

PM Rotel II (Dnr KS 2019/1561)

Begäran om yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta helikopterflygplats

Remiss från Transportstyrelsen

Remisstid den 17 januari 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Transportstyrelsen har inkommit till staden med en remiss om ansökan om helikopterflygplats. Ansökan handlar tillstånd att inrätta av en helikopterflygplats, Stockholm City Heliport, vid fastigheten Trollhättan 30, Regeringsgatan 23 i Stockholm City. Ansökan är inlämnad till Transportstyrelsen av Hotel At Six AB. AMF fastigheter äger hela det berörda kvarteret.

Det som avses byggas, enligt ansökan, är en upphöjd helikopterflygplats på tak. I ansökan framgår vidare att beräknat antal flygrörelser per år för flygplatsen är cirka 100 stycken, varav största antalet under dagtid 06:00-22:00.

Stadsbyggnadsnämnden har den 13 juni 2019 beviljat bygglov för påbyggnaden som består av en plattform avsedd som helikopterplatta.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Då aktuell remiss p.g.a. ett tekniskt fel inte skickades ut i tid genererade detta tidsbrist för samtliga remissinstanser. Miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har därför inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret anser att ansökan bör avslås eftersom att en helikopterflygplats inte är förenlig med gällande detaljplan samt att riskfrågan är svårbedömd.

Miljöförvaltningen tillstyrker ansökan och är positiv till de styrmedel som finns att använda för att vid behov minska eventuella bullerstörningar såsom reglerad flyghöjd och användning av olika flygsektorer.

Stadsbyggnadskontoret har tidigare tillstyrkt bygglov för anläggande av helikopterplattan med utgångspunkt i plan- och bygglagen (2010:900) och har inte något ytterligare att anföra till ärendet, utöver den prövning kontoret utfört i samband med bygglovet.

Trafikkontoret har inga invändningar mot att helikopterflygplatsen byggs men poängterar vikten av samråd med närliggande verksamheter.

Mina synpunkter

Jag tycker att förslaget att uppföra en helikopterflygplats ovanpå ett hotell i centrala Stockholm på Brunkebergstorg kan visa på den dynamiska stadens utmaningar. Det kan finnas flera positiva effekter av en sådan inrättning. Exempelvis kan en helikopterflygplats användas till att flyga in besök som annars genererar större trafikomläggningar och avstängningar. Oaktat detta är riskfrågan svårbedömd och negativa aspekter såsom buller och säkerhet för alla som dagligen vistas i området tas i beaktande varför nyttan riskerar att bli liten i förhållande till den ökade samhällsrisk.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 15 januari 2020

JOAKIM LARSSON

Bilagor

1. HKP_A30-40
2. Brandskyddsbeskrivning 2018-12-20
3. Beslut om startbesked med kontrollplan
4. Ansökan Flygplats 201909
5. Riskanalys Helikopterplatta Trollhättan 2018-12-20
6. Remissunderlag STHLM City heliport
7. Protokoll från tekniskt samråd
8. M10-11 Plan T30 2018-10-04
9. Inrättandeprövning av Stockholm City Heliport (dnr TSL 2019-6358)
10. HKP_BR30HGE-40

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Transportstyrelsen har begärt att staden ska yttra sig över frågan om inrättandet av en helikopterflygplats i centrala delarna av Stockholm. Ärendet har inkommit till staden och hantearats av stadsbyggnadsroteln. Tyvärr kan vi konstatera att det funnits brister i ärendehantering då stadens interna remissinstanser inte fått ärendet tillhanda inom skäligen tid och med det inte haft tillfälle att yttra sig innan stadsledningskontorets initiala bedömning upprättades. När stadens förvaltningar väl senare yttrar sig kommer de till helt olika uppfattningar. Ovanpå detta kommer sedan ansvarigt borgarråds uppfattning som knappast bidrar till ökad tydlighet i fråga om vad staden egentligen anser.

Givet att man läser det förslag som den borgerliga majoriteten nu redovisar är det omöjligt att veta om staden är för eller emot etablerandet av en helikopterflygplats. Att staden hanterar

ett ärende på detta sätt gör att den demokratiska debatten och det politiska ansvarsutkrävandet drabbas negativt.

I detaljplanen saknas grund för inrättandet av en helikopterflygplats. Ställningstagandet blir då en samlad bedömning av de risker och störningar som kan uppkomma samt om det enskilda intresset att inrätta helikopterflygplatsen är större än det allmänna intresset att inte utsättas för risk eller buller.

I uppenbart komplexa frågor gällande avvägningen mellan det enskilda och allmänna intresset har politiken en avgörande roll för att skapa tydlighet och faktiskt fatta beslut om vilka intressen som ska prioriteras. Vikten av politisk tydlighet blir än mer angelägen när den fackmässiga bedömningen inte är enhällig. Det är därför beklagligt att borgarrådet och den styrande majoriteten inte är beredda att axla det ansvar som åligger dem utan väljer att ducka sitt ansvar och inte ge ett klart besked i frågan om inrättandet av en helikopterflygplats i centrala delar av staden.

Särskilt när det finns skilda uppfattningarna från stadens förvaltningar anser vi att en försiktighetsprincip bör gälla. Vid en samlad bedömning av risker och störningar som kan uppkomma anser vi att den bevisbörd som finns för intressenter att visa att det enskilda intresset är större än det allmänna inte uppfyllts i ärendet så som det nu presenterats. Så länge det inte sker bör staden inte tillstyrka ansökan.

Hanteringen av ärendet har i dagsläget resulterat i ett mycket oklart ställningstagande och i förlängningen ett otillräckligt underlag för att Transportstyrelsen ska kunna fatta ett välgrundat beslut. Majoriteten bör ta det ansvar som åligger dem, begära förlängd remisstid och samla sig till ett beslutsunderlag som kommunstyrelsen kan ta ställning till.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Ansökan i remissärendet handlar om inrättandet av en helikopterflygplats, Stockholm City Heliport, vid fastigheten Trollhättan 30, Regeringsgatan 23 i Stockholm City. Ansökan är inlämnad till Transportstyrelsen av Hotel At Six AB. AMF fastigheter äger hela det berörda kvarteret.

Det som avses byggas enligt ansökan är en upphöjd helikopterflygplats på tak. I ansökan framgår vidare att beräknat antal flygrörelser per år för flygplatsen är cirka 100 stycken, varav största antalet under dagtid 06:00-22:00.

Stadsbyggnadsnämnden har den 13 juni 2019 beviljat bygglov för påbyggnaden som består av en plattform avsedd som helikopterplatta.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Då aktuell remiss p.g.a. ett tekniskt fel inte skickades ut i tid genererade detta tidsbrist för samtliga remissinstanser. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har därför inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt 6 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) prövar Transportstyrelsen frågor om tillstånd att inrätta eller bygga om flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet. Ett tillstånd får enligt 6 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) inte meddelas i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Staden har getts tillfälle att yttra sig över den bifogade ansökan om en helikopterflygplats vid Brunkebergstorg i Stockholm City. Yttrandet ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 2 december 2019. Därefter kommer Transportstyrelsen snarast att fatta beslut i ärendet.

Stadsledningskontoret svarade i juni 2017 på en tidigare remiss från Transportstyrelsen om ansökan om helikopterflygplats inom samma fastighet. Remissen beslutades i kommunstyrelsen den 21 juni 2017, diarienummer 123-677/2017 i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret svarade på remissen den 2 december 2019 men har nu beretts ytterligare ett tillfälle att yttra sig efter att berörda förvaltningar lämnat sina yttranden. Stadsledningskontoret bedömer att övriga förvaltningars svar inte föranleder någon ändrad inställning i stadsledningskontorets bedömning. Bedömningen baseras på Brandförsvarets utlåtande i bygglovsremissen för helikopterplattan. De framför bland annat att den enskildes intresse inte står i proportion till den ökade samhällsrisken en helikopterflygplats skulle innebära.

Stadsledningskontoret konstaterar att verksamheten, helikopterflygplats, inte är förenlig med gällande detaljplans användningsbestämmelser varför ansökan föreslås avstyrkas.

Stadsbyggnadsnämnden har beviljat de yttre ändringarna i bygglovets för påbyggnaden avseende helikopterplattan och bedömt användningen som lämplig. Stadsledningskontoret bedömer att användningen, oavsett utformningen av helikopterplattans lämplighet eller inte, strider mot gällande detaljplan.

Stadsledningskontoret anser vidare att den valda platsen, mitt i centrala Stockholm, är olämplig för en så kraftig bullerkälla som en helikopterflygplats. En flygverksamhet på platsen skulle dels generera buller för många nyetablerade bostäder där många placerats på befintliga fastigheters tak, dels innebära restriktioner för utveckling av omgivande bebyggelse. Stadsledningskontoret anser inte att detta är i linje med stadens intentioner i Program för City, godkänt av kommunfullmäktige den 29 maj 2018 § 26, som anger planerad utveckling för området.

Riskfrågan är enligt stadsledningskontoret svårbedömd men kontoret kan konstatera att konsekvenserna av ett eventuellt haveri riskerar att bli stora. Riskerna bedöms således stora i jämförelse med tillkommande nytta. I jämförelse med tidigare ansökan har antalet flygrörelser ökat från cirka 20 till cirka 100 per år. Rimligtvis ökar riskerna med antalet föreslagna flygrörelser.

Stadsledningskontoret föreslår att remissen anses besvarad vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Transportstyrelsen har inkommit med en begäran om yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta helikopterflygplats inom fastigheten Trollhättan 30. Enligt 6 kap. 4 § luftfartsförordningen (20101770) prövar Transportstyrelsen frågor om tillstånd att inrätta eller bygga om flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) har 2019-04-11 tillstyrkt bygglov (SBK 2019-02393-575) för aktuell helikopterflygplats. Transportstyrelsens ansökan avser samma helikopterflygplats som bygglovets, MHN tillstyrker därför även aktuell ansökan. Helikopterflygplatsen kommer att generera ungefär 100 flygrörelser per år och trafiken kommer att ske främst dag- och kvällstid (kl. 6- 22), men undantagsvis även nattetid (kl.22-06). Det kommer främst ske kommersiell persontransport men även blåljusmyndigheter och försvaret kommer att kunna nyttja helikopterplattan.

Verksamheten är inte en allmän öppen helikopterflygplats. Det kommer att krävas tillstånd från Hotell At Six's säkerhetschef för att få nyttja flygplatsen.

Till bygglovshandlingarna bifogades en miljöredovisning i vilken det framkom att helikopterverksamheten inte kommer att påverka miljö kvalitetsnormerna för luft i gaturummen i närområdet. MHN delar också uppfattningen i miljöredovisningen att ekvivalent ljudnivå inte är relevant för helikopterverksamheten då verksamheten kommer att pågå vid ett fåtal tillfällen och under kortare tidsintervaller. Det är därför endast den maximala ljudnivån som blir relevant att förhålla sig till.

De maximala ljudnivåerna från verksamheten kommer att bli höga, omkring 85-90 dBA, vid närliggande bostäder. Trafikbullerförordningen anger att buller från flygplatser inte bör överskrida 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. För buller från flygplatser i Stockholms kommun gäller inte detta riktvärde mellan kl. 06.00 och 22.00. Om ljudnivån 70 dBA maximal ljudnivå överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 så bör detta enligt för-

ordningen inte ske mer än 3 gånger per årsmedeldygn. Då helikopterverksamheten endast undantagsvis kommer att ske nattetid så kommer endast ett fåtal av de totalt 100 överflygningarna att ske nattetid, d.v.s. betydligt färre gånger än 3 gånger per årsmedeldygn.

Enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus så bör inte maximalt ljud inomhus överskrida 45 dBA vid bostäder. Detta riktvärde kommer tillsammans med riktvärdena för lågfrekvent buller att överskridas vid bostäder i närheten av helikopterplattan. Dessa överskridanden kommer att ske vid som mest 100 tillfällen per år. Flygningarna kommer dessutom att ske i 4 möjliga in- och utflygningssektorer, vilket innebär att alla boende inte berörs av alla överflygningar. Enligt bullerkartorna är antalet boende inom de olika flygsektorerna ca 294, 117, 8 och 4 st. Överskridandena kommer dessutom att ske under kortare tidsintervaller under överflygningen och främst under dag – och kvällstid.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att det finns ett flertal styrmedel att använda, för att vid behov minska bullerstörningar från verksamheten. Exempel på styrmedel är:

- Vid störningar på en flygsektor, kan en annan mindre känslig flygsektor väljas.
- Helikoptrarna kan lyfta och landa med en brantare vinkel, vilket innebär att max flyghöjd kan uppnås tidigare och därmed uppnås en lägre bullernivå.
- Flyghöjden kan regleras, flygning på högre höjd ger lägre bullernivåer.

Helikopterplattan kommer dessutom att omfattas av miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn. Vid eventuella bullerklagomål kan nämnden förelägga verksamheten om skyddsåtgärder som exempelvis att styra om flygtrafiken till de in- och utflygningssektorer som orsakar minst bullerstörningar.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har av Transportstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över en ansökan om inrättande helikopterflygplats. Enligt 6 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) prövar Transportstyrelsen frågor om tillstånd att inrätta eller bygga om flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet. Detta gäller också när driften av en flygplats ändras på ett sätt som inte är av ringa betydelse. Enligt 6 kap. 6 § luftfartslagen (2010:500) får ett tillstånd om inrättande 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. samt 5 kap. 3 § miljöbalken tillämpas. Ett tillstånd som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm som avses i 5 kap. 2 § första stycket 1 miljöbalken inte följs får meddelas endast om tillståndet förenas med de krav som behövs för att följa normen eller om det finns en sådan förutsättning för tillstånd som anges i 2 kap. 7 § tredje stycket miljöbalken. 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.

Stadsbyggnadsnämnden har i ärende 2019-02393, rörande bygglov för yttre ändring som omfattade anläggande av helikopterplattan, redan gjort en prövning med tillhörande avvägningar utifrån plan- och bygglagen (PBL), vilket också är den prövning som stadsbyggnadsnämnden ska göra. I samband med att ärendet behandlades gjordes bland annat sedvanliga bedömningar avseende överensstämmelse med detaljplan, lämplighet för avsett ändamål, utformning, tillgänglighet och användbarhet. Ansökan om bygglov bifölls med ett villkor avseende takets utformning. Stadsbyggnadskontoret anser inte att det finns något ytterligare att anföra än den bedömning som redan har utförts i samband med bygglovsbeslutet.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret har inga invändningar mot att helikopterflygplatsen byggs, men vill lyfta fram några aspekter som bedöms vara väsentliga för att stadsmiljön inte ska försämrats.

I Bilaga 7 anges att sedumtaket går förlorat vid byggnationen och att omfördelning av sedum ska redovisas. Trafikkontoret förutsätter att stadsbyggnadsnämnden inför beslut om startbesked har gjort goda avvägningar för att säkerställa att sedum kompenseras.

Under 2017 genomförde kontoret en upprustning av Brunkebergstorg, som idag är ett attraktivt offentligt rum med kulturaktiviteter och uteserveringar. Bullernivåer av en eventuell helikopterflygplats förväntas uppgå till maximalt 95 dBA mellan marknivå och 15 meter uppåt, vilket kan påverka stockholmarnas upplevelse av platsen vid enstaka fall.

I anslutande eller närliggande fastigheter finns ett bostadshus, hotellverksamhet och takrestaurang samt uteserveringar på tak och omgivande mark. Trafikkontoret utgår från att bullernivåerna är prövade mot befintliga verksamheter i omgivande fastigheter och att olägenheten som start och landning kan innebära för dessa är bedömd som rimlig. Trafikkontoret förutsätter även att samråd har skett med omgivande verksamheter.