



Miljöprövningsdelegationen

Region Stockholm
Karolinska Universitetssjukhuset
petra.michelsen@regionstockholm.se

Kungörelsedelgivning

Tillstånd enligt miljöbalken till helikopterflygplats för Karolinska Universitetssjukhuset i Solna kommun; nu fråga om ändring av villkor

Beslut

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län ändrar, med stöd av 24 kap. 13 § miljöbalken, villkor 3 i beslut om tillstånd den 22 juni 2016, dnr 5511-18338-2015, för Region Stockholm, Karolinska Universitetssjukhuset (sökanden).

Villkor 3 ska ha följande lydelse

3. Antalet flygrörelser får uppgå till maximalt 4 500 per år, dock får ytterligare 1 200 flygrörelser per år (totalt 5 700 flygrörelser per år) genomföras fram till och med år 2031.

Verkställighet

Beslut om ändring av villkor 3 får tas i anspråk även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Redogörelse för ärendet

På en av universitetssjukhuset Nya Karolinska sjukhusbyggnader på fastigheten Haga 4:18 i Solna finns i anslutning till dess traumaenhet en helikopterflygplats med helikopterplatta avsedd för två helikoptrar.

Tidigare tillståndsbeslut

Region Stockholm, Karolinska Universitetssjukhuset, har genom beslut av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken från den 22 juni 2016 (dnr 5511-18338-2015) till flygplats för i huvudsak ambulans- och räddningshelikopter på fastigheten Haga 4:18 i Solna kommun. Tillståndet gäller tills vidare och är förenat med ett antal villkor, bland annat en begränsning till 4 500 flygrörelser per år.

Tidigare villkorsändring

Den 21 december 2022 beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län, dnr 551-10669-2022, om ändring av villkor 1 gällande användandet av helikoptermodell med bullervärde upp till 90,7 EPndB samt om ändring av villkor 3 gällande att ytterligare 2 000 flygrörelser får genomföras per år fram till och med år 2025.

Ärendets handläggning

Region Stockholm; Karolinska universitetssjukhuset, (sökanden) inkom den 18 december 2024 till Miljöprövningsdelegationen med en ansökan om villkorsändring. Efter kompletteringar kungjordes ansökan den 4 oktober 2025 i tidningarna Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Mitt i Solna och Mitt i Vasastan samt på Länsstyrelsen i Stockholms läns webbplats "Kungörelser och delgivningar". Ansökan har remitterats till Miljö- och hälsoskydds nämnden i Solna kommun, Miljö- och hälsoskydds nämnden i Stockholms kommun, Storstockholms brandförsvaret och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Yttranden har kommit in från Storstockholms brandförsvaret, Transportstyrelsen, Miljö- och hälsoskydds nämnden, Stockholms kommun, Miljö- och hälsoskydds nämnden i Solna kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Försvarmakten och Exploateringskontoret i Stockholms kommun.

Sökanden har fått tillfälle att bemöta yttrandena.

Ansökan med yrkanden, förslag till villkor och åtaganden

Yrkanden samt grund för ansökan

Sökanden yrkar om ändring av villkor 3 i tillståndet av den 22 juni 2016 (dnr 5511-18338-2015) på så sätt att antalet flygrörelser maximalt får uppgå till 5 700 per år.

Sökande yrkar även att en beslutad villkorsändring ska få tas i anspråk även om det inte har vunnit laga kraft, det vill säga förenas med ett verkställighetsförordnande.

Sökandens beskrivning av verksamheten med skäl för ansökan

Sökanden har sammanfattningsvis anfört följande.

Verksamhetsbeskrivning med skäl för ansökan

Den yrkade villkorsändringen är påkallad av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs.

Sjukhuset behöver ge intensivvård till mycket sjuka patienter under transport från sjukhus i hela Norden. Med helikopter i stället för flygplan och ambulans minskar transporttiden och patientsäkerheten ökar. Region Stockholm och Karolinska Universitetssjukhuset har helikoptertjänster som är viktiga resurser i den katastrofmedicinska beredskapen, vid höjd beredskap och vid större händelser. De har även möjlighet att stödja nationella insatser och skapa luftbroar, exempelvis till och från Region Gotland.

Det behövs ökad tillgänglighet till tjänsterna, förstärkt förmåga till beredskap och robusta system av luftburna patienttransporter. Sjukhusets robusthet är avgörande för upprätthållandet av vård i alla lägen, såväl i kris som i krig. Helikopterflygplatsen och helikoptertjänsten är också en del av traumakedjan som sjukhuset har uppdrag av Socialstyrelsen att till 2030 säkerställa. Det förändrade omvärldsläget och Sveriges medlemskap i NATO ställer också krav på en ökad robusthet regionalt och nationellt av sjukhustransporter.

Metoder för att minska antal flygrörelser

Regionens helikopterverksamhet baseras idag på Mellingeholm i Norrtälje kommun. Det är en icke önskvärd placering ur geografisk synvinkel och därför används Karolinska universitetssjukhusets två landningsplatser i väntan på nya uppdrag. Regionen arbetar aktivt för att finna ny plats för permanent helikopterbas. När beslut fattats om lämplig lösning, är bedömningen att det kommer att ta cirka 3–5 år innan regionens permanenta helikopterbas kan tas i drift. Den geografiska placeringen av basen kan i olika utsträckning påverka de berörda helikoptertjänsternas rörelsemönster och det väsentliga behovet av framskjuten beredskap centralt vid de helikopterflygplatser som finns vid regionens sjukhus. Hur detta påverkar flygplatsen vid Karolinska Universitetssjukhuset i Solna är i dagsläget svårt att bedöma.

Inom regionen pågår arbete med att utreda förstärkt infrastruktur för minskad miljöpåverkan av helikopterverksamheten. Ett sätt att minska flygrörelserna vid Karolinska universitetssjukhuset är att skapa möjlighet att tanka helikoptrarna medan de står på sjukhuset. Detta ger förutsättningar för att invänta nya uppdrag vid det sjukhus där patient avlämnas. Regionen har startat en förstudie för att utreda möjlighet om ytterligare landningsplats på Södersjukhuset samt permanenta tankmöjligheter på Danderyds sjukhus samt Nya Karolinska Solna. Den indikativa tidplanen för att genomföra dessa åtgärder löper fram till Q3 2028. Dessa åtgärder skulle sprida en viss andel av de idag förekommande flygrörelserna vid Karolinska universitetssjukhuset i Solna.

Framskjuten beredskap/passningar

Det finns idag ingen kvalitetssäkrad mätmetod för att beräkna antalet flygrörelser som utgör framskjuten beredskap, även kallat passningar. En stor del av flygningarna utan patient som markerats som passningar är motbud (helikoptertransport avbokas efter medicinsk bedömning) och helikoptern får då åka tillbaka till sjukhuset utan patient. Sökande anser att för att statistik ska kunna beräknas på dessa logganteckningar framöver behöver en tydlig anvisning tas fram. Det pågår en utveckling av ett rapporteringssystem som mer tydligt kan redovisa när en helikopter, utan patient för avlämning, angör en helikopterflygplats i syfte att svara för den framskjutna beredskapen.

Genomförda bullerutredningar

Ansökan innehåller dels den bullerutredning som togs fram inför ansökan om villkorsändring 2022, dels nya bullerkartor avseende FBN 55 dBA, L_{max} 70, 80 och 90 dBA. Beräkningar är utförda 1,5 meter samt 75 meter över mark. Av kartorna framgår befintliga bostäder, planerade bostäder, undervisnings- och vårdlokaler. Beräkningsresultaten skiljer sig från redovisade resultat i miljötillståndsansökan 2022. Skillnaderna beror på att tidigare utförda beräkningar inte tog hänsyn till befintlig eller planerad bebyggelse. Dessutom är helikopterrörelserna fördelade på tre linjer vilket dels leder till att begränsningskurvan för FBN blir mindre än beskrivet i underlaget till miljötillståndsansökan 2022, dels till att begränsningskurvan för de olika maximala ljudnivåerna bredare än beskrivet i underlaget till miljötillståndsansökan 2022. Vidare har ljudmätningar av helikoptermodellen H145 D3 utförts som visar att version D3 bullrar mindre än version D2.

Gällande beräkningarna som gjorts avseende FBN 55 dBA ingår även helikoptrarnas acceleration, vilket innebär att FBN påverkas och blir något högre närmare helikopterplattan för att avta ju längre bort från plattan helikoptern rör sig.

Beräkningsresultaten visar på försumbar skillnad mellan beräkningsalternativen 4 500 och 5 700 flygrörelser.

Maximal ljudnivå påverkas inte av antal rörelser per år.

Gällande fördelningen av helikoptermodeller står H145 för 92% flygrörelser/år vilket vid maximala antal flygrörelser motsvarar 5 244 flygrörelser och AW 139 står för 8% som motsvarar 456 flygrörelser.

Skyddsåtgärder för buller

Strukturella åtgärder

Med strukturella åtgärder menas åtgärder som regionen överväger vad gäller kompletterande infrastruktur vid regionens helikopterflygplatser, bland annat i syfte att sprida helikoptrarnas rörelsemönster och platser för framskjuten beredskap, så kallad "passning".

Som strukturell åtgärd planeras att stärka infrastrukturen vid och etablerandet av ytterligare förutsättningar för passning vid i första

hand Danderyds sjukhus, sen Södersjukhuset om ytterligare landningsplats etableras.

Procedurrelaterade skyddsåtgärder

Procedurrelaterade skyddsåtgärder avser rutiner för helikoptrarnas operativitet samt vissa tekniska åtgärder. Följande procedurrelaterade åtgärder planeras.

- In- och utflygpunkt för minsta bullerpåverkan, Pampas Marina (sydvästra sektorn) och Udden (nordöstra sektorn)
- Undvika överflygning av område Vasastan under 2000 fot (610 meter) över marknivå.
- Använda bullerminskande inflygningsprocedur enligt helikoptermanualen om möjligt och säkert.
- Undvika motordrift på marken utöver normal nedkyllning och uppstart.
- Nya tystare helikoptermodeller är under införande (H145 T3, även kallad H145 D3).
- Flygförbudszonen över Vasastan har utökats.
- Flygsäkerhetsmöten med flygoperatörerna (fyra gånger per år). Vid dessa möten påminns om vikten av att följa publicerade flygvägar beskrivna i flygplatskartan och eventuella rapporterade avvikelser. Operatörerna följer procedurerna i flygplatskartan när så är möjligt. Årligen sker enstaka avvikelser från flygplatskartan, anledningen till avvikelser är baserade på flyg- och patientsäkerhet. Avvikelser som observeras noteras i flygplatsloggen. Vid rapporterade avvikelser utreder flygplatsen anledningen med berörd helikopteroperatör.

Utsläpp till luft

Analys har genomförts för att utreda hur verksamhetens utsläpp till luft förhåller sig till miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inom närområdet. Resultatet visar att den tillkommande helikoptertrafiken inte bedöms påverka möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna på och omkring sjukhusområdet Karolinska Universitetssjukhuset i Solna.

Yttranden

Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har i huvudsak anfört följande.

Sökanden menar att uppdatering av riskutredning med det nya antalet flygningar görs inom ramen för farlig verksamhet enligt LSO. SSBF vill hävda att det är två olika lagstiftningar med skilda processer. En uppdaterad riskanalys inom ramen för miljöfarlig verksamhet bör därför genomföras för att säkerställa att de tekniska olycksriskerna utifrån miljöbalken inte är oacceptabla med det nya antalet flygningar. Det är Länsstyrelsen som har beslutsmandatet men SSBF kan inte se hur Länsstyrelsen ska kunna ta beslut om det inte finns uppdaterat underlag kring de tekniska olycksriskerna som är en del av de risker som ska tas hänsyn till enligt miljöbalken 2 kap 2-4 §§.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har i huvudsak anfört följande.

Transportstyrelsen har inget att erinra emot ansökt villkorsändring. Transportstyrelsen förutsätter att flygplatsoperatören har, eller kommer att, riskhantera ökningen av rörelser i enlighet med sitt säkerhetsledningssystem.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms kommun

Stockholms miljö- och hälsoskyddsnämnd (nämnden) har i huvudsak anfört följande.

Nämnden tillstyrker ansökt villkorsändring under förutsättning att en trafikökning medges under en begränsad period, förslagsvis till och med år 2028.

Nämnden bedömer att förutsättningarna nu är i stort de samma som vid ansökan 2022 då en tidsbegränsad villkorsändring beviljades.

Utifrån bullerutredningen för 5 700 flygrörelser/år som medföljer ansökan drar nämnden följande slutsatser.

- Riktvärdet 55 dBA FBN överskrids för ett flertal bostäder på hög höjd.
- Ett stort antal bostäder ligger inom zonen som överstiger maximal ljudnivå 70 dBA. Zonen sträcker sig över Hagastaden och

långt in över Birkastan, Vasastan och Roslagstull. Maximal ljudnivå påverkas dock inte av antal flygrörelser, så en utökning av antalet flygrörelser gör ingen skillnad mot i dagsläget.

- Det finns bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler inom bullerzonen som uppnår maxnivå 80–90 dBA. För dessa bostäder finns risk att riktvärdet för Boverkets byggregler för maximal ljudnivå inomhus, 45 dBA överskrids. För att uppfylla kraven inomhus i bostäder krävs att nybyggnation av flerbostadshus i Hagastaden utförs med mycket god ljudisolering i yttervägg och fönster, vilket skall dimensioneras för helikopterflygets maximalnivå.

Enligt den bullerutredning som gjordes i samband med ansökan om villkorsändring 2022, framgår att riktvärdet för maximalt tre överskridanden av maxnivå 70 dBA per natt innehålls vid upp till 5 500 flygrörelser/år inom den så kallade överlappningszonen som påverkas av både start och landning. Det är oklart hur många bostäder som finns inom den zonen. Vid 5 700 flygrörelser/år riskerar därmed riktvärdet att överskridas.

Av utredningen framgår även att planerade bostäder N-NV och SO om zonen kommer att utsättas för överskridanden. Dessa bostäder finns idag på plats.

Ett flertal bostäder högt upp i flerfamiljshus ligger inom zonen som överskrider 55 dBA FBN. Huruvida ljudnivåerna påverkar nivåerna inomhus i kringliggande bostäder är avhängigt fastighetens fasadisolering.

Nämnden har under de senaste fem åren inte tagit emot några klagomål på helikoptertrafiken. Här ska dock anmärkas att för år 2023 var antalet flygrörelser 4 418 stycken och för år 2024 var antalet flygrörelser 4 800 stycken. Det är stor skillnad mot nu ansökta 5 700 flygrörelser/år.

Sammantaget är nämndens tolkning av underlaget att området är starkt påverkat av buller från helikoptertrafiken redan i nuläget och gällande riktvärden beräknas överskridas vid en trafik överskridande 5 500 rörelser/år.

Nämnden noterar att det arbete med att anordna nya passningsbaser som åsyftats i tidigare beslut om utökat antal flygningar 2022, ännu inte har slutförts.

Med anledning av verksamheten har en samhällsviktig funktion samt att sökanden har uppgett att trafiken med största sannolikhet kommer att kunna minskas när nya passningsbaser etablerats och ökad möjlighet till tankning anordnats, bör en trafikökning medges under en begränsad tid, förslagsvis till och med 2028. Detta som en möjlighet att ytterligare underbygga regionens arbete med att minska antalet flygrörelser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna kommun

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna kommun (nämnden) har i huvudsak anfört följande.

Nämnden konstaterar att det finns brister och otydligheter i underlaget vilket försvårar bedömningen av ändringen och dess konsekvenser. Redovisningen av buller visar att riktvärden enligt trafikbullerförordningen överskrids vid ett stort antal bostäder, vård- och undervisningslokaler. Nämnden bedömer att verksamheten varken lyckats visa att miljöbalkens hänsynsregler följs eller att föreslagna åtgärder är tillräckliga för att undvika olägenheter.

Nämnden anser att det är av största vikt att verksamheten minskar antalet passningar som bidrar till ökat antal flygrörelser och onödig bullerpåverkan vid Karolinska sjukhuset och dess närområde. Verksamheten har inte fört statistik över antalet passningar, vilket försvårar bedömningen av framtida flygrörelser. Redovisade skyddsåtgärder är vaga och saknar tidsplan, vilket gör det omöjligt att bedöma deras effekt. Nämnden anser att verksamheten tydligare måste visa att åtgärderna verkligen ska genomföras, ange en konkret tidsplan och redovisa vilken faktisk effekt de kan ha för situationen vid NKS.

Utan åtaganden eller kompletterande villkor med adekvata försiktighetsmått som kan genomföras i närtid anser nämnden att permanent utökning av antalet flygrörelser inte ska tillåtas.

Mot bakgrund av detta finner nämnden det nödvändigt att avstyrka ansökan om permanent utökning av antalet flygrörelser. I stället anser nämnden att om utökade flygrörelser ska beviljas ska dessa även fortsättningsvis vara tidsbegränsade och kopplade till krav om att utreda och minska antalet passningar.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har i huvudsak anfört följande.

Länsstyrelsen tillstyrker att tillstånd lämnas.

Länsstyrelsen konstaterar att det genomsnittliga riktvärdet FBN 55 dBA utomhus kommer att överskridas vid fler bostäder (både befintliga och planerade) jämfört med nollalternativet, och då främst i bostäder på hög höjd. Vidare noterar Länsstyrelsen att den mest bullrande helikoptern (AW 139) enbart ska stå för 8% av flygrörelserna och att en nyare tystare helikoptermodell (H145-D3) är under införande. Det är dock oklart om fördelningen av användningen av de olika modellerna över dygnet fortfarande stämmer överens med vad som redovisades i bullerutredningen från 2022.

Länsstyrelsen konstaterar att den ansökta ändringen kan innebära ökad bullerstörning i såväl Solna som Stockholm och att det kan påverka pågående planläggning och byggnationer. Vad gäller pågående detaljplaner bedöms det särskilt vara Solna som påverkas, och då i synnerhet detaljplan för del av Haga 4:17 m.fl., DP1 i Norra Hagastaden, Solna kommun, i och med att flygrörelsen som tillståndet förordar går rakt över detta planområde, samt att det i Stockholm finns undantag gällande maxnivåer dagtid.

Om fördelningen av användningen av de olika helikoptermodellerna är den samma som redovisades i bullerutredningen 2022 så kommer riktvärde för maxnivåer (70 dBA med 16 tillåtna överskridanden dagtid och 3 tillåtna överskridanden nattetid) enligt 7 § förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, att klaras på årsbasis. Fler överskridanden kan dock ske tidvis, särskilt sommartid.

Att riktvärdet för maxnivåer (70 dBA) klaras på årsbasis är positivt men överskridande av riktvärdet FBN 55 dBA förekommer trots dessa relativt få händelser. Vilket är en följd av att ljudnivåerna vid dessa händelser är mycket höga. Länsstyrelsen ser en risk för att villkorsändringen kan medföra olägenhet för bostäder i de övre delarna av bostadsbebyggelsen i och med att FBN 55 överskrids där. Vidare anser Länsstyrelsen att de särskilt höga ljudnivåerna utgör en viktig aspekt av upplevelsen av att bo och vistas utomhus i området. Utomhusmiljön är en viktig del av boendemiljön.

I och med den samhällsnytta som den ansökta ändringen ger samt vad sökanden angivit om begränsad användning av den särskilt bullrande helikoptern, anser Länsstyrelsen att ansökan kan tillstyrkas. Det är dock viktigt att verksamheten begränsar sin bullerpåverkan i möjligaste mån, till exempel genom att:

- undvika att flyga över bostäder (särskilt på låg höjd)
- begränsa användningen av den mest bullrande helikoptern och löpande se över möjligheten att använda mindre bullrande helikoptrar eller bullerdämpande åtgärder
- att arbeta med att minska "onödiga flygningar", t.ex. genom att minska passning (dvs att helikoptrar vid flygplatsen i fråga inte behöver flyga tomma till NKS).

Länsstyrelsen bedömer att skyddsåtgärder som avser minskad bullerpåverkan inryms i gällande villkor 6. Gällande passningar tolkar Länsstyrelsen att sådana flygrörelser inte får ske nattetid enligt villkor 5. Med hänsyn till verksamhetens bullerpåverkan anser Länsstyrelsen att kontrollprogrammet (villkor 8) bör omfatta löpande registrering av följande uppgifter. Vilka helikoptermodeller som har använts, flygvägar, antal flygrörelser samt antal flygrörelser nattetid. Beaktat detta samt vad sökanden åtagit sig i ärendet, anser Länsstyrelsen att ett reviderat kontrollprogram, som även innefattar kontroll av den ändrade verksamheten, bör inlämnas till tillsynsmyndigheten senast 3 månader efter ett tillstånd om ändrat antal flygrörelser har tagits i anspråk.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter gällande ansökt villkorsändring.

Exploateringskontoret i Stockholms kommun

Exploateringskontoret i Stockholms kommun har i huvudsak anfört följande.

Exploateringskontoret har inget att erinra mot ansökan om villkorsändringen, då det inte påverkar förutsättningarna för bostäder i de två planområdena östra respektive västra Hagastaden.

Sökandens bemötanden

Sökanden har bemött inkomna yttranden och i huvudsak anfört följande.

Förtydligande avseende åtgärder, effekten och uppskattad tidsplan

Region Stockholm har idag fem helikopterlandningsplatser. Beslutsprocessen för att förstärka infrastrukturen i form av tankningsmöjligheter är nu inne i förstudiefasen. Region Stockholm har beslutat att avsätta budgetmedel i investeringsplanen för 2026, varför nästa steg kan genomföras enligt plan. Den förstärkta infrastrukturen kommer att innebära en signifikant minskning av antalet flygrörelser av karaktären förflyttning utan patient för att stå i beredskap eller för att tanka. Detta kommer framför allt ge färre flygrörelser vid Karolinska Solna. I dagsläget går det inte att exakt beräkna volymen men förarbetena indikerar minst tio procents minskning.

Om beslut kan fattas i regionfullmäktige innan sommaren 2026 så skulle färdigställandetiderna, under förutsättning att inga överklaganden eller andra hinder reses, vara möjliga enligt nedan:

- Karolinska Solna, till hösten 2027 (avseende tankanläggning)
- Danderyds sjukhus hösten 2027 (avseende tankanläggning)
- Södersjukhuset tidigast hösten 2028 (avseende ytterligare landningsplats)

I samband med att förutsättningar för framskjuten beredskap vid fler akutsjukhus kommer på plats, kommer anvisningarna för dirigerings av helikopter och anvisningarna för framskjuten beredskap att revideras. Ambitionen är att flera delar av dessa åtgärder ska kunna vara på plats under första kvartalet 2026.

Förtydligande avseende vilka helikoptertyper som är i drift och deras certifieringsvärde

Helikoptrar av typ H145 T3 (Typcertifikat BK 117 D3) är upphandlade och har varit i drift sen sommaren 2025. De är de tystaste i sin kategori. Någon särskild certifiering av lågfrekvent buller görs ej inom EU. Helikopterflygplatsen nyttjas även i mindre omfattning av andra helikoptertyper, men praxis är att det är den mest frekventa helikoptern som brukas i bullermätningar.

Risikanalys 2023

Helikopterflygplatsen är avsedd för sjuk- och ambulanstransporter enligt de visuella flygreglerna (VFR17). Flygplatsverksamheten har

som krav att samtliga helikoptrar (ambulans, räddningstjänst, polis och militär) som landar på flygplatsen skall vara av typen prestandaklass 1, vilket innebär att de är tvåmotoriga. Dessa helikoptrar kan flyga eller nödlanda med endast en motor i gång i en nödsituation, om än med reducerad stigprestanda.

Transportstyrelsen har godkänt flygplatsen och dess säkerhetsutformning i enlighet med gällande lagstiftning.

Med hänsyn till den specifika verksamhet som bedrivs inom flygplatsen är det svårt att göra jämförelser med andra helikopterverksamheter. En stor fördel för ambulansverksamheten jämfört med övriga områden är att piloterna är erfarna och välutbildade samt flyger regelbundet. En nackdel för ambulansverksamheten kan däremot vara att piloten känner press vid akuta transporter och i vissa fall omedvetet väger in patientens hälsa i riskbedömningen vid flygning. På grund av de osäkerhetsmoment och olika förutsättningar som landningar på icke rekognoserade platser medför innebär helikopteroperationer utanför sjukhusområdet avsevärt större sannolikhet för haveri än i sjukhusets kontrollerade miljö. Dock är konsekvenserna av ett haveri inom sjukhusområdet sannolikt större än vid landning i terrängen, då flygplatsen är belägen i ett tätbebyggt område där många personer rör sig.

Den riskbild som är förknippad med helikopterflygplatsen bedöms vara låg i förhållande till de risker som helikoptertrafiken medför vid start och landning i terräng, samt i jämförelse med andra risker som tolereras i samhället, så som t.ex. farligt godstransporter intill publika lokaler. Enligt riskanalysen är det mest troliga scenariot att konsekvenserna vid en olycka begränsas till helikoptern och dess besättning.

Utifrån erhållna resultat från denna riskanalys kan det konstateras att de risker som är förknippade med de aktuella helikopterflygplatserna, samt gränssnittet mellan planerad luftfartsverksamhet och sjukhusverksamhet inte medför en oacceptabel risknivå utifrån rådande förutsättningar.

Förtydligande avseende riskanalys

Riskanalysen, som gjordes år 2023, är baserad på 4 700 rörelser/år och omfattar vårt tillfälliga tillstånd för 6 500 flygrörelser. Då vi sökt för 5 700 flygrörelser och riskanalysen har tagit höjd för 6 500

flygrörelser har vi inte uppfattat att det var ett behov av en ny riskanalys.

I riskanalysen tydliggörs sambandet mellan antalet flygrörelser och risk och att en ökning av flygrörelser är proportionerlig till ökningen av antalet flygningar. Ur ett miljöperspektiv är dock konsekvenserna vid en händelse inte större för miljön då verksamheten omfattar samma storlek av helikoptrar och att den risken sett i relation till andra risker i samhället, till exempel transporter av flygbränsle är mycket liten eftersom de mängder flygbränsle som transporteras i helikoptrarnas bränsletankar är begränsad.

Miljöprövningsdelegationens bedömning

Skäl för villkorsändring

Enligt 24 kap. 13 § miljöbalken får tillståndsmyndigheten efter ansökan av tillståndshavaren besluta att upphäva eller ändra andra bestämmelser och villkor i ett tillståndsbeslut än sådana som avser storleken av ersättningens belopp. Villkor får dock upphävas eller mildras endast om det är uppenbart att villkoret inte längre behövs eller är strängare än nödvändigt eller om ändringen påkallas av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs.

Syftet med bestämmelsen är att ge tillståndshavaren möjlighet att, om de angivna förutsättningarna föreligger, åstadkomma villkorsändringar utan att behöva söka nytt tillstånd. En ansökan om villkorsändring ska dock bedömas restriktivt (se NJA 2010 s. 77, MÖD 2014:10 m.fl.).

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att verksamheten omfattas av ett tillstånd enligt miljöbalken och att den aktuella platsen således har bedömts lämplig och verksamheten som tillätlig. Tillståndet är förenat med ett antal villkor för att bland annat begränsa störningar av buller från helikoptertrafiken på omgivningen. I villkor 3 fastställdes en begränsning i antalet flygrörelser per år.

Sökanden har som skäl för ansökan om villkorsändringen gällande antalet flygrörelser per år i villkor 3 bland annat hänvisat till det förändrade världsläget. Det hänvisas även till att Sverige sedan år 2024 har inträtt som medlem i Nato, vilket medför ett ökat behov av helikoptertjänsterna. Helikopterflygplatsen och helikoptertjänsten är också en del av traumakedjan som sjukhuset har fått i uppdrag av Socialstyrelsen att säkerställa till år 2030. Detta gör att det finns ett

behov av att förstärka förmågan till beredskap och robustgöra systemet av luftburna patienttransporter som ska upprätthållas i alla lägen, såväl i kris som i krig.

Vid prövningen år 2016 av det befintliga tillståndet konstaterade Miljöprövningsdelegationen att verksamheten är allmännyttig och därmed fyller en viktig samhällsfunktion. Denna bedömning kvarstår. Miljöprövningsdelegationen har inte skäl att ifrågasätta sökandens uppgifter om att det finns både ett ökat behov av helikoptertjänsterna samt ett behov av att öka beredskapen och robustheten av dessa tjänster. Det kan emellertid konstateras att denna typ av verksamhet ger upphov till buller för omgivningen, både tillståndsgivna 4 500 flygrörelser per år liksom för den sökta villkorsändringen gällande 5 700 flygrörelser per år. Sökandens redovisning visar dock att de ökade flygrörelserna inte leder till att den maximala ljudnivån överskrids oftare än vad som anges i 7 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, sett över ett år. Sökanden har även angivit att verksamheten vidtar flertalet skyddsåtgärder i syfte att minska risk för förhöjda bullernivåer vid närliggande bostäder, hotell, vård- och undervisningslokaler. Därutöver har sökanden uppgivit att antalet flygrörelser till och från Nya Karolinska sjukhuset kan minska när tanknings- och landningskapaciteten hos helikopterflygplatserna i regionen ökar samt när en ny permanent helikopterbas är på plats.

Vad gäller frågan om påverkan på luftkvaliteten bedömer Miljöprövningsdelegationen att den utökning av flygrörelser som den begärda villkorsändringen gäller inte kommer att påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för luft.

Miljöprövningsdelegationen gör vidare bedömningen att den ansökta ändringen inte innebär någon förändring av de miljö- och hälsorisker som verksamheten kan ge upphov till, utöver vad som redan hanteras inom ramen för gällande tillstånd.

Sammanfattningsvis, anser Miljöprövningsdelegationen att vad sökanden har anfört innebär att omständigheterna har förändrats på ett sådant sätt som inte förutsågs när det befintliga tillståndet meddelades. Det föreligger därmed förutsättningar i sig för att ändra villkor 3 på så sätt att ett ökat antal flygrörelser ska tillåtas.

Tidsbegränsning av villkorsändring

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att villkor 5 i gällande tillstånd reglerar att planerade flygningar inte får ske under natt

(22-06). Således är störningsrisken nattetid redan begränsad. Vidare konstateras att undervisningslokaler inte berörs av flygtrafik nattetid, medan bostäder och vårdlokaler kan påverkas. Att vårdlokaler berörs är ofrånkomligt med hänsyn till att verksamheten är avsedd för sjukvård samt lokaliserad ovanpå sjukhusbyggnader. Vidare gäller enligt villkor 6 att in- och utflygningar ska utföras så att bullerpåverkan i största möjliga mån begränsas utan att flygsäkerheten påverkas negativt. I ärendet har sökanden redogjort för de skyddsåtgärder som verksamheten vidtar i syfte att minska bullerpåverkan. Sammanfattningsvis, bedömer Miljöprövningsdelegationen att verksamhetens samhällsviktiga funktion överväger de bullerstörningar som verksamhetens flygtrafik kan ge upphov till samt att dess bullerpåverkan är tillräckligt reglerad inom ramen för gällande tillstånd. Miljöprövningsdelegationen noterar i detta avseende att verksamhetsutövaren till exempel enligt nämnda villkor 6 har att genomföra kontroll av buller när det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer eller när tillsynsmyndigheten begär det.

Sökanden har uppgett att trafiken kan minskas när landningskapaciteten hos helikopterflygplatserna i regionen ökar samt när en ny permanent helikopterbas är på plats och det har införts tankningsstation i anslutning till helikopterplattan vid Karolinska Universitetssjukhus och Danderyds sjukhus. Med avseende på närheten till bostäder och de bullerstörningar som helikoptertrafiken ger upphov till samt att det kommer ske en minskning av helikoptertrafik när ovanstående åtgärder är genomförda, ska en trafikökning endast medges under en begränsad tid. Miljöprövningsdelegationen finner mot bakgrund av vad som framkommit i ärendet att trafikökningen rimligen bör få ske till och med år 2031 för att ge regionen adekvat tid för att genomföra åtgärder som syftar till att minska passningar.

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att i beslut om villkorsändring av den 21 december 2022 (dnr 551-10669-2022) gjordes även en ändring av villkor 1 gällande användandet av helikoptermodell med ett certifieringsvärde på högst 90,7 EPndB "over flight". Miljöprövningsdelegationen bedömer att denna ändring inte är tidsbegränsad och därmed gäller fortsatt.

Verkställighetsförordnande

Sökanden har yrkat att de ska få ta den beslutade villkorsändringen i anspråk även om den inte har vunnit laga kraft, det vill säga att beslutet om villkorsändring ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

Att förena ett tillståndsbeslut med ett verkställighetsförordnande är ett undantag till huvudregeln om att sådana beslut först ska ha vunnit laga kraft innan de blir gällande. Det krävs därför att det har framkommit att ett avvaktande av att beslutet vinner laga kraft medför beaktansvärda nackdelar för verksamhetsutövaren. Det anses också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras (se t.ex. NJA 2012 sid 623).

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att verksamheten redan idag bedrivs med stöd av ett tillstånd enligt miljöbalken. Som Miljöprövningsdelegationen har bedömt ovan, är det fråga om en allmännyttig verksamhet med en viktig samhällsfunktion. De olägenheter som verksamheten kan medföra – främst buller – är sådana som inte kan anses innebära en irreparabel skada. Med beaktande av den viktiga samhällsfunktion som verksamheten utgör, vilken villkorsändringen syftar till ska kunna fortgå på ett säkert och robust vis, de motstående intressen som kan göras gällande samt de olägenheter som verksamheten kan ge upphov till, bedöms det vara befogat att villkorsändringen ska få förenas med ett verkställighetsförordnande. Miljöprövningsdelegationen bifaller därmed sökandens yrkande om verkställighetsförordnande, varför detta beslut ska gälla omedelbart även om det inte har vunnit laga kraft.

Ni kan överklaga beslutet

Se bilaga med överklagandehänvisning.

Kungörelsedelgivning

Kungörelse om detta beslut införs inom 10 dagar från datum för beslutet i Post- och Inrikes Tidningar, Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Kungörelsen införs även i Mitt i Solna och Mitt i Vasastan

samt på Länsstyrelsen i Stockholms läns webbplats "Kungörelser och delgivningar".

Ni kan överklaga beslutet

Detta beslut kan överklagas hos Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt, se bilaga. Skrivelsen ska ha kommit in till Länsstyrelsen i Stockholms län senast den 16 januari 2026.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län. I beslutet har deltagit Johan Erlandsson, ordförande och Berfin Kassibrahim, miljöskakunnig. Beredande har varit Marielle Tedebo, miljöhandläggare.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till

Naturvårdsverket, registrator@naturvardsverket.se
Havs- och vattenmyndigheten, havochvatten@havochvatten.se
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB, registrator@msb.se
Länsstyrelsen i Stockholms län
Solna, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, miljohalsoskyddsnamnden@solna.se
Solna kommun, kontakt@solna.se
Stockholm, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, miljoforvaltningen@stockholm.se
Stockholms kommun, kommunstyrelsen@stockholm.se
Stockholms kommun, Exploateringskontoret, exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Storstockholms brandförsvaret, registrator@ssbf.brand.se
Försvarsmakten, exp-hkv@mil.se
Transportstyrelsen, luftfart@transportstyrelsen.se
Swedavia, info@swedavia.se

Bilaga

Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Du kan överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen.

Så här överklagar du beslutet

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen Stockholm antingen via e-post; stockholm@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen Stockholm, Box 22067, 104 22 Stockholm.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **senast den 16 januari 2026**. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det mark- och miljödomstolen som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer ditt överklagande bifogar du kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, stockholm@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 10 00. Ange diarienummer 67518-2024.