

Detaljplan för del av
ENOCK THULINS FLYGPLATS
i Landskrona

Upprättad på stadsbyggnadskontoret
Landskrona den 16 augusti 1994

PLANBESKRIVNING

Planförslaget består av följande handlingar:

- * plankarta
- * planbeskrivning
- * planbestämmelser
- * genomförandebeskrivning

PLANDATA

Planområdet ligger i kommundelen Härslöv. Fastigheten Viarp 14:2 ägs av Landskrona kommun och arrenderas av Viarps Kör- och Ridklubb. Området är inte detaljplanlagt. För befintlig flygplats gäller detaljplan fastställd den 27 januari 1977 med bestämmelse för flygtrafik och därmed samhörigt ändamål. Övriga angränsande fastigheter är inte detaljplanlagda.

Viarps flygplats bestod tidigare av en 800 meter lång gräsbelagd bana. Numera är banan utbyggd till ca 1160 meter samt asfalterad. Gällande detaljplan medger en utbyggnad till 1200 meter men inrymmer ej nödvändig skyddszon. Därför måste detaljplanen utökas enligt föreliggande förslag.

PLANFÖRSLAG

På flygplatsen finns idag 16 motorflygplan, 7 segelflygplan samt 3 helikoptrar. Den nuvarande flygverksamheten bedöms öka ca 20 % då banan kan användas även vintertid efter utbyggnaden. Visst taxi- och affärsflyg kan dessutom förekomma. Flygplatsen planeras även utrustas för mörkerflygning.

Utökningen av flygplatsen innebär ökad tillgänglighet för flyget, större flygsäkerhet och ökade möjligheter till motor- och segelflygutbildning året om.

Befintlig samfälld väg i områdets västra del avses att flyttas till planområdets östra sida.

Några fasta fornlämningar berörs inte av utbyggnaden ej heller intrång i område av riksintresse för naturvården. Det ekologiskt känsliga området vid Brorstorps gård söder om flygplatsen berörs inte heller av utbyggnaden.

Då planen är av begränsad omfattning och Luftfartsverket, Länsstyrelsen, Vägverket, Helsingborgs kommun samt miljönämnden i Landskrona vid underhands samråd tillstyrkt utbyggnaden och informationsmöte med närboende, länsstyrelse och miljönämnd betr buller från helikoptrar hållits den 28 mars 1994, handlägges planförslaget genom s k enkelt planförfarande.

Planförslaget strider inte mot kommunens översiktsplan.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljökonsekvensbeskrivning har utförts av Scandia-konsult i februari 1994.

Flygtrafikens omfattning vid Viarps flygplats beräknas att efter planerad utbyggnad uppgå till ca 3500 starter och landningar för enmotoriga propellerflygplan. Dagens trafik är ca 3000 starter och landningar. Övrig trafik, tvåmotoriga propellerplan och helikoptrar beräknas ha en liten omfattning. Flygtrafik kommer så gott som uteslutande förekomma dagtid och mest under lördagar och helger.

De årliga utsläppen till luft beräknas bli 0,6 ton kolväten, 20 ton kolmonoxid, 0,2 ton kväveoxider och 90 ton koldioxid.

Ca 100 kubikmeter flygbensin och 60 kubikmeter flygfotogen beräknas omsättas under ett år. Små mängder avisningskemikalier med den aktiva komponenten monopropylenglykol och urea kommer att användas.

Ca 30 bostadshus ligger inom nivån för maximalt utomhusbuller på 70 dB(A) för den mest frekventa förekommande flygplanstypen. 70 dB(A) utomhus är en nivå som brukar anges i samband med flygbuller och motsvarar med normal fasaddämpning ungefär en nivå på 40-50 dB(A) inomhus. Bullerstörningar bedöms vara den viktigaste miljökonsekvensen av verksamheten.

Utsläpp till luft och vatten bedöms inte ge så betydande tillskott av föroreningar att negativa konsekvenser på lokal och regional nivå uppnås. Globalt sett ger dock all ökning av flygtransporter

ett tillskott av gaser såsom koldioxid och kväveoxider som enligt nationella miljömål skall begränsas.

Den nytta som flygplatsen kommer att innebära är framförallt en ökad tillgänglighet för flyget samt ökade möjligheter till motor- och segelflygutbildning. Detta har tidigare bara kunnat ske på sommarhalvåret men kommer efter en utbyggnad även kunna ske under vintertid. Det kommer också innebära större möjlighet att utöva flygsporten i allmänhet.

Ett s k "nollalternativ" innebär att den asfalterade rullbanan inte anläggs.

De mest betydande effekterna av den ökade flygtrafiken till följd av utbyggnaden bedöms vara den ökade intensiteten av flygbuller. De ökade störningarna till följd av flygbullret kommer naturligtvis att utebli om inte flygplatsen byggs ut.

Planförslaget är utarbetat i överensstämmelse med Naturvårdslagen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Planens genomförandetid föreslås sluta den 31 december år 2000.

STADSBYGGNADSKONTORET



Lars Kvist
Planchef



Doris Drivmo
Kartingenjör