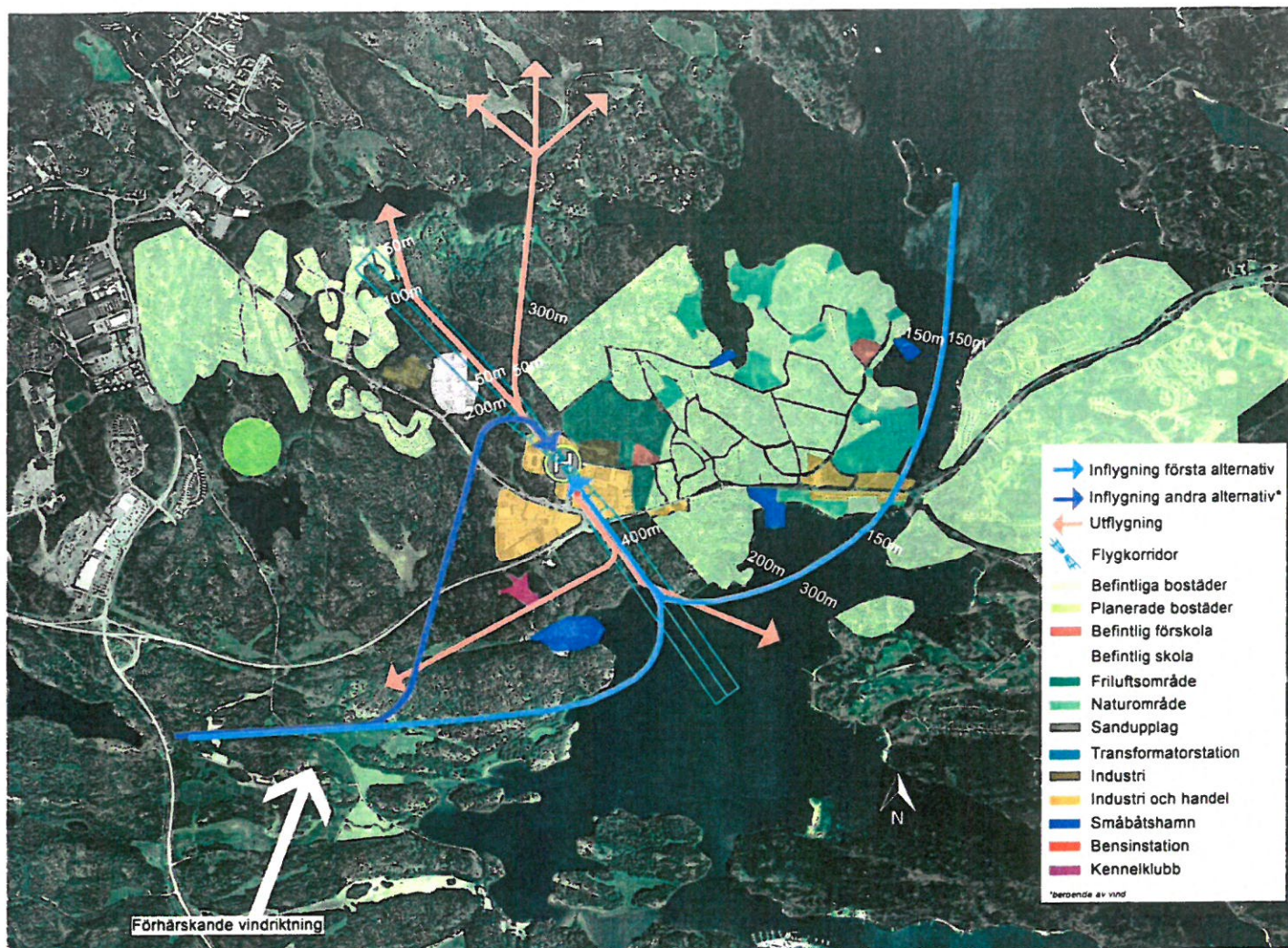
I ansökan enligt 9 kap miljöbalken kommer det att ansökas om

- 10.000 flygrörelser per år och
- en helikoptrar som är i drift året om dygnet runt samt
- ytterligare en helikoptrar som är i drift året om mellan 07.00-19.00.

6.5 Flygvägar

Transportstyrelsen ställer krav på att det ska finnas minst två hindersfria flygvägar vid start och landning med 152 meter över start- och landningsstället. Hinder består exempelvis av berg, vegetation, ledningar och byggnader. Hinderfrihet är ett bestämt område med fastställd bredd, längd och angiven lutning där en helikopter kan accelerera för att nå en bestämd höjd. Detta för att vid ett motorbortfall ska helikoptern kunna landa inom tillgänglig sträcka för avbruten start eller fortsätta flygningen till ett lämpligt område för landning. Flygkorridorerna i Mölnvik är idag cirka 1,5 km långa. De två flygkorridorerna som används idag, i sydlig och i nordlig riktning, uppnår inte fullständig hindersfrihet men är med undantag godkända av transportstyrelsen efter vidtagna åtgärder i form av hindermarkering (bl.a. reflexer) satts på intilliggande master och på byggnader.

Illustration över in- och utflygning svägar med hindersfrihet visas i Figur 9.



Figur 9. Flygfoto där flygvägar och flygkorridorer framgår.

7 Förslag till avgränsning av MKB-arbetet

7.1 Geografisk avgränsning

Konsekvenserna kommer att beskrivas på olika skala, dels för närområdet till fastigheten Ösby 1:65 i Mölnvik, Värmdö, där helikopterflygplatsen är placerad, och dels på längre avstånd. På längre avstånd från helikopterflygplatsen kommer t.ex. buller att vara en viktig fråga att ta hänsyn till. Preliminärt bedöms den geografiska avgränsningen sträcka sig ca 1-2 kilometer i diameter kring fastigheten, likt illustrationen över in- och utflygningssvågarna, se figur 7.

7.2 Tidsmässig avgränsning

Konsekvenserna kommer att beskrivas utifrån ett 10-15-årsperspektiv. Ytterligare längre fram kan verksamhetens behov och förutsättningar förändrats.

7.3 Saklig avgränsning

Nedan anges de miljöaspekter som har bedömts vara relevanta att konsekvensbeskriva i det fortsatta arbetet med MKB och tillståndsansökan:

- Buller
- Risk och säkerhet (med avseende på bl.a. risker med olyckor samt bränsle- och kemikaliehantering)
- Vattenmiljö
- Naturmiljö
- Utsläpp till luft

I kapitel 10 anges mer detaljerat vad som avses utredas och bedömas för de olika miljöaspekterna.

8 Alternativredovisning

I detta kapitel redovisas de alternativ som tidigare studerats och som planeras att studeras i det fortsatta MKB-arbetet.

8.1 Alternativa sätt/metoder

Syftet med verksamheten och därmed projektet är att ambulanssjukvårdens resurser ska kunna nå samtliga platser inom länet där de är behövda, inom cirka 30 minuter räknat från ambulanshelikopterflygplatsen. I och med att ambulanshelikopterflygplatsen är den enda som finns inom länet, att det är relativt stora avstånd mellan olika delar av länet och att stora delar av upptagningsområdet utgörs av skärgård bedöms det inte finnas några alternativa sätt/metoder att nå syftet med projektet.

8.2 Alternativa lokaliseringar

Frågan avseende ambulanshelikopterflygplatsens lokalisering har studerats i ett flertal omgångar. Detta med anledning av att den befintliga ambulanshelikopterflygplatsen i Mölnvik är belägen i ett expansivt område där affärsverksamheten växer och där fler människor bosätter sig permanent i närheten av helikopterflygplatsen. I detta avsnitt redovisas kortfattat vilka lokaliseringsalternativ som studerats. I den fortsatta MKB- och tillståndsprocessen kommer lokaliseringsfrågan att utvecklas.

8.2.1 Stockholms län

Som nämnts tidigare är ambulanshelikopterflygplatsen i Mölnvik den enda som finns i Stockholms län. Redan 2001 genomfördes en utredning av ett antal alternativa lokaliseringsalternativ i syfte att finna plats för en ny helikopterflygplats. Målsättningen var då en mer central placering, nära Stockholms innerstad, eftersom helikopterpersonalen då skulle kunna använda bil i större utsträckning t.ex. vid dåligt flygväder. Tjugofem alternativa platser studerades och platserna valdes ut efter följande kriterier:

- ✓ Närhet till city
- ✓ Anslutning till vägnätet
- ✓ Tillräcklig markyta för flygplatsen
- ✓ Längsiktighet

Utöver verksamhetens krav utreddes även alternativen utifrån vilka intressen som fanns kring markanvändningen, de närboendes intressen (buller), buller i friluftsområden, transporter och miljöpåverkan på flora/fauna, kulturlandskap och fornlämningar. Ingen av de studerade platserna ansågs lämplig för ambulanshelikopterverksamheten, framförallt med avseende på bullerstörningar.

I Stockholmsregionen finns idag, utöver helikopterresurser knutna till sjukvården, även helikopterresurser knutna till polisen och Sjöfartsverket. Även polisflyget och Sjöfartsverket har enskilt sökt möjliga etableringsalternativ för en helikopterflygplats för respektive verksamhet. Genom en sametablering bedömdes dock möjligheterna att utveckla nya former för samverkan att öka, varför man därefter tillsammans sökt en plats för en gemensam helikopterflygplats i Stockholmsområdet. De enskilda sökningarna låg som underlag och de olika lokaliseringalternativen studerades i en lokaliseringsutredning som utfördes 2007 (TP Group, 2007-10-02).

Både för de enskilda och en möjlig gemensam etablering togs fyra kriterier fram för att ett alternativ skulle vara intressant att utreda vidare:

- 1) Krav på insatstid- det huvudsakliga verksamhetsområdet för helikopteroperatörerna är centrala Stockholm och Stockholms län. Lokaliseringalternativ med för lång insatstid från flygplats till huvudsakligt upptagningsområde ansågs inte vara lämpliga. En etableringsplats för en samlokaliserad helikopterflygplats bedömdes således vara så centralt i länet som möjligt i nord/sydlig-riktning för att kunna uppfylla verksamheternas krav på insatstid till huvudupptagningsområde.
- 2) Krav på tillgänglig mark – för att marken skulle anses vara tillgänglig skulle tillräcklig markyta för etablering finnas och fastighetsägaren inte ha andra planer för marken samt vara villig att hyra ut till helikopterflygplatsering.
- 3) Krav på möjlighet att etablera flygverksamhet inom området - för att möjlighet skulle finnas att etablera en helikopterflygplats på platsen måste Luftfartsverket kunna medge permanent flygplatstillstånd, boende inte störas av buller över tillåtna nivåer, känslig fauna och flora inte påverkas mer än tillåtet, övriga kulturvärden beaktats och kommunens plan möjliggöra för verksamheten. Sjöfartsverkets räddningshelikopter är dessutom i behov av att kunna hovra in från en vattenyta till FATO varför etableringen behövde ha ett sjönära läge.
- 4) Krav på tillträdestidpunkten Det var av stor vikt att lokaliseringalternativet hade en möjlig tillträdespunkt som passade verksamheternas behov. Enligt behovsunderlaget beräknades lokalbehovet bl.a. till en byggnad som skulle rymma cirka 25-30 arbetsplatser samt 6 helikopterplatser i hangar (detta var det bedömda behovet för samtliga verksamheter, SLL, polis och Sjöfartsverket.)

I Tabell 1 redovisas de olika lokaliseringalternativ som studerades samt

negativa faktorer som medförde att alternativet utgick. Mölnvik utgick p.g.a. att tillgänglig markyta inte var tillräcklig för en helikopterflygplats med en samlad helikopterverksamhet för SLL, polis och Sjöfartsverket och att möjligheten att etablera en samlad helikopterverksamhet inom området inte bedömdes möjlig.

Tabell 1. Sammanställning negativa faktorer av studerade lokaliseringalternativ (IP Group, 2007-10-02).

Ort/plats	Insattid	Tillgänglig mark	Möjlighet till etablering	Tillträdespunkt
Arlanda	X			
Barkarby			X	
Berga			X	
Bromma			X	
Farsta södra/Nynäsvägen			X	
Finnboda varv		X	X	
Frihamnen		X	X	
Hagalund spårområde		X	X	
Hammarbybacken			X	
Huddingevägen/- Enskedefältet			X	
Hälludden		X	X	
Högdalstoppen			X	
Karolinska			X	
Kv Polisen bredvid Tomtebodan,		X	X	
Larsberg industriområde		X	X	
Larsboda industriområde		X	X	
Löwenströmska sjukhuset	X		X	
Masthamnen		X	X	
Mölnvik		X	X	
Noortälje, helikopterskolan	X			
Oljeterminalen Jarlaberg		X	X	
SL:s spårområde Blåsut		X	X	
SL:s spårområde Högdalen		X	X	
Södersjukhuset			X	
Tomteboda		X	X	
Trafikled vid Karlberg			X	X
Trafikled vid Stora Essingen			X	
Tullinge		X	X	
Tyresövägen/- Nynäsvägen			X	
Uppsala	X			
Värmepumpen Värtan		X	X	
Värtahamnen		X	X	
Västberga spårområde			X	
Älvsjö industriområde		X	X	
Österåker		X	X	

8.2.2 Värmdö kommun

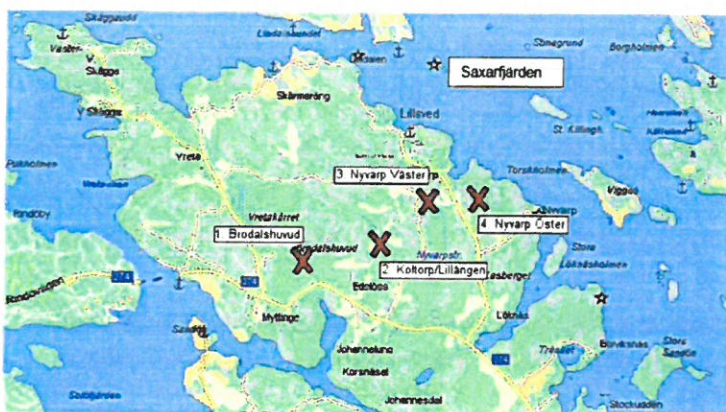
Myttinge övningsfält

I och med svårigheten att hitta en lokalisering för en gemensam helikopterflygplats vände sig Rikskriminalpolisen (RKP), i samarbete med Stockholms läns landsting (SLL) och Sjöfartsverket, till Fortifikationsverket (FORTV) och Försvarsmakten för att utreda möjligheterna att etablera en helikopterflygplats på av staten (genom FORTV) ägd mark på Myttinge

övningsfält. FORTV och Försvarsmakten samtyckte till förslaget och en lokaliseringsutredning togs fram med syfte att utreda förutsättningarna för en etablering samt att föreslå en lämplig plats inom Myttinge övningsfält.

Inom fastigheten Myttinge 1:34 utreddes 4 huvudalternativ, se figur 9 (Grontmij AB, Maj 2008).

I den fördjupade utredningen om placering inom Myttingefältet framkom att endast en av de fyra studerade platserna uppfyllde Sjöräddningens krav på möjlighet till radarinflygning vid dåligt väder. Den lämpligaste placeringen inom Myttinge bedömdes därför vara belägen i den östra delen av fältet, det s.k. Nyvarpsläget (kryss nummer 4 i Figur 10 nedan). Övriga alternativ inom Myttinge övningsfält förkastades huvudsakligen på grund av Sjöfartsverkets behov av att under extrema väderförhållanden kunna flyga in över vatten.



Figur 10. Alternativa lägen som studerats inom Myttinge övningsfält (Grontmij, maj 2008).

En detaljplan för området togs fram av Värmdö kommun under 2008. Vid tiden för upprättande av detaljplanen hade Sjöfartsverkets helikopter nyligen fått en ny etablering i Norrtälje kommun varför Sjöfartsverkets medverkan i projektet avbröts. Detaljplanen upphävdes av länsstyrelsen i februari 2009 efter överklagande från ett antal berörda fastighetsägare. Därefter avbröts också polisens medverkan i projektet. När varken polisen eller Sjöfartsverket längre var intresserad av Myttinge gjorde SLL bedömningen att Myttinge inte var intressant för endast SLL:s helikopterverksamhet, bl.a. med avseende på kostnader och att SLL för sin verksamhet önskade ett mer centralt läge i länet.

Lokaliseringsutredning 2013

I februari 2013 begärde Hälso- och sjukvårdsförvaltningen i Stockholms läns landsting om att Värmdö kommun skulle utreda förutsättningarna för en ny lokalisering av helikopterflygplats för landstingets ambulanshelikopter. Utredningens syfte var att utse någon eller några möjliga platser för en ny helikopterflygplats inom kommunens centrala delar – helst med möjlighet till fortsatt samverkan med kommunens räddningstjänst enligt önskemål av Landstinget.

I utredningen analyserades totalt 6 områden inom Värmdö kommun. Platserna studerades främst utifrån flygtekniska krav på bland annat

flygvägar och hinderfrihet. Övriga krav som ställdes var med hänsyn till yta, buller, påverkan på miljö och kultur samt anslutning till väg och kommunalt VA-nät. Flygbuller analyserades dels på de föreslagna platserna för helikopterflygplats och dels längs föreslagna flygkorridorer till 2 kilometers avstånd från helikopterflygplatsen. (Bjerking AB, 2013-10-10)



Figur 11. Platser inom Värmdö kommun som studerades i lokaliseringsutredningen från 2013. (Bjerking AB, 2013-10-10)

Fem av de sex analyserade platserna uppfyllde de flygtekniska kraven medan Kil (3) bedömdes sakna hinderfrihet i flygkorridorerna. Vid närmre analys ansågs Lämshaga (4) och Hemmesta (5) inte vara passande alternativ på grund av framförallt områdenas miljö- och kulturvärden. De platser som bedömdes som möjliga för närmare studier var södra Mölnvik (1), Ingarökryssat (2) och Tjustvik (6). Områdena hade varierande för- och nackdelar, Tjustvik hade t.ex. goda flygtekniska förutsättningar, dock stred helikopterflygplatsen mot kommunens planer på naturreservat. Södra Mölnvik bedömdes ha goda förutsättningar gällande infrastruktur, anläggning av helikopterplatta, väg och vatten- och avlopp men uppfyllde inte två helt hinderfria flygkorridorer. Ingarökryssat hade närhet till befintligt vägnät, kollektivtrafik och tre hinderfria flygkorridorer men stor risk för tittolyckor.

Värmdö kommun gjorde bedömningen att Ingarökryssat var mest lämpat ur bullersynvinkel men att risk för tittolyckor måste studeras vidare och en ekonomisk analys på kostnader för att anlägga en helikopterflygplats tas fram för att göra en helhetsbedömning. En översiktlig ekonomisk kalkyl för Ingarökryssat togs därför fram. Kostnaderna för markarbeten och övrig infrastruktur uppskattades översiktligt av kommunens arbetsgrupp till 68 000 000. SLL ansåg att kostnaderna var för stora och att tiden för att anlägga en helt ny helikopterflygplats var för lång varav det inte var ett rimligt alternativ för SLL. I dagsläget har JM fått markanvisning för området kring Ingarökryssat vilket medför att det inte längre är en alternativ lokalisering för en ny helikopterflygplats.

8.3 Alternativa utformningar

I utförd lokaliseringsutredning har inflygningsvägarna studerats. Transportstyrelsen rekommenderar att en helikopter lyfter i förhärskande vind om ingen annan vind föredras. Vid Mölnvik är den förhärskande vinden i sydvästlig riktning men i denna korridor finns hinder både i form av objekt (byggnader) och vegetation. Denna flygkorridor rekommenderas därför inte att användas (Bjerking, 2013-10-18). De flygkorridorer som används i dagsläget bedöms som de mest fördelaktiga ur både hindersfrihet samt att de undviker att flyga rakt över bostadsområden. Några andra in- och utflygningsvägar bedöms därför inte vara aktuella.

Angående övriga alternativa utformningar är det främst med avseende på själva flygplatsens utformning som kommer att vara aktuellt att studera i det fortsatta arbetet.

8.4 Nollalternativet

I och med att kommunen förelagt SLL att ansöka om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken bedöms nollalternativet, d.v.s. om tillstånd inte söks, innebära att ambulanshelikopterflygplatsen i Mölnvik kommer att fortsätta som en C-verksamhet.

9 Förutsedd miljöpåverkan

9.1 Buller

Buller är den huvudsakliga förväntade miljöpåverkan från ambulanshelikopterverksamheten. Helikoptrarna har ett speciellt ljud från rotorerna vilket kan uppfattas som störande. Buller kan i vissa fall påverka hälsan. Den största bullerpåverkan på hälsan är dålig sömn och väckning, d.v.s. ljudnivåer inomhus. Det är också buller som inkomna klagomål handlat om. I och med att verksamheten som bedrivs vid ambulanshelikopterflygplatsen inte kan begränsas till dagtid kan störande ljudnivåer uppkomma under dygnets alla timmar, även nattetid.

I och med att klagomål avseende buller uppstått ända sedan ambulanshelikopterflygplatsens start, 1993, har verksamheten utretts med avseende på buller ett flertal gånger, tidigast 1994 och senast under 2013.

Från och med den 1 juni 2015 gäller en ny förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Följande gäller för flygbuller:

Riktvärden utomhus vid fasad:

Buller från flygplatser bör inte överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Om ljudnivån 70 dBA maximal ljudnivå 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

Det finns också riktvärden för flygbuller fastställda i Naturvårdsverkets

allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller (NFS 2008:6). Utomhusvärdena är desamma som i förordning (2015:216). För inomhusvärdena gäller följande:

Tabell 2. Riktvärden enligt NFS 2008:6

Område	Ekvivalent ljudnivå (FBN/LAeq)	Maximal ljudnivå (LAmax)
Inomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	30 dBA LAeq	45 dBA LAmax nattetid
Inomhus i undervisningslokaler	30 dBA LAeq	-

Boverket har tagit fram allmänna råd för flygbuller och planering av bostäder (2009:1). Boverket anger dock att riktvärdet för maxnivån inte ska gälla för ”helikopter eller ambulansflyg för räddnings- och sjukvårdsrelaterad verksamhet”.

De bullerberäkningar som gjordes under 2013 visar att ett stort antal bostäder, mer än 500, utsätts för maximala ljudnivåer över 70 dBA inom 2 km från ambulanshelikopterflygplatsen. Detta gäller främst bostäder i Ösbydalen och Mörtånäs. Av dessa utsätts ett tiotal bostäder inom 1 km för maximala ljudnivåer över 75 dBA. Ett fåtal bostäder i Mörtånäs utsätts också för ljudnivåer över riktvärdet 55 dBA FBN.

Inga bostäder utsätts dock för överskridanden gällande antal gånger som den maximala ljudnivån får överskridas.

Efter bullerberäkningarna har det också utförts en bullermätning på plats i Mölnvik (Bjering AB, 2013-12-20). Även bullermätningarna visar att riktvärdena för maximala ljudnivåer överskrids. Antal överskridanden understiger tillåtet antal enligt förordning (2015:216).

De bullerberäkningar som hittills utförts är utförda på ca 4000 flygrörelser och för de helikoptertyper (eller liknande) som trafikerar flygplatsen idag. Större helikoptrar och fler flygrörelser kan innebära en ökad upplevd bullernivå för omgivningen.

I det fortsatta arbetet med MKB och tillståndsansökan kommer bullerfrågan att utredas vidare med avseende på en ökning av antalet flygrörelser, helikoptertyp m.m. Även frågan avseende bullerskyddsåtgärder kommer att studeras vidare vid behov.

9.2 Risk och säkerhet

Helikopterflygplatsen i Mölnvik är belägen i en så kallad fientlig miljö, vilket ökar risken för olyckor jämfört med en gynnsam miljö. En fientlig miljö definieras av byggnader och personer som befinner sig i anslutning till flygplatsen. Fullständigt hindersfria in- och utflygningsvägar till landningsplatsen finns inte, dock har mindre skyddsåtgärder vidtagits genom att hindermarkering satts på intilliggande master och byggnader. För att garantera

hinderfrihet kan en kompletterande flygteknisk bedömning behöva göras och eventuellt kommer ett virtuellt FATO att behöva tillämpas. (Bjerking, 2013-10-18). Att identifiera risker står under bevakning av flygplatsen/flygplatsen. Rutiner för att uppmärksamma avvikelser finns i flygplatsens/flygplatsens drifthandbok.

I lokaliseringsutredningen som gjordes 2013 för ambulanshelikopterflygplatsen (Bjerking, 2013-10-10) gjordes en överskådlig riskbedömning. I utredningen studerades risk för haveri, brand, personskador och läckage. Sammantaget bedömdes ingen av de studerade händelserna inom området vara oacceptabla. Samtliga händelser ansågs vara acceptabla med riskreducerande skyddsåtgärder.

Risk för haveri bedömdes som liten. Dock är risk för haveri svårbedömd då statistik över ambulanshelikoptrar och helikoptrar för bruksflyg redovisas tillsammans och därmed svår att utläsa endast för ambulanshelikoptrar. Risk för brand på helikopterplattan ansågs också som liten. Helikoptrarna har en egen släckutrustning samt fasta släckare avsedda för motorbrand. Dock bedömdes det finnas risk för brandspridning till närbelägna byggnader.

Risk för personskador på helikopterflygplatsen uppstår på grund av oförsiktighet bland personalen. Anledning till skada kan vara då en person står för nära bakom helikoptern vid start eller landning. Helikopterverksamheten är idag instängslad men personalen har upplevt att ungdomar tar sig in på platsen då det är relativt lätt att ta sig över stängslet. Åtgärder för att öka säkerheten för att obehöriga ej ska ta sig in på platsen och undvika att lösa föremål orsakar skada på intilliggande fastigheter kan behöva ses över.

Risk för läckage från bränsletanken bedömdes vara liten. Inom området finns en invallad bränslebehållare för flygbränsle på 30 kubik. Bränsletanken är idag placerad inom området och en kollision mellan helikopter och tanken skulle kunna ses som en allvarlig händelse. I driftshandboken för verksamheten finns en beskrivning av de åtgärder som ska vidtas vid händelse/incident med tankanläggningen.

Med anledning av att verksamheten kan innebära händelser som kan kopplas till risk och säkerhet kommer detta att studeras vidare i det fortsatta arbetet med MKB och tillståndsansökan.

9.3 Naturmiljö

Området där ambulanshelikopterflygplatsen är belägen angränsar till Nacka-Värmdökilen som är stora, relativt sammanhängande områden som är viktiga ur naturvårdssynpunkt. Större delar av närområdet till helikopterverksamheten är grönområden och utpekade som en grön kil med svagt grönt samband i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 (Regionplanekontoret, 2010). Grönområdets värde som spridningskorridor för växter och djur kan påverkas genom barriäreffekter om områden tas i anspråk samt av flygbuller.

Nordväst om Mölnvik och ambulanshelikopterflygplatsen ligger naturreservatet vid Ösby träsk. I Värmdö kommuns översiktsplan redovisas planer på att utöka naturreservatets yta så att det sträcker sig söderut och i

väster angränsar till Mölnvik. Detta skulle innebära att in- och utflygningsvägar sträcker sig över naturreservatet. Inom detta område finns också en sumpskog som dokumenterats av Skogsstyrelsen.

Ingen av de två flygkorridorerna som används idag uppnår fullständig hinderfrihet. I flygkorridorerna, som går i sydlig och nordlig riktning, förekommer hinder i form av vegetation som kan komma att behöva avverkas. En avverkning kan påverka befintliga naturvärden som anses ha högt värde för närboende.

I det fortsatta MKB-arbetet kommer frågorna avseende buller i närliggande grönområden samt eventuell avverkning av vegetation att beskrivas närmare.

9.4 Vattenmiljö

I dagsläget finns ingen dagvattenhantering på ytan för ambulanshelikopterflygplatsen. I hangaren sker idag mindre underhålls- och servicearbeten för helikoptrarna, såsom tvätt. Vatten från tvätt leds ned i en ränna som är igensatt och tätad. Vattnet pumpas sedan manuellt upp i en tank. Tanken töms av Ragn Sells vid behov. (Scandinavian AirAmbulans, 2013-11-25). Som nämnts tidigare finns i dagsläget en invallad tankanläggning med flygbränsle på 30 kubik uppställd på platsen.

För att minimera risken för utsläpp och att föroreningar påverkar omgivande vatten kommer hanteringen av dag-, spill- och tvättvatten att studeras vidare i det fortsatta arbetet med MKB och tillståndsansökan. Även hur kemikalie- och bränslehanteringen hanteras kommer att studeras närmare.

9.5 Utsläpp till luft

Helikoptrarna använder JET A-1, s.k. flygfotogen. JET A-1 är till sammansättningen vanlig diesel och helikoptrarnas avgaser innehåller bl.a. kväveoxider, kolmonoxid, flyktiga organiska kolväten och partiklar. Utsläppen från helikoptertrafik beräknas under en s.k. LTO-cykel (landning och take off). LTO-cykeln omfattar inflygning och landning, tomgångskörning, start och stigning.

Utsläppen av avgaser från helikopterverksamhet utgör en marginell del av transportsektorns totala utsläpp då utsläpp av avgaser från ambulanshelikoptrar är små. Spridningsberäkningar av avgaser från ambulanshelikoptrar har gjorts bl.a. vid Lunds sjukhus och i dessa konstaterades att beräknade emissionstillfällen är kortvariga och att dessa inte kan jämföras med de miljö kvalitetsnormer som finns för utomhusluft. Utspädningen av avgaserna från helikoptrarna är stor vid start och landning och nya helikoptrar har en mer effektiv förbränning än äldre (Reigun Konsult, 2015-01-30). För att undvika onödig tomgångskörning av helikoptermotorerna ska dessutom alla flygningar påbörjas och avslutas snarast möjligt.

Denna fråga planeras inte att studeras ytterligare i det fortsatta MKB-arbetet.

10 Referenser

- Anders Johnsson, Verksamhetschef, Scandinavian Medicopters AB. Kontakt 2015-10-08 samt 2015-10-21.
- Bjerking AB (2013). *Lokaliseringsutredning för en ny helikopterflygplats*. Stockholm. 2013-10-10.
- Bjerking AB (2013). *Analys av helikopterflygplats Mölnvik, tillägg till Lokaliseringsutredning för en ny helikopterflygplats*. 2013-10-18.
- Bjerking AB (2013). *Värmdö helikopterflygplats. Ljudmätning*. 2013-12-20.
- Boverket (2015). PBL – Kunskapsbanken. <http://www.boverket.se/pblkunskapsbanken>. 2015-10-13.
- Grontmij AB (2008). *Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för HELIKOPTERFLYGPLATS Myttinge 1:34 på Värmdö*. Maj 2008.
- Hälso- och sjukvårdsnämnden (2007). *Tjänsteutlåtande. Omlokalisering av ambulanshelikoptern*. 2007-02-05.
- Reigun Konsult (2015). *Nollalternativ till lokalisering utredning av en ny helikopterflygplats i Mölnvik, Värmdö kommun, Stockholms län*. Sollentuna. 2015-01-30.
- Regionplanekontoret (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2010 – så blir vi Europas mest attraktiva storstadsregion*. Stockholm. 2010-05-11.
- Stockholms läns landsting, Hälso- och sjukvårdsförvaltningen (2015). *Årsrapport 2014. Prehospitala verksamheter i SLL*. 2015-03-17.
- Structor (2013). *Mölnviks helikopterflygplats. Bullerutredning*. Structor Akustik. 2013-03-26.
- Scandinavian AirAmbulans (2013). *Miljöarbete Stockholm flygplatsen*. 2013-11-25.
- Scandinavian AirAmbulans (2013). *Drifthandbok för helikopterflygplats vid Räddningskåren i Gustavsberg*. 2013-10-31.
- TP Group (2007). *Sammanställning av utredda lokaliseringalternativ helikopterflygplats Stockholms län*. 2007-10-02.
- Värmdö kommun (2011). *Översiktsplan 2012-2030*. Värmdö kommun. 2011-12-14.
- Värmdö kommun (2015). *Förslag till beslut*. Värmdö kommun. 2015-05-08.
- Värmdö kommun (2015). *Beslut Föreläggande om att söka tillstånd för helikopterverksamhet samt avgift*. Värmdö kommun. 2015-09-01.

