

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Näsinge flygplats, del av Össby 1:40 m fl, Strömstads kommun

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2005-09-15, § 136 att genomföra ett samråd utifrån handlingar daterade 2005-08-24. Planförslaget har varit utsänt för samråd under tiden 2005-11-04 – 2005-12-19. Handlingar har även funnits tillgängliga i informationen på stadshuset, på Näsinge flygplats samt på kommunens webbsida. Den 15 november 2005 hölls ett samrådsmöte i aulan på Strömstads gymnasium.

INKOMNA SYNPUNKTER

Följande skriftliga synpunkter har inkommit till och med 2005-12-21:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------------------|
| 1. Länsstyrelsen | Inkom 2005-12-20 | |
| 2. Luftfartsstyrelsen | Inkom 2005-12-20 | (bil. t lst:s ytr.) |
| 3. Skogsvårdsstyrelsen | Inkom 2005-12-20 | (bil. t lst:s ytr.
ingen erinran) |
| 4. Vägverket | Inkom 2005-12-16 | |
| 5. Bohusläns museum | Inkom 2005-12-20 | |
| 6. Fortum Distribution AB | Inkom 2005-12-14 | (Ingen erinran) |
| 7. Västtrafik Fyrbodals AB | Inkom 2005-12-05 | (Ingen erinran) |
| 8. Kommunstyrelsen | Inkom 2005-12-16 | |
| 9. Barn- och utbildningsnämnden | Inkom 2005-11-30 | |
| 10. Omsorgsnämnden | Inkom 2005-12-20 | |
| 11. Samhällsföreningen Näsinge-Lommeländ | Inkom 2005-12-16 | |
| 12. Ruth Felldin, Össby 1:28 | Inkom 2005-11-10 | |
| 13. Odd Nilsson, Yttern 2:8 | Inkom 2005-11-21 | (Ingen erinran) |
| 14. Anne-Marie Lie, Hällesmörk 1:25 | Inkom 2005-11-28 | |
| 15. Björn Andersson, Sundby 1:11 | Inkom 2005-12-13 | |
| 16. Svenska Segelflygförbundet | Inkom 2005-12-15 | |
| 17. Per och Inger Lundberg,
Össby 1:18 och 1:45 | Inkom 2005-12-16 | |
| 18. Jelöy seilflyklubb | Inkom 2005-12-19 | |
| 19. Erik Johansson, Björneröd 1:2 | Inkom 2005-12-16 | |
| 20. Ann-Charlotte Larsson, Össby 1:47 | Inkom 2005-12-17 | |
| 21. Curt Carlsson, Pilegård 1:2 | Inkom 2005-12-19 | |
| 22. Per Björnberg, Näsinge-Vässby 1:19 | Inkom 2005-12-19 | |
| 23. Mats Håkansson, Mardal 2:15 | Inkom 2005-12-19 | |
| 24. Strömstad Flygklubb | Inkom 2005-12-19 | |
| 25. Bo Karlsson, Nedgård 1:15-17 | Inkom 2005-12-19 | |
| 26. Agneta och Lennart Lennevi,
Näsinge-Vässby 1:24 | Inkom 2005-12-19 | |
| 27. Ingrid och Sture Lybeck,
Mällegården 1:40 | Inkom 2005-12-21 | |
| 28. Synpunkter från samrådsmötet | | |

1. Länsstyrelsen

Under förutsättning att planförslaget bearbetas enligt nedanstående synpunkter bedömer Länsstyrelsen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av områdesbestämmelser enligt förslaget inte kommer att prövas.

När det gäller planläggning för flygplatsen och verksamheten vid denna är de väl underbyggda i översiktsplanen. Utan tvivel kan utvecklingsfördelar uppstå för orten och för kommunen som följd av en uppgradering av flygfältet. Det är dock viktigt att utvidgningen görs så att konflikter inte "byggs in", t ex genom att en eventuell framtida utökning av verksamheten kommer att stå i strid med en god boendemiljö på den omgivande landsbygden.

Detaljplanen som upprättas för själva flygplatsen och områdesbestämmelserna syftar till att ge förutsättningar för en utökad flygverksamhet. Kommunens miljökontor har bedömt att förändringarna inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Bedömningen behöver bekräftas i ett nämndbeslut. Länsstyrelsen bedömer för egen del att projektet inte innebär en betydande miljöpåverkan. Den MKB som upprättats med huvudsakligt syfte att följa anmälningsärendet enligt miljöbalken är i allt väsentligt tillräcklig för att utgöra ett bedömningsunderlag även i detaljplaneärendet.

Luftfartsverket påpekar i ett eget yttrande att ombyggnaden av flygplatsen kan innebära att den är tillståndspliktig enligt 6 kap 4 § Luftfartslagen. De planarbeten som nu pågår är viktiga stöd för denna bedömning samt stöd för ett eventuellt sådant tillstånd. Det fortsatta planarbetet får klarlägga vad detta i praktiken kan innebära.

Det kan finnas säkerhetsaspekter kring en utbyggd flygplats, t ex tillträdesskydd i form av stängsel m m som kan behöva förutses i planarbetet. Efter kontakt med Luftfartsverket verkar det inte finnas ett sådant säkerhetskrav idag men vid ökad trafik m m kan eventuellt frågan bli aktuell i framtiden. Ligger de till flygverksamheterna verksamheterna så samlade att de vid behov låter sig inhägnas? Ligger privata/företagsanknutna delar samlade så att de kan ligga utanför en sådan ev stängsling? Är därmed anslutningarna till allmänväg rätt lokaliserade? I sammanhanget påpekar Vägverket behovet av att lägga fast utfartspunkt till den allmänna vägen genom att markera utfartsförbud på övriga delar av kvartersmarken som gränsar till vägen.

Räddningstjänstens medverkan i planarbetet är viktig. Frågor kring brand, släckutrustning m m är sådant som måste beaktas i det fortsatta planarbetet. Det kan finnas anledning att ytterligare belysa frågor som ofrivilliga utsläpp av bränsle, olyckor, släckvatten m m med tanke på att flygplatsområdet avvattnas åt sjön Lången. Sjön står i förbindelse med stadens reservvattentäkt.

Kan drivmedel försäljas i direkt anslutning till servicebutiken? Kan bensinpumpar uppföras på den prickade marken?

Det förefaller rimligt att vid ombyggnaden av flygplatsen ändra bansträckningen för att minska bullerstörningarna för närboende. I sammanhanget bör dock enligt Länsstyrelsens mening det faktum att huvuddelen av kommunens norra del kan ses som ett "stort opåverkat område" i miljöbalkens mening, tillika ett "tyst område", beaktas i sammanhanget. Störningsskydd – skyddsanordningar läggs ut i detaljplanen. Planen bör tydligare visa vilken/vilka fastigheter som beräknas kunna beröras av maximala ljudnivåer över L_{Amax} 70dB(A). Räcker bullervallarnas längd mot fast. Näsing 1:43?

I anmälningsärendet enligt miljöbalken gentemot kommunen behöver merparten av bullerfrågorna bli kring starter och landningar, bogseringar m m regleras i tid och rum samt till sin omfattning.

Länsstyrelsen rekommenderar att genomförandebeskrivningen görs tydlig när det gäller kostnader och ansvar för att bygga ut en skyddande dagvattenhantering enligt bilaga till planen, bullerskydd m m. Genomförandebeskrivningen kan också med fördel redovisa vilka avtal som behöver träffas för verksamheten och deras huvudsakliga innehåll.

Planbestämmelserna behöver tydligt redovisa vem som är huvudman (enligt genomförandebeskrivningen kommunen). Likaså behöver den 10-åriga genomförandetiden läggas fast.

Bör inte terminalbyggnaden vid behov kunna kompletteras med ett högre beläget torn för att kunna ha uppsikt över fältet?

Kommentar:

En utveckling av flygplatsen kan bidra till att fler verksamheter utvecklas i Näsinge. En del av en god boendemiljö är att det finns ett näringsliv i området.

Kommunen ser inte idag några problem om det i framtiden skulle bli krav på stängsel runt delar av flygplatsen.

Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter rörande brandskydd och olycksrisker.

Anläggningen för försäljning av drivmedel är en befintlig anläggning.

Planen justeras med hänvisning till Länsstyrelsens synpunkter om buller.

Genomförandebeskrivningen kompletteras utifrån Länsstyrelsens synpunkter.

Huvudmannaskap och genomförandetid förs in i planen.

Vid eventuella framtida behov av trafikledning kommer detta att ske med en mobil enhet.

2. Luftfartsstyrelsen

Ombyggnaden kan innebära att flygplatsen är tillståndspliktig enligt 6 kap 4 § luftfartslagen (1957:297).

I övrigt ingen erinran.

Kommentar:

Frågan om flygplatsen är tillståndspliktig ska klargöras under planprocessen.

4. Vägverket

Vägverket ser inga hinder mot förslaget, men planen bör kompletteras med utfartsförbud på lämpliga delar mot väg 1054.

Utformning av ny utfart skall göras i samråd med Vägverket.

Kommentar:

Planen kommer att justeras i samråd med Vägverket.

5. Bohusläns museum

Inom föreslagen detaljplan för Näsinge flygplats på del av Össby 1:40 m fl i Näsinge socken, Strömstads kommun, finns inga kända fasta fornlämningar. Bohusläns museum anser att en särskild utredning bör genomföras i syfte att upptäcka tidigare okända fornlämningar.

Kommentar:

Flygplatsen är befintlig sedan många år. En hårdgöring och en mindre vinkeländring av banan innebär inga stora förändringar i nyttjandet av marken. Fortsatt kontakt kommer att tas med Länsstyrelsen om behov av eventuell utredning.

8. Kommunstyrelsen

Segelflygsverksamheten med uppbyggsplan ska, p g a bullerstörningar, inte tillåtas vid Näsinge Flygplats.

En översyn bör göras avseende frågan om förläggning av flygplatsanknuten verksamhet kan förläggas på annan del av flygfältet, för att undvika bullerstörningar för närboende.

Kommentar:

Detaljplanen styr inte vilken typ av verksamhet som ska bedrivas på flygfältet. Möjligheten att reglera detta är genom de villkor som sätts upp för verksamheten enligt Miljöbalken.

Det finns inte idag något behov av nya lokaler för verksamheten. Investeringar är gjorda på befintlig plats. Skulle det i framtiden finnas intresse från någon verksamhet som behöver mer plats än vad som kan erbjudas inom det nu aktuella planområdet får ytterligare studier göras för att hitta den lämpligaste lokaliseringen.

9. Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för Näsinge Flygplats.

10. Omsorgsnämnden

Vid planering respektive ombyggnad av servicebyggnader m m på flygplatsen ska detta ske med beaktande av Handikapplanen.

Kostnad för byggande av bullerplank respektive bullervallar bör ingå i flygplatsägarens ansvar och inte ligga på fastighetsägare till kringliggande fastigheter.

Kommentar:

Tillgängligheten till byggnaderna styrs inte i detaljplanen utan är byggherrens ansvar i bygglovsskedet.

Genomförandebeskrivningen förtydligas med att denna kostnad kommer att ligga på flygplatsägaren eller den som framledes skall driva flygverksamheten.

11. Samhällsföreningen Näsingel-Lommeländ genom Rose-Marie Emilsson ordf., Jenny Olausson sekr. samt Ove Torstensson ledamot (till yttrandet biläggs en namnlista med 35 namn)

Man kan ifrågasätta om miljökonsekvensbeskrivningen är opartisk och objektiv när den utförts av en firma som ägs av en av intressenterna i flygplatsgruppen.

Även negativa aspekter måste belysas.

Utsläppen som anges i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs som låga, stämmer detta på ett så litet område? Inget talar om hur dessa utsläpp påverkar naturen.

Beskrivningen måste beskriva påverkan av buller och utsläpp i alla vädersträck.

Har de som gjort utredningen varit på plats och sett de verkliga förhållandena i Näsingel?

Har Västtrafik givit några löften om utökad linjetrafik till och från Näsingel?

Kan kommunen garantera att segelflyget upphör för gott?

Det går ej att sanda en landningsbana, gruset blåses bort av flygplanspropellrarna. Alternativet är salt som kommer förorena sjön Lången.

Kommentar:

Det är Miljö- och byggnämnden som ansvarar för innehållet i planhandlingarna oavsett vem som tagit fram dem. Anser nämnden att materialet är otillräckligt ska det kompletteras.

Utsläppsnivåerna som redovisas i materialet är mycket låga t ex vid en jämförelse med utsläpp från biltrafiken.

Bullret är beskrivet utifrån de föreslagna in- och utflygningsvägarna och inkluderar därför i princip alla väderstreck. Beskrivningen ska ses över och kompletteras med uppgifter om bostäderna i samtliga vädersträck.

Konsulten som tagit fram bulleranalysen har gjort den via en datormodell och har inte varit på plats i Näsingel. Planförfattaren har varit i Näsingel och studerat befintliga förhållanden.

Västtrafik har inte idag lovat någon utökad trafik till Näsingel.

Detaljplanen styr inte vilken typ av verksamhet som ska bedrivas på flygfältet. Möjligheten att reglera detta är genom de villkor som sätts upp för verksamheten enligt Miljöbalken.

Inte heller skötsel av banan så som sandning eller saltning kan styras i en detaljplan utan kan finnas med i villkor för verksamheten.

12. Ruth Felldin, Össby 1:28

Beskrivningen har glömt bort den bebyggelse som ligger öster om fältet.

Det måste klargöras i beskrivningen vad som är tänkt att göras med den väg som idag tangerar flygfältet i både dess norra och södra ände. Vägen används dagligen och måste kunna trafikeras framöver också utan att behöva möta ett korsande flygplan.

Kommentar:

Planhandlingarna ska kompletteras med uppgifter om de fastigheter som ligger öster om fältet.

Bebyggelsen öster om flygfältet kan idag nås från väg både från norr och söder. Dessa vägar kommer inte påverkas av den föreslagna förändringen av flygfältet. Start- och landningsbanan korsar inte dessa vägar.

14. Anne-Marie Lie, Hällesmörk 1:25

Flygfältet bör byggas ut.

15. Björn Andersson, Sundby 1:11

Redan idag är flyget störande på grund av buller och avgaser. Beviljas en utbyggnad är risken stor att det i framtiden tillåts fortsatt utbyggnad.

Sundby 1:11 kommer vid en utbyggnad drabbas av minst 70 decibel. Kommer en utbyggnad av flygfältet att göras kommer Andersson kräva inlösen av fastigheten.

Kommentar:

Detaljplanen ska reglera de utbyggnader som är tänkta för fältet. Inget är statiskt och i framtiden kan detaljplanen förändras eller upphävas, detta kommer då att ske i ett nytt samråd med berörda. Det är satt en genomförande tid på 10 år för den nu aktuella planen vilket innebär att det är svårt att ändra den inom denna tid.

Bullernivåer på L_{Amax} 70 dB(A) förekommer om man bor t ex inom ca 50 meter från en normal väg och det finns inga generella undersökningar som visar omfattande störningar vid nivåer omkring L_{Amax} 70 dB(A) utomhus. Nivån L_{Amax} 70 dB(A) är bestämd från att man nattetid inte bör ha över L_{Amax} 45 dB(A) inomhus då sömnkvaliteten kan påverkas vid dessa nivåer.

Då det inte handlar om en nyetablering av en flygplats kommer inte fastigheter lösas in med anledning av de förändringar som nu planeras.

16. Svenska Segelflygförbundet genom ordförande Robert Danewid

SSF är mycket förvånad och bekymrad över att en kommun avser att utestänga en i kommunen verksam förening.

Via sakliga diskussioner om bullerproblemen kan man istället komma fram till lösningar som t ex förändrade flygvägar, ljuddämpare etc.

Avsikten med en ombyggnad av flygfältet borde vara att öka flygverksamheten under hela året inte det motsatta.

Kommentar:

Då många närboende har upplevt verksamheten med bogsering av plan som störande väljer kommunen att ta bort denna verksamhet. Det är inte detaljplanen som reglerar detta utan det är en avtalsfråga med Tekniska nämnden. Även de villkor som sätts för verksamheten utifrån anmälan enligt miljöbalken kan begränsa verksamheten.

Målsättningen är att den kommersiella flygningen skall öka. Att segelflyget försvinner gör dock att det totala antalet flygningar kan minska.

17. Per och Inger Lundberg, Össby 1:18 och 1:45

Hela utredningen påminner om en partsinläga. Flera exempel på detta finns i beskrivningen.

Finns något skriftligt bevis på att segelflygverksamheten är uppsagd.

Stenhuggeriverksamheten bör ej blandas in i beskrivningen då det ej hör till sakfrågan, det är en verksamhet som ger arbetstillfällen.

Även fastigheterna som ligger nordöst och öster om flygfältet bör nämnas i beskrivningen. Dessa fastigheter berörs både av buller och lukt från fotogenbränsle.

Antalet start och landningar är inte korrekta i beskrivningen då segelflyget är med i dessa siffror. Dessa måste korrigeras så att det tydligt framgår att avtalet med segelflyget är uppsagt.

Siffran för hur ofta gräset måste klippas är för låg, traktorn kör ett antal turer varje vardag året runt för snöplogning m m.

Ingen utredning har gjorts beträffande människors hälsa i flygfältets närhet, giftiga utsläpp från flyget som kan förekomma bland boskap runt fältet samt hur flygbränsleutsläpp kan förekomma i de grödor som odlas i närheten (hur påverkas ekologisk odling).

Kommer skattebetalarna att få vara med och betala för flygplatsen om inte pengarna räcker?

Kommentar:

Avtalet med segelflygverksamheten är inte förlängt. I de villkor som kommer ges utifrån den anmälan enligt miljöbalken som är gjord för verksamheten kommer stå vilken typ av verksamhet som kan bedrivas på fältet.

Stenhuggeriet nämns i beskrivningen för att tydliggöra att det finns fler bullerkällor i omgivningen. Detta kan ha betydelse för vilka villkor som ska lämnas för flygverksamheten.

Beskrivningen kompletteras med uppgifter om de fastigheter som ligger norr och öster om fältet.

Antalet start och landningar korrigeras i materialet till utställningen.

Uppgifterna om hur traktorn används är tagna från en driftsmätare.

Uppgifter om utsläpp och buller finns i beskrivningen och hur dessa kan påverka omgivningen.

Inga kostnader skall drabba skattebetalarna utöver det bidrag som utgår redan idag.

18. Jelöy seilflyklubb genom Tom Bjerke

Segelflygklubben har funnits i Näsinge i över 30 år och har alltid haft ett gott förhållande till Strömstads kommun, Strömstad flygklubb och boende runt flygfältet.

Utifrån de klagomål på buller som funnits blev i somras bogserflyget utrustat med en "bullerdämpningsanläggning".

År 2005 utfördes knappt 400 bogseringar av klubben i mitten av 80-talet var den siffran ca 800 bogseringar per år. Aktiviteten är spridd från maj till september.

I kapitlet om buller står inget specifikt om segelflyg det är då märkligt att det är den verksamheten som ska begränsas.

Idén med att bygga ut flygplatsen måste ju vara att det ska finnas flygaktivitet här.

Kommentar:

Boende i området upplever bogseringen av segelflygplan som mycket störande. Även om inte bullernivåerna går att påvisa är detta en upplevd störning som kommunen tar åt sig av. I de villkor som kommer att ställas upp för verksamheten till följd av den anmälan som är gjord enligt Miljöbalken kommer möjligheterna för den framtida verksamheten regleras.

19. Erik Johansson, Björneröd 1:2

Flygfältet bör läggas ner och man kan nyttja marken till att odla energigrödor istället och minska koldioxidutsläppen.

Det finns redan ett fungerande flygfält i närområdet, Rygge.

Redan nu har för mycket pengar lagts ner på flygfältet, arbetet bör avbrytas nu.

Kommentar:

Kommunen avser inte att lägga ner flygfältet utan ambitionen är att utveckla verksamheten.

Kommunen ser det positivt att utveckla Näsinge flygfält även om flygplatsen i Rygge utvecklas också.

20. Ann-Charlotte Larsson, Össby 1:47

Skola och äldreboende ligger bara ett hundratal meter från flygfältet. Ska dessa lösas in på sikt så att det kan bli ett riktigt flygfält för stora plan och med flygledartorn?

De boende i närområdet kommer få sina husvärden nedskrivna men detta nämns inte som en konsekvens i beskrivningen.

Det finns inget positivt i att bo ett par hundra meter från ett flygfält där plan med 80 dB ljudstyrka kan landa när som helst på dygnet.

Det borde ha gjorts ljudmätningar på plats och inte endast i datorn. Miljön i Näsinge är ju helt speciell med bergen runt omkring.

Argumentet att det kommer bli färre starter och landningar är inte trovärdigt. Gör man en utbyggnad vill man väl också ha en ökad verksamhet.

Detta är inte rätt satsning för att få en levande landsbygd, flygfältet gynnar inte de boende i Näsinge.

Kommentar:

Idag finns inga planer på att utveckla Näsinge för större plan än det som anges i planbeskrivningen. Med den utvecklingen ska inte fastigheter i närområdet behöva lösas in.

Fastighetsvärden är svåra att spekulera i eftersom de beror på så många olika faktorer. En utvecklad flygplats kan också kanske bidra till att regionen blir attraktivare och värdet på hus höjs, detta är inte heller med i beskrivningen.

I de villkor som kommer ges utifrån den anmälans om är gjord enligt miljöbalken kommer tider anges då flygfältet får nyttjas för att minska störningarna för kringboende.

Att utföra beräkningar för redovisning av flygbuller är generellt accepterat av miljömyndigheterna. Omgivande berg och liknande har visat sig ha mycket marginell betydelse för inverkan av flygbuller då ljudet för det mesta kommer uppifrån.

Målsättningen är att den kommersiella flygningen skall öka.

En utveckling av flygplatsen kan bidra till att fler verksamheter utvecklas i Näsinge, detta kan bidra till en levande landsbygd.

21. Curt Carlsson, Pilegård 1:2

Med närhet till Trollhättan – Vänersborgs flygplats samt Rygge flygplats och en utbyggd E6 till motorvägsstandard kommer betydelsen av Näsinge flygplats minska i framtiden.

Beslutande instanser bör i planförfarandet göra avvägningen om samhällsnyttan överväger intrång och olägenheter för enskilda boende, fastighetsägare och näringsidkare.

Statistiken på antalet flygrörelser måste klargöras i beskrivningen.

Servicebutiken bör inte ingå i detaljplanen då den inte har någon anknytning till flygverksamheten.

För att eliminera behovet av bullervall/plank bör en alternativ lokalisering söderut av taxibanan, i anslutning till platsen för de föreslagna byggrätterna för logistikbyggnader redovisas.

Av beskrivningen bör framgå att ingen segelflygsverksamhet ska förekomma i framtiden.

Stycket som refererar till bullerstörningar från det närbelägna stenhuggeriet har ingen anledning att stå kvar i planen, då verksamheten inte har kopplingar med detaljplanen.

Då projektet förväntas slutföras år 2007 är det lämpligt att sätta ner genomförandetiden till 5 år.

Kommentar:

Kommunen gör bedömningen att med en utbyggd turism- och konferensverksamhet i kommunen kommer betydelsen av Näsinge flygplats att öka i framtiden.

Hela planprocessen är en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen, samrådet är en viktig del i detta där de enskilda intressena kommer fram.

Planbeskrivningen ska uppdateras vad gäller antalet flygrörelser.

Kommunen anser det viktigt att även servicebutiken ingår i planen så att det regleras vad byggnaden kan användas till i framtiden även om detta inte har någon direkt koppling till flygplatsen.

Det finns inte idag något behov av nya lokaler för verksamheten. Investeringar är gjorda på befintlig plats. Skulle det i framtiden finnas intresse från någon verksamhet som behöver mer plats än vad som kan erbjudas inom det nu aktuella planområdet får ytterligare studier göras för att hitta den lämpligaste lokaliseringen.

Beskrivningen kompletteras med de villkor enligt miljöbalken som ges för verksamheten, däribland segelflyget.

Stenhuggeriet nämns i beskrivningen för att tydliggöra att det finns fler bullerkällor i omgivningen. Detta kan ha betydelse för vilka villkor som ska lämnas för flygverksamheten.

Kommunen ser inget behov av att sätta en kortare genomförandetid än 10 år.

22. Per Björnberg, Näsinge-Vässby 1:19

Björnberg motsätter sig hela projektet. Handlingarna i ärendet är otillfredsställande, dåligt gjorda och verkar tillrättalagda.

Samhället bör mer värna "Tysta rum" och "God bebyggd miljö". Det kommer att bli mycket svårt att hantera problemen i efterhand när klagomålen uppstår.

I framtiden är inte behovet av flyg lika stort, det finns andra typer av kommunikationer.

Det finns ingen kunskap eller vård inom sjukvården för de som blir störda och sjuka av buller och den kostnad som detta genererar samhället. Detta belyses inte i beskrivningen.

Kommentar:

Det finns redan idag en flygplats i Näsinge som påverkar omgivningarna. Kommunen har inga planer på att lägga ner den befintliga flygplatsen utan ser istället en möjlighet att utveckla den. Tysta områden finns i kommunen och även utan en flygplats påverkas området runt Näsinge av verksamhet som bullrar. Målet för en "God bebyggd miljö" kan nås med en flygplats i kommunen som underlättar långväga transporter.

Kommunen tror att flyget kommer att fortsätta vara en viktig kommunikation i framtiden samtidigt som andra kommunikationer utvecklas.

Den verksamhet som förekommer vid Näsingeflygfält och med planerade den planerade förändringen är av så marginell omfattning att risken för att människor ska bli sjuka primärt pga buller är i det närmaste obefintlig. Beskrivningen och bullerutredningen beskriver den fakta som finns om buller och uträkningarna bygger på välkända modeller.

23. Mats Håkansson, Mardal 2:15

Bullerproblematiken för närboende måste tas på allvar och lösningar måste hittas.

Den verkliga samhällsnyttan av projektet måste belysas och inte bara hänvisa till en översiktsplan som är full av motsägelser.

Historien har tydligt visat, i resten av världen, att samlokalisering av skolor, ålderdomshem och bostäder med flygfält, aldrig funkar.

Beskrivningen måste visa ett nollalternativ.

Beskrivningen måste kompletteras med mer beskrivning om möjligt gränssamarbete och Rygge flygfält.

Kommentar:

Bullerfrågorna tas på allvar. I de villkor som kommer ges för verksamheten är bullerfrågorna en viktig faktor och lösningar ska eftersträvas som minskar störningarna.

Kommunen har gjort bedömningen att en asfaltering av landningsbanan kan gynna kommunens näringsliv och därmed ge en större samhällsnytta.

Då det rör sig om ett litet flygfält med mycket begränsad trafik och att det samtidigt med ombyggnaden planeras bullervallar och plank bedöms inte samlokaliseringen innebära så stora störningar att ytterligare åtgärder behöver vidtas.

Ett nollalternativ finns med i miljökonsekvensbeskrivningen.

Rygge utgör en annan typ av flygplats. Beskrivningen kompletteras för att beskriva denna.

24. Strömstad Flygklubb genom ordförande Mikael Nabrink

Klubben menar att samråd inte genomförts med de aktörer som för närvarande aktivt driver och använder Näsingeflygplats.

Klubben bestrider planförslagets användning av klubbens ägda fastigheter till framtida flygplatsterminal och flygverkstad.

Beskrivningen redogör inte i nödvändig omfattning för framtida ägarförhållanden, organisation, driftsformer och kostnadsnivåer.

De föreslagna begränsningarna för segelflyget måste tas bort ur beskrivningen. Det finns inget stöd i bulleranalysen för detta ställningstagande.

Klubbverksamheten kan inte på grund av asfalt utveckla sin verksamhet så mycket att detta kompenserar för nya och högre kostnader eller andra restriktioner.

Klubben ser heller inga möjligheter att i förhållande till aktivitetsnivån i planen att fortsätta som administratör av det nya fältet. Klubben ser därför att dagens ideella insatser och låga kostnadsnivå kommer att ersättas av kraftigt ökade kostnader vid en kommersialisering av driften.

Det föreslagna segelflygförbudet vill för klubben innebära förluster av medlemsavgifter, hyresinkomster och bensinförsäljning. Klubben kommer på grund av dessa starkt förändrade ramvillkor att tvingas värdera sin möjlighet att driva klubben vidare.

Det har inte skett något samråd innan beslutet att förbjuda segelflyg togs. Detta oroar klubben då det visar på att också annan klubb- och privatflygverksamhet, utan saklig prövning när som hels kan förvisas från fältet.

Klubben hoppades att en utbyggnad av fältet skulle möjliggöra mer flygverksamhet men det verkar bli tvärtom, var finns logiken och de sakliga argumenten?

Klubben hoppas på fortsatt samråd i frågan så att Näsinge flygplats kan utvecklas istället.

Kommentar:

Samrådet har annonserats och bland annat funnits tillgängligt på flygfältet i Näsinge.

Detaljplanen anger ett användningssätt för lokalerna hur de upplåts styrs inte av detaljplanen. Ingen förändring kommer att ske i nyttjandet på grund av att detaljplanen antas.

Genomförandebeskrivningen tydliggörs med ytterligare uppgifter om framtida driftsformer m m.

Boende i området upplever bogseringen av segelflygplan som mycket störande. Även om inte bullernivåerna går att påvisa är detta en upplevd störning som kommunen tar åt sig av. I de villkor som kommer att ställas upp för verksamheten till följd av den anmälan som är gjord enligt Miljöbalken kommer möjligheterna för den framtida verksamheten regleras.

Ett samarbete måste till från det tilltänkta bolaget som framledes är tänkt att driva fältet och flygverksamheten med flygklubben för att klargöra frågor om den framtida driften och ansvarsfördelningen.

25. Bo Karlsson, Nedgård 1:15-17

Karlsson är positiv och hoppas på en hårdgöring av start- och landningsbanan för att öka tillgängligheten. Detta ger möjligheter till fortsatt verksamhet och på sikt etablering av nya verksamheter och företag i både Strömstad och Näsinge.

26. Agneta och Lennart Lennevi, Näsinge-Vässby 1:24

Lennevis är positiva till planerna och tror inte att det kommer att innebära någon större förändring mot idag. Det är en fördel om kommunen har en bra flygplats.

Lennevis kommer även att sakna segelflygen som flugit i området under sommarhalvåret men hänvisar också till att de inte bor där ljudet är som starkast.

27. Ingrid och Sture Lybeck, Mällegården 1:40

Lybecks har aldrig upplevt några bullerstörningar från flygverksamheten, däremot från stenindustrin.

Lybecks har inget att invända mot förslaget och kan det leda till fler arbetstillfällen är det positivt.

Skulle det visa sig i framtiden att fastigheterna runt flygfältet inte går att sälja på grund av störningar återkommer Lybecks med krav på inlösen.

Bullerutredningen är ej helt tillämplig på Mällegården 1:40 p g a sydvästliga vindar, det kan bli en förskjutning av bullermattan.

Kommentar:

Villkor sätts upp för verksamheten enligt Miljöbalken. Här regleras att verksamheten inte får vara så störande att gällande gränsvärden överskrids. Därmed finns inte heller någon grund för inlösen.

Samtliga bullerberäkningar är genomförda för en medvindssituation och undervärderar därför inte bullret i omgivningen.

28. Synpunkter från samrådsmötet

Många av synpunkterna som framkommit vid samrådsmötet har även framkommit i enskilda yttranden, se ovan.

Flera av frågorna berör bullerproblematiken i området, hur beräkningarna är gjorda, om hänsyn är tagen till topografin på platsen, om förutsättningarna för segelflygverksamheten kommer att förändras.

Frågor om underhållet av flygplatsen uppkom också och vem som är ansvarig.

Siffrorna i materialet behöver justeras så att korrekta uppgifter om antalet start och landningar skrivs.

Kommentar:

Bullerberäkningarna är teoretiska beräkningar och bygger inte på mätningar på plats. Ansvarig konsult för bullerutredningen menar att de topografiska förhållandena har en marginell påverkan och har inte tagits med i beräkningarna. Däremot har väder och vind viss påverkan som tagits hänsyn till. Samtliga bullerberäkningar är genomförda för en medvindssituation och undervärderar därför inte bullret i omgivningen.

Kommunen har genom beslut i kommunstyrelsen 2006-03-08 § 33 uttalat att kommunen som flygplatsägare inte tillåter fortsatt segelflygverksamhet på Näsingeflygplats.

Driften av flygplatsen regleras inte i detaljplanen. I de villkor som sätts upp för verksamheten regleras t ex under vilka tider på dygnet som verksamhet får bedrivas.

Siffrorna i materialet ses över till utställningen.

SAMMANFATTNING

De inkomna yttrandena visar på att många är rädda för ökade bullerstörningar i området. Det är därför av stor vikt att beskrivningen tydliggör eventuella framtida störningar samt att detta regleras i de villkor som lämnas för verksamheten och inte i detaljplanen.

Många av frågorna som uppkommit, som t ex segelflygverksamheten, regleras inte i detaljplanen.

STRÖMSTADS KOMMUN
Miljö-och byggförvaltningen 2006-05-22



Elin Solvang, Planeringsarkitekt

Tillhör beslut enligt
Miljö- och byggnämndens
protokoll
2006-06-29 § 166