



Antagen av KF 2006-12-14
Laga kraft 2008-06-18

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING enligt 6 kap Miljöbalken

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

Strömstads kommun, Västra Götalands län

Upprättad av VästArkitekter AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1 INLEDNING
- 2 PLANARBETETS GÅNG
- 3 LOKALISERING
- 4 STÄLLNINGSTAGANDE I FÖRHÅLLANDE TILL MILJÖBALKEN OCH ÖP MM
- 5 FÖRUTSÄTTNINGAR
- 6 FLYGPLATSEN IDAG
- 7 PLANENS SYFTE
- 8 FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR
- 9 FRAMTID UTAN FÖRÄNDRINGAR (NOLLALTERNATIV)
- 10 MILJÖKONSEKVENSER
- 11 MILJÖPOLICY
- 12 ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER
- 13 ÅTGÄRDER
- 14 BEGREPPSFÖRKLARING

KARTA VISANDE BEFINTLIG OCH PLANERAD NY BANSTRÄCKNING

BILAGOR: KARTA REDOVISANDE BEGRÄNSNING AV
FLYGHINDERSHÖJD

TOPOGRAFISK HINDERSFRIHETSKARTA

KARTA ÖVER FLYGBULLERNIVÅ (FBN) 50dB(A)
PÅ BEFINTLIGT GRÄSFÄLT

KARTA ÖVER FLYGBULLERNIVÅ (FBN) 50dB(A)
PÅ PLANERAD ASFALTBANA
KARTA ÖVER PRINCIPFÖRSLAG FÖR DAGVATTEN

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för

Näsinge Flygplats del av Össby 1:40 m fl

1 INLEDNING

Inom planområdet finns idag en befintlig flygplats med ett gräsfält för start och landning. Kommunen har i sin senaste översiktsplan, antagen 2002-05-16, angivit som mål att stödja utvecklingen av taxiflyg, flygkommunikationer och flygunderhåll i Näsinge och att landningsbanan bör beläggas med asfalt. Översiktsplanen anger också att en utbyggnad av flygfältet i Näsinge skall föregås av detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning.

Planens syfte är att reglera befintliga förhållanden för flygplatsen och skapa förutsättningar för en hårdgörning av start- och landningsbanan. Banan föreslås samtidigt utföras med en liten vinkeländring i förhållande till nuvarande banriktning.

Strömstads kommun har tillsammans med en arbetsgrupp från näringslivet i Strömstad ansökt om medfinansiering av anläggningsarbetet hos Regionen och EU, som nu har beviljat bidragsmedel för en stor andel av kostnaderna.

En utveckling av flygplatsen kan bidra till att utveckla fler verksamheter både i flygplatsens direkta närhet och i övriga delar av kommunen.

2 PLANARBETETS GÅNG

Planarbetet har föregåtts av att företagen i kommunen under en längre tid velat aktualisera och få genomfört de förändringar för Näsinge flygplats som kommunen föreslagit i flera översiktsplaner.

I kommunens senaste översiktsplan (ÖP, antagen 2002-05-16 § 41) anges, att ett kommunalt mål är att stödja utvecklingen av taxiflyg, flygkommunikationer och flygunderhåll i Näsinge samt att en utbyggnad av flygfältet skall föregås av detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning. Översiktsplanen anger att inga ytterligare begränsningar av flygfältets luftrum kan tillåtas t ex vindkraftverk.

I översiktsplanen anges även att kommunen skall stödja och utveckla kollektivtrafiken genom att mellan Strömstads tätort och Näsingeflygplats öka turtätheten på kollektivtrafiken samt att utveckling av befintliga verksamheter och turism skall ske i området.

Efter ansökan från kommunen om ekonomiskt stöd, beslutades om bidragsmedel från såväl Regionen och EU för en stor andel av anläggningskostnaderna.

I samband med detta besked, presenterades utbyggnadsförslaget i de lokala tidningarna. Kommunen och företagets arbetsgrupp för Näsingeflygplats bjöd via samhällsföreningen och tidningsannons in till programsamrådsmöte 2005-01-10 i flygklubbens lokal i Näsingeflygplats. Ett stort antal boende i Näsingeflygplats med omgivning deltog i mötet.

Strömstads Kommunstyrelse fattade 2005-02-02, och Kommunfullmäktige 2005-02-24, beslut om att låta Tekniska nämnden upprätta en detaljplan och en miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad / asfaltering av flygfältet i Näsingeflygplats.

Kommunens Tekniska nämnd inlämnade ansökan om plantillstånd 2005-03-02 hos Bygg- och miljönämnden.

Program till detaljplan upprättas då parallellt med miljökonsekvensbeskrivning.

Kommunens Miljö- och hälsoskyddsavdelning gör i detta skede, 2005-03-02, bedömningen att det inte föreligger någon betydande miljöpåverkan med anledning av de planerade åtgärderna på flygplatsen.

Detaljplan, samt efter beslut från Strömstads kommun även områdesbestämmelser, upprättas och miljökonsekvensbeskrivning uppdateras. Miljö- och byggnadsnämnden beslutar 2005-09-15 att genomföra ett samråd utifrån dessa handlingar vilket sker under perioden 2005-11-01 – 2005-12-19. Handlingarna har under samrådet funnits tillgängliga på stadshuset, Näsingeflygplats samt på kommunens hemsida. Samrådsmöte hölls den 15:e november i aulan på Strömstads gymnasium.

Synpunkter från samrådet inarbetas i utställningshandlingarna för miljökonsekvensbeskrivningen.

Utställning av planen sker under perioden 2006-09-11 - 2006-10-09.

Handlingarna har under denna period funnits utställda för granskning i

Strömstads Stadshus, på Stadsbiblioteket och i klubblokalen på Näsinge flygplats. Handlingarna har även i detta skede varit tillgängliga på kommunens hemsida.

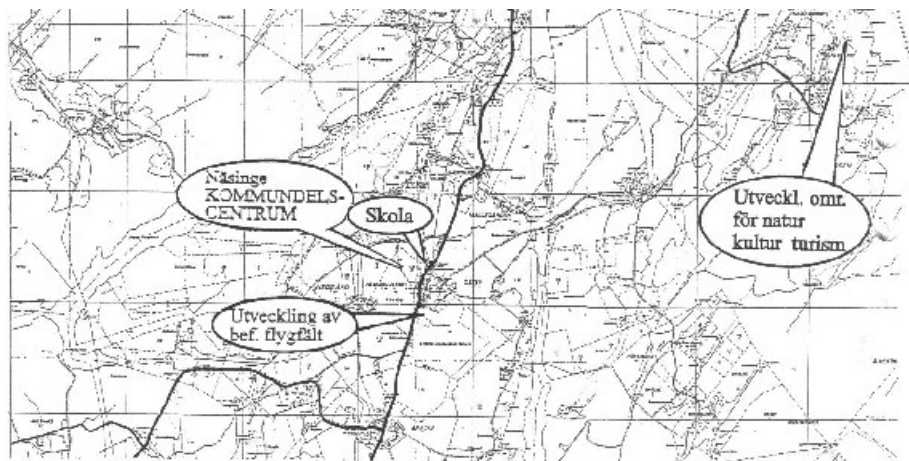
3 LOKALISERING

Planområdet är beläget ca 16 km öster om Strömstads tätort.

Flygplatsen nås från tre olika delar i kommunen via asfaltbelagda körvägar till E6:an. I söder från Rogstad via allmänna vägen 1054. Denna väg är relativt ny och har en god vägstandard. Från avtagsvägen vid Blomsholm via väg 1055. Trafik från Norge och Svinesund ansluter via vägarna 1061, 1062 och 1054. Flygplatsen är alltså väl försörjd med flera alternativa tillfartsvägar.

Den planerade nya E6- sträckningen kommer att ligga i anslutning till nuvarande E6:an, som blir lokalväg efter genomförandet. Härvid förbättras och förkortas restider till flygplatsen från olika delar i kommunen. Genomförandet sker under ett par år och är planerat för ett färdigställande år 2007.

Flygplatsområdet omfattar ca 30 ha varav ca 15 ha flygplatsmark.



Skala 1:40 000

Samhällsutveckling
U4 NÄSINGE - LOMMELAND

Utdrag av karta från gällande Översiktsplan för Strömstads kommun

4 STÄLLNINGSTAGANDE I FÖRHÅLLANDE TILL MILJÖBALKEN OCH ÖP M M

MILJÖBALKEN (MB)

Enligt MB 3 kap 1 § skall mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Enligt MB 3 kap 6 § skall mark- och vattenområden, samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse på grund av naturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- och kulturmiljön. Områden av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar natur- eller kulturmiljön.

Enligt MB 6 kap anges att en miljökonsekvensbeskrivning skall ingå i en ansökan om tillstånd enligt 9 kap, miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken.

Planområdet ingår inte i område av riksintresse för yrkesfisket. Det omfattas inte heller av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet.

Planområdet omfattas ej av strandskydd.

PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL)

Enligt PBL 2 kap 1 § skall mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Enligt PBL 2 kap 3 § skall bebyggelse förläggas till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till:

- de boendes och övrigas hälsa,
- jord-, berg- och vattenförhållanden,
- möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning och avlopp samt annan samhällsservice,
- möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt PBL 3 kap 1 § skall byggnader placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnader skall ha en yttre form och färg som är estetiskt tilltalande, lämplig för byggnaderna som sådana och som ger en god helhetsverkan.

Vidare skall enligt PBL 3 kap 2 § byggnader placeras och utformas så att deras avsedda användning inte inverkar menligt på trafiksäkerhet eller på annat sätt medför fara eller olägenheter för omgivningen.

LUFTFARTSLAGEN (1957:297) 6 KAP

Lufftartslagen avser flygplatser och markorganisationen i övrigt och omfattar 1 § - 10 §.

Enligt luftfartslagen 6 kap 4 § kan den aktuella ombyggnaden av flygplatsen innebära att den blir tillståndspliktig. Luftfartsstyrelsen skall före igångsättandet av ombyggnaden informeras och skall efter genomförandet godkänna flygplatsen utifrån de förändringar som gjorts.

ÖVERSIKTLIGA PLANER

I kommunens översiktsplan ÖP (antagen 2002-05-16 § 41) anges, att ett kommunalt mål är att stödja utvecklingen av taxiflyg, flygkommunikationer och flygunderhåll i Näsinge samt att en utbyggnad av flygfältet skall föregås av detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning. Översiktsplanen anger att inga ytterligare begränsningar av flygfältets luftrum kan tillåtas t ex vindkraftverk.

I översiktsplanen anges även att kommunen skall stödja och utveckla kollektivtrafiken mellan Strömstads tätort och Näsinge flygplats genom att öka turtätheten samt att utveckling av befintliga verksamheter och turism skall ske.

DETALJPLANER, FÖRORDNANDEN

Området omfattas ej av någon gällande detaljplan.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2004-03-25 (MBN § 44) att utbyggnad av flygfältet i Näsinge i enlighet med gällande översiktsplan skall föregås av detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning.

Flygplatsen gäller under *Miljöbalken SFS 1998:808 och Förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd SFS 1998:899 om annan flygplats där mer än 100 flygrörelser per år äger rum och som inte omfattas av punkterna 63.23-1 eller 75.224-1.*

Verksamheten är enligt bilagan till förordningen 1998:899 om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd belagd med prövningsgraden anmälningspliktig (C).

5 FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK OCH VATTEN

Det aktuella planområdet är beläget i ett vidsträckt, öppet jordbrukslandskap i låglänt terräng.

Odlings- och betesmark i kombination med ägogränser, vägar och en bäck utgör en storskalig "lapptäckesstruktur" i landskapet. Flygfältet ingår som en väl integrerad del i denna struktur.

I anslutning till den samlade bebyggelsen norr om planområdet finns ett mindre skogsområde.

Det öppna jordbrukslandskapet begränsas av höga, vegetationsklädda bergryggar som sluttar brant ner mot ett flertal sjöar i omgivningen.



Flygplatsen idag med skolan, bostadsbebyggelsen och flygplatsbyggnaderna i förgrunden

VEGETATION

Vegetationen inom planområdet begränsas till den lägre vegetation som jordbruksmarken producerar. Jordbruksmarken har en uppdelning mellan odlingsmarker och betesmarker. Flygfältet och dess omgivning utgörs av klippta gräsytor.

Högre vegetation saknas inom planområdet.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Flygfältet har nyttjats i snart 70 år och är förhållandevis väl-dränerat och har en god bärighet. Vid en hårdgörning av rullbanorna skall dock ett förstärkningslager kompletteras och en dränering utmed banans sidor utföras.

FORNÄMNINGAR

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. De förändringar som planeras för den sedan länge befintliga flygplatsen innebär inga stora förändringar i nyttjandet av marken. Fortsatt kontakt kommer att tas med Länsstyrelsen om behov av eventuell utredning.

BEFINTLIG BEBYGGELSE

Inom planområdet finns ej några bostäder. Utanför planområdet, norr om flygplatsen, finns ett gruppboende för äldre, en LM-skola och några friliggande bostadshus. Utmed flygplatsens västra och östra sida samt söderut, i anslutning till allmänna vägen, finns gårdar med mangårdsbyggnader och ett antal spridda, friliggande enbostadshus.

Planområdet omfattar bebyggelsen inom flygplatsens verksamhetsområde. Den befintliga bebyggelsen utgörs av hangarer med verkstad och kontor, samt klubblokal. Planområdet omfattar även en byggnad i direkt anslutning till flygplatsen som tidigare varit servicebutik.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse saknas inom planområdet.

SERVICE

Strax norr om bostadsbebyggelsen ligger Mellegårdens LM-skola och förskola med lektionssalar och nybyggd gymnastiksal.

I direkt anslutning till flygplatsområdet finns en närservicebutik. Driften vid denna har nyligen upphört och osäkerhet råder för framtiden.

EL

En befintlig eldistribution servar flygplatsområdet idag.

AVFALL

En samlad avfallshantering finns idag inom planområdet. Denna bör omlokaliseras och uppdateras enligt Kretsloppsavdelningens rekommendationer.

TILLGÄNGLIGHET

Marken inom flygplatsens område är plan. Hårdgjorda ytor för parkering och i anslutning till byggnaderna gör att tillgängligheten är relativt god. Dagens gräsunderlag begränsar dock tillgängligheten för rörelsehindrade ut till flygplanen.



Flygplatsbyggnaderna samt servicebutiken till vänster vid infarten från allmänna vägen 1054

VÄGAR

Flygplatsen nås från tre olika delar i kommunen via asfaltbelagda körvägar till E6:an. I söder från Rogstad via allmänna vägen 1054. Denna väg är relativt ny och har en god vägstandard. Från avtagsvägen vid Blomsholm via väg 1055. Trafik från Norge och Svinesund ansluter via vägarna 1061, 1062 och 1054. Flygplatsen är alltså väl försörjd med alternativa tillfartsvägar.

KOLLEKTIVTRAFIK

Busshållplats finns idag i anslutning till flygplatsentrén och servicebutiken och trafikeras av skolbussar och lokaltrafiken till bl a Strömstad centrum. Översiktsplanen anger att kommunen skall stödja och utveckla kollektivtrafiken mellan Strömstads tätort och Näsinge flygplats genom att öka turtätheten.



Flygbild över landskapet med Näsinge kyrka i förgrunden

STÖRNINGAR

Störningar finns idag från flygplatsens verksamhet med buller från start och landningar. Strömstads kommun genomförde under 1996 en bullermätning över området. Där konstaterades att det största problemet med buller är i samband med körning på marken. En stor anledning till detta anses vara att flygfältet består av gräsbanor, som kräver längre starttider med stort motorpådrag.

Vid det programsamrådsmöte som hölls i flygklubbens lokaler i Näsinge 2005-01-10 framkom synpunkter beträffande upplevda bullerstörningar från dragflygplanet i samband med segelflygverksamheten, främst på helger.

I samband med planarbetet har en ny bullerutredning utförts av WSP akustik, (bilaga till planhandlingarna). Se vidare under avsnitt *buller*.

Verksamheten vid det relativt närbelägna stenhuggeriet ger också vissa bullerstörningar.

Stora delar av kommunens norra delar kan i miljöbalkens mening ses som stora, opåverkade områden och tysta områden. Den sedan länge pågående flygverksamheten vid Näsinge flygplats samt vid det närliggande stenhuggeriet gör dock att Näsinge inte kan anses ingå i vad som kan betecknas som ett tyst eller opåverkat område.



Norra delen av flygplatsen med stenhuggeriet i bakgrunden

VATTEN OCH AVLOPP

Flygplatsbyggnaderna och övrig bebyggelse i dess närhet är anslutet till kommunens vatten- och avloppssystem med vattenverk och reningsverk lokaliserat inom Näsingeområdet.

Dagvatten omhändertas lokalt.

Hela området för start och landning är redan i dagsläget väl-dränerat. I samband med asfaltsbeläggning av start- och landningsbana kommer dagvattenhanteringen att förbättras. Start- och landningsområdet kompletteras då med ett nytt dräneringslager som omgärdar den

hårdgjorda start- och landningsbanan. Till detta ansluts utjämningsmagasin, vilket innebär att dagvattnet vid kraftig nederbörd fördröjs så att ett direkt tillflöde till den befintliga bäcken undviks. En komplettering av kulverteringen av den befintliga bäcken skall utföras.

Flygplatsens hangarområde kommer att omfattas av ett eget dagvattensystem, vilket utgörs av en dagvattenledning med brunnar som ansluts till det befintliga diket längs väg 1054 väster om flygplatsen. En karta redovisande principförslag till dagvattenhantering bifogas planhandlingarna.

TELE

Det finns fast telenät och mobiltelefonnät inom området.

6 FLYGPLATSEN IDAG

BESKRIVNING AV FLYGPLATSEN

Näsinge flygfält, med benämningen ESGS enligt ICAO:s beteckning och med nuvarande banbeteckning 03/21, ägs av Strömstads kommun. År 1970 övertog Strömstads kommun flygplatsen av statliga Luftfartsverket och har en kommunal tjänsteman som flygplatschef. Från 1980 har kommunen ett driftsavtal med Strömstad flygklubb om drift och underhåll av fältet. Kommunen kompenserar klubben för en heltidsanställd fältman.

Under åren har flygklubben och andra användare av fältet byggt hus och hangarer för eget behov. Det finns även en gemensam tankanläggning för flygbensin på platsen.

Under 1992 etablerades en flygteknisk verkstad med underhållsverksamhet på mindre flygplan. Företaget bedriver även uthyrning av mindre flygplan.

Dagens flygfält kan beskrivas som ett 60-talsfält, ett gräsfält med ett begränsat användningsområde. Rullbanan, som är 1000m lång och 80m bred, är delad i längsriktning i två delar. Den östra bandelen är markerad med plastkoner och ett enkelt banbelysningsssystem som sitter monterat på plastkonerna. Systemet utgör ett enkelt hjälpmedel vid start och landning i mörker och kan betjänas av piloten via flygplanets radio.

Detta är ej ett navigations- eller instrumentflygningsystem. Genom att rullbanan är delad kan flygtrafiken separeras. Segelflygverksamheten använder idag banan utanför konerna.



Interiör från flygverkstaden i en av hangarerna

Flygplatsens standard har lagt förutsättningarna för dess användning. Huvuddelen av verksamheten utgör idag rekreativ flygning. Underhållet av gräsbanan är krävande och vid nederbörd är det problem med dränering av rullbanan och uppställningsområden. Stora delar av året råder en osäkerhet i tillgänglighet till flygfältet.

Ett gräsfält betyder att ett flygplan måste använda lång startsträcka med stor motorkraft på grund av friktionen, vilket innebär ökat slitage och bränsleförbrukning. Detta medför ökade kostnader, störande ljud och större avgasutsläpp.

Gräsflygfältet har många begränsningar. Detta innebär att de flesta piloter undviker att planera flygningar till och från detta fält. Reglerna för kommersiell flygverksamhet reducerar användningen av gräsflygfältet.



Näsinge flygfält sett från sydost

FLYGVERKSAMHETEN IDAG

Strömstads flygklubb och företaget Bohusflyg ansvarar idag för den huvudsakliga verksamheten vid flygfältet, nyttjande av hangar och övriga lokaler samt uppställning av privatägda flygplan. Flygplatsen användes idag för privat och kommersiell flygverksamhet med mindre propellerdrivna flygplan samt segelflygplan. Under några veckor på sommaren bedrivs även fallskärmschoppning med hjälp av propellerdrivet flygplan.

Det övervägande antalet starter och landningar sker idag under sommarhalvåret med små propellerflygplan. Flygplan med motor flyger hela året, när väder och flygfältsförhållanden så tillåter. Hjälpmedel för instrumentflygning saknas, vilket innebär att flygning inte sker vid mycket dåligt väder.



Flygklubbens flygplan, Cessna 172 P, enmotorigt, 4-sitsigt plan med kolvmotor

7 DETALJPLANENS SYFTE

Planens syfte är att reglera befintliga förhållanden för flygplatsen och skapa förutsättningar för en hårdgörning av start- och landningsbanan. Banan föreslås samtidigt utföras med en liten vinkeländring i förhållande till nuvarande banriktning.

PROGRAM FÖR PLANOMRÅDET

- Detaljplanen skall i första hand reglera och bekräfta befintliga förhållanden inom planområdet med flygplatsområdet inklusive start- och landningsbana, taxibana och befintliga byggnader med klubblokal, kök, kontor, hangarer, flygverkstad, bränsledepå mm.
- Detaljplanen skall även redovisa förslag till hårdgörning av start- och landningsbanan samt en liten vinkeländring för att minska störningar för intilliggande bebyggelse och möjliggöra en förbättrad banriktning i förhållande till omgivningen.
- I detaljplanen skall förutsättningar för kommunikationsberoende verksamhet tillskapas, exempelvis genom byggrätter för lagerbyggnader för logistikföretag etc. Den befintliga byggnaden med tidigare närservicebutik strax norr om flygplatsbyggnaderna skall i detaljplanen regleras för att byggnaden fortsättningsvis skall kunna utnyttjas som närservicebutik och samlingslokal.

- I detaljplanen skall en miljökonsekvensbeskrivning ingå.

8 FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR

ALLMÄNT

En uppgradering med hårdgörning av start- och landningsbanan och taxibanan samt uppställningsplatser för flygplanen vid hangarer och angöring har under många år planerats för Näsinge flygplats.

Strömstads kommun har i de senaste översiktsplanerna angivit som mål att utveckla flygplatsen med hänsyn till samhällsutvecklingen, företagsamheten och turismen.

De föreslagna förändringarna ger möjlighet att utveckla fler verksamheter både i Näsinge och i övriga delar av kommunen. En sådan utveckling av det lokala näringslivet bör ses som en viktig del i strävan efter en god boendemiljö.

Med anledning av att E6:an nu byggs ut skapas bättre och snabbare anslutningsmöjligheter till Näsinge från ett större upptagningsområde. Dessutom finns ekonomiska effekter av samordning med de stora pågående anläggningsarbetena som pågår i samband med den nya E6:ans utbyggnad.



Fotomontage av den planerade hårdgörningen av rullbanan sett från söder

FYSISKA FÖRÄNDRINGAR AV FLYGPLATSEN

Förändringen av flygplatsen utgår från platsens fysiska möjligheter och begränsningar. Inom dagens flygplatsområde kan man hårdgöra en rullbana som blir cirka 900 m lång och 30 m bred. Denna banlängd skall utnyttjas.

En liten vinkeländring (cirka 3°) skall genomföras på start- och landningsbanan för att åstadkomma förbättringar vid in- och utflygningar med hänsyn till omgivande bebyggelse och andra hinder. Vägar i anslutning till flygplatsen, bl a tillfartsvägar till bostadsfastigheter öster om flygplatsen, kommer inte att påverkas av de föreslagna förändringarna. Start- och landningsbanan korsar inte dessa vägar och flygplanen kommer även fortsättningsvis att passera på god säkerhetshöjd.

Hårdgörning skall även ske på taxibanor, uppställningsytor och i anslutning till hangarer.

Dagens befintliga banmarkeringar, plastkoner och banbelysning kommer att användas.

I detaljplanen reserveras ej plats för eventuell utbyggnad av flygledartorn. Vid ett framtida trafikledningsbehov föreslås istället att en mobil enhet utnyttjas som kan köras ut till lämplig plats inom flygfältsområdet.

En komplettering av den befintliga bränsledepån med jetbränsle kommer att ske för att tillgodose de flesta moderna propellerflygmotorer.

Dagens klubbhus kommer även att utnyttjas som expeditionslokal och passagerarutrymme. Detta innebär att planen bör medge en viss tillbyggnadsmöjlighet.

Ytor för kompletterande hangarer kommer att reserveras i detaljplanen liksom lager- och kontor för vissa kompletterande verksamheter (logistikföretag).

Med den avgränsning av flygfältets start- och landningsbana som föreslås, samt lokaliseringen av eventuella nya byggnader och verksamheter inom planområdet, ges förutsättningar att vid behov inhägnade delar av flygplatsen. Läget för inhägnad bör då sammanfalla

med plangränsen respektive användningsgränsen mot övriga verksamheter inom planområdet.

Med en utökad och i högre grad åretruntutnyttjad flygplats skapas förbättrade möjligheter att driva den befintliga servicebutiken vidare. Byggnaden kan med fördel även utnyttjas som samlingslokal med flygbokning, biljettförsäljning och eventuell servering.

9 FRAMTID UTAN FÖRÄNDRINGAR (NOLLALTERNATIV)

Nollalternativet beskriver ett scenario för det aktuella området med förutsättningen att inga förändringar kommer till stånd. Detta alternativ innebär därmed en beskrivning av flygfältet då det förblir ett gräsfält.

Flygfältets standard lägger förutsättningarna för dess användning. Ett gräsfält har som rullbana för flygplan många nackdelar och få fördelar. Inte någon flygverksamhet kräver idag gräsbanor. I historisk tid, då flygplanen inte hade bromsar eller hjulstyrning var gräset en förutsättning.

Underhållet av gräsbanan är krävande och vid nederbörd är dränering av banan och uppställningsområdet ett problem. Under förutsättning att marken har tillräcklig tjäle kan banan användas vintertid, men stora delar av året måste man räkna med osäker tillgänglighet på fältet.

Ett gräsfält betyder, att ett flygplan vid alla rörelser måste använda stor motorkraft på grund av friktionen, vilket ger ökat slitage och bränsleförbrukning. Ett gräsfält kräver dessutom en längre startsträcka än ett hårdgjort fält. Detta ger förutom ökade kostnader också störande ljud och extra miljöpåverkande avgasutsläpp. Den lösa markytan drar upp partiklar som sliter hårt på materialet och smutsar ner flygplanet.

Dagens flygplansflotta har visserligen många gamla flygplan, men utvecklingen av kommersiella och privata flygplan går mot lättare och snabbare plan. Detta betyder att hjulen är små, landningsmekanismen känslig och hastigheten vid start och landning hög. Rullbanans beskaffenhet blir alltmer viktig och avgörande för val av destination.

Gräsfältet har många, starka begränsningar varför många piloter undviker att planera flygningar till Näsinge. Reglerna för kommersiell flygverksamhet begränsar kraftigt användningen av fältet.

Flygverkstaden är beroende av att de flygande kunderna kan komma till fältet vid sina regelbundna service- och kontrollbesök. Med ett fortsatt gräsflygfält kommer den nyare flygplansflottan ej att utnyttja Näsingeverkstaden och på sikt hotas verksamheten. På samma sätt påverkas utvecklingen av flygskoleverksamheten.

Servicebutiken i anslutning till flygfältet har nyligen stängt på grund av dålig lönsamhet. Med en ytterligare minskning av flygverksamheten på Näsinge kommer troligtvis ingen nystart att äga rum för butiken.

10 MILJÖKONSEKVENSER

UTSLÄPP TILL LUFT

Flygtrafiken och tillhörande verksamhet innebär utsläpp till atmosfären av bl a koldioxid (CO₂), kolmonoxid (CO), kväveoxider (NO_x) samt flyktiga organiska kolväten (VOC). Avgaserna kan dessutom innehålla sot och stoft. Utsläppen härrör från förbränning av bränsle i flygplansmotorer.

För enmotoriga flygplan finns schablonvärden för utsläpp av koldioxid, kolmonoxid, kväveoxider och flyktiga organiska kolväten för en LTO-cykel (Landing and Take-Off). Med en LTO-cykel menas inflygning från 915 m höjd (ca 3000 ft) och landning, taxning, start och stigning till 915 m.

Från Totalförsvarets Forskningsinstitut –FOI- har följande LTO-värden med 100 % kabinfaktor räknats ut före och efter hårdgörning för flygplanstyper som bedöms vara aktuella användare av fältet.

Flygplanstyp	Förbrukat bränsle kg	CO ₂ kg	NO _x kg	VOC kg	CO kg
Cessna 172 Enmotorigt 4-sits kolvmotor	17,2 (AV-gas)	54,3	0,1	0,19	16,1
Piper PA-28 Enmotorigt 4-sits kolvmotor	12,5 (AV-gas)	39,5	0,08	0,10	11,6
Piper PA-31-350	28,7 (AV-gas)	90,7	0,01	0,44	39,9

Tvåmotorigt 10-sits kolvm					
Beechcraft 200B Tvåmotorigt 10-sits turbinm.	56,9 (JetA1)	179,8	0,28	0,13	0,78
Beechcraft1900C Tvåmotorigt 18-sits turbinm.	62,0 (JetA1)	195,9	0,26	0,64	2,25

Viss lukt från fotogenbränslet till turbinmotorerna kan förekomma. Den förhärskande vindriktningen är dock från sydväst och driver därmed bort eventuella lukter från den närliggande bebyggelsen.

När en hårdgörning av start- och landningsbanan genomförs kommer en reduktion av bränsleförbrukningen att ske i jämförelse med dagens situation och därmed även utsläppsnivåerna.

Antal LTO för olika flygplanstyper per år, idag och efter uppgradering av flygfältet

Flygplanstyp	antal idag	antal efter hårdgörning
Enmotoriga flygplan	1700	1800
Tvåmotoriga flygplan	230	300
Turbindrivna flygplan	270	350
Helikoptrar	50	100

Beräknat antal LTO för olika flygplanstyper före och efter hårdgörning av flygfältets rullbanor och taxibanor.

Omfattning av helikopterverksamheten inkl räddningshelikopter bedöms ej påverkas av hårdgörningen av fältet.

Utsläpp till atmosfären från flygplanen redovisas ovan. Därtill kommer utsläpp från gräsklippare och andra markfordon. Vidare tillkommer ökad fordonstrafik till området. Idag är dock de flesta bilar försedda med katalytisk avgasrening. Till detta kommer utsläpp från eldningspanna från uppvärmning av byggnader.

Totalt sett bör ovan redovisade utsläpp till atmosfären betraktas som mycket låga.

Sammanfattande bedömda miljökonsekvenser som följd av utsläpp till luft

Utsläppet till luften blir vid denna typ av flygplats av mycket ringa omfattning som framgår av ovanstående. Några gränsvärden torde inte kunna uppnås ens på någon del av själva flygplatsens område. Som jämförelse kan nämnas att hela det ideella flyget i Sverige har en bränsleförbrukning som motsvarar försäljningen vid Statoil- macken i Strömstad.

UTSLÄPP TILL MARK OCH VATTEN

Risken för utsläpp av bränsle eller andra kemiska produkter till mark och vatten bedöms som mycket låg. Avisning av flygplan med kemiska preparat förekommer i allmänhet inte. Om så sker är omfattningen synnerligen ringa och skall då hanteras genom avskiljning i slutna tankar.

Avisning av bansystem med kemiska preparat kommer inte att förekomma. Renhållning kommer att ske med snöslunga och borstning.

Läckage från tankanläggning förhindras genom att drivmedelstanken är invallad i en plåtlåda. Ansvarig och utbildad personal finns på platsen.

Spilloljor tas om hand som miljöfarligt avfall. Avvikelse anmäls särskilt. Bränsledränning från flygplanen tas om hand. Det rör sig om ett par deciliter per flygplan och dag.

Bränsledränning från tankanläggningen tas om hand och återförs till tank via vattenavskiljande duk.

Tvättvätskor och rengöringsmedel behandlas som miljöfarligt avfall och avskiljs i slutna tankar.

Flyghaverier som äger rum inom flygplatsens område är av sådan karaktär att de sällan medför något spill. Där är risken störst vid haverier utanför flygplatsens närområde. Utsläppen blir ändå av ringa omfattning då flygplanen är små och rymmer begränsad bränslemängd.

Start- och landningsområdet kompletteras med ett nytt dräneringslager som omgärdar den hårdgjorda start- och landningsbanan. Till detta ansluts utjämningsmagasin, vilket innebär att dagvattnet vid kraftig nederbörd fördröjs så att ett direkt tillflöde till den befintliga bäcken undviks. En komplettering av kulverteringen av den befintliga bäcken skall utföras.

Flygplatsens hangarområde omfattas av ett eget dagvattensystem, vilket utgörs av en dagvattenledning med brunnar som ansluts till det befintliga diket längs väg 1054 väster om flygplatsen. Se kartbilaga med principförslag för dagvatten.



Nuvarande bränsleanläggning med invallning av drivmedelstanken

Sammanfattande bedömda miljökonsekvenser som följd av utsläpp till mark och vatten

Utsläpp till mark eller vatten förekommer över huvud taget inte eller är av synnerligen ringa omfattning om rekommenderad hantering följs. Risken

för olyckor som kan ge skador bedöms som mycket liten. Dagvatten omhändertas lokalt via uppgraderat dränerings- och ledningssystem.

BULLER

Alstring av buller

Buller från allmänflygplan alstras av motorn och propellern. Motorn har på klubbflygplan vanligen en styrka mellan 100 och 200 hkr. Den svenska flygplanparken är ålderstigen. Detta beror främst på kostnadsutvecklingen. För att få rimliga flygtimkostnader krävs antingen att flygplanet flygs mycket eller har lågt anskaffningsvärde (begagnat). Många klubbar dras med ekonomiska problem i detta avseende och det blir lätt en spiraleffekt d v s högt pris – lite flygning – ännu högre pris osv. Nästan alla flygplantyper i Sverige är bullercertifierade. Undantaget är några få typer som klassas som jordbruksflygplan. För att få införas i svenskt luftfartygsregister skall flygplan med maximal startvikt under 9 ton uppfylla de bullerkrav som publicerats i ICAO, Annex 16, Volym 1, kapitel 6 respektive kapitel 10. ICAO:s bestämmelser är införda i BCL M 2.2.



Aktuell flygplanstyp, Beechcraft 1900C , tvåmotorigt, 18 sitsigt med turbinmotor

Bullervärden för aktuella flygplanstyper som bedöms vara användare av flygfältet

Flygplan typ:	Kategori flygplan:	Mätspec. enligt:	dBA_ värde:	max gräns:
Cessna 172	Enmotorigt 4-sits kolvmotor	Chapter 6	73,7	74,5
Piper PA-28	Enmotorigt 4-sits kolvmotor	Chapter 6	74,4	75,5
Piper PA-31-350	Tvåmotorigt 10-sits kolvmotor	Chapter 6	79,7	80,0
Beechcraft 200	Tvåmotorigt 10 sits turbinmotor	Chapter 6	74,2	80,0
Beechcraft 1900C	Tvåmotorigt 18 sits turbinmotor	Chapter 10	81,4	88,0

Den certifierade bullernivån avser vid marken uppmätt buller vid överflygning på 1000 ft (300 m) med fullt motorpådrag. Detta motorpådrag används normalt endast under startfasen. Vid överflygning med normal motoreffekt är ljudnivån ca 5 dB lägre och vid inflygning för landning ca 8 dB lägre jämfört med maximalt uttagen motoreffekt. En tumregel är att ljudnivån ökar med 6 dB om höjden halveras (500 ft) och minskar med 6 dB om höjden fördubblas (2000 ft).

Maximal ljudnivå L_{Amax}

Bullret varierar när ett flygplan/helikopter passerar. Under en passage erhålls en högsta ljudnivå. Värdet är medelvärdesbildat över ungefär en sekund. Detta högsta värde under passagen motsvarar L_{Amax} .

När den maximala ljudnivån L_{Amax} beskrivs gäller den i en punkt och från en bestämd flygplanstyp/helikoptertyp och förutsatt att flygplanet/helikoptern följer en angiven flygväg.

Den generella benämningen är genomsnittlig maximal ljudnivå, L_{Amax} , för en viss flygplantyp/helikoptertyp i en punkt. Man menar inte med maximal ljudnivå det absolut högsta värdet i en punkt. Genomsnittlig maximal ljudnivå beskriver ett medelvärde för en bestämd flygplanstyp/helikoptertyp i en viss punkt när givna förutsättningar följs.

Flygbullernivå FBN

Inom flygbuller används begreppet flygbullernivå, FBN, som också beskrivs i dB(A). Detta är ett s k ekvivalent ljudnivåvärde. Ekvivalent ljudnivå är ett medelvärde av ljudet under en bestämd tid, ett s k dosmått.

Grundvärdet i flygbullersammanhang är L_{Aq1h} , vilket innebär att ljudet från en flygplanspassage har medelvärdesbildats under en timma. Man bestämmer L_{Aq1h} för olika flygplanstyper som trafikerar en flygplats. Därefter summeras L_{Aq1h} -nivåer för samtliga bullerhändelser under ett helt år. Man erhåller som slutresultat ett årsmedelvärde av flygbullret, vilket benäms FBN i dB(A).

Beräknade bullermattor har viktats med avseende på vilken tid på dygnet trafiken sker. Kvällsrörelser (kl. 19-22) uppräknas med en faktor, och natt rörelser (kl. 22-07) uppräknas med en faktor 10. De för respektive flygplanstyp viktade dosbullermattorna har sedan lagts ut längs respektive flygvägar och summerats till total flygbullernivå, FBN. Metoden är avsedd att användas vid planering av bebyggelse kring flygplatser samt vid planering av flygplatser.

Riktvärden

I regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter anges att följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

Följande riktvärden gäller utomhus:

- FBN 55 dBA – flygbullernivå (ekvivalentnivå), dygnsviktat medelvärde över ett år.
- L_{Amax} 70 dBA – maximal ljudnivå vid passage av flygplan vid uteplats.

Följande riktvärden gäller inomhus:

- FBN 30 dBA
- maximalnivå 45 dBA nattetid

Bullernivåerna är en teoretisk beräkning utifrån vilken Riksdagen angett vilken nivå som samhället kan acceptera. Det verkliga bullret i en bestämd punkt vid ett bestämt tillfälle kan inte mätas annat än som stickprovsmätningar under varierande yttre förhållanden och blir därför svår att jämföra med en beräknad bullerkurva som utgår från standardiserade meteorologiska förhållanden.

Vid tillämpningen av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

I syfte att konkretisera riktvärdena har Naturvårdsverket fått regeringens uppdrag att i samråd med trafikverken och Boverket utveckla definitionerna av riktvärden för buller för de olika trafikslagen så att de blir mer jämförbara. Uppdraget redovisades i december 2001 i rapporten *Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur – förslag till utveckling av definitioner*. Naturvårdsverket föreslår följande definitioner för flygtrafik:

- 30 dBA dygnsekvivalentnivå inomhus, avser ett bullervärde beräknat som ett typvärde för ett trafikårsmedeldygn. Riktvärdet gäller för bostäder för permanentboende, fritidshus och vårdlokaler.
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid, avser ett beräknat bullervärde av den mest bullrande flygplanstypen under en årsmedelnatt. Riktvärdet får överskridas högst tre gånger per natt och gäller för bostäder för permanentboende, fritidshus och vårdlokaler.
- 55 dBA dygnsekvivalent ljudtrycksnivå utomhus, avser ett bullervärde som tillämpas för såväl uteplats som bostadsområdet i övrigt. Riktvärdet gäller för bostäder för permanentboende, fritidshus samt vård- och undervisningslokaler.
- 70 dBA maximalnivå utomhus, avser ett beräknat bullervärde av den mest bullrande flygplanstypen under ett årsmedeldygn. I avvaktan på resultat av fortsatt utredningsarbete får riktvärdet tills vidare överskridas högst tre gånger under dag/kväll (kl 06.00-22.00). Riktvärdet gäller främst för planering av bostäder för permanentboende, fritidshus, vårdlokaler och bebyggelsekoncentrationer.

Med uteplats avses iordningställt område/yta såsom altan, terrass, balkong eller liknande som ligger i anslutning till bostäder, fritidshus eller vårdlokal.

Med bostadsområdet i övrigt avses de vistelseytor som finns runt huset och som definieras av inhägnade, hävdade ytor eller hemfridszon.

Med rum i bostaden avses alla rum i bostaden för permanentboende och fritidshus där en låg bullernivå eftersträvas. Här ingår rum för sömn och vila, rum för daglig samvaro samt i förekommande fall matplats.

Med vårdlokaler avses alla de rum i en vårdinrättning där vistelse sker under bostadsliknande former och där en låg bullernivå eftersträvas. Här ingår rum för sömn och vila samt rum för daglig samvaro.

Med undervisningslokaler avses de rum där undervisning bedrivs och där en låg bullernivå eftersträvas. Med begreppet avses inte gymnastiksalarna etc.

Bullerutredning

Bullerutredning för Näsinge flygplats har utförts av WSP Akustik genom Bengt Simonsson (bilaga).

Beräkningarna har utförts enligt trafikbullerutredningens betänkande SOU 1975:56, "Flygbuller" och de direktiv som ges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 med fastställd svensk modell för flygbullerberäkningar.

Flygning sker normalt dagtid med största koncentrationen mitt på dagen och eftermiddagen. Utökning av flygverksamheten på grund av hårdgörning av banan kommer att ske främst under veckodagar med hänsyn till företagets behov av affärsflyg. En mindre del sker kvällstid och en mycket liten del sker under natten se riktlinjer under rubriken *Åtgärder*.

En reducering av bullernivåerna för varje start och landning i förhållande till nuläget kommer att ske på grund av hårdgörning av start- och landningsbanan. En gräs bana kräver längre starttider med stort motorpådrag. En utveckling av flygplatsen förväntas dock innebära ökad frekventering.

Flygplanstyp	Antal idag	Antal framtid
Enmotoriga propellerplan	1 700	1 800
Tvåmotoriga propellerplan	230	300
Turbindrivna propellerplan	270	350
Helikoptrar	50	100
Summa	2 250	2 850

Antal LTO på Näsinge flygplats idag och i framtiden (bedömning).

Ovanstående tabells värden på antal LTO med olika flygplanstyper har använts i beräkningen av buller.

Helikoptertrafiken är ej beroende av hårdgörning av start- och landningsbanan.

Beräkningar har gjorts av maximal ljudnivå, L_{Amax} , för flygplanstyperna Beechcraft 1900C, Cessna 172/Piper PA-28 och Piper PA-31 både för dagens situation med gräsfält och med de planerade förutsättningarna med hårdgjorda banor. Maximal ljudnivå, L_{Amax} , innebär högsta nivån vid en bullerhändelse utifrån en viss punkt och från en bestämd flygplans-/helikoptertyp.

Beräkningar har även gjorts av flygbullernivån (FBN) för dagens, respektive planerade framtida förhållanden. Flygbullernivån är ett medelvärde av ljudet under en bestämd tid. Normalt beräknas inte flygbullernivån (FBN) för denna typ av flygplatser, då informationen är begränsad och bullernivåerna mycket låga.

Vid studium av det kartmaterial som framställts utifrån gjorda mätningar och beräkningar bedöms inga boende finnas inom FBN 50 dB(A), och för den huvudsakliga flygverksamheten med start och landning är det endast enstaka boende som kan beröras av maximala ljudnivåer över L_{Amax} 70 dB(A). Bullernivåer på L_{Amax} 70 dB(A) förekommer även om man bor inom ca 50 m från en normal bilväg, och det finns inga generella undersökningar som visar omfattande störningar kring denna nivå. Nivån L_{Amax} 70 dB(A) är bestämd utifrån att man nattetid inte bör ha över L_{Amax} 45 dB(A) inomhus p g a risk för sömnstörningar. Flygtrafik nattetid är i

huvudsak otillåten på Näsinge flygplats, se riktlinjer under rubriken *Åtgärder*. Kartor som visar begränsningslinjen av flygbullernivån 50 dB(A) för gräsfältet idag och för planerad hårdgjord yta bifogas planhandlingarna.

Trots att bullernivån inte överskrider några riktvärden har det vid samråd med boende i anslutning till flygplatsen framkommit ett flertal klagomål angående buller från bogseringsplan i samband med segelflygning.

Då segelflygsverksamheten till stor del pågår under helger blir störningen från bogseringsplanen mer påtaglig för grannarna, som ser störningen som oacceptabel.

Med anledning av att segelflygverksamhet fortsättningsvis ej får bedrivas med hjälp av motordrivna dragflygplan har antalet LTO för enmotoriga propellerplan minskats med 400 jämfört med dagsläget. Med de förändringar som planeras förväntas dock en total ökning med 100 LTO för enmotoriga propellerplan jämfört med dagsläget.

Buller i samband med motorkörning på uppställningsplatserna är ca 10-20 dB(A) lägre än i samband med start. Detta på grund av att bulleravskärmande plank och vallar skall kompletteras vid flygplatsens norra del närmast bostadsbebyggelsen och skolan. Med hjälp av bullervallar och –plank kommer markbullret vid de närmsta fastigheterna därmed att reduceras till maximalt 60 dB(A).



Illustration av flygplatsen efter genomförd hårdgörning av rullbanorna och taxibanorna samt uppställningsplatser skola och äldreboende strax norr om flygplatsen.

Sammanfattande bedömda miljökonsekvenser som följd av buller

Enligt bullerkonsulten WSP Akustiks utredning (bilaga), bedöms att inga boende finns inom flygbullernivån (FBN) 50 dB(A) och för den huvudsakliga flygverksamheten med start och landning är det endast enstaka boende som kan beröras av maximala ljudnivåer över L_{max} 70 dB(A).

Buller i samband med motorkörning på uppställningsplatserna är ca 10-20 dB(A) lägre i samband med start.

HANTERING AV KEMISKA PRODUKTER

Flygdrivmedel

Följande flygbensin används:

Namn	Flygbränsle 100 LL
Sammansättning	Bensin ca 100 volymsprocent, blyalkyler (som Pb) max 0,05 viktsprocent, övrigt max 0,04 viktsprocent (blyalkyler är ett blyersättningsmedel).
Maximalt lagrad	Det finns en tankanläggning inom flygplatsområdet i dag med 10 m ³ mängd. Denna kommer att kompletteras med en Jet A1 tank på 10 m ³ .

Fordonsdrivmedel

Klippning av gräs runt rullbanor samt vältning av bana sker med traktor ca 20 gånger per år. Mindre gräsytor klipps med mindre hand- eller åkgräsklippare. Ett befintligt fordonstankställe finns idag i anslutning till butikslokalen utanför flygplatsområdet.

Oljor

Oljebyte vid service sker på flygverkstaden inom flygplatsen. Spilloljor behandlas som miljöfarligt avfall.

Övrigt avfall

Inget avfall beräknas förekomma på rullbanor eller parkering. I inom planområdet finns idag en återvinningsanläggning som planeras att omlokaliseras. Omlokaliseringen bör ske enligt rekommendationer från kommunens Kretsloppsavdelning.

Transporter

Enligt 17-18§§ i förordningen SFS 2001:1063 görs anmälan till Länsstyrelsen i Västra Götaland om transport av farligt avfall som uppkommit i den egna verksamheten. Enligt §17 krävs inte tillstånd om det farliga avfallet uppkommit i den egna verksamheten, om man själv transporterar avfallet från verksamheten. Den mängd som genereras inom verksamheten i flygverkstaden under ett år uppgår högst till:

- 400 l oljeavfall
- 100 l lösningsmedelsavfall
- 100 l färg-/lackavfall
- sammanlagt 100 kg annat farligt avfall

Den nuvarande verksamheten medför inget farligt avfall. Om avfallsmängderna ökar på sikt vid eventuell expanderande verksamhet skall tillstånd sökas hos Länsstyrelsen.

Köldmedier

För närvarande är det inte aktuellt med någon klimatanläggning/ luftkonditioneringsanläggning innehållande köldmedia av typen CFC, HCFC eller HFC ("freoner").

Risker

Anläggningarna är idag uppdaterade för att följa gällande bestämmelser avseende riskanalyser.

Sammanfattande bedömda av miljökonsekvenser som följd av avfall

Verksamheten medför ej något farligt avfall. Aktuellt avfall kommer att omhändertas lokalt vid kommunens avfalls- och återvinningsanläggning.

RISKINVENTERING

En riskinventering har utförts av Bengt Dahlgrens AB i Göteborg. Rapportens avsikt har varit att göra en inventering av risker avseende tillbyggnaden av Näsingeflygplats. En sammanfattning av inventeringen redovisas här.

Det faktum att flygplatsen funnits på platsen i 70 år gör att många grundläggande riskbeaktanden redan har utförts. En flygplats är emellertid ingen riskfri plats och ett flertal av riskerna som identifierats är sådana som redan idag existerar i samband med det nuvarande flygfältet.

Många av de befintliga riskerna kommer inte att påverkas direkt av ombyggnaden, utan snarare indirekt genom en intensifiering av flygtrafiken. Risken ligger i att antalet transporter kommer att öka; både i form av flygplan, personbilar, lastbilar osv, men även genom omsättningen av bränsle och kemikalier inom området. Fler personer i byggnaderna ökar risken för allvarliga konsekvenser vid brand och andra olyckor.

Det bör belysas att tillbyggnaden av Näsingeflygplats kommer att bidra till att ett flertal av riskerna som finns kopplade till flygplatsen idag kommer att reduceras, om man ser till risk per start/landning. I takt med att trafiken ökar kommer riskerna dock att öka proportionellt. Denna bedömning bygger givetvis på att planen, som den är beskriven idag, följs.

De största riskerna som uppdagats i samband med riskinventeringen av Näsingeflygplats, och som bedöms som nödvändiga att beakta vidare under projekteringen, är följande:

- En ökning av vägtrafiken, både vad gäller personbilar och lastbilar (särskilt farligtgodstransporter) kommer att bidra till högre olycksrisk, både i närområdet och generellt.
- Sabotage är en risk som inte är särskilt sannolik men som kan orsaka allvarliga konsekvenser.
- Risk för allvarliga konsekvenser till följd av brand i lokaler där många

människor finns samlade.

- Närheten till skola medför en risk för att barn använder flygplatsen som lekplats.
 - Hantering av brandfarliga varor är alltid ett riskmoment.
 - Risk för bränsle- eller kemikaliespill kan orsaka allvarliga skador för miljön.
 - Risker kopplade till kommunikations- och elbortfall.
- Utöver dessa finns ett flertal risker som bör begrundas och beaktas.

11 MILJÖPOLICY

Näsinge Flygplats ansluter sig till Flygets miljökodex som riktlinjer för miljöarbetet.

På flygfältet finns en särskild utnämnd miljöansvarig funktionär. Funktionärens uppgifter innebär bl. a att:

- informera aktörerna om miljöförbättrande åtgärder
- föreslå mål för miljöarbetet
- följa teknikutveckling och lagstiftning på miljöområdet

12 ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER

Enligt Miljöbalken SFS 1998:808 skall redovisning ske av hur flygfältet uppfyller de i balken angivna allmänna hänsynsreglerna (2 kap).

Kunskapskravet: Kunskapskravet innebär att alla som bedriver en verksamhet skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Kommentar: Flygfältets ledning följer utvecklingen inom relevanta området för verksamheten, bl a avseende teknikutveckling för utsläpp till luft samt bullerstörningar.

Försiktighetsprincipen: Försiktighetsprincipen innebär att alla som bedriver verksamhet skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidtaga de försiktighetsmått, som behövs för att förebygga,

hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Lokaliseringsprincipen: Lokaliseringsprincipen innebär att man för verksamheten tar i anspråk det markområde som är mest lämpligt. Sådan plats väljs så att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Kommentar: Lokaliseringen av Näsinge Flygfält har i samband med etableringen för snart 70 år sedan, föregåtts av ett gediget arbete för att finna det bästa lokaliseringsalternativet. Nu aktuell uppgradering av flygfältet innebär att en vinkeljustering görs för att ytterligare minska miljöstörningar.

Hushållningsprincipen: Hushållningsprincipen innebär att alla som bedriver en verksamhet skall hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning.

Produktvalsprincipen: Produktvalsprincipen innebär att alla som bedriver en verksamhet skall undvika att använda sådana kemiska produkter, som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter, som kan antas vara mindre farliga.

13 ÅTGÄRDER

Trots att bullerutredningen visar att inga boende finns inom FBN 50 dB(A), och att det vid den huvudsakliga flygverksamheten med start och landning endast är enstaka boende som kan beröras av maximala ljudnivåer över L_{Amax} 70 dB(A) föreslås att den planerade start- och landningsbanans sträckning vinkeländras i förhållande till den befintliga, med hänsyn till att minska buller för kringboende.

In- och utflygning för den nya bansträckningen kommer att undvika bullerkänsliga områden, bebyggelse etc.



Karta över Näsinge flygplats med omgivningar, med planerade in- och utflygningsskorridorer för det uppgraderade flygfältet, utformade för att minimera störningar.

Bullerplank och bullervallar skall avskärma den närmaste bostadsbebyggelsen och skolan från flygplanens motorbuller på marken.

Flygrutiner för start och landning kommer att ändras så, att störningsnivån minimeras för omgivningen.

Genom hårdgörning av start- och landningsbanan minskar friktionen, vilket innebär kortare startsträcka och därmed mindre bränsleförbrukning. Detta resulterar i mindre störande ljud och miljöpåverkande avgasutsläpp för varje start- och landning.

Materialutvecklingen av flygplanen innebär att bullervärdena sjunker på lång sikt.

I riskinventeringen har föreslagits ett antal åtgärder utöver de som tagits upp ovan. Bl a belyses att utsläpp till mark och vatten i stor utsträckning kan förebyggas genom oljeavskiljare och avstängningsventil inom dagvattensystemet för de hårdgjorda start- och landningsbanorna med tanke på kemikalieanvändning för avisning av plan samt vid flygplanshaverier. Som nämnts under rubriken *utsläpp till mark och vatten* förekommer i allmänhet inte avisning av flygplan med kemiska preparat. Om så sker är omfattningen synnerligen ringa och skall då hanteras genom avskiljning i slutna tank.

Avisning av bansystem med kemiska preparat kommer inte att förekomma. Renhållning kommer att ske med snöslunga och borstning. Flyghaverier som äger rum inom flygplatsens område är dock, vilket nämnts ovan, av sådan karaktär att de sällan medför något spill. Där är risken störst vid haverier utanför flygplatsens närområde. Utsläppen blir ändå av ringa omfattning då flygplanen är små och rymmer begränsad bränslemängd. Därmed bedöms, med tanke på den begränsade ökningen i flygtrafik, ingen vidare åtgärd än vad som föreslagits vad gäller dagvattenhanteringen vara aktuell i nuläget.

Vidare påtalas att den ökade risken i samband med brand i byggnad är relativt komplex. Många delar bör beaktas, både inne i verksamheten vid drift och i planeringsstadiet med tekniska system och byggnadsutformning.

Vid eventuell nybyggnation skall stor hänsyn tas till brandsäkerhet. Drifrutiner för verksamheten bör ses över med hänsyn till brandsäkerhet.

Vid komplettering med nya bränsletankar skall hänsyn tas till avstånd till befintliga tankar, närliggande byggnader m m. Även nya bränsletankar skall vallas in.

Som nämnts ovan bedöms i det i dagsläget inte vara aktuellt med någon instängsling. Om detta i framtiden skulle bli aktuellt är det möjligt att i plangränsen, kring delar av flygplatsområdet uppföra stängsel.

Effekterna av eventuella kommunikationsbortfall eller elfel bör tas under beaktande, liksom räddningstjänstens kapacitet.

Riktlinjer för verksamhet på Näsinge Flygplats

- segelflygverksamhet får ej bedrivas med hjälp av motordrivna dragflygplan.
- en- och tvåmotoriga plan med upp till 18 passagerare enligt tabell under rubriken utsläpp till luft får trafikera flygplatsen.
- start och landning få ske mellan kl 06.00 – 22.00 alla dagar. Flygplan kan dock aldrig nekas att landa på en flygplats. Vid eventuell landning mellan 22.00 – 06.00 skall motorerna stängas av direkt efter landning.
- De ovan redovisade in- och utflygningskorridorerna för det uppgraderade flygfältet skall följas för att minimera störningar till omgivningen.
- På flygplatsen skall finnas en miljöansvarig funktionär.
- Ett kontrollprogram skall upprättas av flygplatsansvarig och godkännas av tillsynsmyndigheten (Miljö- och hälsoskyddsavdelningen i Strömstads kommun). Enligt detta kontrollprogram skall en miljörapport upprättas omfattande flygplatsens verksamhet under gånget verksamhetsår avseende utsläpp till luft, mark, vatten och buller och redovisas årligen.

14 BEGREPPSFÖRKLARING

ICAO

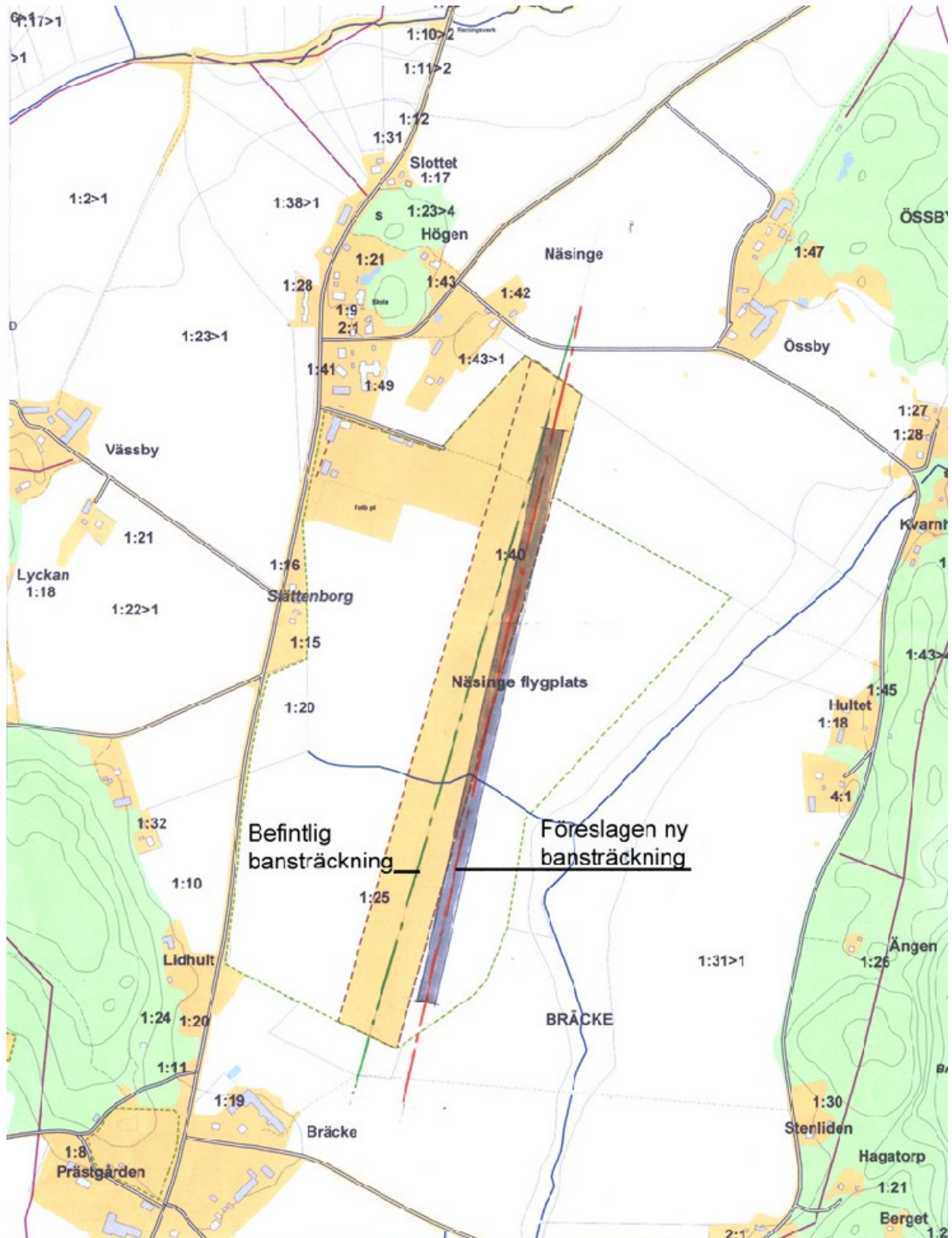
Banbeteckning 03/21

Taxning

International Civil Aviation Organisation

Banan ligger 030° / 210°

Körning med flygplan på mark



Karta visande nuvarande bansträckning och planerad ny sträckning med hårdgjord start- och landningsbana

Upprättad av:
VästArkitekter AB

Jan Dahlhielm
Arkitekt SAR/MSA

Cecilia Lindsten
Landskapsarkitekt LAR/MSA