

2019-05-27
Dnr: 18SBN344
Handläggare: Josef Wårdsäter

Granskningsutlåtande

Överhärde 63:1m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplan för verksamhetsändamål
Gävle kommun, Gävleborgs län

Detaljplanens syfte

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närbelägna ställverket i Stackbo/Ängsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energiintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verksamhetsområdet.

Sammanfattning av inkomna synpunkter och åtgärder

De synpunkter som inkommit under granskningsperioden handlar till stor del om olämpligheten att lägga ner flygplatsen och flygverksamheten i Rörberg med hänvisning till såväl civil beredskap med t.ex. brand- och ambulansflyg, tankningsmöjligheter för polishelikoptrar, men också ur t.ex. föreningsperspektiv, privata och kommersiella intressen och att Gävle behöver en flygplats för att kunna utvecklas. Livsmiljö Gävle bemöter dessa synpunkter utifrån att sektorn idag inte har i uppdrag att pröva konsekvenserna av att lägga ner aktuell flygplats i sitt pågående uppdrag. Livsmiljö Gävle har fått i uppdrag från kommunstyrelsen via samhällsbyggnadsutskottet att på den aktuella platsen pröva en alternativ markanvändning i enlighet med detaljplanens syfte och där kommunens tidigare beslut från kommunfullmäktige står fast att avveckla det kommunala bolaget Gävle Flygplats AB. Dessa synpunkter är att relatera till beslut som tidigare tagits av kommunfullmäktige och ger utifrån rådande uppdrag inga förändringar i de planhandlingar som går vidare till kommunfullmäktige för beslut om antagande.

De justeringar som gjorts i planhandlingarna med anledning av genomförd granskning bedöms som redaktionella förändringar och handlar om justering av formalia, korrigeringar av ordval samt förtydligande av illustration rörande strandskydd, detta för att underlätta förståelsen av planbeskrivningen lydelse. Utöver detta har det också förtydligats att samråd ska ske i samband med exploatering med räddningstjänst och ledningsägare i samband med frågor som rör respektive parts verksamhetsområde. På plankartan har endast formalia justerats. Inga gränser eller planbestämmelser har förändrats efter genomförd granskning.

Utlåtande efter granskning

Detaljplanen har varit utställd för granskning under perioden 15 april -15 maj 2019 (bilaga 1). 15 stycken yttranden har inkommit under granskningstiden.

Gävle kommun gör bedömningen att utöver frågan rörande flygplatsens vara eller icke vara så har de synpunkter som inkommit i samrådet bemötts och tillgodosetts utifrån vad som är möjligt inom ramen för detaljplanen.

Inga synpunkter kvarstår efter samrådet (samrådsredogörelse bilaga 17).

Stor andel av inkomna yttranden handlar om att flygplatsen inte ska ersättas med annan markanvändning utan finnas kvar med hänvisning till bland annat säkerhet, brandbekämpning, flygets framtida utveckling och pågående flygverksamhet. Rörande synpunkter om lämpligheten att ta bort flygplatsverksamheten på Rörbergs flygplats så är Livsmiljö Gävles ställningstagande följande:

Det planuppdrag som ursprungligen initierats av kommunstyrelsen genom samhällsbyggnadsutskottet är en önskan från nuvarande markägare (Gävle kommun) av Överhärde 63:1 m.fl. att omvandla aktuellt flygplatsområde till ett verksamhetsområde enligt planens syfte.

Att avveckla Gävle Flygplats AB och på så sätt upphöra med flygverksamhet i kommunal regi är beslut från kommunfullmäktige 2016-11-21, och i samband med beslutet tog Gävle kommun ställning till konsekvenserna att upphöra med flygplatsverksamhet på den aktuella platsen. Kommunens ställningstagande att upphöra med flygtrafik i kommunal regi återfinns också i kommunens översiktsplan, det planeringsverktyg som redovisar kommunens vilja när det gäller en långsiktig strategisk markanvändning.

Med hänvisning till kommunfullmäktiges tidigare tagna beslut så bedömer Livsmiljö Gävle att sektorn inte har i uppdrag att inom aktuell detaljplane-process pröva konsekvenserna av att lägga ner flygplatsverksamheten eller se över möjligheterna för alternativa lokaliseringar. Inom ramen för pågående uppdrag med att ta fram en detaljplan för verksamheter i enlighet med planens syfte kommer Livsmiljö Gävle inte kunna tillmötesgå inkomna synpunkter.

När det gäller att utreda förutsättningar för ett alternativt läge av ett flygfält inom Gävle kommun för att t.ex. hantera brandflyg och fritidsflyg så behöver ett sådant utredningsuppdrag föregås av ett politiskt uppdrag från kommunstyrelsen. Detta i likhet med pågående uppdrag att hitta en alternativ lokalisering av en helikopterplatta med tankmöjlighet.

Inkomna yttranden

Nedan redovisas samtliga yttranden som inkommit under granskningen. Yttranden utan erinringar har inkommit från:

- Trafikverket (bilaga 12)
- Privatperson GC (bilaga 13-14)

- Kommunstyrelsen Gävle kommun (bilaga 15)
- Försvarsmakten (yttrande via Länsstyrelsen Gävleborg) (bilaga 16)

Yttranden med erinringar mot planförslaget sammanfattas och kommenteras enligt nedan. Utlåtandet redovisar även eventuella åtgärder som vidtagits efter granskningen.

Länsstyrelsen Gävleborg (bilaga 2)

Sammanfattning: Länsstyrelsen konstaterar i sitt yttrande att för planområdet gäller Översiktsplan Gävle kommun år 2030, antagen 11 december 2017. Detaljplaneförslaget strider inte mot gällande ÖP. Länsstyrelsen har inte för avsikt att överpröva ärendet enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

I yttrandet konstateras att vad gäller asfaltsbeläggningen på landningsbanan finns inga indikationer på att den ska vara ett problem ur förorenings synpunkt i nuvarande form. De provtagningar på asfalten som har utförts visar på låga halter av PAH. Om schaktarbeten i asfalten ska utföras ska Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet kontaktas. Tillsynsmyndigheten kan då komma att ställa krav på ytterligare provtagning av asfalten för att säkerställa att hantering och omhändertagande av asfalten sker på ett korrekt sätt.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar för ett speciellt avsatt område med särskilda skötsel- och uppföljningsplaner som ska skötas för att gynna arter. I fråga om 12:6-samråd har handläggningen av detta inte påbörjats ännu eftersom Länsstyrelsen inväntar kommande inventeringsresultat. Länsstyrelsen vill också i sammanhanget påminna om att en eventuell flytt av växtindivider får inte påbörjas förrän samrådet har genomförts eftersom sådana åtgärder eventuellt kan vara dispenspliktiga.

Kommentarer/åtgärder: Yttrandet föranleder inga åtgärder i planhandlingarna inför antagande.

Privatperson PDB (bilaga 3)

Sammanfattning: I yttrandet föreslås att flygplatsen behålls, minst för brandbekämpning och tankning. För framtidens elektrifiering av flyget skulle befintliga möjligheter att till stora strömuttag framstå som en framsynt resurs.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsen nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

Skanova (bilaga 4)

Sammanfattning: Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Om flytt behöver ske förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar den. Skanova önskar kontakt med kommunen när detaljplanen vunnit laga kraft för att påbörja samtal inför kommande exploatering.

Kommentarer/åtgärder: Planbeskrivningen har förtydligats med en text om att en dialog ska föras med ledningsägare rörande genomförande och kostnader i samband med framtida exploatering och avtalsskrivning. Kompletteringen bedöms som en redaktionell ändring.

Privatperson BGH (bilaga 5 och 6)

Sammanfattning: I sina två yttranden påpekar författaren att den analys av asfalt som gjorts på Gävle flygplats har brister. Skribenten anser att de borrhållsprov som tagits analyserats på ett felaktigt sätt då asfalten måste analyseras genom att borrhållsprov krossas, ett samlingsprov på 40–50 cm djup kommer aldrig visa på PAH. Provtagningsmetoden har enligt skribenten verifierats av flera experter. I yttrandena redovisas att den försegling som lades för 5-6 år sedan kan förutsättas vara helt fri från stenkolsstära. Nästa lager är 25 cm tjockt och därunder ytterligare ett lager på 15 cm. Detta 40 cm tjocka lager ska analyseras med avseende på stenkolsstära. Om asfalten behöver föras från platsen har skribenten räknat ut att det krävs 2336 lastbilslass. Det är enligt författaren en anmärkningsvärd brist på kompetens att välja att analysera ett samlingsprov på 40-50 centimeters djup.

Den miljökonsekvensbeskrivning som Sweco upprättat för detaljplanen har allvarliga brister. Enligt rapporten angående analys av stenkolsstära i flygplatsens asfalt anges att 4 borrhåll har tagits upp. Dessa ska enligt underentreprenör PP Såg och Borr återfyllts med betong. Underentreprenören anger att han borrar 20-30 cm ner, detta stämmer inte med rapporten som beskriver ett samlingsprov på 40-50 cm.

I yttrandena redovisas att det finns fler borrhåll i asfalten som inte kunnat identifieras av författaren. Kan Gävle kommun visa på läget för samtliga borrhåll? Kan Gävle kommun redovisa bygghandlingar med dimensioner och asfalttyp på samtliga asfaltytor? Fyra färgtester har utförts av författaren med spray för ändamålet. Samtliga indikerar med brun färgförändring att det finns stenkolsstära i asfalten.

Gävle kommun har det juridiska ansvaret enligt miljöbalken för miljö avseende på miljöfarligt avfall och ämnen som är klassade som hälsofarliga för människor och djur. Därför anmodas att Gävle kommun analyserar asfalten enligt Trafikverket 2004:90. Alla borrhåll skall redovisas med koordinater i SWEREF99 16:30.

Författaren anser att asfalten ska lämnas orörd på Gävle flygplats och flygplatsen ska fortsätta att drivas och utvecklas till kris skydd för blåljus och brandflyg. Brandflyget är både det bevakande från FFK och Gävlebygdens flygklubb samt det bekämpande styrkor som ska bedrivas av helikoptrar och vattenbombare. För att hela kedjan ska fungera så måste flyglärare och flygskolor ges möjlighet att utbilda piloter på Gävle flygplats.

I yttrandena påpekas att analys skall göras av den asfalt som ligger på banan för att analysen skall vara trovärdig. Gruset skall inte representera asfalten. Redovisa analys fritt från misstankar om manipulerade resultat. Samlingsprov

i gruset under asfalten är ett försök från er att lura medborgarna och oss som värnar miljö och människors hälsa.

Kommentarer/åtgärder: Den provtagning som gjorts åt Gävle kommun i samband med arbetet med detaljplanen bedöms fullgod för ändamålet. Det finns inget skäl för Gävle kommun att misstro aktuellt resultat. Med anledning av inkomna synpunkter har borrhprovets längd kontrollerats av Sweco. Borrhprovets längd motsvara 20-30 cm. Kontrollen av borrhprovet föranleder inga revideringar av analysen och rapportens slutsatser enligt Sweco men rapporten har kompletterats med korrekta längdangivelser. Provtagning sommaren 2018 är inte utförd av Gävle kommun och den rapport som det hänvisas till i miljökonsekvensbeskrivningen är ett PM om tidigare genomförda provtagningar av privat aktör(er). Aktuell provtagning bekräftar resultatet i kommunens provtagning. Kommunens bedömning i frågan samstämmer med länsstyrelsens initiala bedömning (se bilaga 2) och vid ytterligare markarbeten i samband med en exploatering kan det komma bli aktuellt att göra ytterligare analyser för att säkerställa hur aktuella massor ska/kan hanteras. En fortsatt dialog sker då med ansvarig tillsynsmyndighet. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Privatperson FF (bilaga 7)

Sammanfattning: Yttrande motsätter sig skribenten en detaljplan som eliminerar ett helt trafikslag i Gävle. Det har inte presenterats någon konsekvensanalys givet det ökade flygandet, kommande miljöanpassningar samt ambitionen med Gävles tillväxt. Det finns anledning att tro att en flygplats kommer spela en viktig roll för Gävle i framtiden.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsens nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

Gästrike räddningstjänst (bilaga 8)

Sammanfattning: Räddningstjänsten anser att specifika brandsläckningslösningar för en begränsad yta inte är att anse som en robust lösning för kommunens skyldighet att tillgodose räddningstjänstens behov av kontinuerlig brandvattenförsörjning. Det behövs tas ett större perspektiv för brandvattenförsörjningen i kommunen.

Tillgången på brandvatten i och nära planområdet är osäker vilket medför att möjligheten för effektiva räddningsinsatser inte bedöms uppfyllas enligt nuvarande planförslag. Brandvatten är vatten för brandsläckning medan släckvatten är vatten som inte förångats och riskerar vara kontaminerat av produkter eller ämnen som medverkat i branden. Räddningstjänsten bedömer det inte tillräckligt utrett om brandvatten finns i den utsträckningen som krävs för att räddningstjänsten ska kunna genomföra effektiva räddningsinsatser.

Lösningarna för hantering av släckvatten behöver vidare samrådas med räddningstjänsten. Detta för att släckvattenhanteringen ska bli så enkel som möjligt att genomföra, så att räddningstjänsten kan utföra effektiva räddningsinsatser.

Kommentarer/åtgärder: Planbeskrivningen har kompletterats i avsnitt rörande brandvatten om att i samband med en exploatering finns ett behov att föra en tidig dialog med räddningstjänsten och Gästrike Vatten AB för att säkerställa hur brandvatten ska hanteras inom planområdet. I aktuellt planområde finns förutsättningar att inom kvartersmarken till skapa anläggningar som kan hantera ett framtida behov/tillgång på brandvatten. Planbeskrivningen har kompletterats med text om behov av samråd i aktuell fråga.

Beredskap Gävleborg (bilaga 9)

Sammanfattning: Beredskap Gävleborg anser att Gävle kommun i samrådsredogörelsen inte svarar på hur t.ex. rekreationsflyg och tävlingsflyg ska kunna fortsätta utan inskränkningar. Gävle kommun frågar om löftet att flygplatsen ska kunna leva kvar som en "vackert väder flygplats".

Kommentarer/åtgärder: I viken omfattning och hur länge det är möjligt att använda flygplatsen är en fråga som får besvaras av sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun, som representerar kommunen som markägare och hanterar befintliga avtal etc. kopplat till fastigheten. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektor Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

Inte heller har synpunkterna om konsekvenser för ambulansflyg, brandflyg m.m. besvarats i samrådsredogörelsen. Gävle kommun hänvisar till beslut 2016. Ingen uppföljning av det beslutet har gjorts. Varför identifierades inte behovet av en ny helikopterplatta och behov av ett gräsfält för skogsbrandsflyg redan 2016? Beredskap Gävleborg kräver en grundlig utredning och uppföljning av konsekvenserna av beslutet 2016 innan beslut om att anta detaljplanen. Beredskap Gävleborg anser i yttrandet att Gävle kommun försöker dölja konsekvenserna för allmänheten.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsen nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

I yttrandet krävs svar på om det finns ett snabbspår för vissa intressenter? Ett utökat förfarande för en detaljplan ska ta minst 1-1,5 år.

Kommentarer/åtgärder: Planarbetet har utförts som ett av kommunen högt prioriterat planarbete med så kallat utökat förfarande. Det finns i plan- och bygglagen ingen lagstadgad tid för hur lång tid en planprövning ska fortgå, men dock en process som ska följas. Aktuell detaljplan har arbetats fram i enlighet med den planprocess som beskrivs i plan- och

bygglagen. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

I yttrandet påpekas också att det finns häckande tranor i området just nu.

Kommentarer/åtgärder: Observationen har vidarebefordrats till aktuell konsultfirma som för kommunens räkning genomför kompletterande inventeringar av naturvärden på platsen inför arbetet med en skötselplan av allmän plats NATUR. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg beskriver att grundvattenprover enligt planbeskrivningen visat på högre värde för Naftalen än gränsvärdet men under nivåer där det bedöms nödvändigt att vidta åtgärder. Detta anser Beredskap Gävleborg vara horribelt då värdena är 8,4 gånger högre än gränsvärdet. Ytterligare grundvatten prover på fler ställen på flygplatsområdet krävs innan detaljplanen antas. Att hävda att några åtgärder inte behövs är att mörka för allmänheten.

Kommentarer/åtgärder: De gränsvärden som refereras till i planbeskrivningen är hämtade från den s.k. Hollandslistan som kan användas då svenska riktvärden saknas. Denna lista innehåller två olika nivåer på värden, ett Target value (målvärde) och ett Intervention value (åtgärdsvärde). När åtgärdsvärdet nås eller överskrids är det nödvändigt att vidta åtgärder p.g.a. att de halter som anges där kan medföra risker för hälsa och miljö. Målvärdet är ett önskat värde och motsvarar en bakgrunds nivå. Mellan de två olika nivåerna finns en skala där en bedömning görs om redovisade halter kan innebära risk för hälsa och miljö. De halter som redovisas i planbeskrivningen ligger på 0,084 µg/l och är över målvärdet (0,01 µg/l) men är långt mindre än det värde där åtgärder måste vidtas (70 µg/l). Det vill säga strax över ett önskat värde. Bedömningen kvarstår att inga särskilda åtgärder behöver vidtas rörande Naftalen för att tillåta föreslagna markanvändning.

Den i aktuell detaljplan föreslagna markanvändningen förväntas inte innebära någon försämring utifrån aspekten markföroreningar, en exploatering kan också bidra positivt till att motverka de föroreningar som ev. kan finnas på platsen. Om markföroreningar identifieras i samband med exploatering så hanteras dessa inom ramen för miljöbalken och vid behov saneras marken vilket då blir en positiv effekt för närliggande markområden och vattendrag. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg skriver att inga grundvattenprover eller markprover för PFAS (brandsläckningsskum) har redovisats för offentligheten. Detta trots att Spikåsbäcken har ökade halter vad det gäller PFAS. Att kommunen inte reagerar på detta är obegripligt. Förekomsten av PFAS i grundvatten är generellt ett stort problem och att det inte skulle vara så för Rörberg bedömer beredskap Gävleborg som osannolikt. Eftersom Gävle-Valboåsen är riksintresse för dricksvattenanläggning så kräver skribenterna att en utredning görs och redovisas offentligt innan detaljplanen antas.

Kommentarer/åtgärder: De prover som togs i samband med provningen om upphävandet av flygplatsens tillstånd visade på PFAS i halter under miljökvalitetsnormen för vatten. Skillnaderna i uppmätta halter mellan uppströms och nedströms provtagning är små och kan bero på andra variationer än läckage av PFAS mellan punkterna. Kommunens bedömning är att uppmätta halter inte förhindrar föreslagen markanvändning. Ansvarig tillsynsmyndighet för räddningstjänstens övningsplats kan vid behov besluta om ytterligare provtagning inom ramen för sitt uppdrag. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg skriver att på sidan 49 i miljökonsekvensbeskrivningen kan man läsa att halterna av kvicksilver samt polybromerade difenyleter (PBDE) i Spikåsbäcken överskrider de nationella gränsvärdena. PBDE kommer med största sannolikhet från räddningstjänstens övningsområde. Omfattande mark- och grundvattenprover av ovanstående föroreningar krävs innan detaljplanen kan antas.

Kommentarer/åtgärder: De halter som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen är taget från det nationella vatteninformationssystemet, VISS. Havs- och vattenmyndigheten har bedömt att samtliga vattendrag i Sverige har förhöjda halter av dessa ämnen vilket beror på atmosfärisk deposition över hela landet. Detta är inget unikt för just Spikåsbäcken. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg beskriver i sitt yttrande att Gävle kommun har tagit 4 st asfaltsprover för att kontrollera om asfalten innehåller stenkols tjära. Proverna togs 2019-02-14. Redan under sommaren 2018 togs prover som inte har redovisats av Gävle kommun. Den rapport som finns till kommunens provtagning (2019-03-06) innehåller fler felaktigheter. Aktuella borrhål har endast redovisats ungefärligt på en karta och inte mätts in. Beredskap Gävleborg har försökt hitta dess borrhål (enligt utsago fyllda med betong) men bara funnit två av dem. Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun pekar ut alla borrhål. De borrhål som återfunnits har efter beräkning gjord av beredskap Gävleborg inte bedömts överensstämma i vikt med de prover som redovisas i aktuell rapport. Enligt beräkningarna ska borrhållarna ha en vikt på 8-10 kg men de som redovisas i rapporten är mellan 3,5-4,5 kg. Skribenterna kräver en förklaring på denna stora viktskillnad.

Beredskap Gävleborg anser att den metod som används för att analysera tjärasfalt inte ska nyttjas för det ändamålet. De borrhållsprover som togs 2019-02-14 analyserades dessutom först 2019-03-01 och inte inom en vecka som är brukligt. Proverna hölls inte heller kylda korrekt. Analysen kan därför inte anses korrekt. När Beredskap Gävleborg utfört ett fälttest med asfaltsspray indikerade det på att asfalten innehåller stenkols tjära. De borrhållsprover som redovisas i rapporten är samlingsprov som är 40-50 cm långa. Dvs det är felaktigt tagna prover och därmed även felanalyserade prover. Beredskap Gävleborg har varit i kontakt med flertalet experter inom analys av asfalt bl.a. från Vägverket och Swecos egna experter. De hävdar liksom vi att Stenkols tjära skall analyseras i lager inte i form av ett samlingsprov.

Efter att två provtagningar genomförts varav den ena inte redovisats alls och den andra inte varken utförs eller analyseras på rätt sätt så är förtroendet förbrukat. Beredskap Gävleborg kräver därför att nya borrhprover tages och analyseras av en oberoende 3:e part.

Kommentarer/åtgärder: Den provtagning som gjorts åt Gävle kommun i samband med arbetet med detaljplanen bedöms fullgod för ändamålet. Det finns inget skäl för Gävle kommun att misstro aktuellt resultat. Med anledning av inkomna synpunkter har borrhprovets längd kontrollerats av Sweco. Borrhprovets längd motsvara 20-30 cm. Kontrollen av borrhprovet föranleder inga revideringar av analysen och rapportens slutsatser enligt Sweco men rapporten har kompletterats med korrekta längdangivelser. Provtagning sommaren 2018 är inte utförd av Gävle kommun och den rapport som det hänvisas till i miljökonsekvensbeskrivningen är ett PM om tidigare genomförda provtagningar av privat aktör(er). Aktuell provtagning bekräftar resultatet i kommunens provtagning. Kommunens bedömning i frågan samstämmer med länsstyrelsen initiala bedömning (se bilaga 2) och vid ytterligare markarbeten i samband med en exploatering kan det komma bli aktuellt att göra ytterligare analyser för att säkerställa hur aktuella massor ska/kan hanteras. En fortsatt dialog sker då med ansvarig tillsynsmyndighet. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg ställer frågan om beslutet 2016 om att avveckla Gävle Flygplats AB verkligen innebär att avveckla flygplatsen helt och att detaljplanlägga området för industriändamål, varför sattes då inte det arbetet igång genast? Jo därför att beslutet inte var ett beslut om total nedläggning. Beredskap Gävleborg bestrider därför återigen Livsmiljö Gävles tolkning av beslutet. Beslutet var ett beslut att avveckla bolaget Gävle flygplats AB dvs instrumentinflygningsmöjligheterna.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsens nedläggning. Gävle kommun kan i likhet med andra aktörer i enlighet och med PBL med t.ex. en ny detaljplan pröva alternativa markanvändningar på kommunalägd mark. Beslut om att påbörja pröva en planläggning inom ett avgränsat område tas av förtroendevalda politiker. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebehandling till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

I yttrandet påtalas att om kylvatten ska tas från Storsjön och efter kylning återföras till Storsjön med temperaturhöjning så påverkar det bl.a. fisket och vattendom krävs. Ingenting sådant finns klart. Om man istället avser ett slutet system så kommer det krävas en stor mängd värmeväxlare eller höga kyltorn. Inget av detta har närmare redovisats i granskningsunderlaget. Beredskap Gävleborg kräver att kommunen redovisar vad detaljplanen kommer tillåta med avseende på miljöpåverkan i Storsjön och påverkan för de närboende när det gäller framtida kylbehov. Hur skall medborgarna annars kunna ta ställning

till detaljplaneförslaget om Gävle kommun inte redovisar maximala möjliga konsekvenser?

Kommentarer/åtgärder: Detaljplanen skapar bara en möjlighet att uppföra pumpanläggningar för att cirkulera vatten oavsett funktion eller var det kommer från. Om kylvatten ska tas från t.ex. en sjö kommer det krävas en särskild prövning enligt miljöbalken och då redovisas konsekvenser och effekter i den prövningen. Detaljplanen låser inte fast ett specifikt genomförande men har i det aktuella fallet försökt utformas så flexibelt som möjligt. Detta för att det idag inte finns ett specifikt projekt med redovisade tekniska lösningar för den aktuella platsen. Det finns också flera olika sätt att lösa en specifik fråga som alla i sin tur får olika konsekvenser. Det finns domstolspraxis att en detaljplan inte behöver gå längre än att redovisa konsekvenser av planens genomförande, särskilt då en ev. efterkommande verksamhet prövas enligt annan lagstiftning som t.ex. miljöbalken. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg meddelar att det idag finns en namninsamling med ca 2000 underskrifter. Det är alltså ett stort antal invånare i Gävle kommun och Gävleborgs län som anser att avvecklingen är ett felaktigt beslut som medför stora konsekvenser för Gävleborgs alla invånare, och som inte utreddes tillräckligt innan beslutet togs. Beredskap Gävleborg konstaterar att Livsmiljö Gävle inte alls är ett passande namn på en avdelning som anser att de inte har uppdraget att bevaka invånarnas möjligheter att överleva en olycka eller annan kris.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsen nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

Beredskap Gävleborgs anser att det ska förklaras varför Gävleborgs övriga invånare inte får vara med och dela på försäljningsintäkterna när de en gång i tiden var med och finansierade uppförandet av flygplatsen. Det är också felaktigt att det inte finns ett markanvisningsavtal för flygplatsen. Dåvarande kommunstyrelsens ordförande har skrivit ett markanvisningsavtal daterat 2018-07-19 och Jörgen Edsvik har uttalat att ett avtal har slutits med ett större IT-företag men att avtalet är sekretessbelagt. Att det inte finns något avtal är alltså inte sant. Beredskap Gävleborg kräver att markvärderingarna offentliggörs och Gävle kommun ska redovisa att aktuella fastigheter inte säljs till underpris. I annat fall ska fastigheterna säljas via anbudsförfarande.

Kommentarer/åtgärder: Detaljplanen avser att reglera markanvändningen och roller samt ansvar inom ett avgränsat område och är inte att likställa med ev. försäljning av mark. Fördelning mellan kostnader och intäkter, markvärdering görs som en del av ett markanvisningsprocess, som normalt görs efter att detaljplanen vunnit laga kraft. De avtal som idag finns mellan Gävle kommun och en intressent kan i enlighet med ert

yttrande ses som en del i en markanvisning men någon marköverlåtelse i samband med markanvisning har inte gjorts. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

I samrådsredogörelsen framkommer inte att Länsstyrelsen (LST) har några synpunkter om konsekvenserna gällande hälsa och säkerhet (m.a.o. krisberedskap). LST redovisar endast synpunkter på strandskydd, fåglar, fjärilar mm. Enligt departement och MSB är det länsstyrelsens ansvar att tillse att det finns en tillräcklig krisberedskap. Länsstyrelsen har inte tydligt motiverat hur en avveckling av Gävle Flygplats förenat lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med översiktsplanen. Länsstyrelsen och kommunen anser att detaljplanen inte strider mot gällande översiktsplaner ("Översiktsplan Gävle kommun år 2030" samt "Översiktsplan Gävle stad 2025"). Beredskap Gävleborg anser att detta är obegripligt. Flygplatsen står i båda översiktsplanerna omnämnd flertalet gånger som att den finns kvar med viss flygverksamhet. Vid nybyggnation skall t.o.m. hänsyn tas till flygplatsens buller. Beredskap Gävleborg kräver att översiktsplanerna följs. I annat fall skall enligt Plan- och Bygglagen alla avvikelser tydligt redovisas inkl. konsekvenserna som uppstår p.g.a. av avvikelserna samt skälen till varför inte översiktsplanen följs.

Gävle kommun anser sig inte behöva följa gällande översiktsplaner, utan istället arbetar man parallellt med ett stort antal detaljplaner. Beredskap Gävleborg anser att är orimligt att befolkningen måste sätta sig in i ett så stort antal dokument för att överhuvudtaget få en bild av vad Gävle kommun planerar. Vad är då vitsen med att ödsla tid på att ta fram översiktsplaner överhuvudtaget?

Kommentarer/åtgärder: Livsmiljö Gävle ansvarar inte för Länsstyrelsens yttrande. Gävle kommun har ingen anledning att misstro att Länsstyrelsen inte tagit ansvar för sin skyldighet att representera och samråda med andra statliga instanser under planprocessen.

Gävle kommuns ställningstagande rörande detaljplanens förhållande till gällande översiktsplaner kvarstår. En översiktsplan avser att visa på kommunens generella viljeriktning i strategiska frågor rörande mark- och vattenanvändning och avses att agera vägledande. Översiktsplanerna anger inte att aktuella mark inte kan vara föremål för förändrad markanvändning på sikt. Den skrivning som återfinns speglar en pågående markanvändning och hur kompletteringar i närområdet ska förhålla sig till en aktiv flygplats. Flygplatsen är i översiktsplan för Gävle Stad 2025 placerad utanför aktuell planavgränsning men omnämns som en förutsättning och ett allmänt intresse. Översiktsplanen för Gävle Stad antogs 2009, beslutet att avveckla flygplatsen i kommunal regi togs av kommunfullmäktige 2016. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

När det gäller riksintressen så har Länsstyrelsen endast uttalat sig om riksintresset för kommunikationer och vattenförsörjning. Försvarets riksintressen när det gäller flygplatser har inte berörts. Det är ett krav att Försvarsmakten

remitteras vid nedläggning av flygplatser. Beredskap Gävleborg kräver att detta göres och redovisas innan beslut om antagande av detaljplan göres.

Kommentarer/åtgärder: Aktuell flygplats är inte ett riksintresse för försvarsmakten, och under granskningen har försvaret yttrat sig (genom LST) och meddelar att de inte har något att erinra mot planens genomförande. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg vidhåller att Livsmiljö Gävle inte har stöd i Gävle kommunfullmäktiges beslut 2016-11-21 "Att avveckla Gävle Flygplats AB" och att det ska vara detsamma som att avveckla flygplatsen totalt. Vi kräver att den överklagan i Förvaltningsrätten Falun (Målnummer: 4598-18) som pågår kommer till ett domslut innan ett beslut om antagande av detaljplan göres.

Kommentarer/åtgärder: Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

I yttrandet beskrivs att ingen lokaliseringsprövning för energiintensiva verksamheter varken utförts eller redovisats. Beredskap Gävleborg kräver att en utredning rörande möjligheterna att förlägga intressenternas verksamheter på annan plats genomförs och redovisas innan detaljplanen antas.

Kommentarer/åtgärder: Det uppdraget som inkommit till Livsmiljö Gävle är att på just den aktuella platsen pröva föreslagen verksamhet. Platsen är vald utifrån områdets storlek, nuvarande markanvändning, kommunalt ägande och närheten till kraftförsörjning. Faktorer som inför planuppdraget inte gått att tillgodose på samma sätt på annan plats i kommunen. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

I planbeskrivningen redovisar Livsmiljö Gävle att större delen av strandskyddat område på Överhärde 63:1 kommer planläggas som allmän plats. Beredskap Gävleborg hävdar att detta är osant då illustrationen i planbeskrivningen redovisar att området där strandskyddet avses upphöra är större än den yta som ska planläggas som allmän plats. Skälet som anges för upphävandet redovisas som ytor som redan ianspråktagits för flygplatsens räkning. Enligt illustrationen ligger inga byggnader, parkering och transportytor inom det område som avses upphävas. Beredskap Gävleborg kräver att strandskyddet kvarstår i det gula området.

Kommentarer/åtgärder: De område där strandskydd avses upphävas är detaljplanlagt som kvartersmark och omfattar Flygfältsvägen och dess vägområde in mot befintlig terminalbyggnad. Resterande ytor som inom planområdet omfattas av strandskydd kommer planläggas som Allmän plats NATUR, en markanvändning som inte strider mot strandskyddets syfte. Den illustrationskarta som finns på sidan tolv och där tillhörande bildtext har förtydligats för att underlätta förståelsen för i vilket område som strandskydd upphävs.

Gävle kommun väljer att ha ett kommunalt huvudmannaskap för stora delar av detaljplaneområdet för att säkra naturvärdena. Beredskap Gävleborg hävdar att ett av argumenten inför beslutet om att avveckla flygplatsen var just att driften av den var kostsam. När det gäller skötsel av stråk och röjning av kringliggande ytor har flygklubbar, Lovéns trafikskola m.fl. varit de som utfört detta. Sista åren har detta även skett med egna maskiner, utrustning och bränsle. Nu ska Gävle kommun själva utföra detta på skattebetalarnas bekostnad för all överskådlig framtid. Beredskap Gävleborg kräver att ev. köpare av marken får bekosta detta själva liksom tidigare hyresgäster fått göra.

I planbeskrivningen redovisas att flera arter skall inventeras i samband med exploateringen. Upptäcks arter vid exploateringen avser kommunen flytta dessa till s.k. naturområden. Eftersom kommunen inte vet omfattningen av detta, så vet de heller vad det kommer att kosta skattebetalarna. Beredskap Gävleborg kräver en omfattande undersökning som sträcker sig över årets alla årstider för att bestämma vilka arter som förekommer på området.

Ytterligare inventeringar pågår för att förbättra underlag inför Gävle kommuns skötselplan för det som inom planområdet klassas som allmän plats NATUR. Samt förbättra underlaget för en framtida exploatör. I samråd med Länsstyrelsen har Gävle kommunen bedömt att det är möjligt att fortsätta detaljplanearbete och säkerställa ytor för utveckling och förvaltning av naturvärden i enlighet med planens syfte samtidigt som pågående inventering. I samband med kommande verksamheters tillståndsprövning kommer naturvärden och skyddade arter hanteras vidare, men för att klarlägga förutsättningarna för naturvärden och skyddsvärda arter genomför Gävle kommun tidigt samråd med Länsstyrelsen den miljöbalken, 12:6. Detta för att inför framtida markförsäljning se om det finns begränsningar och restriktioner kopplat till höga naturvärden och genomförandet, så som t.ex. att byggstart bör undvikas i samband med vissa arters häckningsperioder.

Kostnader med anledning av framtida drift av allmän plats NATUR är en del av framtida markanvisning och arbetet med skötselavtal. I samband med skötselavtalet ser kommunen också över förutsättningarna att kombinera naturvärden, skötsel och nya aktiviteter, som t.ex. fårbete, på platsen för att utreda om det kan finnas möjlighet att hitta andra som vill nyttja marken för ändamål som inte påverkar naturvärdena negativt. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

I Miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs nollalternativet som att alla verksamheter som finns där idag få finnas kvar närmast oförändrade, men inte flyget. Vi anser att detta är horribelt och inget annat än ren och skär kränkande särbehandling. Beredskap Gävleborg kräver att denna skrivning stryks. Det finns ingen som helst anledning som kommunen presenterat till varför flyget inte skulle kunna få vara kvar som det är idag i händelse av att detaljplaneförslaget inte antogs.

Kommentarer/åtgärder: Nollalternativet är en beskrivning utifrån dagens användning och den utveckling som skett på senare år. Andelen icke

flygrelaterade verksamheter har ökat och intensiteten hos flyget minskat. Nollalternativet i en MKB har ingen direkt bäring på hur framtida verksamheter kommer utvecklas på fastigheten om etableringen inte blir av. Nollalternativet är tänkt agera som en möjlig referenspunkt/ jämförelsepunkt när konsekvenserna av detaljplanens genomförande beskrivs. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Med tanke på den stora opinion som är emot en nedläggning av flygplatsen samt krishantering, ny övningsplats och behovet av infrastruktur för bland annat flyg och helikoptrar så kräver Beredskap Gävleborg att beslutet om antagande av detaljplan ska tas i kommunfullmäktige och inte i samhällsbyggnadsnämnden.

Kommentarer/åtgärder: Detaljplanen kommer gå upp för antagande i kommunfullmäktige den 17 juni 2019, se yttrande från samhällsbyggnadsutskottet, bilaga 14. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävlebor ifrågasätter skrivningen om Sveriges elmarknad och påpekar att det finns rapporter som pekar på att Sverige har haft ett elunderskott i flera år. När det gäller infrastrukturen för kraftförsörjningen så har den också brister som tar lång tid att åtgärda. Avveckling av kärnkraft med import som följd och utbyggnaden av vindkraft ställer högre krav på en väl utbyggd infrastruktur. I Gävleregionen har ju redan elkraft för serverhallar beviljats till området Ersbo, Stackbo (området öster om 56:an) samt även i Tuna-området i Sandviken. Vi har fått veta att den tillgängliga marginal som fanns vad gäller elkraftöverskott nu är helt förbrukad. D.v.s. det kommer inte beviljas ytterligare elkraft till några energiintensiva verksamheter på Gävle Flygplats. Beredskap Gävleborg kräver därför att detaljplaneförslaget inte antags med motiveringen att Gävle kommun redovisat att en intressent som varit specifikt intresserad av flygplatsen med tanke på närheten till Stackbo ställverket. När det inte längre är möjligt att tillföra fler energiintensiva verksamheter i Gävleområdet, så finns det ingen som helst anledning att riva bort en fullt fungerande flygplats.

Kommentarer/åtgärder: Den beskrivning som återfinns i planbeskrivningen om elmarknaden är en dagslägesbeskrivning som verifierats av nätleverantören Vattenfall. I samband med exploatering av energiintensiv verksamhet i området enligt detaljplanens syfte så krävs ett avtal mellan nätleverantören, Vattenfall, och intressenten för att säkerställa tillgång på elkraft. Vattenfall kan inte sluta ett avtal om förutsättningarna för att leverera önskad elkraft inte finns. I detaljplanen regleras hur mycket elkraft en aktör kan ta ut, och det är svårt att föra ett resonemang om hur mycket kraft som går åt utan veta exakt vilken etablering som kan komma bli aktuell och t.ex. i vilken takt en utbyggnad kommer ske. Behovet kan variera stort mellan olika aktörer. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Skribenterna redovisar att Gävle kommun faktiskt vet vad aktören vill sätta upp på flygplatsen, Serverhallar är ingen "rocket science" utan intressenten

kan ganska enkelt redovisa vad som behövs när det gäller reservkraft och transformatorer. Att hävda osäkerhet rörande utformning utifrån påverkan av buller är helt enkelt inte sant. Gävle kommun ska specificera vad som ska ställas upp på platsen och vad det innebär miljömässigt med avseende på co2 utsläpp, buller och oljeutsläpp. Gävle kommun har på sig att minska utsläpp av växthusgaser med 20% fram till år 2020. Att köra stora dieselgeneratorer kan knappast bidra till det målet. Likaså kan elförbrukningen preciseras av intressenten och kommunen kan då få en bra bild av hur elförsörjning ska ske (mark eller luftkabel). Beredskap Gävleborg kräver att kommunen redogör för elförsörjningen ska utformas så att kringboende kan ta del av vad detta innebär för dem. Att hemlighålla uppgifter om transformatorer, dieselaggregat, elkraftförsörjning m.m. är inte seriöst för fem öre från Gävle kommuns sida.

Kommentarer/åtgärder: Gävle kommun vet i dagsläget inte vilken verksamhet, aktör och/eller stödfunktioner som kan bli aktuellt inom planområdet, det är idag inte ens möjligt att förutse i vilken omfattning en möjlig intressent vill exploatera området eller i vilken ordning marken kommer ianspråk tas marken. Det finns dessutom flera olika typer av tekniska lösningar för reservkraft att tillgå, vilket gör det svårt att peka på en exakt lösning på en fråga utan att riskera att ett genomförande av detaljplanen förhindras av en olämplig planbestämmelse. Planen har försökts utformats så flexibelt som möjligt för att passa flera olika behov, tekniska lösningar och fungera på ett robust sätt i framtiden och kunna möta upp nya tekniska lösningar. Själva hallarna är helt i enlighet med yttrandet inte så komplicerade men kan ändå se ut på väldigt många olika sätt, framför allt beroende på aktör. Att föregå en framtida miljöprövning och förutsätta saker idag som vid ett genomförande inte är relevanta försvarar ett genomförande. Detaljplanen prövningen ska inte heller föregå annan prövning som t.ex. prövning av verksamhetens tillstånd enligt miljöbalken. Dock ska detaljplanen se till att det är möjligt att vid ett genomförande vidta åtgärder som gör att en etablering inte medför betydande negativ påverkan. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Beredskap Gävleborg anser att kommunen på ett medvetet sätt undanhåller konsekvenser för medborgarna som annars skulle riskera förhindra eller försena antagandet av detaljplaneförslaget. Vi anser därför att Gävle kommun aldrig någonsin kommer kunna hävda att ett korrekt samråd- eller granskningsförfarande genomförts.

Kommentarer/åtgärder: Detaljplanen har upprättats enligt Livsmiljö Gävles rutiner för framtagande av detaljplan. Rutiner som överensstämmer med plan- och bygglagens förfarande för detaljplaner. Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet.

Gävlebygdens flygklubb (bilaga 10)

Sammanfattning: Gävlebygdens flygklubb anser i sitt yttrande att de inte fick svar på sina synpunkter i samband med tidigare genomfört samråd. Enligt kommunens politiska plattform ska inga fastighetsförsäljningar ske som äventyrar föreningslivets möjlighet att bedriva sin verksamhet. Där anges också att

för fastigheter som kommunen äger men föreningslivet verkar på behöver ny modell för rust och investeringar. Dessa punkter bland andra, har kommunen tagit fram och förbundit sig att jobba för. Men utifrån de svar vi har fått i samrådshandlingen ser vi inga spår av det.

I alla frågor gällande flygplatsen hänvisas till sidan 4 i samrådsredogörelsen. Där står det: Kommunens ställningstagande att upphöra med flygtrafik i kommunal regi genom att avveckla Gävle flygplats AB återfinns också i kommunens översiktsplan. Detta stämmer inte, flygplatsen finns med i både "Översiktsplan Gävle stad 2025" och "Översiktsplan Gävle kommun 2030". Där framgår till och med att hänsyn skall tas till flygplatsbuller vid nybyggnation. När beslutet att lägga ner Gävle flygplats AB togs i november 2016 bestämde kommunen att lägga ner flygplatsen som instrumentflygplats. Man uttalade klart och tydligt att flygplatsen skulle bli kvar som en "vackert väder flygplats". Detta löfte och beslut avser nu kommunen att bryta.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsen nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

Privatpersonen GN och BL (bilaga 11)

Sammanfattning: I yttrandet redovisas en önskan att kommunen försöker bemöda sig att svara på inkomna synpunkter till kommuninvånare och tillika skattebetalare. Stor del av inskickade kommentarer hänvisas till ett samlat svar gällande flygplatsen där det påstås att flygverksamheten ska upphöra i kommunal regi, ett påstående som enligt skribenten inte är sant. Aktuellt beslut handlar om att avveckla bolaget Gävle flygplats AB det vill säga instrumentflygningsmöjligheterna. Flygplatsen skulle vara kvar som vacker väderflygplats. Tillika har flygtrafiken med polishelikoptrar avstannat sedan möjligheten att tank på Rörberg försvann, bara för att bygga upp den för mycket pengar på annan plats.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsen nedläggning (se vidare sid 2). Frågan bedöms inte föranleda några korrigeringar i planhandlingarna inför antagandet. Synpunkten vidarebefordras till Sektorn Styrning och stöd, Gävle kommun för vidare hantering.

I yttrandet redogörs för att lägga ner flygplatsen inte uppfyller FN's globala mål om att investeringar i hälsa genom förebyggande insatser och modern och effektiv vård för alla gynnar samhällets utveckling. Den möjligheten har nu berövats kommunens invånare då ambulansflygningar omöjliggörs. Innan avveckling skedde 66 ambulansflygningar per år till Rörberg.

Hur har kommunen tänkt att reparera denna skada? Helikopter är inte ett fullgott alternativ. Kommunen bör göra en uppföljning, hur många som hade kunnat räddas/fått mindre skador/mindre lidande eftersom snabb specialistvård

uteblev? Detta är en kostnad som också måste beaktas vid nedläggningen av flygplatsen.

Kommentarer/åtgärder: Livsmiljö Gävle kvarstår i sin bedömning rörande de globala miljömålen. Detaljplanens genomförande bedöms inte motverka aktuellt miljömål. Sektor Livsmiljös uppdrag att pröva förändrad markanvändning på aktuell fastighet ligger inte att utreda konsekvenserna av flygplatsens nedläggning.

Livsmiljö Gävle

Josef Wårdsäter

Planarkitekt

För kännedom till:

Länsstyrelsen

Mark och exploatering

Gästrike Räddningstjänst

Gästrike Vatten

Trafikverket

Billerud Korsnäs skog & industri AB, 801 82 Gävle

Skogsägarna Mellanskog, Svarvargatan 26, 811 36 Sandviken

Stora Enso Skog, 791 80 Falun

Per Håkan Englund, Tomtasvägen 7, 818 91 Valbo

Kalle Gustafsson, Valbovägen 445, 818 91 Valbo

Anna-Karin Sjöberg, Valbovägen 447, 818 91 Valbo

Helena Blom, Vallbyvägen 22, 813 40 Torsåker

Kurt-Arne Jansson, Rörbergsvägen 50, 818 91 Valbo

Sven-Erik Olsson, Västånåsvägen 19, 818 91 Valbo

Gunilla Carlbom, Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo

Thomas Woxberg, Törnbacken 6, 170 67 Solna

Siv Båtman, Valbovägen 441, 818 91 Valbo

Maria Fyhr, Valbovägen 441, 818 91 Valbo

Bo Göran Holmgren, Länergatan 30, 806 45 Gävle

Anders Kedbrant, Hedesundavägen 6, 818 91 Gävle

Lars Sveding, Box 3014, 169 03 Solna

Ann Katrin Myles, Gnistens Gränd 8, 803 02 Gävle

Hans Pålson, Hultvägen 3, 291 62 Kristianstad

Erik Norberg, Vallgångsvägen 12 A, 802 70 Gävle

Jan-Olof Friskman, Hackspettvägen 4, 746 35 Bålsta

Kristina Strandlund, Slottstorget 5 A, 802 50 Gävle

Hans Kastemyr, Smäckstigen 7, 818 33 Valbo

Gun Neby, Jägargatan 9A, 802 64 Gävle

Kåre Wahlman, Stuvaregatan 42, 803 02 Gävle

Arne Ellefors, Lützensgatan 12 A, 115 20 Stockholm

Torbjörn Pant, Finnstigen 21, 816 94 Ockelbo

Patric Norrå Skolvägen 7 A 818 30 Valbo

Fredrik Funcke Herrgårdsallén 6 804 23 Gävle

FFK X-län Richard Jovanovic, c/o Gävlebygdens Flygklubb, Gävle flygplats,
818 91 Valbo

Beredskap Gävleborg

Daniel Färnstrand, Ängsvägen 4, 816 31 Ockelbo

Per Stensson, Södra Köpmangatan 30D, 802 51 Gävle

Anders Hellström, Strömgatan 9B, 806 45 Gävle

Gävlebygdens Flygklubb, 818 91 Valbo

Överhärde bys skifteslag:

c/o Reine Hansson, Persbacksvägen 60, 818 91 Valbo

Överhärde Vägsamfällighet, c/o Anders Malm, Överhärdesåsen 5, 818 91 Valbo

Med besvärshänvisning till:

BillerudKorsnäs skog & industri AB, 801 82 Gävle

Skogsägarna Mellanskog, Svarvargatan 26, 811 36 Sandviken

Stora Enso Skog, 791 80 Falun

Per Håkan Englund, Tomtasvägen 7, 818 91 Valbo

Kalle Gustafsson, Valbovägen 445, 818 91 Valbo

Anna-Karin Sjöberg, Valbovägen 447, 818 91 Valbo

Helena Blom, Vallbyvägen22, 813 40 Torsåker

Kurt-Arne Jansson, Rörbergsvägen 50, 818 91 Valbo

Sven-Erik Olsson, Västånåsvägen 19, 818 91 Valbo

Gunilla Carlbom, Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo

Thomas Woxberg, Törnbacken 6, 170 67 Solna

Siv Båtman, Valbovägen 441, 818 91 Valbo

Maria Fyhr, Valbovägen 441, 818 91 Valbo

Bo Göran Holmgren, Länergatan 30, 806 45 Gävle

Anders Kedbrant, Hedesundavägen 6, 818 91 Gävle

Lars Sveding, Box 3014, 169 03 Solna

Ann Katrin Myles, Gnistens Gränd 8, 803 02 Gävle

Hans Pålson, Hultvägen 3, 291 62 Kristianstad

Erik Norberg, Vallgångsvägen 12 A, 802 70 Gävle

Jan-Olof Friskman, Hackspettvägen 4, 746 35 Bålsta

Kristina Strandlund, Slottstorget 5 A, 802 50 Gävle

Hans Kastemyr, Smäckstigen 7, 818 33 Valbo

Gun Neby, Jägargatan 9A, 802 64 Gävle

Kåre Wahlman, Stuvaregatan 42, 803 02 Gävle

Arne Ellefors, Lützengatan 12 A, 115 20 Stockholm

Torbjörn Pant, Finnstigen 21, 816 94 Ockelbo

Patric Norrå Skolvägen 7 A 818 30 Valbo

Fredrik Funcke Herrgårdsallén 6 804 23 Gävle

FFK X-län Richard Jovanovic, c/o Gävlebygdens Flygklubb, Gävle flygplats,
818 91 Valbo

Beredskap Gävleborg

Daniel Färnstrand, Ängsvägen 4, 816 31 Ockelbo

Per Stensson, Södra Köpmangatan 30D, 802 51 Gävle

Anders Hellström, Strömgatan 9B, 806 45 Gävle

Gävlebygdens Flygklubb, 818 91 Valbo

Överhärde bys skifteslag:

c/o Reine Hansson, Persbacksvägen 60, 818 91 Valbo

Överhärde Vägsamfällighet, c/o Anders Malm, Överhärdesåsen 5, 818 91 Valbo



Länsstyrelsen
Gävleborg

YTTRANDE
2019-05-15
Dnr 2984-2019
BILAGA 2
1 (2)

Enheten för samhällsutveckling
Maria Andersson
010-22511238
Maria.Landersson@lansstyrelsen.se
Gävle kommun

Granskning

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplan för ändamål
Gävle kommun, Gävleborgs län

Granskningstid: 15 april till 15 maj 2019

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närbelägna stälverket i Stackbo/Ångsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verk-samhetsområdet."

Alla planhandlingar finns att läsa på Gävle kommuns hemsida
<http://www.gavle.se/detaljplaner>

Planhandlingarna finns även tillgängliga i Förvaltningshuset, Kyrkogatan 22 i Gävle.

Om du har frågor om planförslaget kan du höra av dig till ansvarig planhand-läggare Josef Wårdsäter på tel 026/ 17 96 18 eller på e-post josef.ward-sater@gavle.se.

Synpunkter på förslaget ska vara kommunen skriftligen tillhanda senast sista granskningsdag. Synpunkter kan lämnas via:

E-post: planer@gavle.se
Brev: Gävle kommun, Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle.

Den som inte har framfört sina synpunkter vid samråd eller granskning kan förlora rätten att överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Livsmiljö Gävle

Josef Wårdsäter
Planarkitekt

Granskning av detaljplan för Överhärde 63:1 m fl, Rörbergs flygplats

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i samband med att den ställts ut för granskning under tiden den 15 april-15 maj 2019.

För planområdet gäller Översiktsplan Gävle kommun år 2030, antagen 11 december 2017. Detaljplaneförslaget strider inte mot gällande ÖP.

Länsstyrelsen har inte för avsikt att överpröva ärendet enligt 11 kap. 10 § plan-och bygglagen.

Synpunkter

Förenade områden

Vad gäller asfaltsbeläggningen på landningsbanan finns inga indikationer på att den ska vara ett problem ur föroreningssynpunkt i nuvarande form. De provtagningar på asfalten som har utförts visar på relativt låga halter av PAH förutom i ett av samlingsproven som visar på en förhöjd halt. Om schaktarbeten i asfalten ska utföras ska Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet kontaktas eftersom det inte kan uteslutas att det kan finnas lager eller områden av asfalt med högre föroreningshalter. Tillsynsmyndigheten kan då komma att ställa krav på ytterligare provtagning av asfalten för att säkerställa att hantering och omhändertagande av asfalten sker på ett korrekt sätt.

Naturvärden

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar för ett speciellt avsett område med särskilda skötsel- och uppföljningsplaner som ska skötas för att gynna arter. I fråga om 12.6-samråd har handläggningen av detta inte påbörjats ännu eftersom Länsstyrelsen inväntar kommande inventeringsresultat. En särskild skrivelse om detta har skickats till kommunen. Länsstyrelsen vill också i sammanhanget påminna om att en eventuell flytt av växtindivider får inte påbörjas förrän samrådet har genomförts eftersom sådana åtgärder eventuellt kan vara dispenspliktiga.

2019-05-15

Dnr 2984-2019

I ärendet har enhetschef Patrik Havermann beslutat och Maria Andersson varit föredragande. I handläggningen av ärendet har företrädare från naturvårdsenheten, miljöenheten, enheten för styrning och samordning samt enheten för natur och vilt deltagit.

Patrik Havermann

Maria Andersson

Denna handling är godkänd i Länsstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Postadress Länsstyrelsen, 801 70 Gävle
Besöksadress Borgmästarplan

Telefon 010-225 10 00
Fax 010-225 11 50

Webb www.lansstyrelsen.se/gavleborg
E-post gavleborg@lansstyrelsen.se

Lundberg, Helena

Från: Pierre de Besche <pierre.de.besche@gmail.com>
Skickat: den 12 april 2019 12:46
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Re: Granskning - Överhärde 63:1 m.fl. Rörbergs flygplats

Tack, nu har jag tagit de av den via webben.

Mitt förslag är ändå att ni behåller den som flygplats, inte minst för brandbekämpnings-helikoptrar som behöver tanka.

För den framtida elektrifiering av flygplan skulle den befintliga möjligheten till stora strömmuttag framstå som en framsynt resurs,
/ Pierre

från min gamla iPhone

12 apr. 2019 kl. 10:53 skrev Livsmiljö Gävle - Planer (e-post) <planer@gavle.se>:

Hej,

Du har under samrådet för detaljplanen för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats yttrat dig via e-post eller via kommunens hemsida. Gävle kommun står nu inför att gå ut med aktuell detaljplan på gransknings (utställning), och nu finns detaljplanens granskningshandlingar att tillgå på Gävle kommuns hemsida (mer information se bifogat brev).

Efter tidigare genomfört samråd har Gävle kommun tagit fram en samrådsredogörelse som sammanfattar inkomna synpunkter och hur Gävle kommun bemöter dessa. Men med hänvisning till GDPR, EU:s dataskyddsförordning, så kan vi inte skicka samrådsredogörelse och dess bilagor via e-post eller publicera den på hemsidan då den innehåller personuppgifter och dessa handlingar kan bara skickas via brev och kommer finnas tillgängliga på aktuella utställningslokaler.

Den 8 april 2019 skickade vi ut en uppmaning till ovan angivna adress att om du var intresserad att ta del av aktuell detaljplan och samrådsredogörelsen så skulle du inkomma med en postadress senast den 11 april 2019. Det finns fortsatt möjlighet att få aktuella handlingar skickade till en postadress men då sker det inom ramen för aktuell granskningstid. Granskningstiden kommer inte förlängas med anledning av detta.

Om du under granskningstiden vill ha aktuella planhandlingar och/eller samrådsredogörelsen skickad till en postadress så ber vi er skicka en e-post till planer@gavle.se och ange er fullständiga postadress.

Med vänlig hälsning,

Helena Lundberg
Planadministratör

Gävle kommun
Livsmiljö Gävle
Fysisk planering
Postadress: Gävle kommun, 801 84 Gävle
Besöksadress: Kyrkogatan 22
Kundtjänst: 026-17 80 00
Tel: 026-17 83 45
helena.lundberg@gavle.se
www.gavle.se
www.facebook.com/gavlekommun

Denna mejlväxling kan innehålla personuppgifter som Gävle kommun behandlar enligt EU:s dataskyddsförordning. Läs mer på www.gavle.se/dataskydd

Gävle Kommun
Samhällsbyggnad Gävle
801 84 Gävle

TeliaSonera Skanova Access AB
Antennvägen 2
851 87 Sundsvall

Överhärde 63:1 m.fl
Gävle Kommun

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova önskar att man blir kontaktad av kommunen när detaljplanen har blivit antagen och trätt i laga kraft för att påbörja samtal för exploatering.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

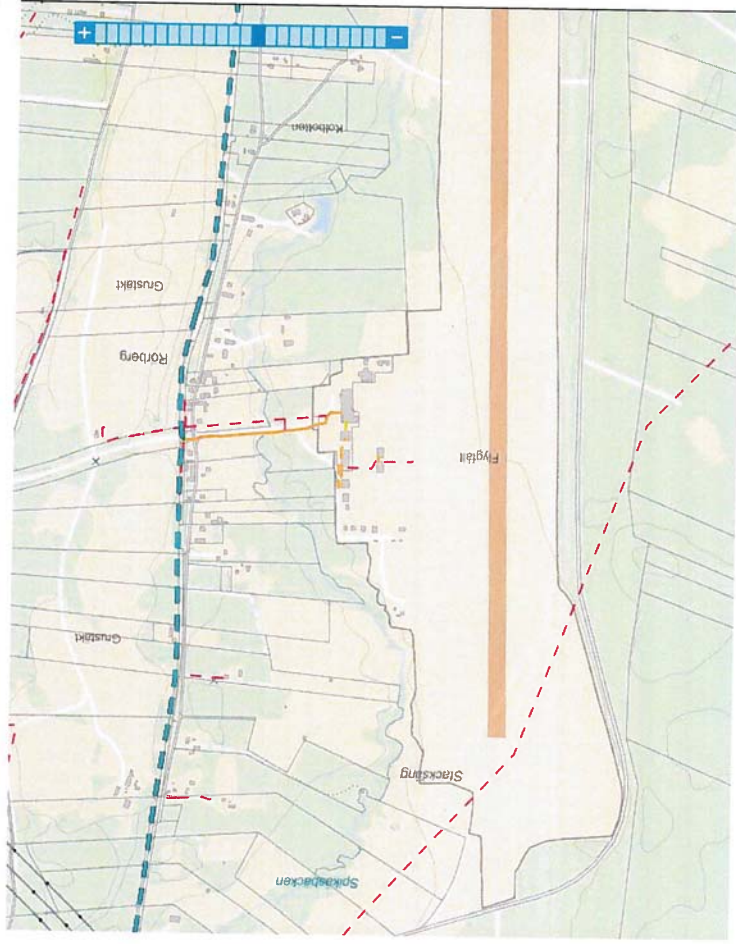
Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätförvaltning för det aktuella området på tfn (vx): 08-604 04 90.

Med vänlig hälsning

Anders Hallberg

Säte: Stockholm
Org.nr: 556446-3734



LIVSMILJÖ GÄVLE Samhällsbyggnadsnämnden	
Ank. 2019 -05- 13	Resultat
Diariter	

Gävle den 20190510

Till Gävle kommun

BILAGA 5

Angående detaljplanläggning av Gävle flygplats

Hantering av tårnhaltiga beläggningar/ Trafikverket 2004:90 (fd Vägverket)

Den analys av asfalt som gjorts på Gävle flygplats har avgörande brister. I publikationen Trafikverket 2004:90 finns på sidan 11 ett förtydligande på analys av asfalt.

Kopia från sidan 11.

Om PAH-innehållet i hela beläggningskonstruktionen ska analyseras, vilket är det normala om hela beläggningen ska grävas bort, måste hela borrhåren krossas ned och analyseras. Ska endast det tårnförrenade lagret undersökas, vilket kan vara fallet om tårnasfallen ska särskiljas från övrig beläggning, måste borrhåren delas (sågas) innan den analyseras.

Därför ska asfalten analyseras med krossning av borrhåren eftersom det är i asfalten som det misstänkta 16PAH kommer att finnas. En urläkning ner till det osorterade gruset är obefintligt och analys av samlingsprov på 40-50 cm djup kommer aldrig att visa 16PAH i asfaltlager på flygplatsen.

Via telefonväxel på Sweco AB fick jag prata med två av Sweco's experter på analys av asfalt och de gav en samstämmig information att **borrhåren skall analyseras** för att visa 16 PAH. Ej gruset under asfalt.

Trafikverket i Umeå gav samma samstämmiga information genom Åsa Lindgren, *Investering/Teknik och miljö - Anläggning*, att man ska analysera borrhåren för att visa 16PAH. Man klyver borrhåren och mal ner till ett prov för analys.

Jag förstår att man blir förnärmad att bli uppmärksamrad på att den redovisade analysen är felaktig för asfalt men rätt för analys av jordmaterial och grus. Detta får man rätta till.

Konstruktion av asfaltytor

Den förségling som lades för 5-6 år sedan kan fräsas upp och återanvändas. Den är ca 2-3 cm tjock och kan förutsättas vara helt fri från stenkolstjärna.

Nästa lager av 60AB12T är 25 cm tjockt. Därunder ligger ett lager BG som är 15 cm. Totalt 40 cm. Detta 40 cm tjocka lager asfalt skall analyseras avseende på stenkolstjärna. Eftersom jag frågat efter konstruktionshandlingar på alla asfaltytor från Gävle kommun utan att ha fått se dessa så är det detta som gäller tills ni visar annat.

Volymen på asfalt är: 2000x45x0,4=36000 m3

Vikten på asfalten är: 36000x2,336=84096 Ton

Antal lastbilslast är: Maxvikt på svenska vägar 36 ton 84096/36=2336 lastbilslast med Sveriges största lastbil med maxvikt.

Experter inom Trafikverket (Åsa Lindgren, Trafikverket Umeå) rekommenderar att analysera borrhåren enskilt för att säkerställa att asfalten inte innehåller stenkolstjärna , 16PAH. Ett

samlingsprov från 40-50 cm djup ger inte analysresultat från asfaltlager. **Rekommendation är att följa Trafikverket 2004:90.**

Borrhål enligt besiktning av asfaltytor.

De borrhål som hittats på asfalten till Gävle flygplats är av tre (3) typer.

1. 4 stycken borrhål med numreningar återfyllda med kall-asfalt. Numreningar: 18SC05, 18SCI30, 18SC079, 047.
- Frågor: Vilket var syftet? Vem utförde borrhåren? Hur ser analysrapporterna ut?
2. 2 stycken borrhål utan numrering återfyllda med betong.
- Frågor: Vilket var syftet? Vem utförde borrhåren? Hur ser analysrapporterna ut?
3. 1 styck borrhål återfyllt med kallasfalt och utan numrering med kryss för borrhålet.
- Frågor: Vilket var syftet? Vem utförde borrhåren? Hur ser analysrapporterna ut?

Bilder på dessa tre typer av upptäckta borrhål är bifogade.

Finns det fler borrhål i asfalten som inte hittats under eftersökningar? Kan Gävle kommun visa ut läget för samtliga borrhål? Kan Gävle kommun visa bygghandlingar med dimensioner och asfalttyp på samtliga asfaltytor?

Färgtest av asfalt

Fyra färgtester har utförts med spray för ändamålet. Samtliga indikerar med brun färgförändring att det finns stenkolstjärna i asfalten.

Slutsats

Gävle kommun har det juridiska ansvaret enligt MB för miljö avseende på miljöfarligt avfall och ämnen som är klassade som hälsofarliga för människor och djur. Därför anmodas att Gävle kommun analyserar asfalten enligt Trafikverket 2004:90 (fd Vägverket) sidan 11 som beskriver asfaltanalys. Alla borrhål skall redovisas med koordinater i SWEREF99 16:30. (se WSP's redovisning kring tankanläggning).

Lämnas asfalten orörd på Gävle flygplats och fortsatt att driva och utveckla flygplatsen till krissskydd för blåljus och brandflyg. Brandflyget är både det bevakande från FFK och Gävlebygdens flygklubb samt det bekämpande styrkor som ska bedrivas av helikoptrar och vattenbombare. För att hela kedjan ska fungera så måste flyglärare och flygskolor ges möjlighet att utbilda piloter på Gävle flygplats.

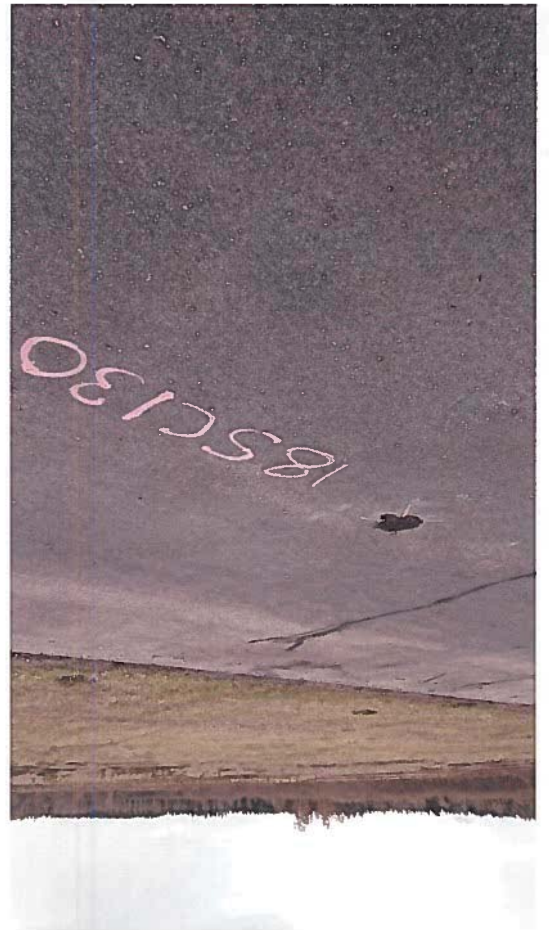
Bifogat är bilder på 4+2+1 borrhål +4 bilder på spraytest.

Mvh

Bo Göran Holmgren
pensionär / 50 års erfarenhet av mät- och kartläggning, utvecklingsverksamhet, utlandsuppdrag i 9 länder i 4 våldsdelar, 30+ år inom lantmäteriet, ca 15 år inom bygg- anläggning, chef för mätavdelningen på fd VIAB AB numera Sweco AB i Stockholm. Fd. privatpilot och FFK, 600 timmar brandflyg, 300 timmar över Gävleborg och 300 timmar över Västerbotten.







Till Gävle kommun

Synpunkter och krav angående detaljplan på Överhärde 63:1 m.fl. Gävle flygplats.

Fakta

Den miljökonsekvensbeskrivning som Sweco upprättat för detaljplanen har allvarliga brister. Enligt rapporter angående analys av stenkolstjärna i flygplatsens asfalt anges att 4 borrhål har tagits upp. Dessa ska enligt underentreprenör PP Säg och Borr återfyllts med betong.

Endast ett borrhål på platta framför terminalbyggnad och ett borrhål ute på banan har lokaliserats trots många timmars sökande av fyra personer.

Det är en anmäkningsvärd brist på kompetens att välja att analysera ett samlingsprov på 40-50 centimeters djup. Riktlinjer för hantering av tjärhaltiga beläggningar Trafikverket 2004:90 sidan 11 säger att om man vill analysera asfthen så skall borrhåren klyvas, malas och analyseras. Att då välja att analysera gruset under asfthen och påstå att detta visar asfaltens kemiska innehåll är rent bedrägligt. Det är en allvarlig brist att inte mäta in borrhålen och redovisa läget i SWEREF 99 16:30.

Utförd borring med saknade borrhål

Två borrhål ute på banan kan inte hittas och jag kräver att få dessa utvisade av Gävle kommun, Sweco eller PP Säg och Borr. Dessa borrhål skall dessutom redovisas med koordinater i SWEREF 99 16:30. Detta följer standardförfarande vid markundersökningar och det uppdrag som WSP haft för grundvattenrör kring fd. tankanläggningen följer detta standardförfarande.

Koordinater är redovisade i SWEREF 99 16:30.

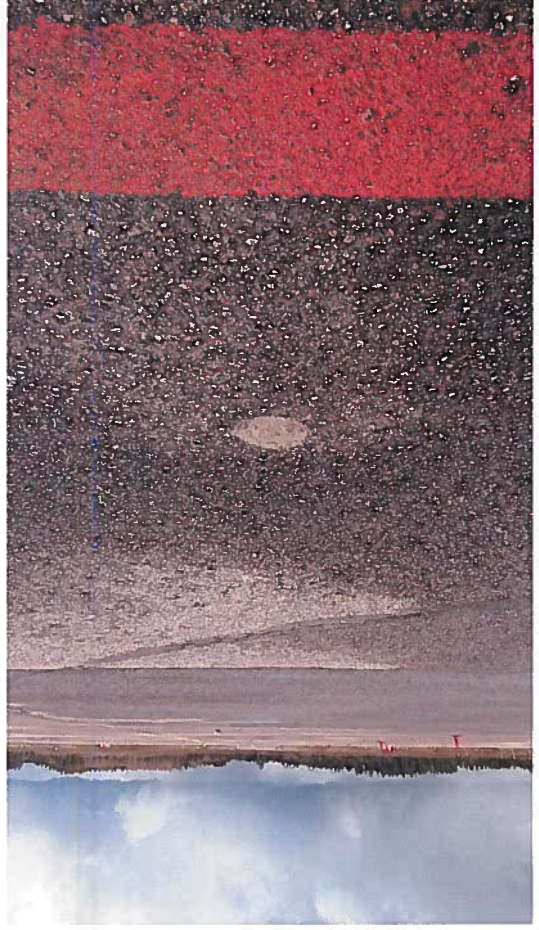
Den anställda Per Hillbom hos PP Säg och Borr har i telefonsamtal uppgivit att han borrade och kollegan Clas Erling återfyllede borrhålet med betong. Per Hillbom hävdar att han borrade 20-30 centimeter djupa borrhål och då stämmer inte den uppgift som rapporten från analysen beskriver som samlingsprov på 40-50 cm djup.

Upphittade borrhål

Jag bifogar bilder på de två borrhål som återfyllts med betong.

Dessutom bifogar jag bilder på de borrhål som återfyllts med kallasfalt. Tre av dessa finns på banan och är borrade med 100 mm borr till djup av 8 cm tillsammans med 50 mm borr till djup av 5-7 cm. Ett syfte med dessa grunda hål vill vi gärna veta. Ni har troligtvis analyserat dessa grunda hål för att få bekräftat att denna försegling är fri från stenkolstjärna. Har ni för avsikt att fräsa förseglingslagret för att återanvända?

Ett hål är borrar i plattans norra del nära taxibanan mot klubbstugan. Här är man nere på det osorterade gruset efter djup av ca 100 mm.



Krav på Gävle kommun

Antalet återstående två borrhål på banan som är återfyllda med betong måste utvisas för att den delen ska vara trovärdig och att vi skall se att dessa två finns rent fysiskt. Analys skall göras av den asfalt som ligger på banan för att analysen skall vara trovärdig. Gruset skall inte representera asfalten. Eftersom Gävle kommun inte kunde urskilja de lager som asfalten är uppbyggd av vid analysen så föreslår jag att klyva bor de översta 2-3 cm som består av den försigling som lades ca 2014.

Återstående del av borrhåran skall därefter sönderdelas till det prov som skall analyseras. För att vara mer noggrann så kan ni ta två analyser av de 25 cm 60AB12T som ligger som bärlager och ytterligare en analys av 15 cm BG som ligger före osorterat grus. Eftersom jag begärt att få ta del av ritningar och dokumentation av asfalten utan att ha fått svar från er så förutsätter jag att mina uppgifter är korrekta. Återupprätta förtroende genom att genomföra förnyade bormingar i asfalten som inte avviker i bordinjup och analysdjup mellan borrhåran och entreprenör som genomför analys. Redovisa analys fritt från misstankar om manipulerade resultat.

Riktlinjer enligt Trafikverket 2004:90

Riktlinjer skall följas enligt sidan 11 i Trafikverket (fd Vägverket) 2004:90

Kontaktade personer:

Lars Tigerström, Sweco
Patrik Wilen, Sweco

Åsa Lindgren, Trafikverket

För att få bekräftat vilken metod som man skall använda vid analys av stenkolsjära i asfalt ringde jag växel på Sweco med två samtal och frågade efter den expert som kunde ge information om analys av asfalt för att utröna innehåll av stenkolsjära. Växel kopplade mig vidare och båda experter från Sweco bekräftade att endast borrhåran skulle analyseras för att utröna halten av 16PAH.

Därefter tog jag kontakt med Trafikverket som har ett flertal experter hur man skall analysera asfalt för att utröna halten av 16PAH. Även den person jag kontaktat i Umeå bekräftade att borrhåran skulle klyvas, malas och analyseras.

Det samlingsprov av gruset som togs på 40-50 cm djup kan ni spara men inte använda för att visa förekomst av asfaltens 16PAH.

Andra metoder visar inte med precision halten av 16PAH. Spraytest visade förekomst av stenkolsjära men inte med precision. Samlingsprov i gruset under asfalten är ett försök från er att lura medborgarna och oss som värnar miljö och människors hälsa.

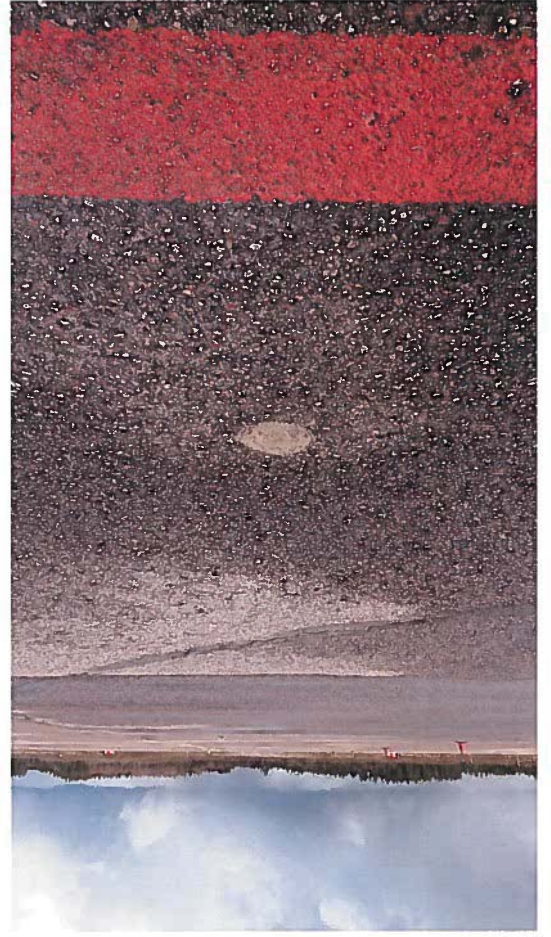
Mvh

Bo Göran Holmgren

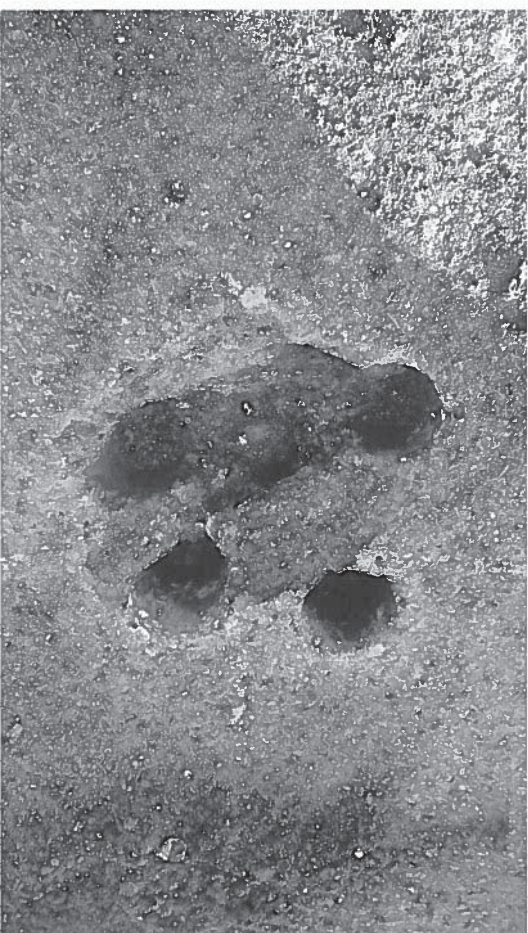
pensionär / 50 års erfarenhet av mät- och kartläggning, utvecklingsverksamhet, utlandsuppdrag i 9 länder i 4 världsdelar, 30+ år inom lantmäteriet, ca 15 år inom bygg, anläggning, fd chef för mätavdelningen på fd VIAK AB numera Sweco AB i Stockholm. Fd. privatpilot och FFK, 600 timmar brandflyg, 300 timmar över Gävleborg och 300 timmar över Västerbotten.

Bifogat

4 st borrhål som återfyllets med kallasfalt.
2 st borrhål återfyllda med betong.









Remissvar

Datum
2019-05-14

Inkom
2019-04-12

Sändlista
planet@gavle.se

Avdelningen för Samhällsskydd
Emma Axelsson
026-17 29 91
emma.axelsson@gastrikeraddningstjanst.se

Yttrande

Plan- och bygglagen - Plan:

Gästrikke Räddningstjänst har tagit del av handlingar tillhörande detaljplanen Överhärde 63:1 m.fl. och framför följande synpunkter:

- Räddningstjänsten anser att specifika brandsläckningslösningar för en begränsad yta inte är att anse som en robust lösning för kommunens skyldighet att tillgodose räddningstjänstens behov av kontinuerlig brandvattenförsörjning för att kunna genomföra effektiva räddningsinsatser. Det behövs tas ett större perspektiv för brandvattenförsörjningen i kommunen för att tillgodose att räddningstjänstens har den insatsförmåga och resurser som krävs.
- Vid en brand som kräver stora mängder brandvatten kommer den mängd brandvatten som räddningstjänstens första styrka har med sig på fordonen (cirka 13 m³), att förbrukas på ett fåtal minuter. Därtill kommer ytterligare resurser parallellt att larmas till platsen. Dock kommer dessa resurser cirka 20 minuter senare och först när dessa enheter anlänt kan det påbörjas en skytteltrafik för brandvattenförsörjning. Tillgången på brandvatten finns enligt nuvarande förslag osäkert vilket medför att möjligheten för effektiva räddningsinsatser inte bedöms uppfyllas enligt nuvarande planförslag. Brandvatten är vatten för brandsläckning medan släckvatten är vatten som inte förångats och riskerar vara kontaminerat av produkter eller ämnen som medverkat i branden. Räddningstjänsten bedömer det inte tillräckligt utrett om brandvatten finns i den utsträckningen som krävs för att räddningstjänsten ska kunna genomföra effektiva räddningsinsatser.
- Lösningarna för hantering av släckvatten behöver vidare samråd med räddningstjänsten. Detta för att släckvattenhanteringen ska bli så enkel som möjligt att genomföra, så att räddningstjänsten kan utföra effektiva räddningsinsatser.

Vänliga hälsningar
Emma Axelsson
Brandingenjör

Lundberg, Helena

Från: Wårdsäter, Josef
Skickat: den 13 maj 2019 10:38
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: VB: Överhärde 63:1 m.fl.

Vänlig hälsning,
Josef Wårdsäter
Planarkitekt

Gävle kommun
Fysisk planering
Livsmiljö Gävle
Postadress: Gävle kommun, 801 84 Gävle
Besöksadress: Kyrkogatan 22
Kundtjänst: 026-17 80 00
Tel: 026-17 96 18
josef.wardsater@gavle.se
www.gavle.se
www.facebook.com/gavlekommun

Denna mejlväxling kan innehålla personuppgifter som Gävle kommun behandlar enligt EU:s dataskyddsförordning. Läs mer på www.gavle.se/dataskydd

Från: Fredrik Funcke <fredrik.funcke@hotmail.com>
Skickat: den 13 maj 2019 10:14
Till: Wårdsäter, Josef <josef.wardsater@gavle.se>
Ämne: Överhärde 63:1 m.fl.

Hej
Avseende detaljplaneändring Överhärde 63:1 Gävle kommun, Rörbergs flygplats.
Jag motsätter mig förslaget till detaljplan då man eliminerar ett helt trafikslag på orten.
Tilläggsas bör att det inte presenterats en riktig konsekvensanalys utifrån ett framtidsperspektiv.
Givet det ökande flygandet, i sin helhet, kommande miljöanpassningar, samt ambitionerna med Gävles tillväxt finns det all anledning att tro att flygplatsen kommer att spela en viktig roll för Gävle i framtiden.
/Fredrik Funcke
Herrgårdshallen 6
804 23 Gävle
Tel. 070-8856545

Från: Daniel Färnstrand <daniel.farnstrand@sandvik.com>

Skickat: den 15 maj 2019 00:40

Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)

Ämne: Beredskap Gävleborgs granskningssynpunkter gällande förslaget om detaljplan

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats DNR:18SBN344

Bifogade filer: Beredskap Gävleborgs granskningssynpunkter gällande förslaget om detaljplan
Överhärde 631 m.fl., Rörbergs flygplats DNR18SBN344.pdf

Hej här kommer Beredskap Gävleborgs granskningssynpunkter gällande förslaget om detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats DNR:18SBN344.

Se bifogad fil.

Vi är samtliga intresserade av att få ta del av granskningsredogörelse samt andra dokument som härrör till alla de synpunkter som kommit in i granskningsprocessen. Tack på förhand.

Mvh

Beredskap Gävleborg

Anders Hellström, Strömøgatan 9B, 80645 Gävle.

Per Stensson, Södra Köpmangatan 30D, 80251 Gävle

Bo-Göran Holmgren Lagergatan 30, 80645 Gävle

Daniel Färnstrand, Ångsvägen 4, 81631 Ockelbo

This e-mail is confidential and it is intended only for the addressees. Any review, dissemination, distribution, or copying of this message by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you have received this e-mail in error, kindly notify us immediately by telephone or e-mail and delete the message from your system. The sender does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which may arise as a result of the e-mail transmission.

Beredskap Gävleborgs granskningssynpunkter gällande förslaget om detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats DNR:18SBN344

Gävle kommun har inte svarat på ett antal punkter i Samrådsredovisningen. Beredskap Gävleborg kräver att dessa besvaras.

- Gävle kommun svarar inte i samrådsredogörelsen på hur rekreativflyg, tävlingsflyg, rekreativområde och sportarenan Rörberg m.m. skall kunna fortsätta utan inskränkningar. Beredskap Gävleborg kräver svar innan beslut om antagande av detaljplanen görs. (SM i Precisionsflygning och civilfemflygkamp arrangeras av GBFK denna sommar). Gävle kommun frångår också löftet om att flygplatsen skall kunna leva kvar som en "vackert väder flygplats".
- Våra synpunkter om konsekvenserna för ambulans och brandflyg, krisberedskap m.m. besvaras inte i samrådsredogörelsen. Kommunen hänvisar bara till beslutet 2016 (svar om flygplats sidan 4). Ingen uppföljning sedan beslutet 2016 har genomförts. Varför identifierades inte behovet av helikopterplattan vid Tolvforsen och inte behovet av ett gräsfall för skogsbrandflyget redan inför beslutet 2016 i så fall? Eftersom det är fler konsekvenser som det inte finns en lösning på än (t.ex. landning och tankning av vattenbombs och ambulansflygplan), så kräver Beredskap Gävleborg en grundlig utredning och uppföljning av konsekvenserna på alla plan innan beslut tas om antagande av detaljplan. Vi vill också ha ett svar på varför Gävle kommun försöker dölja dessa allvarliga konsekvenser för allmänheten.
- Beredskap Gävleborg kräver återigen ett svar på vår fråga om det finns ett snabbspår för vissa intressenter när det gäller detaljplansärenden. Ett utökat förfarande som detta ärende skall ta minst 1-1,5 år vilket vi tidigare påpekat.
- Häckande tranor finns på området just nu. Dessa finns inte nämnda i granskningsdokumentet, pga den undermåliga undersökningen.
- Grundvattenprovet (1st WSP-borrör vid tankanläggningen) visade på högre värden än gränsvärdet för Naftalen enligt planbeskrivningen sid 33. Gävle kommun menar att det är i halter under de nivåer där det bedöms nödvändigt att vidta åtgärder. Detta anser vi är horribelt då provet visade på halter som var hela 8,4 ggr högre än gränsvärdet som anges i den s.k. Hollandslistan som kommunen också refererar till. Vi kräver att ytterligare grundvattenprover görs innan beslut om antagande av detaljplan tages. Dvs inte bara i 1st grundvattenrör i närheten av bränsleanläggningen, utan på flera ställen på flygplatsområdet. Den allra vanligaste källan till höga Naftalenvärden är faktiskt Asfalt innehållande stenkolsfjärra. Dessutom intygar ju f.d. flygplatschefen att inga utsläpp av bränsle har förekommit under hela flygplatsens "livstid", så varför skulle förekomsten av Naftalen bero på bränsleanläggningen? Att någon tjänsteman sedan "bedömer" att det inte behövs några åtgärder anser vi är att mörka för allmänheten. Gränsvärden är "digitala" dvs antingen är föroreningshalten över eller under ett gränsvärde.
- Inga grundvattenprover eller markprover vad gäller PFAS (brandsläckskum) har genomförts och eller i alla fall redovisats för offentligheten. Detta trots att en undersökning visat att värdena vad gäller PFAS i Spikåsbäcken ökar då vattnet rinner förbi flygplatsen. Att ingen tjänsteman på kommunen reagerar på detta och begär mark och grundvattenprover är för oss obegripligt. I miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 56 står det t.o.m. att Sweco (som gjort miljöundersökningarna) föreslagit att kommunen gör en mer genomgående

provtagning för PFAS också i grundvattnet. Detta har alltså Gävle kommun helt enkelt struntat i.

Förekomst av PFAS i grundvatten är ett stort problem som framkommit vid i princip alla flygplatser där övningsverksamhet med släckskum har förekommit. Att det inte skulle vara ett problem vid Rörberg bedömer vi som väldigt osannolikt, då området inte bara utgjort övningsområde för Rörbergs egna räddningsstation men även för flera andra räddningsstationer. Eftersom Gävle-Valboåsens dricksvattenanläggningar är ett utpekat riksstress så kräver Beredskap Gävleborg att en ordentlig utredning och offentlig redovisning av förekomsten av PFAS i både mark och grundvatten görs innan beslut om antagande av detaljplan tages. Förslagsvis borras flertalet nya grundvattenrör på området där prover gällande halter av både Naftalen och PFAS tages samtidigt.

På sidan 49 i miljökonsekvensbeskrivningen kan man läsa att man även hittat halter av kvicksilver, kvicksilverföreningar samt polybromerade difenyleter (PBDE) i Spikåsbäcken som överstiger de nationella gränsvärdena. Dessa gränsvärden överskreds dessutom överallt på de ställen proven togs. Det sistnämnda ämnet PBDE förekommer i flamskyddsmedel och kommer med största sannolikhet från räddningstjänstens övningsområde. Beredskap Gävleborg kräver att omfattande mark- och grundvattenprover genomförs för ovanstående föroreningar och att resultaten redovisas för medborgarna.

- På sidan 29 och 30 i Samrådsredogörelsen skriver Gävle kommun att de tagit 4st asfaltsprover för att kontrollera om asfalten innehåller stenkolsjär. Detta har skett efter det att Beredskap Gävleborg påtalat detta. Proven togs inte förrän 2019-02-14. Redan under sommaren 2018 togs prover på asfalten som inte redovisats av Gävle Kommun. Dessa borkärnor togs endast i de övre lagret då de efter kontroll visat sig bara vara 7-8 cm djupa. Rapporten (Sweco daterad 2019-03-06) från de borrhål som nu tagits innehåller flertalet felaktigheter:

- o Enligt rapporten har 4 st borkärnor skickats på analys. På en karta visas deras ungefärliga placering på banan och plattan. Borrprover skall alltid mätas in så att man tydligt vet var de togs.
- o Beredskap Gävleborg har flertalet gånger försökt hitta dessa borrhål. De skall vara betongfyllda enligt PP Borr och Säg som utfört själva borrhålen. Vi har trots våra ansträngningar endast funnit 2 st betongfyllda borrhål. Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun pekar ut de 4:a betongfyllda borrhållens placering.
- o De betongfyllda hål vi hittat är inte märkta med de beteckningar som står angivna i rapporten. Beteckningar skall alltid skrivas invid borrhål för att man tydligt skall veta vilket borrhål som avses i rapporten.
- o De betongfyllda borrhål vi hittat har en diameter på 12 cm. Om vi tar i och hävdar att borrhålen har en väggjocklek på 8 mm så innebär det att borrhållens diameter blir 10,4 cm. I rapporten står det att borrhållens diameter är mellan 40-50cm. Asfalt har en ungefärlig densitet på 2370 kg per m². Det skulle innebära att en borkärna skulle väga någonstans mellan 8-10 kg. De vikter som anges i rapporten är 3st på 3,5 kg och 1 st på 4,5 kg. Detta stämmer alltså inte. Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun förklarar denna stora viktskillnad.

- o I rapporten anges det att analysen har utförts enligt en intern instruktion (TKI39) som i sin tur bygger på en standard som heter SS-ISO 18287:2008. Denna standard

beskriver hur löst material mark/jord skall analyseras (engelska=soil). Den är alltså inte avsedd för att analysera tjärsfalt. Detta är häpnadsväckande.

- o Enligt ovanstående nämnda standard skall även proverna efter de tagits förvaras i en temperatur som inte överstiger 10 grader celsius och dessutom analyseras senast inom 1 vecka. Borr proven togs 2019-02-14 och analyserades först 2019-03-01 d.v.s 2 veckor och en dag efter provtagning. Proverna förvarades heller inte kyllda såsom föreskrivs. Analysen kan därför inte anses korrekt.

När Beredskap Gävleborg själva utför ett enkelt s.k. fälttest med hjälp av asfaltspray, så ändras färgen från vitt till gulbrun vilket är en indikation på att asfalten innehåller stenkolsjär. Se bild 1 och 2. Fler bilder finns att tillgå.



Bild 1 och 2

- Idagslaget närmar sig namnsamlingen 2000 underskrifter vilket inte alls är att förringa. Det finns med andra ord en folklig opinion mot att sveckla flygplatsen. Beredskap Gävleborg vill belysa detta igen eftersom Livsmiljö Gävle valt att inte kommentera detta alls i Samrådsredogörelsen. Det är alltså ett stort antal invånare i Gävle kommun och Gävleborgs län som anser att utvecklingen är ett otroligt dåligt och dumt beslut som medför alltför stora konsekvenser för Gävleborgs alla invånare, och som dessutom inte utreddes tillräckligt och klargjordes innan beslutet togs. Det är dessutom är det fortfarande inte utrett. Beredskap Gävleborg konstaterar att Livsmiljö Gävle inte alls är ett passande namn på en avdelning som anser att de inte har uppdraget att bevaka invånarnas möjligheter att överleva en olycka eller annan kris.
- Beredskap Gävleborgs krav i Samrådsredogörelsen om fördelning av ev. försäljningsintäkter till alla Gävleborgs kommuner väljer Livsmiljö Gävle att inte kommentera. Vi anser att en förklaring till Gävleborgs övriga invånare om varför de inte får ta del av "kakan" när de faktiskt varit med och finansierat den skulle vara på sin plats.
- Inga markanvisningsavtal är tecknat enligt Kommunens kommentarer på sidan 29 i samrådsredogörelsen. Detta är felaktigt. På fastigheten med terminalbyggnaden (Överhärde 63:2 och Överhärde 1:112) finns det ett markanvisningsavtal undertecknat av dåvarande kommunstyrelsens ordförande Patrik Stenward (18KS333 2018-07-19). När det gäller Överhärde 63:1 så har Jörgen Edsvik uttalat följande på en presskonferens den 13 februari 2019 enligt en artikel i Arbetarbladet: "Ett avtal har slutits med ett större IT-företag", "Flera aktörer har visat intresse för att köpa området, och hittills har en ingått avtal." samt "Tyvärr är alla detaljer i avtalet sekretessbelagda som affärshemligheter". Jörgen Edsvik sa vidare i artikeln att: "Avtalet slöts under hösten 2018 och det handlar om ett företag inom IT- och datakommunikation". Margaretha Wedin var också närvarande vid presskonferensen.

Att det inte skulle finnas något avtal är således inte sant. Beredskap Gävleborg kräver därför även fortsättningsvis att markvärderingarna för alla dessa fastigheter offentliggörs för allmänheten så att Gävle kommun kan visa att inte skattebetalarnas fastigheter säljs till underpris. I annat fall skall fastigheterna säljas via anbudsförande enligt lag.

- I Samrådsredogörelsen framkommer inte att Länsstyrelsen har några synpunkter om konsekvenserna gällande hälsa och säkerhet (mao krisberedskap). De har bara haft synpunkter på strandskydd, fåglar, fjärlar mm. Enligt departement och MSB är det länsstyrelsens ansvar att tillse att det finns en tillräcklig krisberedskap. Länsstyrelsen har inte tydligt motiverat hur en utveckling av Gävle Flygplats som i sin tur innebär en markant försämring av krisberedskapen är förenat med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med översiktsplanen. Detta är ett krav enligt förordning 1998:896 om hushållning med mark och vattenområden paragraf 5. Inget av detta har skett och Länsstyrelsen har heller inte uttryckt några synpunkter kring detta vilket som sagt är ett krav.

SFS 2015:401, Förordning om ändring i förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.;
 5 § Den myndighet som ska tillämpa 3 och 4 kap. miljöbalken i ett ärende ska i beslutet ange om den prövide anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark och vattenresurserna samt med de översiktsplaner, regionplaner och havsplaner som är tillämpliga i ärendet

Uppbyggnad av asfaltytor på Gävle flygplats är följande:
 Från botten räknat.
 A. 180 cm sorterat grus (samma som finns i närliggande grustäkt). Lagt 1970.
 B. 15 cm BG (bitumen stabiliserat grus). Lagt 1970.
 C. 25 cm 60 AB12T (slitlager 60 kg asfalt bitumen stabiliserat, 12 mm stenstorlek, tät). Lagt 1970.
 D. Ca 1,5 cm försegling. Lagt ca 2014.

Beredskap Gävleborg har varit i kontakt med flertalet experter inom analys av asfalt bl.a. från Vgverket och Swecos egna experter. De hävdar liksom vi att: Stenkolstjära skall analyseras i lager A, B och C.

Lager B och C skall analyseras mitt i borrhåran 12 cm resp 32 cm från överyta. De borrhövar som redovisas i rapporten är samlingsprov som är 40-50 cm långa. Dvs det är felaktigt tagna prover och därmed även felanalyserade prover.

Sammanfattningsvis så är de 4st proven i rapporten endast 2st i verkligheten. Borrhålen är ej inmätta eller märkta med beteckningar, proverna väger inte vad de borde göra, de är analyserade efter en standard som är avsedd för analys av förorenad jord dvs inte för tjärasfalt. För lång tid förflöt innan analysen av proven genomfördes och proverna förvarades heller inte kylida. Borrhöven har analyserats på ett antal samlingsprov vilket är felaktigt enligt sveriges ledande expertis på området. Varför klarar inte Gävle kommun så här enkla saker?

Efter att 2 provtagningar genomförts varav den ena inte redovisats alls och den andra inte varken utförts eller analyseras på rätt sätt så är förtoendet förbrukat. Beredskap Gävleborg kräver därför att nya borrhövar tages och analyseras av en oberoende 3:e part. Detta Företag får inte ha ett kundförhållande till Gävle kommun. Provtagning skall ske offentligt så att borrhövar, borrhövar kan inspekteras för de som vill. Det finns ingen som helst anledning att inte tillåta en offentlig provtagning.

- Om beslutet 2016 om att sveckla Gävle Flygplats AB verkligen innebär att sveckla flygplatsen helt och att detaljplanlägga området för industriändamål, varför sattes då inte det arbetet igång genast? Jo därför att beslutet inte var ett beslut om total nedläggning. Beredskap Gävleborg bestridir därför återigen Livsmiljö Gävles tolkning av beslutet. Beslutet var ett beslut att sveckla bolaget Gävle flygplats AB dvs instrumentflygningsmöjligheterna.
- Gävle Kommun har i samrådsredogörelsen på sidan 33 svarat på Gävle Vattens fråga om vad pumpstationerna skall användas till. De svarar att de ev. skall vid behov vara för kylvattenförsörjning till framtida verksamheter. Om kylvatten skall pumpas från Storsjön för att kyla framtida energintensiva verksamheter för att sedan ledas tillbaka till storsjön med temperaturlinjering och påverkan på bl.a. fisket som följd, så kommer det krävas vattendomar. Ingenting sådant finns klart. Om man istället avser ett slutet system så kommer det krävas en stor mängd värmeväxlare eller höga kyltorn. Inget av detta har närmare redovisats i granskingsunderlaget. Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun redovisar vad detaljplanen kommer tillåta med avseende på miljöpåverkan i Storsjön och miljöpåverkan för de närboende när det gäller framtida kylbehov. Hur skall medborgarna annars kunna ta ställning till detaljplaneförslaget om Gävle kommun inte redovisar maximala möjliga konsekvenser?

- Länsstyrelsen och kommunen anser att detaljplanen inte strider mot gällande översiktsplaner ("Översiktsplan Gävle kommun år 2030" samt "Översiktsplan Gävle stad 2025"). Detta är för oss obegripligt. Flygplatsen står i båda översiktsplanerna omnämnd flertalet gånger som att den finns kvar med flygverksamhet. Vid nybyggnation skall t.o.m. hänsyn tas till flygplatsens buller. Beredskap Gävleborg kräver att översiktsplanerna följs. I annat fall skall enligt Plan- och Bygglagen (se nedan) alla avvikelser tydligt redovisas inkl. konsekvenserna som uppstår pga av avvikelserna samt skälen till varför inte översiktsplanen följs.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap 33 §

Planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av

- o 1. planeringsföretagningarna,
- o 2. planens syfte,
- o 3. hur planen är avsedd att genomföras,
- o 4. de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser, och
- o 5. om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelserna.

Gävle kommun skriver också i sina kommentarer på sidan 27 i samrådsredogörelsen att "Den juridiskt mer djuplodande prövningen av en markanvändning görs i samband med att en detaljplan upprättas." Men det är väl i detta skede vi är i just nu? Beredskap Gävleborg kräver som vi redan skrivit ovan att Gävle kommun följer svensk lagstiftning och därför bl.a. beskriver konsekvenserna av att frångå gällande översiktsplaner samt skälen till det.

- Gävle Kommun anser sig inte behöva följa gällande översiktsplaner, utan istället arbetar man parallellt med ett stort antal detaljplaner. Beredskap Gävleborg anser att är orimligt att befolkningen måste sätta sig in i ett så stort antal dokument som dessa detaljplaner omfattar för att överhuvudtaget få en bild av vad Gävle kommun planerar. Vad är då vitsen med att ödsla tid på att ta fram översiktsplaner överhuvudtaget?

- När det gäller riksintressen så har Länsstyrelsen endast uttalat sig om riksintresset för kommunikationer och vattenförsörjning. Försvarets riksintressen när det gäller flygplatser (Obs gäller inte bara större flygplatser utan det gäller alla flygplatser) har inte berörts någonstans vare sig inför beslutet om att avveckla Gävle Flygplats AB 2016, eller i detaljplansförslaget granskningsdokument. Det är ett krav att Försvarsmakten remitteras vid nedläggning av flygplatser. Beredskap Gävleborg kräver att detta göres och redovisas innan beslut om antagande av detaljplan göres.

- Beredskap Gävleborg vidhåller att Livsmiljö Gävle inte har stöd i Gävle kommunfullmäktiges beslut 2016-11-21 "Att avveckla Gävle Flygplats AB" skulle vara detsamma som att att avveckla flygplatsen totalt och möjliggöra en exploatering av Gävle Flygplats. Vi kräver att den överklagan i Förvaltningsrätten Falun (Målnummer: 4598-18) som pågår kommer till ett domslut innan ett beslut om antagande av detaljplan göres.

- Ingen lokaliseringsprövning för intressentens energointensiva verksamheter utanför det aktuella området har varken utförts eller redovisats. Beredskap Gävleborg kräver att en utredning för att ta reda på möjligheterna att förlägga intressenternas verksamheter på annat område genomförs och redovisas innan beslut om antagande av detaljplan göres.

- I planbeskrivningen på sidan 11 kan man läsa om upphävande av strandskydd. Livsmiljö Gävle skriver att större delen av strandskyddsområdet på fastigheten Överhärde 63:1 kommer att planläggas som allmän plats, NATUR.

Detta är inte sant. Om man tittar på illustrationen på sidan 12 så framgår det mycket väl att området där strandskyddet avses upphöra (Gult) t.o.m. är större än det som skall planläggas som allmän plats (Grönt). Vi uppskattar det gula området till ca 20% av hela fastigheten Överhärde 63:1 dvs hela 40 hektar där strandskyddet avses upphöra!

Livsmiljö Gävle skriver också att skälet till att upphäva strandskyddet (Gula området i illustrationen) är att "***Området bedöms redan vara inspråktaget för flygplatsens räkning med transporttytor, parkeringar och mindre byggnader och saknar därför betydelse för strandskyddets syften***". Om man återigen tittar på illustrationen på sidan 12, så kan man konstatera att inga av de transporttytor, parkeringar och mindre byggnader som nämns ligger överhuvudtaget inte inom det gula området där strandskyddet avses upphöra. Dessa ligger faktiskt på det lila området. Beredskap Gävleborg kräver att strandskyddet även kvarstår i det gula området. Detta eftersom det inte finns några relevanta tillräckliga skäl till att upphäva detta.

- I planbeskrivningen sidan 8 kan man läsa att Gävle kommun väljer att ha ett kommunalt huvudmannaskap för stora delar av detaljplansområdet för att säkra naturvärdena. Ett av argumenten inför beslutet om att avveckla flygplatsen var just att driften av den var kostsam. När det gäller skötsel av stråk och röjning av kringliggande ytor har flygklubbar, Lovéns trafikskola m.fl. varit de som utfört detta. Sista åren har detta även skett med egna maskiner, utrustning och bränsle. Nu skall alltså Gävle kommun själva utföra detta på skattebetalarnas bekostnad för all överskådlig framtid. Beredskap Gävleborg kräver att ev. köpare av marken får bekosta detta själva liksom tidigare hyresgäster fått göra.

Gävle kommun skriver också i Planbeskrivningen sidan 30 att flera arter skall inventeras i samband med exploateringen, dvs man kommunen vet alltså i dagsläget inte vilka känsliga växt- och djurarter som finns på området. Upptäcks arter vid exploateringen avser kommunen flytta dessa till s.k. naturområden. Eftersom kommunen inte vet omfattningen av detta, så vet de heller inte idagsläget vad det kommer att kosta skattebetalarna. Beredskap Gävleborg kräver en omfattande undersökning som sträcker sig över årets alla årstider för att bestämma vilka arter som förekommer på området.

- I Miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 18 under kap. 5.4 beskrivs det s.k. "Nollalternativet". I det skall alla verksamheter som finns där idag få finnas kvar närmast oförändrade, men inte flyget. Vi anser att detta är horribelt och inget annat än ren och skär kränkande särbehandling. Beredskap Gävleborg kräver att denna skrivning stryks. Det finns ingen som helst anledning som kommunen presenterat till varför flyget inte skulle kunna få vara kvar som det är idag i händelse av att detaljplansförslaget inte antages.

- Med tanke på den stora opinion som är emot en nedläggning av flygplatsen samt även med tanke på MSB:s och räddningstjänstens upphandling, rapporter och uttalanden kring behovet av helikoptrar (även privata), mindre skopande flygplan, vattenbombare samt även en fungerande infrastruktur för dessa (landningsplatser med tankningsmöjlighet och byte/vila av besättning), så kräver Beredskap Gävleborg att beslutet om antagande av detaljplan eller inte skall beslutas i Kommunfullmäktige och således inte i Samhällsbyggnadsnämnden. Så stora beslut som får konsekvenser för hela Gävleborgs befolkning kan inte beslutas av

Samhällsbyggnadsnämnden i Gävle.

- På sidan 43 i planbeskrivningen kan man läsa följande: *”Sverige har generellt mycket goda förutsättningar för etablering av ny elintensiva verksamheter. Bakgrunden till det är framför allt ett överskott på produktion av elenergi i det nordiska elsystemet, kombinerat med en stark och välutbyggd infrastruktur för eldistribution.”* Detta är ju precis motsatt vad Pöyry¹⁾, Svenska Kraftnät²⁾ och Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien IVA³⁾ säger i sina rapporter. Sverige hade ett elunderskott förra året och har haft sedan flera år, och då skall man betänka att det har varit s.k. normalvintrar. I händelse av en kallare vinter så kommer man behöva stänga av större förbrukare. När det gäller infrastrukturen så är det redan idag brister som kommer ta lång tid att åtgärda (20-30 år). Utbyggandet av vindkraften gör också att kraven på infrastrukturen ökar hela tiden då vi tvingas exportera el då det blåser mycket och importera vid andra tidpunkter. Utvecklingen av kärnkraften gör också att den svenska egenproducerade elen kommer att variera ännu mera dvs export och import kommer ske i ännu större utsträckning vilket ställer ännu högre krav på en välutbyggd infrastruktur.

1) Pöyry Juni 2018, Trångt i elnäten – Ett hinder för omställning och tillväxt

2) Svenska Kraftnät 2018, Kraftbalansen på den Svenska elmarknaden

3) Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien IVA 2016, Sveriges framtida elproduktion

Just i Gävle regionen har ju redan elkraft för serverhallar redan beviljats till området Ersbo, Stackbo (området öster om 56:an) samt även i Tuna-området i Sandviken. Vi har fått veta att den tillgängliga marginal som fanns vad gäller elkraftöverskott nu är helt förbrukad. D.v.s. det kommer inte beviljas ytterligare elkraft till några energintensiva verksamheter på Gävle Flygplats pga av att det helt enkelt inte finns tillräckligt med el inom en överskådlig framtid. Beredskap Gävleborg kräver därför att detaljplansförslaget inte antages med motiveringen att Gävle kommun hela tiden hävdar att det är en intressent som varit specifikt intresserad av flygplatsen och då speciellt med tanke på närheten till Stackbo ställverket. Nu när det inte längre är möjligt att ha ytterligare energintensiv verksamhet i Gävleområdet, så finns det ingen som helst anledning att riva bort en fullt fungerande flygplats för icke elintensiva verksamheter. Andra intressenter som t.ex logistikföretag och dylikt kan med fördel placeras i närheten av E4 och den nya planerade sträckningen av järnvägen (Tovforsområdet), eller Ersboområdet.

- Livsmiljö Gävle skriver i samrådsredogörelsen på sidan 28 när det gäller buller från transformatorer och dieselgeneratorer, utsläppsrisker från dieseltankar, att det skall hanteras senare och att man då kommer se till att uppfylla miljøbalken. Detta eftersom enligt kommunen stor osäkerhet råder vad som skall ställas där. Gävle kommun vet ju faktiskt vad intressenten vill ställa upp på flygplatsen. Serverhallar är heller ingen ”rocket science” utan intressenten kan ganska enkelt specificera vad som behövs ställas upp vad gäller transformatorer och reservkraft. D.v.s. att hävda att stor osäkerhet råder är helt enkelt inte sant.

Beredskap Gävleborg därför kräver återigen att kommunen specificerar vad som skall ställas upp och vad det innebär miljömässigt med avseende på CO2 utsläpp, buller, oljeutsläpp från dieseltankar och transformatorolja m.m. Vattentäkten flyttar ju inte på sig bara för att flygplatsen läggs ned och sedan ställer upp stora dieselgeneratorer där istället. Dessutom har Gävle kommun på sig att minska sina utsläpp av växthusgaser med 20% fram till år 2020 jämfört med 2007/2008. Att köra stora dieselgeneratorer med jämna mellanrum kan knappast bidra till det. Om man tittar på liknande anläggningar så är det enormt stora mängder diesel som förbrukas årligen bara genom att ”motionera” dessa stora dieselaggregat, och även för att få omsättning av bränslet i dieseltankarna då detta inte kan

förvaras under längre perioder.

- På samma sätt som ovan kan elförbrukningen mycket väl preciseras av intressenten och kommunen kan då få en mycket bra bild av hur elförsörjningen skall ske (via markkabel/luftledning?). Istället kommenterar kommunen frågan på detta vis (Samrådsredogörelsen sidan 28): *”Det är svårt att förutse hur planområdet kommer försörjas med el från Stackbo/Ängsberg”*. Detta beror ju på att kommunen själva inte vill avslöja vad det är intressenten vill bygga! Annars är det inte svårt alls. Beredskap Gävleborg kräver att Kommunen redogör hur elförsörjningen skall utformas, så att kringboende kan ta del av vad det innebär för dem och miljön i området.
- Att hemlighålla uppgifter om transformatorer, dieselaggregat, elkraftförsörjning m.m (ja listan kan bli lång), är inte seriöst för fem öre från Gävle kommuns sida. Man kan inte göra som kommunen nu försöker göra, nämligen att bara titta på vissa konsekvenser nu och hävda att andra konsekvenser skall utredas senare. Detta fast att dessa är fullt möjliga att belysa och utreda även i dagsläget. Beredskap Gävleborg anser att detta ett medvetet arbetssätt från kommunens sida som gör det möjligt att undanhålla konsekvenser för medborgarna som annars skulle riskera förhindra eller försena antagandet av detaljplansförslaget. Vi anser därför att Gävle kommun kan aldrig någonsin komma kunna hävda att ett korrekt samråd- eller granskningsförfarande genomförts.

Beredskap Gävleborg

Daniel Färnstrand

Anders Hellström

Per Stensson

Bo-Göran Holmgren

Lundberg, Helena

Från: Björn Eriksson <bjorn.eriksson@industriautomation.se>
Skickat: den 15 maj 2019 07:26
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post), styrelse@gbfk.se
Ämne: DNR 185BN344 Synpunkter granskning Överhärde 63:1 m.fl., Gävle Flygplats
Bifogade filer: GBFK - Yttrande granskning Rörberg DNR 185BN344.pdf

Hej,
 Här kommer granskningssynpunkter från Gävlebygdens Flygklubb, se bifogad fil.

Mvh
 Gävlebygdens FK
 Björn Eriksson
 Ordförande

Yttrande från Gävlebygdens flygklubb gällande granskning av planbeskrivningen för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats. Dnr: 185BN344

Vi har inte fått svar på någon av de punkter som vi tog upp i vårt yttrande till samråd.

Enligt kommunens politiska plattform 2019-2022 som lanserades i november 2018 ska:

"Inga fastighetsförsäljningar ska som äventyrar föreningslivets möjligheter att bedriva sin verksamhet" (punkt 66).

"för fastigheter som kommunen äger men föreningslivet verkar i på lång sikt, behöver en ny modell för rust och investering tas fram" (punkt 67).

"Idrott, rörelse och en aktiv fritid är hörnstenar i ett gott liv. Kommunen ska fortsatt främja både bredd- och elitidrottens verksamhet och på olika sätt stödja Gävlebarnas möjligheter till en aktiv fritid" (punkt 90).

Dessa punkter bland andra, har kommunen tagit fram och förbundit sig att jobba för. Men utifrån de svar vi har fått i samrådshandlingen ser vi inga spår av det.

I alla frågor gällande flygplatsen hänvisas till sidan 4 i samrådsredogörelsen. Där står det:

"Kommunens ställningstagande att upphöra med flygtrafik i kommunal regi genom att avveckla Gävle flygplats AB återfinns också i kommunens översiktsplan, det planeringsverktyg som redovisar kommunens vilja när det gäller en långsiktig strategisk markanvändning."

Detta stämmer inte, flygplatsen finns med i både "Översiktsplan Gävle stad 2025" och "Översiktsplan Gävle kommun 2030". Där framgår till och med att hänsyn skall tas till flygplatsbullen vid nybyggnation.

När beslutet att lägga ner Gävle flygplats AB togs i november 2016 bestämde kommunen att lägga ner flygplatsen som instrumentflygplats. Man uttalade klart och tydligt att flygplatsen skulle bli kvar som en "vackert väder flygplats". Detta löfte och beslut avser nu kommunen att bryta.

Gävlebygdens Flygklubb
 Styrelsen


 Björn Eriksson / Ordförande

Lundberg, Helena

Från: Gun Neby <gun.neby1@gmail.com>
Skickat: den 15 maj 2019 15:56
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Björn Larsson
Ämne: Granskning planbeskrivning Överhärde 63:1 m.fl.
Bifogade filer: Ytrande gällande granskning av detaljplansförslag Överhärde 63.docx

Hej!

Bifogat kommentarer på rubricerat ärende.

Hälsningar

Gun Neby
Björn Larsson

Ytrande gällande granskning av detaljplansförslag Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats.
DNR 18SBN344

Gävle kommun har inte svarat på våra kommentarer i samrådsredovisningen, vi vill ha svar på dessa:

Kommunen borde åtminstone försöka bemöda sig om att svara på synpunkter från kommuninnevånare tillika skattebetalare.

Långt över hälften av de inskickade kommentarerna, från skogsbolagen, beredskap Gävleborg, privatpersoner samt flygklubbar som sköter skogsbrandbevakningen, gällde flygplatsen: Alla dessa hänvisas till "sidan 4" i samrådsredogörelsen. Där påstås "att avveckla Gävle flygplats och på så sätt upphöra med flygverksamhet i kommunal regi är beslut från kommunfullmäktige 2016-11-21". Detta är inte sant, då beslutades att avveckla bolaget Gävle flygplats AB, dvs instrumentflygningsmöjligheterna. Flygplatsen skulle var kvar som "vackertvåderflygplats".

Vidare påstås det att "kommunens ställningstagande att upphöra med flygtrafik i kommunal regi genom att avveckla Gävle flygplats AB återfinns också i kommunens översiktsplan". Detta är inte sant; både i översiktsplan Gävle stad 2025 och översiktsplan Gävle kommun år 2030 finns flygplatsen med – som flygplats! Man ska t o m beakta flygplatsbullen vid nybyggnation!

I planbeskrivningen finns att läsa "Den reguljära flygtrafiken på Rörberg har upphört och idag förekommer i huvudsak privat/kommersiell flygtrafik med mindre flygplan, sjukvårdsflygningar..." Detta är naturligtvis inte heller sant, det har inte förekommit några "sjukvårdsflygningar" sedan instrumentflygplatsen avvecklades, inte heller finns det "kommersiell flygtrafik med mindre flygplan", den har flyttat till Bortlänge. Den uppmärksamme gävebon har säkert också noterat att flygningar med bl. a. polishelikopter har avstannat, eftersom Gävle kommun i sin vishet (?) har demonterat tankanläggningen, bara för att bygga upp den igen på annan plats för många sköna skattekonor!

I den nya planbeskrivningen hänvisar kommunen återigen till FN:s 17 globala mål, där man framhäver att tre av målen berör aktuell detaljplan: hållbar konsumtion samt ekosystem och biologisk mångfald. Men en förutsättning för dessa är trots allt mål nr 3: "Investeringar i hälsa genom förebyggande insatser och modern och effektiv vård för alla gynnar samhällets utveckling..." Denna möjlighet har nu berövats oss, i alla fall de som är i behov av snabb vård, genom att ambulansflygningarna har omöjliggjorts.

Minns att det före avvecklingen av instrumentflygplatsen genomfördes i snitt 66 ambulansflygningar per år!

Hur har kommunen tänkt att reparera denna skada? Helikopter är inte ett fullgott alternativ. Kommunen bör göra en uppföljning, hur många som hade kunnat räddas/fått mindre

skador/mindre lidande eftersom snabb specialistvård uteblev? Detta är en kostnad som också måste beaktas vid nedläggningen av flygplatsen.

Gun Neby

Björn Larsson

Från: agneta.lof@trafikverket.se
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ärende: TRV 2019/47203 (18SBN344)
Datum: den 16 maj 2019 00:31:22

Vårt dnr TRV 2019/47203
Ert dnr 18SBN344

Överhärde 63:1 mfl, Rörbergs flygplats

- De synpunkter vi lämnade i samrådskedet har omhändertagits och vi har ingenting att erinra i detta planskede.

Med vänlig hälsning

Agneta Löf
samhällsplanering Gävleborg

Direkt/mobil : 010-123 59 46

Trafikverket
Region Mitt
Box 417
801 05 Gävle
www.trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Gävle Kommun

Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle

Ang Granskning av Detaljplan för ändamål

Gävle Kommun, Gävleborgs län

Som närmaste granne, ÖVERHÄRDE 1:114, är jag mycket positiv till den föreslagna Detaljplanen, Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats, och hoppas att den går till beslut och att jag får inköpa den av mig sedan 45 år arrenderade marken.

Valbo/Rörberg 14 maj 2019

Gunilla Carlbom

Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo

Tel 070 3300364

rorbergsgarden@telia.com

Från: Gunilla Carlbom
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ärende: Granskning detaljplan
Datum: den 14 maj 2019 23:23:22

Detaljplan för ändamål Gävle kommun.

Som närmaste granne Överhärde 1:114 med Rörbergs flygplats vill jag meddela att jag ställer mig mycket positiv till detaljplanen och hoppas att den kommer att få beslut.

Jag önskar som tidigare att jag gärna vill få köpa den av mig sedan 45 år arrenderade marken i anslutning till min fastighet.

Valbo/Rörberg 14 maj 2019

Gunilla Carlbom

Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo

070 33 00 364

rorbergsgarden@telia.com

KS - Samhällsbyggnadsutskott
Sammanträdesdatum 2019-04-24

§ 25: SBU beslut detaljplaner

Dnr 19KS11

Beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar enligt ordförandens förslag

att det inte finns något att erinra mot detaljplanerna Hille 3:6 del av, m.fl. Nedre Vägen samt Skogsmur 3:1 del av, m.fl. Ersbo syd etapp 3 vilket innebär att de kan antas av Samhällsbyggnadsnämnden.

att detaljplanerna Överhärde 63:1 m.fl. Rörbergs flygplats samt Valbo-Ön 5:3 del av, m.fl. Stackbo är av sådan vikt och principiell beskaffenhet att Kommunfullmäktige ska anta planerna.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen ska under eller i direkt anslutning till detaljplanens granskningstid meddela Samhällsbyggnadsnämnden om hur antagandet ska gå till. Kommunstyrelsen kan enligt Delegationsordning 15KS218 / 19KS108: 2.3 och 2.4 meddela om Kommunfullmäktige ska anta planen eller lämna delegation till Samhällsbyggnadsnämnden att anta planen.

Beslutsunderlag

- SBU beslutsförslag detaljplaner april 2019, dnr 367824

Yttrande
Datum
2019-05-02

Beteckning
FM2019-10066:3 Sida 1 (2)

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare	Ert datum	Ert beteckning
Länsstyrelsen Gävleborg, Maria Andersson	2019-04-05	
Vårt tjänsteställe, handläggare	Vårt föregående datum	Vår föregående beteckning
HK V PROD RPE INFRA, Ulrika Gustafsson, 08-788 83 39, fysplan@mil.se		

Yttrande avseende detaljplaneförslag, DP Rörberg Gävle flygplats, Gävle kommun, Gävleborgs län

Länsstyrelsen har inkommit med en remiss gällande Försvarmaktens syn på Gävle kommuns detaljplaneförslag DP Rörberg, Gävle flygplats.

Försvarmakten har ingenting att erinra i rubricerat ärende.

Vid frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Bramer, Camilla

Chef fysplansektionen, Infrastrukturavdelningen

Handlingen är fastställd i Försvarmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Justerare		Uppdragsbestyrkande

(AAR)			
Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post, Internet
Försvarmakten	Lidingövägen 24	08-788 75 00	exp-hkv@mil.se
107 86 Stockholm		08-788 77 78	www.forsvarsmakten.se

Sändlista
Länsstyrelsen Gävleborg
Kopia till Maria Andersson

gavleborg@lansstyrelsen.se
maria.i.andersson@lansstyrelsen.se

För kännedom
FS
LEDS



2019-04-11

Dnr: 18SEN344

Handläggare: Josef Wårdsäter

Samrådsredogörelse

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplan för verksamhetsändamål
Gävle kommun, Gävleborgs län

Detaljplanens syfte

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närbelägna stälverket i Stackbo/Ängsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energointensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verk

Sammanfattning av inkomna synpunkter och åtgärder

Under samrådet har en stor andel av inkomna yttranden handlat om huruvida det är lämpligt eller inte att lägga ner den kommunala flygverksamheten. Kommunen har i ett tidigare beslut i kommunfullmäktige 2016-11-21, beslutat att Gävle kommun ska upphöra med flygtrafik i kommunal regi genom att avveckla Gävle flygplats AB. Med hänvisning till av kommunfullmäktige tidigare tagna beslut så bedömer Livsmiljö Gävle att sektorn inte har i uppdrag att inom aktuell detaljplaneprocess pröva konsekvenserna av att lägga ner flygplatsverksamheten eller se över möjligheterna för alternativa lokaliseringar. Inom ramen för pågående uppdrag med att ta fram en detaljplan för verksamheter i enlighet med planens syfte kommer Livsmiljö Gävle inte kunna tillmötesgå inkomna synpunkter avseende flygplatsens funktion.

När det gäller själva detaljplanen har det inkommit en rad olika synpunkter rörande detaljplanens påverkan på landskapsbilden. Det beskrivs i flertal yttranden att landskapsbilden kommer förändras på ett negativt sätt för boende norr (nordost) om planområdet. Efter samrådet har plankartan justerats i norra delen genom att ett område där ett visuellt skydd i form av t.ex. träd ska uppföras i syfte att minska negativ påverkan för boende i norr. Kombinationen av det visuella skyddet och rådande avstånd mellan befintliga hus samt den flexibilitet som finns i detaljplanen rörande placering av nya byggnader bedömer Gävle kommun att det finns goda förutsättningar att genomföra aktuell detaljplan utan att påverka omgivning negativt och ändå bibehålla föreslagen byggnadshöjd.



I samrådet har också synpunkter och frågor rörande tillgången på el och vilka konsekvenserna blir av energintensiva verksamheter på platsen. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har därför kompletterats med ett avsnitt om hur energimarknaden och elnätet ser ut och varför aktuell plats har goda förutsättningar att för etablering av energintensiva verksamheter med inriktning på it och kommunikation.

Stor del av synpunkterna har också handlat om befintliga vägar i och runt planområdet. Planens genomförande kommer innebära en förändrad dragning för t.ex. Västervägen och kopplat till detta har frågor rörande ansvar och kostnader uppmärksamats. Tillika har synpunkter framförts på att säkerställa att alla fastigheter runt planområdet fortsatt kan nå sina fastigheter. Vägavsnitten och tillika de delar av planbeskrivning som har fokus på ett framtida genomförande och avtal samt förrättningar har arbetats igenom och kompletterat samt förtydligats för att aktuella frågor ska kunna hanteras vidare i processen.

Som ett resultat av samrådet har också området där strandskyddet avses upphävas minskat till förmån för ytterligare allmän plats NATUR. Detta för att de särskilda skälen som behövs för ett upphävande av strandskydd kan efterlevas.

Grundkonceptet och ett av syftena med detaljplanen är att värna naturvärdena inom planområdet och skapa ett långsiktigt skydd inom det som på plankartan definieras som Natur med allmänt huvudmannaskap. Under samrådet har det inkommit synpunkter på behov av förbättrat underlag när det gäller naturvärden. I samråd med Länsstyrelsen har en diskussion förts hur underlaget kan förbättras, det vill säga ytterligare inventeringar. Gävle kommun har nu för avsikt att genomföra ett samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken. Detta i syfte till att bland annat få en vägledning om de ytor som definieras i aktuellt planförslag fungerar som framtida habitat och detaljplanens syfte därmed kan efterlevas. I samrådet föreslår Gävle kommun att flertal arter ska inventeras innan exploateringen startar och att individer som riskerar att påverkas negativt ska flyttas till det område som skyddas som natur i detaljplanen. En särskild skötsel- och uppföljningsplan ska då upprättas.

Flera synpunkter har inkommit rörande att planens genomförande begränsar möjligheten att nyttja området för t.ex. friluftsliv och rekreation. Gävle kommun gör bedömningen att fastigheten idag är en privat fastighet och som till största del varit vigd för flygplatsen. Det finns idag inget formellt hinder att låta fastighetsägaren stänga in hela eller delar av området och begränsa möjligheten till att beträda fastigheten Överhärde 63:1. I samband med ett plange-nomförande kommer samma förutsättning delvis kvarstå men med undantag för de ytor som på plankartan definierats som allmän plats, natur, med kommunalt huvudmannaskap. Dessa ytor kommer vara tillgängliga för friluftsliv och rekreation och det finns här också möjlighet att på sikt utveckla rekreationsmöjligheterna så länge det inte påverkar naturvärdena på ett påtagligt negativt sätt.

Under samrådet har genomförda Gävle kommun en asfaltsprovtagning på befintlig landningsbana i syfte att klargöra om det fanns tjärasfalt eller inte. Provtagning av asfalt inom Rörbergs flygplats har inte påvisat några halter av tjärasfalt som överskrider Trafikverkets riktvärden för återanvändning av asfalt. Bedömningen är att asfalten därmed kan hanteras utan vidare restriktioner

med avseende på föreningsinnehåll. Rapporten för provtagningen biläggs planhandlingarna som en underlagsutredning.

Under samrådet har flera frågor rörande hur aktuellt planområde ska försörjas med ström och att det är olämpligt att detta sker med luftledning. Det är idag svårt att förutse vilken lösning som kan bli aktuell, men framtida elförsörjning till området kommer föregås av en koncession där val av lösning förankras med aktuella sakägare.

Ytterligare en återkommande fråga i inkomna yttranden är verksamhetsrelaterat buller från stälverk eller liknande och dess påverkan på närliggande bostäder. Den verksamhet som kan bli aktuell inom planområdet kommer troligtvis engångs en särskild prövning för verksamheten enligt miljöbalken. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder. Gävle kommun bedömer utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering att det är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Efter samrådet har plankartan och planbeskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivningen bearbetats och förtydligande har gjorts rörande trafikfrågor och buller. Ett avsnitt rörande brandvatten har tillkommit och likaså har beskrivningen av närliggande grundvattenmagasin bearbetats. Det har också tillkommit skrivelser rörande skalskydd (staket/stängsel) i planbeskrivningen samt att en rad förtydliganden har gjorts utifrån inkomna yttranden när det gäller framtida mark och rättighetsfrågor i samband med en kommande markanvisning.

Gävle kommun gör bedömningen att utöver frågan rörande flygplatsens vara eller icke vara så har de synpunkter som inkommit i samrådet bemötts och tillgodosetts utifrån vad som är möjligt inom ramen för detaljplanen.

Samrådets syfte

Syftet med samrådet är att presentera ett planförslag och att få in synpunkter i ett tidigt skede i planeringsprocessen. Samrådsredogörelsen är en sammanställning av inkomna synpunkter samt hur dessa har beaktats inför granskningen.

Samrådsförande

Detaljplanen har varit utställd för samråd under perioden 25 februari - 18 mars 2019 (bilaga 1). Allmänheten och sakägare bjöds in till ett öppet husmöte den 5 mars 2019 på Rörbergs flygplats.

Inkomna yttranden

Nedan redovisas samtliga yttranden som inkommit under samrådet. Yttranden utan erinringar har inkommit från:

- Luftfartsverket (bilaga 56)
- Kultur och fritidsnämnden (bilaga 57)
- Lantmäterimyndigheten Gävle kommun (bilaga 58)
- Gävle Energi AB (bilaga 59)

Under samrådet har ett flertal yttranden som endast rörande lämpligheten i kommunens tidigare beslut att lägga ner Gävle Flygplats AB inkommit. Dessa yttranden sammanfattas inte men bemöts (nedan) i en samlad kommentar. Yttrandena rörande flygplatsen återfinns i sin helhet som bilagor, se respektive hänvisning.

Rörande synpunkter om lämpligheten att ta bort flygplatsverksamheten på Rörbergs flygplats så är Livsmiljö Gävles ställningstagande följande:

Det planuppdrag som ursprungligen initierats av Kommunstyrelsen (KS) genom Samhällsbyggnadsutskottet (SBU) är en ansökan från nuvarande markägare (Gävle kommun) av Överhärde 63:1 att omvandla aktuellt flygplatsområde till ett verksamhetsområde enligt planens syfte.

Att avveckla Gävle flygplats och på så sätt upphöra med flygverksamhet i kommunal regi är beslut från kommunfullmäktige 2016-11-21, och i samband med beslutet tog Gävle kommun ställning till konsekvenserna att upphöra med flygplatsverksamhet på den aktuella platsen. Kommunens ställningstagande att upphöra med flygtrafik i kommunal regi genom att avveckla Gävle flygplats AB återfinns också i kommunens översiktsplan, det planeringsverktyg som redovisar kommunens vilja när det gäller en långsiktig strategisk markanvändning.

Med hänvisning till kommunfullmäktiges tidigare tagna beslut så bedömer Livsmiljö Gävle att sektorn inte har i uppdrag att inom aktuell detaljplanprocess pröva konsekvenserna av att lägga ner flygplatsverksamheten eller se över möjligheterna för alternativa lokaliseringar. Inom ramen för pågående uppdrag med att ta fram en detaljplan för verksamheter i enlighet med planens syfte kommer Livsmiljö Gävle inte kunna tillmötesgå inkomna synpunkter.

När det gäller att utreda förutsättningar för ett alternativt läge av ett flygfält inom Gävle kommun för att t.ex. hantera brandflyg och fritidsflyg så behöver ett sådant utredningsuppdrag föregås av ett politiskt uppdrag från kommunstyrelsen. Detta i likhet med pågående uppdrag att hitta en alternativ lokalisering av en helikopterplatta med tankmöjlighet.

Yttranden rörande frågan om lämpligheten att upphöra med flygverksamhet har i sin helhet vidarebefordrats till Sektorn Styrning och Stöd (SG) och kommunstyrelsen, Gävle kommun, för kännedom.

Övriga Ytranden sammanfattas och bemöts med kommentarer samt vilka åtgärder de eventuellt medfört i planens utformning. Ytranden återfinns i sin helhet som bilagor till samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen Gävleborg (bilaga 2)

Sammanfattning: Länsstyrelsen Gävleborg konstaterar i sitt yttrande att detalplanen inte strider mot gällande översiktsplan och att aktuellt område inte omfattas av någon detalplan.

Utifrån sina särskilda bevakningsområden, statliga intressen skriver Länsstyrelsen att de delar kommunens bedömning att planens genomförande inte påverkar riksintresset för kommunikationer. När det gäller riksintresse för vattenförsörjningen bedöms de åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen vara tillräckliga för att inte påverka riksintresset vattenförsörjning negativt. Länsstyrelsen anser att den dagvattenutredning som gjorts till detalplanen är väl genomförd och bedömer att de åtgärder som anges i dagvattenutredningen är tillräckliga för att möjligheten att nå miljökvalitetsnormen för beförda vatten inte försvåras.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att de preliminära utredningarna inte visar på tecken av föroreningar i landningsbanans asfaltsbeläggning. Länsstyrelsen vill förtydliga att det finns risk att gammal asfalt djupare ner i landningsbanan kan innehålla höga halter av t.ex. PAH:er. Det är viktigt att beakta i kompletterande utredningar.

Kommentar/åtgärd: Gävle kommun har låtit genomföra en asfaltsprovtagning på tre punkter längs med landningsbanan och en punkt på uppställningsytan invid terminalbyggnaden. Vid varje punkt har ett samlingsprov av asfalsprover tagits (40-50 cm). Uppmätta PAH-halter i analyserade asfalsprover har jämförts mot Trafikverkets riktlinjer för hantering av tjärhaltiga beläggningar (Väverket, 2004:90). Provtagning av asfalt inom Rörbergs flygplats, har inte påvisat några halter av PAH-16 som överskrider Trafikverkets riktvärden för återanvändning av asfalt. Bedömningen är att asfalten därmed kan hanteras utan vidare restriktioner med avseende på föroreningsinnehåll. Rapporten för provtagningen biläggs planhandlingarna som en underlagsutredning. Skrivningen rörande föroreningar har justerats i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

I frågan om vattenskyddsområde konstaterar Länsstyrelsen att planhandlingarna hanterat de frågor som behövs.

Länsstyrelsen bedömer tillika att buller- och strålningsfrågor beskrivits på ett tillräckligt bra sätt i planhandlingarna. I yttrande konstateras också att bullerfrågan kommer utredas ytterligare i en kommande miljöprövning av den verksamhet som bli aktuell på platsen.

Länsstyrelsen redovisar i sitt yttrande att de inte delar kommunens uppfattning att hela området där strandskydd är tänkt att upphävas kan ses som ianspråktageligt och att det inte räcker som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver använda sig av ett annat skäl

för upphävande av strandskydd. Det bedöms dock positivt att marken närmast Spikåbacken inte kan bebyggas.

Kommentar/åtgärd: Den kvartersmark som i samrådet var föremål för upphävande av strandskydd har minskats, och på plankartan ersatts med allmän plats. Natur. Det område som nu avses få strandskyddet upphävt (på kvartersmark) omfattar endast den del av Flygfältsvägen och dess vågområde som passerar genom strandskyddsområdet samt del av befintlig parkering invid terminalbyggnaden. Det särskilda skäl som anges för ett upphävande av strandskydd är att vågområdet runt Flygfältsvägen och parkeringen redan är ianspråktageligt. Skrivningen rörande strandskydd har korrigerat i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivning.

Planområdet innehåller höga naturvärden. Länsstyrelsen kopplar värdet till att marken under många år hållits öppen vilket har gynnat mångfalden i området. Planens genomförande innebär dock att stor del av naturvärdena tas i anspråk. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen utifrån de inventeringar och underlagsmaterial som funnits tillgängligt har gjort bedömningar och dragit slutsatser om planens utformning som och påverkan på arter och naturmiljö som kan anses rimliga och korrekta. Länsstyrelsen anser att underlaget inte är tillräckligt för att kunna göra välgrundade åtgärdsförslag. Först när inventeringar genomförts kan Länsstyrelsen ta ställning till huruvida bedömningar och planerade åtgärder är rimliga eller inte.

Kommentar/åtgärd: Grundkonceptet och ett av syftena med detalplanen är att värna naturvärdena inom planområdet och skapa ett långsiktigt skydd inom det som på plankartan definieras som Natur med allmänt huvudmannskap. Tanken är att en möjlig framtida exploatering ska kunna samexistera med naturvärdena inom planområdet och att så få naturvärden som möjligt påverkas negativt. Den yta som idag klassas med höga naturvärden kommer minska som följd av planens genomförande men miljöer för arters fortsatta existens kommer kunna värnas och utvecklas inom i första hand naturområdena. I samråd med Länsstyrelsen har en diskussion förts hur underlaget kan förbättras, det vill säga ytterligare inventeringar. Gävle kommun har nu för avsikt att genomföra ett samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken. Detta i syfte till att bland annat få en vägledning om de ytor som definieras i aktuellt planföreslag fungerar som framtida habitat och detalplanens syfte kan efterlevas. I samrådet föreslår Gävle kommun att flertal arter ska inventeras innan exploateringen startar och att individer som riskerar att påverkas negativt ska flyttas till det område som skyddas som natur i detalplanen. En särskild skötsel- och uppbjörningsplan ska då upprättas.

Länsstyrelsen konstaterar att påverkan på landskapsbilden är stor men med de åtgärder som föreslås kan dock påverkan anses acceptabel.

Till planhandlingarna finns en arkeologisk analys som kan ses som en steg 1-utredning. Då gängse rutiner kring denna typ av utredningar frångåtts så finns idag några frågetecken kring uppdatering av lämningsgarnas antikvariska status som behöver klargöras i den fortsatta processen.

Kommentar/åtgärd: Gävle kommun fortsätter dialogen med länsstyrelsen och kommer tillsammans med antikvariskt sakkunnig reda ut aktuella frågor.

Länsstyrelsen beskriver i sitt yttrande att elintensiva verksamheter har en stor påverkan på övriga samhällets utveckling. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör kompletteras med ett resonemang kring en verksamhets påverkan på effekthov utifrån ett kommunalt och regionalt perspektiv. Det är delvis problematiskt att markanvändningen utgör förutsättningen för att bedriva verksamheten och effekthovet kan vara avgörande för övrig planering. Det finns exempel där effektorbist stoppar och försenar industrietableringar och bostäder. Att tydliggöra förutsättningarna i detta skede är lämpligt.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur elmarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av elnätets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att sociala aspekter tas med i detaljplanbeskedet och det är viktigt att pröva möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga att kan använda planområdet.

Länsstyrelsen anser att de planbestämmelser som repeteras på plankartan kan orsaka en otydlighet och ge uppfattningen att det finns mer byggrätt än vad detaljplanen tillåter. Vidare är det otydligt om transformatorstationer/ställverk ingår i den angivna totala byggnadsarean.

Kommentarer/åtgärd: Plankartan har justerats för att undvika risk för feltolkning samt att det har förtydligats på plankartan och i planbeskrivningen att byggrätten också omfattar ställverk, transformatorstationer och andra servicefunktioner.

Privatperson A K (bilaga 3)

Sammanfattning: Privatperson A K har inkommit med yttrande rörande hur den föreslagna exploateringen kommer belasta trafiksituationen på den idag redan hårt belastade riksväg 56. I yttrandet påpekas att transformatorstationen i Stäckbo redan är ljudmässigt kraftigt störande, hur kommer ytterligare belastning påverka rådande bullersituation?

Kommentarer/åtgärder: Avsnittet rörande trafik och ev. trafikbelastning utifrån planens genomförande har förtydligats i planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen. De möjliga effekterna på riksväg 56 har förtydligats och likaså beskrivningen rörande alternativ dragning av riksväg 56. I miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats hur en ökad belastning påverkar rådande bullersituation. Likaså har förtydligats att detta är en fråga som kommer hanteras i en framtida tillståndsprövning för en ev. verksamhet där det villkoras att gällande krav på buller ska efterlevas för att tillstånd ska kunna medges.

Privatperson J-O F (bilaga 4 och 32)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 2.

Gästrike Räddningstjänst (bilaga 5)

Sammanfattning: Räddningstjänsten skriver i sitt yttrande att man delar bedömningen att området kräver en robust lösning för brandbekämpning och omhändertagande av släckvatten. Räddningstjänsten önskar att det på plankartan anges att brand- och släckvattenlösning är en förutsättning för exploateringen. Räddningstjänsten vill framföra att alternativ utrymningsväg inte kommer kunna tillgodoräknas genom räddningstjänstens bärbara stegar eller höjdfordon med avseende på insatstider till området.

Kommentarer/åtgärder: Frågan rörande brandvatten/släckvatten och hur det ska hanteras har fördjupats i detaljplanens tillhörande dagvattenutredning och förtydligats i planbeskrivningen. En fördjupad omvärldsbevakning har gjorts rörande hur denna typ av anläggningar har hanterat brandvatten/släckvatten och har legat till grund för skrivningen i dagvattenutredningen samt den justerade texten i planbeskrivningen.

Överhärde 4:12 (bilaga 6)

Sammanfattning: Fastighetsägaren till Överhärde 4:12 redovisar i sitt yttrande en historisk bild av Överhärdes utredning genom tiderna och beskriver bland annat hur kommunen under 1960-talet exproprierade mark för flygplatsens ändamål. Fastighetsägaren påpekar att det är mark som nu säljs ut av kommunen till näringslivet.

Fastighetsägaren påpekar att i detaljplanen står det inget i planhandlingen om effektiv energianvändning i planen rörande värmeutveckling från framtida anläggningar. Det måste planeras för hur denna spillvärme kan tas omhand. Finns det möjlighet att uppföra t.ex. växthus på intilliggande fastigheter som kan dra nytta av värmen?

Kommentar/åtgärd: Denna fråga är inget som av konkurrensmässiga skäl kan regleras i en detaljplan då det t.ex. är fritt val vilken typ uppvärmning en bostad eller anläggning ska välja. Dock kan verksamhetsutövare självmant erbjuda att distribuera t.ex. överskottsvärme.

I yttrande redovisas att en rad olika typer av rättigheter och förrättningar kopplade till aktuellt område men att registreringen idag är ofullständig för t.ex. vägar vilket förorsakar problem för de som idag förvaltar vägar.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen har förtydligats med att registreringen idag är ofullständig för bland annat vägar runt planområdet, och att detta bör om möjligt utredas i samband med framtida förrättningar med anledning av detaljplanens genomförande.

Västervägen måste ersättas med vägar på båda sidor om planområdet för att säkerställa och garantera åtkomst till närliggande skiften. Längs östra sidan av planområdet anser fastighetsägaren att Gävle kommun får bygga en väg för åtkomst och skötsel av skiften samt för rekreation för närboende. I planen klarläggs att en framtida exploatör ska stå för kostnaden av flytt av Västervägen.

Fastighetsägaren frågar sig också om exploatören avser stå för ökade underhållskostnader med tanke på den ökade väglängden?

Gräsrandsvägen och dess koppling till Västervägen har glömts bort i planbeskrivningen, varför har dess sträckning över startbanan inte återställts till väg för oss? Kommunen har brutit avtalet om underhåll av Västervägen med hänvisning till att flygplatsen lagts ner. Kan kommunen göra så?

Kommentar/åtgärd: I planbeskrivningen har det förtydligats att alla fastigheter, även på östra sidan, som med anledning av Västervägens flytt förörlor sin väganslutning, ska förses med ny väganslutning. Detta genom t.ex. rättighet på kvartermark alternativt Naturmark, eller med egen ny anslutning genom att ett markområde förs till aktuell fastighet i syfte att lösa väganslutningen. Detaljplanens utformning ger förutsättning för olika alternativa lösningar, slutgiltig lösning för ny väganslutning görs i samband med framtida för rättning och/eller markanvisningsavtal, detta har också förtydligats i planbeskrivningen.

En beskrivning av Gräsrandsvägen har förts till planbeskrivningen och det har förtydligats var den kan ansluta i väster samt ett resonemang om kostnader och ansvar.

Frågan rörande vem som tar kostnaden för ökat underhåll som följd av ökad väglängd på Västervägen har tillförts avsnittet i planbeskrivningen som hanterar markanvisningen, som en fråga att hantera i framtida avtalsskrivning.

Grusgroparna i Rörberg har varit aktiva i 80 år. Järnvägen (Salabanen) trafikerades i 60 år och flygfältet drevs i 40 år. Vad händer om nu aktuella verksamheter försvinner om 20 år? Pengar måste avsättas för sanering och återställande av området. Tänk på Väddnätstjärnen.

Överhärde 43:1 (bilaga 7)

Sammanfattning: Fastighetsägaren till Överhärde 43:1 skriver i sitt ytrande att planen ger förutsättningar för ytterligare ställverk och transformatorstationer (i norra delen av planområdet). Som boende nära befintlig kraftledning störs de redan idag av ljud från ledningen och till viss del av buller från ställverket i Stackbo. Fastighetsägaren vill inte att ytterligare oljud från denna typ av anläggningar påverkar deras fastighet och föreslår att nya transformatorer etc. placeras inne i området och att byggnaderna kan uppföras som bullerskärmar mot intilliggande bostadsfastigheter. Den norra delen av planområdet ska undantas helt från möjligheten att uppföra ställverk och transformatorer.

Kommentar/åtgärd: I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer trovärdigtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industri/buller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning provas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hansyn gällande buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin tydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Västervägen kommer skäras av vilket är olyckligt då det är ett populärt idgång- och cykelstråk. Marken norr om Västervägen bör enligt skribenten inte alls tas i anspråk för etablering. Låt Västervägen utgöra en naturlig gräns för området.

Kommentar/åtgärd: Västervägen avses fortsatt vara tillgänglig i likhet med idag. Denna samfälliga väg avses inte tas bort i samband med ett plangenomförande utan får då en alternativ sträckning för att inte dela planområdet i två delar. Västervägens alternativa dragning föreslås följa fastighetsgränsen till Överhärde 63:1.

Från fastigheten Överhärde 43:1 finns mot flygplatsen en kraftledningsgata där vegetationen hålls kort. Nya höga byggnader kommer således inte skämmas av en skogsridå och vi kommer få dessa rakt i blickfånget. Ett alldeles för dominerande inslag.

Kommentar/åtgärd: Efter genomfört samråd har landskapsbildsanalysen kompletterats och en djupare analys av plangenomförandets visuella påverkan i norra delen av området. Det har i planbeskrivningen tillkommit skrivningar hur man kan arbeta med visuella barriärer mellan verksamhetsområdet och befintliga bostäder för att minska visuell påverkan, t.ex. i de fall byggnadshöjden utnyttjas fullt ut. Tillika har på plankartan definierats ett område i norr där ett visuellt skydd i form av förslagsvis träd eller annan grönska ska uppföras. Den byggnadshöjd som definierats i planen är den totala byggnadshöjden och den är i likhet med byggrätten på mark utformad så att det ska finnas viss flexibilitet även i höjddet. Detta för att kunna hantera varierade former av byggnader. Den visualisering som finns i planbeskrivningen är en tolkning och ett exempel på hur planen skulle kunna utnyttjas vid ett genomförande. Detaljplanens flexibilitet när det gäller placering och byggnadshöjd ger större utrymme att i samband med ett framtida bygglov kunna resonera om alternativa utformningar och placeringar av byggnader där stor hänsyn då kan tas till att anpassa aktuellt projekt till omkringliggande bebyggelse. Gävle kommun gör bedömningen att utifrån revideringen av planförslaget med att en ridå för vegetation som visuellt skydd ska tillkomma i norr, bedömer kommunen att påverkan på landskapsbilden inte kommer vara av betydande karaktär.

Överhårde 2:26, 3:9, och 2:143 (bilaga 8, 9 och 35)

Sammanfattning: Fastighetsägarna har flera fastigheter med åkermark som de när genom att först åka via Västervägen och sedan på en mindre grusväg som fortsätter in på flygplatsområdet. Åkrarna ligger öster om kvartersmarken i detaljplanen. I förslag till ny dräning av Västervägen och kvartersmark så ser det inte ut som det finns någon möjlighet för oss att nå våra åkrar. Det måste säkerställas att befintlig grusväg görs tillgänglig för trafik till aktuella åkrar. Västervägen bör om den flyttas fortsatt vara en grusväg som kan användas som ett rekreativt stråk och för träning av hästar. Det är viktigt att den får en förhållandevis rak sträckning för att underlätta för virkestransporter och träning av hästar. Likaså ska det vara möjligt att mot skogsmarken tillåta uppläggningsplatser för virkesuttag.

Kommentar/åtgärd: I planbeskrivningen har det förtydligats att alla fastigheter, även på östra sidan, som med anledning av Västervägens flytt förlorar sin våganslutning, ska förses med ny våganslutning. Detta genom t.ex. rättighet på kvartersmark alternativt Naturmark, eller med egen ny anslutning genom att ett markområde förs till aktuell fastighet i syfte att lösa våganslutningen. Detaljplanens utformning ger förutsättning för olika alternativa lösningar, slutgiltig lösning för ny våganslutning gör i samband med framtida förrättning och/eller markanvisningsavtal, detta har också förtydligats i planbeskrivningen.

På förslaget finns en anslutning mot Valbovägen och den passerar mark som skribenten äger. Fastighetsägaren är tveksam till aktuell dräning men om det ska vara aktuellt så ska vägen ge så liten störning på åkermarken och skogen som möjligt.

Kommentar/åtgärd: Den vägsträckning som redovisas, norrut mot Valbovägen, i planbeskrivningen är en möjlig alternativ anslutning för den samfärda vägen Västervägen. Det finns inget krav utifrån aktuell detaljplan att redovisad anslutning måste genomföras. Dock bedömer Gävle kommun att det är ett intressant alternativ att utreda vidare vid en ev. framtida ny dräning av Västervägen. Redovisad väg har för tydlighetens skull tagits bort från illustrationen i planbeskrivningen

Byggrätten i norra delen bör begränsas, särskilt i höjd, för att vyn från befintliga fastigheter i norr inte ska påverkas negativt. Skyddsplanteringar bör uppföras på den planerade kvartersmarken för att minska den visuella påverkan. Ytterligare luftburna kraftledning och ev. stälverk skulle påverka miljön negativt. Ytterligare kraftledning bör placeras under mark.

Kommentar/åtgärd: Efter genomfört samråd har landskapsbildsanalysen kompletterats och en djupare analys av plangenomförandets visuella påverkan i norra delen av området. Det har i planbeskrivningen tillkommit beskrivningar hur man kan arbeta med visuella barriärer mellan verksamhetsområdet och befintliga bostäder för att minska visuell påverkan, t.ex. i de fall byggnadshöjden utnyttjas fullt ut. Tillika har på plankartan definierats ett område i norr där ett visuellt skydd i form av förslagsvis träd eller annan grönska ska uppföras. Den byggnadshöjd som definierats i planen är den totala byggnadshöjden och den är i likhet

med byggrätten på mark utformad så att det ska finnas viss flexibilitet även i höjddet. Detta för att kunna hantera varierade former av byggnader. Den visualisering som finns i planbeskrivningen är en tolkning och ett exempel på hur planen skulle kunna utnyttjas vid ett genomförande. Detaljplanens flexibilitet när det gäller placering och byggnadshöjd ger större utrymme att i samband med ett framtida bygglov kunna resonera om alternativa utformningar och placeringar av byggnader där stor hänsyn då kan tas till att anpassa aktuellt projekt till omkringliggande bebyggelse. Gävle kommun gör bedömningen att Utifrån revideringen av planförslaget med att en risk för vegetation som visuellt skydd ska tillkomma i norr, bedömer kommunen att påverkan på landskapsbilden inte kommer vara av betydande karaktär.

Det är svårt att idag förutse hur planområdet kommer försörjas med el från Siackbo/Ångsberg när det gäller sträckning av nya elledningar eller om de kommer bli markförlagda alternativt luftburna. Gävle kommun kan dock konstatera att en ledningsdräning till planområde kommer föregås av en ny koncessionsprövning, och inom ramen för den prövningen sker resonemang och dialog med bland annat fastighetsägare om lämplig plats och lösning. Gävle kommun förrespråkar att ny kraftförsörjning till planområdet i första hand placeras i mark.

Idag används skogsvägar och stigår i området för rekreation och naturupplevelser. Det är viktigt att fortsatt inbjuda till rekreation i området och området borde inte avgränsas med höga staket. Möjligheten för staket borde begränsas till att omfatta den yta som enligt detaljplanen får hårdgöras.

Kommentar/åtgärd: Fastigheten är idag en privat fastighet och som till största del varit vigd för flygplatsens behov och är inte avsett som ett rekreationsområde. I samband med minskad aktivitet på flygplatsen har människors sätt att röra sig i området förändrats. Det finns idag inget formellt hinder att låta en fastighetsägare stänga in hela eller delar av området och begränsa möjligheten till att beträda fastigheten Överhårde 63:1. I samband med ett plangenomförande kommer samma förutsättning kvarstå men med undantag för de ytor som på plankartan definierats som allmän plats, natur med kommunalt huvudmannaskap. Dessa ytor kommer fortsatt vara tillgängliga och det finns här också möjlighet att på sikt utveckla rekreationsmöjligheterna så länge det inte påverkar naturvärdena på ett påtagligt negativt sätt.

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av skalskydd som kan förekomma på platsen. Att denna typ av anläggning har ett skalskydd bedöms som högst troligt men dess utformning kan variera utifrån bebyggelsens funktion, karaktär och behov. Vilket gör det svårt att förutse hur ett skalskydd ska utformas. Sammantaget bedöms frågan om lämplig utformning på skalskydd ske i samband med ett bygglov. Skrivning rörande skalskydd har förts till planbeskrivningen.

Under lång tid har flygplatsen inneburit begränsningar i byggrätt och möjlighet till bygglov på kringliggande fastigheter, något som lättat på senare tid. Det är viktigt att denna detaljplan inte medför ytterligare begränsningar i byggrätt om möjlighet till bygglov för kringliggande fastigheter.

Kommentarer/åtgärder: Planområdet omfattar i sin utbredning endast fastigheten Överhärde 63:1 och 63:2 och innebär inte att några andra fastigheter i närheten får en ny detaljplan som reglerar användningen och t.ex. byggnaders egenskaper. Servitut eller liknande som kom till följd av bland annat hinderis- och siktfrihet till flygplatsen avses vid ett planeringsförande tas bort då de inte längre fyller någon funktion.

Överhärde 43:1 (bilaga 10)

Sammanfattning: Skribenten har i sitt yttrande redovisat förslag på siktlinjer mot sin fastighet. Fastighetsägaren anser att den i detaljplanen tillåtna byggnadshöjden i norra delen av planområdet påverka fastigheten negativt och påpekar att det inte finns något naturlig skydd för skydd mot buller från fläktar och ställverk etc. Skribenten undrar om den höjd som finns i områdets norra del kommer bebyggas eller justeras i nivå med omgivande mark. Om justering sker blir byggnadernas höjd än mer påträngande.

Kommentar/åtgärd: Efter genomfört samråd har landskapsbildsanalysen kompletterats och en djupare analys av plangenomförandets visuella påverkan i norra delen av området. Det har i planbeskrivningen tillkommit skrivningar hur man kan arbeta med visuella barriärer mellan verksamhetsområdet och befintliga bostäder för att minska visuell påverkan, t.ex. i de fall byggnadshöjden utnyttjas fullt ut. Tillika har på plankartan definierats ett område i norr där ett visuellt skydd i form av förslagsvis träd eller annan grönska ska uppföras. Den byggnadshöjd som definierats i planen är den totala byggnadshöjden och den är i likhet med byggrätten på mark utformad så att det ska finnas viss flexibilitet även i höjded. Detta för att kunna hantera varierade former av byggnader. Den visualisering som finns i planbeskrivningen är en tolkning och ett exempel på hur planen skulle kunna utnyttjas vid ett genomförande. Detaljplanens flexibilitet när det gäller placering och byggnadshöjd ger större utrymme att i samband med ett framtida bygglov kunna resonera om alternativa utformningar och placeringar av byggnader där stor hänsyn då kan tas till att anpassa aktuellt projekt till omkringsliggande bebyggelse. Gävle kommun gör bedömningen att Utifrån revideringen av planförslaget med att en ridå för vegetation som visuellt skydd ska tillkomma i norr, bedömer kommunen att påverkan på landskapsbilden inte kommer vara av betydande karaktär.

I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning prövas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hänsyn gällande buller vid omkringsliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska

fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin tydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

BillerudKorsnäs Skog och industri AB (bilaga 11)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Överhärde 6:21 (bilaga 12)

Sammanfattning: Som fastighetsägare intill aktuellt planområde oroar sig skribenten för att en ny kraftledning kommer dras över deras fastighet. Det råder osäkerhet hur kraftledningar påverkar människors hälsa och det finns ingen önskan om att få sin fastighet uppgrävd. Oavsett om det är luftburna eller markförlagda ledningar vill aktuell fastighetsägare inte ha dessa i närheten av sin mark.

Kommentar/åtgärd: Det är svårt att idag förutse hur planområdet kommer försörjas med el från Stackbo/Ångsberg när det gäller sträckning av nya elledningar eller om de kommer bli markförlagda alternativt luftburna. Gävle kommun kan dock konstatera att en ledningsdragnings till planområdet kommer föregås av en ny koncessionsprövning, och inom ramen för den prövningen sker resonemang och dialog med bland annat fastighetsägare om lämplig plats och hur strålning och ev. buller påverkar. påverkan på t.ex. landskapsbild och hur strålning och ev. buller påverkar närliggande bostäder m.m. Gävle kommun förespråkar att ny kraftförsörjning till planområdet i första hand placeras i mark.

Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande att 25 meter höga byggnader inte passar in i landskapsbilden, och inte är någon trevlig syn och det finns risk att värdet på fastigheterna i närområdet sjunker. Fastighetsägaren har lagt ner tid och pengar att förvalta ett kulturhistoriskt arv i form av en lada. En byggnad som det skulle vara fint att bevara utan höga byggnader som tonar upp sig bakom.

Kommentar/åtgärd: Efter genomfört samråd har landskapsbildsanalysen kompletterats och en djupare analys av plangenomförandets visuella påverkan i norra delen av området. Det har i planbeskrivningen tillkommit skrivningar hur man kan arbeta med visuella barriärer mellan verksamhetsområdet och befintliga bostäder för att minska visuell påverkan, t.ex. i de fall byggnadshöjden utnyttjas fullt ut. Tillika har på plankartan definierats ett område i norr där ett visuellt skydd i form av förslagsvis träd eller annan grönska ska uppföras. Den byggnadshöjd som definierats i planen är den totala byggnadshöjden och den är i likhet med byggrätten på mark utformad så att det ska finnas viss flexibilitet även i höjded. Detta för att kunna hantera varierade former av byggnader. Den visualisering som finns i planbeskrivningen är en tolkning och ett

exempel på hur planen skulle kunna utnyttjas vid ett genomförande. Detalplanens flexibilitet när det gäller placering och byggnadshöjd ger stora utrymme att i samband med ett framtida bygglov kunna resonera om alternativa utformningar och placeringar av byggnader där stor hänsyn då kan tas till att anpassa aktuellt projekt till omkringliggande bebyggelse. Gävle kommun gör bedömningen att Utifrån revideringen av planförslaget med att en ridå för vegetation som visuellt skydd ska tillkomma i norr, bedömer kommunen att påverkan på landskapsbilden inte kommer vara av betydande karaktär.

Vid vissa vindförhållanden så hörs buller från nuvarande ställverk. Skribenten undrar om det ska byggas fler ställverk som kan förorsaka ytterligare buller? Skribenten redovisar att för några år sedan hotades fastigheten av inlösen från trafikverket med hänvisning till ny dragnings av riksväg 56. Det är oroväckande att återigen inte vet hur man som markägare kommer påverkas av en etablering på flygplatsen. Att komma med synpunkter utan att veta vilket företag som kommer etablera sig gör det svårt att ha relevanta synpunkter.

Kommentar/åtgärd: I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning provas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hänsyn gällande buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin otydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Västanaås 3:1 (bilaga 13)

Sammanfattning: Fastighetsägaren till Västanaås 3:1 föreslår att området söder om terminalbyggnaden och öster och söder om kvartersmarken (på området som på plankartan redovisas som natur) återställs till jordbruk. För jordbruket är det bra med sammanhängande fält men för att stimulera den biologiska mångfalden kanske ett område för jordbruk längs med Spikåsbäcken kan vara lämpligt.

Kommentarer/åtgärder: I fortsatta resonemang om skötselplan för naturmarken så ser Gävle kommun över huruvida det är möjligt att

kombinera skötsel av marken, naturvärden och arter med tanken om det går att nyttja del av planområdet för någon form av jordbruksändamål. I planbeskrivningen har det förtydligats att det fortsatt bör utredas om det är möjligt att kombinera användningarna.

Mellanskog (bilaga 14)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Överhärde 1:114 (bilaga 15, 16 och 17)

Sammanfattning: Fastighetsägaren önskar att få förvärva den mark inom planområdet som de idag arrenderar av Gävle kommun. Ytan används idag hästbete och har arrenderats under de senaste 45 åren. Området har under den tid det arrenderats sköts på så sätt att det utgör en värdefull biotop för fåglar och kryp. Fåglivet är stort med bl.a. näktergal och ett tran-pär som besöker platsen.

Kommentarer/åtgärder: I fortsatta resonemang om skötselplan för naturmarken så ser Gävle kommun över huruvida det är möjligt att kombinera skötsel av marken, naturvärden och arter med tanken om det går att nyttja del av planområdet för någon form av jordbruksändamål. I planbeskrivningen har det förtydligats att det fortsatt bör utredas om det är möjligt att kombinera användningarna.

Privatperson F A (bilaga 18)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson T E (bilaga 19)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson P N (bilaga 20)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson H (bilaga 21)

Sammanfattning: Skribenten anser att grusroparna öster om planområdet ska bebyggas istället och att kommunen ska undvika att bygga en ny helikopterplatta då redovisad kostnad är för låg.

Kommentarer/åtgärder: Inom ramen för aktuellt planuppdrag ingår inte att pröva förutsättningar för ny bebyggelse i yttrandet aktuella grusropar. Grusroparna är förvisso lanspråkta ytor men möjligheten att förändra markanvändningen inom området är begränsade på grund av bland annat områdets direkta kontakt med grundvattentäkten i Valboåsen.

Privatperson C N (bilaga 22 och 23)

Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson K W (bilaga 24)

Sammanfattning: Skribenten skriver det finns annan mark nära el som kommunen kan utveckla utan att skrota sådant vi en gång byggt upp. Det är möjligt att försörja ett annat område med en ny elanslutning. Ett företag som vill etablera sig här kommer troligen inte till en kommun utan flygplats.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur eimarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av eimarkets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

Se svar om flygplats, sidan 2

Privatperson L S (bilaga 25)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson H K (bilaga 26)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson T W (bilaga 27)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson P-M K (bilaga 28)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson A E (bilaga 29)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson E N (bilaga 30)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson A E (bilaga 31)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson K N (bilaga 33)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Överhärde Vägsamfällighet (bilaga 34)

Sammanfattning: Överhärde Vägsamfällighet förbereder just nu en ny förrättning av sin verksamhet och det har visat sig att en förrättning aldrig kom till stånd när flygplatsen byggdes 1972. Det finns därav en hel del oklara marklösen att reda ut. Vägsamfälligheten vill tillsammans med Gävle kommunen och i samband med en försäljning reda ut dessa frågor. Vägsamfälligheten vill veta om hela eller delar av nuvarande Överhärde 63:1 kommer bli del av Överhärde vägsamfällighet i framtiden? Flygplatsen har tidigare varit med och betalat vågavgift till Överhärde Vägsamfällighet.

En ny förrättning kommer ta ca 2 år och vägsamfälligheten vill komma igång med arbetet under våren 2019.

Kommentarer/åtgärder: Planbeskrivningen har förtydligats med att regleringen idag är ofullständig för bland annat vägar runt planområdet, och att detta bör om möjligt utredas i samband med framtida förrättningar med anledning av detalplanens genomförande. Tillika har till planbeskrivningen förts att det i samband med markanvisningsavtal

behöver klargöras om och i så fall hur stor del av den nya fastigheten som ska ingå vägsamfälligheten.

Överhärde 36:2 (bilaga 36)

Sammanfattning: Skribenten redovisar i sitt yttrande att Överhärde och Rörberg är byar med anor långt tillbaka i tiden, ett område med höga kulturhistorisk värden. I det aktuella förslaget kommer den unika miljön förändras påtagligt.

I yttrandet redovisas att inom planområdet nyttjar många idag befintlig väg runt flygplatsen till rekreativitet. Hästnäringen använder vägen för bland annat träning men vägen används också för löpning, cykelturer etc. av boende i närliggande byar. I det tänkta bygget kommer dessa aktiviteter begränsas då det enligt utsago ska placeras stängsel och vakter runt området. Villen vägbeläggning är det tänkt på vägen om den flyttas? Är det en grusväg eller kan det bli en asfalterad yta? Om det blir det senare kommer det utgöra ett hinder i framtiden för både skogsnäring och hästnäringen.

Kommentar/åtgärd: Fastigheten är idag en privat fastighet och som till största del varit vidg för flygplatsens behov och är inte avsett som ett rekreativt område. I samband med minskad aktivitet på flygplatsen har människors sätt att röra sig i området förändrats. Det finns idag inget formellt hinder att låta en fastighetsägare stängsla in hela eller delar av området och begränsa möjligheten till att beträda fastigheten. Överhärde 63:1. I samband med ett planomförande kommer samma förutsättning kvarstå men med undantag för de ytor som på plankartan definieras som allmän plats, natur med kommunalt huvudmannaskap. Dessa ytor kommer förstått vara tillgängliga och det finns här också möjlighet att på sikt utveckla rekreativiteterna så länge det inte påverkar naturvärdena på ett påtagligt negativt sätt.

Fortsatt i yttrandet konstateras att det finns en yta i planen som möjliggör för att fjärrlar kan passera, en möjlighet som inte finns för andra djur om området stängslas.

I planskissen redovisas två ställverk som med aktuell placering kommer påverka boende i närområdet negativt. Boende runt Stackbo kan idag vittna om en betydande störning från ljud från ställverket. Har det gjorts någon mätning av lågfrekventa ljud från befintligt ställverk?

Kommentar/åtgärd: I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning provas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hänsyn gällande

buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att till skapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin otydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Yttrandet beskriver att det idag finns varningssignaler från områden där etablering av den aktuella sorten skett och att elkraftens kapacitet inte räcker till. Finns det någon beräkning på hur stor elförbrukningen kommer vara och hur vår kapacitet ser ut? Finns det någon maxförbrukning satt för verksamheten? Eller får de små hushållen rätta sig efter det som finns kvar?

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur elmarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av elnätets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

Redan idag ser vi tomma byggnader där man trots på storskaligheten men där verkligheten snart kommit ikapp. Risken är att detta förslag blir ytterligare ett projekt som tagit stora naturresurser i anspråk och inte kommer till stånd.

Skribenten vill avslutningsvis att man beaktar synpunkterna och funderar på förslagets nytta och dess påverkan på natur och människor. Genom att mäta lågfrekvent buller och redovisa hur de påverkar människor och djur samt begränsar byggnaderna storlek och utbredning. Placera stälverk där det påverkar boende minst. Vägen runt planområdet ska vara av samma beskaffenhet som idag.

Överhärde 43:3 (bilaga 37)

Sammanfattning: I yttrandet konstateras att Västervägen används av skribenten och många andra för rekreation. Området har också en stor attraktionskraft. Att flytta Västervägen blir en praktisk lösning för markägaren men funktionen som ett lugnt och trevligt rekreativstråk kommer inte finnas då vägen kommer gå invid ett stängsel, ett stängsel som också förhindrar djuren i deras vandring. För många kommer denna otrevliga syn vara ständigt närvarande och det går inte komma undan.

Kommentar/åtgärd: Fastigheten är idag en privat fastighet och som till största del varit vidgad för flygfylatsens behov och är inte avsett som ett rekreativområde. I samband med minskad aktivitet på flygfylatsen har människors sätt att röra sig i området förändrats. Det finns idag inget formellt hinder att låta en fastighetsägare stänga in hela eller delar av området och begränsa möjligheten till att beträda fastigheten. Överhärde 63:1. I samband med ett planomförande kommer samma förutsättning kvarstå men med undantag för de ytor som på plankartan

definierats som allmän plats, natur med kommunalt huvudmannaskap. Dessa ytor kommer fortsatt vara tillgängliga och det finns här också möjlighet att på sikt utveckla rekreativsmöjligheterna så länge det inte påverkar naturvärdena på ett påtagligt negativt sätt.

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av skalskydd som kan förekomma på platsen. Att denna typ av anläggning har ett skalskydd bedöms som högst troligt men dess utformning kan variera utifrån bebyggelsens funktion, karaktär och behov, vilket gör det svårt att förutse hur ett skalskydd ska utformas. Sammantaget bedöms frågan om lämplig utformning på skalskydd ske i samband med ett bygglov. Skrivning rörande skalskydd har förts till planbeskrivningen.

Skribenten anser att tillåta en byggnadshöjd på 25 meter över ett så stort område kommer påverka boendemiljön i Rörberg och Överhärde. Överhärde by har högt kulturhistoriskt värde och har fram till nu varit en oas i kommunen. Om planförslaget går igenom kan även byn bli påverkad när byggnadshöjden blir så hög. Dessutom med risk för att bullrande stälverk kommer uppföras.

Redan idag störs många av stälverket i Stackbo. Ett lågfrekvent ljud som skilts framträder på kvällar och nätter. I förslaget finns stälverk inritade några hundra meter från bostadsbebyggelse, stälverk som kommer ljuda över både Överhärde och Rörberg. I miljömålet god bebyggd miljö står att bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och att människor inte ska utsättas för skadligt buller. I kommunens miljöstrategiska program kan man läsa att buller och vibrationer ska minska och att tysta områden ska bevaras. Hur resonerar kommunen i detta fallet?

I yttrande förklaras att byggnation i norr kommer drastiskt påverka utsikten för boende längs med Valbovägen då det inte finns någon skog som döljer byggnaderna. Bullret blir också det mer påtagligt när det saknas bullerdämpande skogsridåer. För skribenten innebär exploatering av norra delen att utsikten från vardagsrum, sovrum och uteplats samt stall och trädgård kommer påverkas och byggnaderna bli i dominerande.

Aktuellt förslag kommer påverka boendemiljön och landskapsbilden väldigt mycket och ta ifrån oss ett populärt rekreativområde. Var ska vi vistas med våra djur eller när vill ut i naturen. Vi har valt att bo nära naturen och nu vill vi ta det ifrån oss. Detta rimmar illa med kommunens vision om att vara en attraktiv kommun för människor att leva och verka i.

Kommentar/åtgärd: Efter genomförd samråd har landskapsbildsanalysen kompletterats och en djupare analys av plangenomförandets visuella påverkan i norra delen av området. Det har i planbeskrivningen tillkommit skrivningar hur man kan arbeta med visuella barriärer mellan verksamhetsområdet och befintliga bostäder för att minska visuell påverkan, t.ex. i de fall byggnadshöjden utnyttjas fullt ut. Tillika har på plankartan definierats ett område i norr där ett visuellt skydd i form av förslagsvis träd eller annan grönska ska uppföras. Den byggnadshöjd som definierats i planen är den totala byggnadshöjden och den är i likhet med byggrätten på mark utformad så att det ska finnas viss flexibilitet även i höjdded. Detta för att kunna hantera varierade former av

byggnader. Den visualisering som finns i planbeskrivningen är en tolkning och ett exempel på hur planen skulle kunna utnyttjas vid ett genomförande. Detaljplanens flexibilitet när det gäller placering och byggnads höjd ger större utrymme att i samband med ett framtida bygglov kunna resonera om alternativa utformningar och placeringar av byggnader där stor hänsyn då kan tas till att anpassa aktuellt projekt till omkringliggande bebyggelse. Gävle kommun gör bedömningen att Utifrån revideringen av planförslaget med att en ridå för vegetation som visuellt skydd ska tillkomma i norr, bedömer kommunen att påverkan på landskapsbilden inte kommer vara av betydande karaktär.

I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning provas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hänsyn gällande buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin otydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Skribenten påpekar att kommunen vill satsa på företagsklimatet och samtidigt drar undan mattan för flera företag som idag håller till i området. Detta till förmån för företag som bidrar till en hårt belastad ettilgång. Har kommunen kollat på andra ställen hur denna typ av verksamhetsområde blivit?

Flygfältets nedläggning får enligt skribenten konsekvenser för hela regionen, detta får inte bli något hastverk och det krävs en mer långsiktig utredning av konsekvenserna rörande flygfältets nedläggning och planförslagets påverkan på ettilgången, djurlivet och människors hälsa.

Varför välkomnar kommunen energislukande företag och samtidigt uppmanar sina invånare att minska sin egen energianvändning. Skribenten tror att kommunen blir lite färlig och med tiden kommer ångra sitt beslut att lägga ner flygfältet. Lysna på invånarna och låt inte projektet bli verklighet, det är ett högt pris att betala.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson B-G H (bilaga 38, 39,40 och 44)

Privatpersonen har inkommit med fyra yttrande som sammanfattas och kommenteras under nedanstående rubriker.

Sammanfattning: I yttrande beskrivs att Gävle kommun duckar från sitt ansvar att följa gällande lagstiftning. Skribenten förutsätter att den föreslagna detaljplanen avslås i sin helhet eftersom lagstiftningen inte följs. Kommunen avser genom trixande med lagstiftningen ta genvägar för att fullfölja sina etableringsplaner trots omvärldens behov att behålla Gävle flygplats.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

Skribenten anser att planförslaget strider mot både miljöbalken och plan- och bygglagen och kommenterar detta i sitt yttrande med hänvisning till respektive lagparagraf.

I yttrandena framförs att planförslaget inte ger fullt skydd mot den närliggande grundvattentäkten i och med att reservkraft kommer installeras som vid elavbrott går in och strömförsörjer den elintensiva verksamheten motsvarande 100 MW. Detta innebär 54 st. dieselgeneratorer som behöver 950 m³ för drift och ytterligare 100 m³ för periodisk provkörning. Vid felaktig hantering finns en uppenbar risk att diesel läcker ner i grundvattnet och förstör uttag av vatten.

Nyligen har andra stora företag köpt mark inom kommunen och att etablera ytterligare en anläggning omöjliggör's genom bristen på elenergi. Alla utredningar talar för att överföringskapaciteten från SE1 och SE2 redan är överutnyttjad. Svenska kraftnät kan inte annat än säga nej till ytterligare eluttag. Skulle mot förmodan en ny 100 MW anslutning ske, så nyttjar den troligtvis de återstående marginaler som finns.

I yttrandet beskrivs att Svenska Kraftnät har i sin prognos 400 MW i under-skott under höglåsttimmen under 2019 och underskottet ökar från år till år. Det råder elbrist för elområde SE3 och SE4 redan före att nya elintensiva företag etableras. Sverige kan inte medvetet prioritera 50 nya arbetsplatser och samtidigt riskera en elkollaps den dag kylan slår till.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur elmarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av elnätets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

I yttrandet framförs att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Inga alternativ utöver Gävle flygplats har undersökts. Detaljplanen tar endast hänsyn till kommersiella intressen och tar inte hänsyn till både allmänna och enskilda intressen enligt plan- och bygglagen. Felet är att lämplig mark för elintensiva företag inte har undersökts i kommunen och intressenten har kunnat peka på flygfältet och tyckt det där vill jag ha.

Det allmänna intresset kring Gävle flygplats har inte tillgodosetts. I ytterrande redovisas att Gävle flygplats är placerad där den ligger för att i minsta möjligaste mån skapa negativ påverkan för omgivningen för att fungera enbart som flygplats. Flygplatsen är en allmän plats för alla typer av flygverksamhet.

Gästrike Räddningstjänst är också de uppsagda från sina lokaler och övningsplats och allmänna krav om skogsbrandflyg har inte tillgodosetts. Inga alternativ annat än att flytta utanför länet har erbjudits. MSB betalar genom Länsstyrelsen för brandflyg i respektive län och det finns ingen hänsyn om till att MSB avser att köpa vattenbombare inför säsongen 2020. Dessa flygplan behöver en landningsbana och Gävle flygplats är en lämplig flygplats inom länet för det ändamålet.

Gävle flygplats är enligt författaren till yttrandena utan förbehåll bäst lämpad för att fortsättningsvis vara en flygplats för t.ex. all krishantering och Lantmäteriets flygfoto.

Kommunen har ansvarsområde skola, vård och omsorg samt att använda mark enligt PBL och miljöbalken: då ska kommunen först använda industrimark på Erso och när den marken inte är tillräcklig ska kommunen i översiktsplanen utreda annan mark för industri.

Förträrde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför god hushållning. Att förändra flygplats till verksamhetsområde är kapitalföröring. Kostnaden för att bygga en ny flygplats i Gävleborgs län kostar 500 - 700 miljoner.

Skribenten hänvisar till att planläggningen enligt lag ska ta hänsyn till mellan-kommunala och regionalt intressen och konstaterar att inga synpunkter har inlämnats från kommuner i Gävleborgs län. Inget samråd har skett med närliggande kommuner, närliggande fastigheter, statliga myndigheter och försvarsmakten. Ingen hänsyn har tagits till samhällets behov av civilförsvaret och krishantering. Inte heller har samråd skett med de stora skogsbolag som verkar i Gävleborgs län. Inte heller har kommunen samrått med MSB om framtida behov av flygfält och tankning. Inte heller har Gävle kommun haft samråd med befolkningen i Gävle kommun.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

Skribenten anger att översiktsplanen visar på att flygplatsen ligger orörd och bevarad fram till 2030. I alla planer och beskrivningar där Gävle Flygplats omnämnas lever flygplatsen kvar. Hur kan Gävle kommun hävda att man inte behöver upprätta en översiktsplan för de förändringar som kommunen planerar göra på Gävle flygplats. Kommunen följer inte sin skyldighet att ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om mark- och vattenanvändning. Gävle kommun följer inte översiktsplanen i något avseende vid förändring av Gävle flygplats eftersom detaljplanen avser avsevärd förändring av markens nyttjande. Gävle kommun gör samrådsprocessen enkel genom att helt strunta i översiktsplanen och syftet att samråda med medborgare, grannkommuner och länsstyrelse. Ändringar i översiktsplan får göras men då ska dessa samrådas med länsstyrelsen, landstinget och berörda kommuner.

Kommentar/åtgärd: En översiktsplan är inte ett juridiskt bindande styrdokument utan har en strategisk rådgivande karaktär. En översiktsplan avser att visa på kommunens generella viljeriktning i strategiska frågor rörande mark- och vattenanvändning och avses att agera vägledande. Detta innebär att kommunen i sin planering kan pröva sakfrågor som ej finns beskrivna i en översiktsplan alternativt har en annan inriktning än rådande skrivning, och det utan att översiktsplanen behöver revideras. Översiktsplanen aktualitetsförklaras en gång per mandatperiod och då bedöms huruvida den fortfarande är ett strategiskt vägledande dokument för kommunens markanvändning. Den juridiska mer djuplodade prövningen av en markanvändning görs i samband med att en detaljplan upprättas. Detaljplanen är efter antagande och laga kraft en juridiskt bindande plan som medger rättigheter och skyldigheter inom ett fysiskt avgränsat område.

I yttrandena anges det att miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen visar på stora brister som t.ex. stenkolstjärna på befintlig landningsbana där två av lagerna dolts i analysen. I miljökonsekvensbeskrivningen saknas bevis för att asfalten inte är miljöfarlig. Analysen som redovisats är bristfälligt utförd och mycket oprofessionellt. Den analys som redovisats är bedräglig mot oss medborgare och en framtida tänkbar kund.

Kommentar/åtgärd: Gävle kommun har låtit genomföra en asfaltsprovtagning på tre punkter längs med landningsbanan och en punkt på uppställningsytan invid terminalbyggnaden. Vid varje punkt har ett samlingsprov av asfaltskärna tagits (40-50 cm). Uppmätta PAH-halter i analyserade asfaltsprover har jämförts mot Trafikverkets riktlinjer för hantering av tjärhaltiga beläggningar (Vägverket, 2004:90). Provtagning av asfalt inom Rörbergs flygplats, har inte påvisat några halter av PAH-16 som överskrider Trafikverkets riktlinjer för återanvändning av asfalt. Bedömningen är att asfalten därmed kan hanteras utan vidare restriktioner med avseende på föroreningsinnehåll. Rapporten för provtagningen bläggas planhandlingarna som en underlagsutredning. Skrivningen rörande föroreningar har justerats i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Floran och faunan är betydande på Gävle flygplats och finns där som följd av stora fria ytor som medgett infångande av föda. Inom Gävle flygplats finns rödlistade fåglar och sällsynta arter. Fåglaorna kommer få sitt habitat för födoinsamling avsevärt förminskade och i flera avseenden helt förstörda. Om dessa fåglar kunnat leva bland byggnader och trafik inne i stadsmiljö så hade dom aldrig varit rödlistade. Dessa fåglar behöver de öppna ängsmarkerna med inslag av olika föda som finns på en oexploaterad flygplats.

I den utredning som presenteras finns inte migrerande tranor med. Dessa fåglar har varit flertal tillfällen gått i gräsområden längs landningsbanan och betat. Fåglaorna har stannat flera dagar under sin migrering. Tranor är aldrig ett problem för flygtrafiken eftersom dom aldrig går på asfaltsbanan. Det har aldrig förekommit kollision mellan tranor och flygplan under de ca 50 år flygplatsen varit i bruk.

Det finns talgar som både sitter på stolpar och flyger över fåltområdet.

Skribenten kräver en kompletterande undersökning av fågellivet på flygplatsen för att få en bättre bild av fågellivet. Det behövs en fördjupad studie av fårlar och marklevande djurliv över hela fåltområdet.

Kommentar/åtgärd: Grundkonceptet och ett av syftena med detaljplanen är att värna naturvärdena inom planområdet och skapa ett långsiktigt skydd inom det som på plankartan definieras som Natur med allmänt huvudmannaskap. Tanken är att en möjlig framtida exploatering ska kunna samexistera med naturvärdena inom planområdet och att så få naturvärden som möjligt påverkas negativt. Den via som idag klassas med höga naturvärden kommer minska som följd av planens genomförande men miljöer för arter's fortsatta existens kommer kunna värnas och utvecklas inom i första hand naturområdena. I samråd med Länsstyrelsen har en diskussion förts hur underlaget kan förbättras, det vill säga ytterligare inventeringar. Gävle kommun har nu för avsikt att genomföra ett samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken. Detta i syfte till att bland annat få en vägledning om de ytor som definieras i aktuellt planförslag fungerar som framtida habitat och detaljplanens syfte kan efterlevas. I samrådet föreslår Gävle kommun att flertalet arter ska inventeras innan exploateringen startar och att individer som riskerar att påverkas negativt ska flyttas till det område som skyddas som natur i detaljplanen. En särskild skötsel- och uppföljningsplan ska då upprättas.

Gävle flygplats är ett rekreationsområde för alla som ägnar sin fritid åt tex fallskärmshopning, segelflyg, modellflyg, tävlingsformen precisionsflyg med navigering och landningsmoment, familjeaktiviteter med barn (det finns gungor, sandlåda, grillplatser och fikabord vid klubbstugan). Allt avses tas bort enligt detaljplan.

I yttande konstateras att det inte finns någon samhällsservice i form av tågförbindelser, restauranger eller annan service i närheten av området. Man tvingas köra bil till Valbo flera gånger per dag för att nå service. Buss finns idag två gånger per dag.

Detaljplanläggningen medför olägenheter för människor genom att man stängt ambulansflygets möjligheter att transportera på det effektivaste sättet.

Det finns enligt skribenten också stor risk för stora bullerstörningar för kringboende, framför allt vintertid när dieselgeneratorer ska provköras eller producera energi. Buller från reservkraft har aldrig utretts. Detaljplaneförslaget redovisar en lokalisering av reservkraft i områdets östra del en placering som kommer påverka näroboende negativt. Detaljplanen kommer medföra att trafiken kommer öka med ca 250 fordon per dag 7 dagar i veckan på Flygfältsvägen.

Kommentar/åtgärd: I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för

industribuller efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning provas direkt i ett bygglov har plankartan försetts med en upplysningsruta för att säkra att hänsyn gällande buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin otydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Förslag till detaljplan saknar helt risk- och sårbarhetsanalys. När en kommun som i det här fallet är störst i länet och har regionsjukhuset placerat i kommunen som saknar helt omvärldsperspektiv och inte kan göra en RSA som bifogas detaljplaneförslaget. Åtgärden att stänga den enda flygplatsen i kommunen medför inom så många områden stor negativ påverkan för Sveriges krishantering. Den analys som Gävle kommun enligt lag ska ha för sin planering ska naturligtvis innehålla all negativ påverkan på samhället som dess förslag har.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

Gävlebygdens Flygklubb (bilaga 41)
Sammanfattning: se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson A-K M (bilaga 42)

Sammanfattning: I yttande beskrivs att flygplatsen behövs som en viktig samhällsfunktion för brandbekämpning m.m.. Att bygga på en befintlig landningsbana förstör redan gjorda investeringar och att anlägga ny flygplats är kostsamt.

Etableringen av energintensiva verksamheter i Gävle kommun kommer försvåra kommunens omställning till fossilfritt samhälle och det finns enligt yttrandet risk för brist på grön el i Gävle och regionerna söder om oss. Erfarenheten från stora multinationella företag är inte alltid goda, antal anställda blir ofta mindre än utlovat och anläggningar överges när förutsättningar förändras. Vi bör hellre sträva efter etablering av lokalt företag. Om kommunen ändå vill verka för etableringarna bör man prioritera andra områden och spara flygplatsen tills vidare.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur elmarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av elnätets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

Stora Enso Skog (bilaga 43)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Beredskap Gävleborg (bilaga 45)

Sammanfattning: Beredskap Gävleborg bestrider kommunens uppfattning om att översiktsplanen inte motsäger detaljplanen och vill att översiktsplanen ändras före beslut om antagande av detaljplan. I Översiktsplanen Gävle kommun år 2030 står Gävle flygplats omnämnd flera gånger. På alla ställen står att den lever men att det är bolaget Gävle Flygplats AB som ska avvecklas. Detta innebär att flygplatsen lever kvar som s.k. vackert väder-flygplats. I yttrande påpekas att översiktsplanen får ändras men att den då ska samrådas. Beredskap Gävleborg hävdar att eftersom detaljplanen inte stöds i översiktsplanen måste kommunen ändra översiktsplanen innan detaljplanen ska kunna tas. Det finns ingen laglig grund för att detaljplanen kan komma godkännas.

Eftersom Gävle kommun är skyldig att ändra översiktsplanen så måste kommunen i samband med det redovisa alla konsekvenser av ändringen. Ingenstans har kommunen redovisat de faktiska konsekvenserna som uppstår ur ett nationellt, regionalt, mellankommunalt perspektiv.

Kommentar/åtgärd: En översiktsplan är inte ett juridiskt bindande styrdokument utan har en strategiskt rådgivande karaktär. En översiktsplan avser att visa på kommunens generella viljeriktning i strategiska frågor rörande mark- och vattenanvändning och avses att agera vägledande. Detta innebär att kommunen i sin planering kan pröva sakfrågor som ej finns beskrivna i en översiktsplan alternativt har en annan inriktning än rådande skrivning, och det utan att översiktsplanen behöver revideras. Översiktsplanen aktualitetsförlaras en gång per mandatperiod och då bedöms huruvida den fortfarande är ett strategiskt vägledande dokument för kommunens markanvändning. Den juridiska mer djuplodade prövningen av en markanvändning görs i samband med att en detaljplan upprättas. Detaljplanen är efter antagande och laga kraft en juridiskt bindande plan som medger rättigheter och skyldigheter inom ett fysiskt avgränsat område.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

Kommunen har inte redovisat påverkan på krisberedskapen, vare sig Gävle kommun eller Region Gävleborg har redovisat några konsekvenser av att ambulansflygverksamheten upphörde på Gävle Flygplats och Beredskap Gävle kräver en sådan utredning innan detaljplanen tas. Även de miljömässiga konsekvenserna för Gävleborgs invånare då fler skogsbränder kommer uppstå med ökade koldioxidutsläpp som följd ska redovisas. Likaså konsekvenserna för skogsägare och skogsbolag då deras försäkringspremier höjs. Likaså kommer Liv-, olycks- och sakförsäkringar höjas då skogsbränder blir vanligare.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

I miljökonsekvensbeskrivningen finns inga konsekvenser beskrivet om den kraftmatning som krävs till planområdet. Denna kraftmatning kommer

påverka miljön genom t.ex. strålning och landskapsbild och måste därför hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta är krav enligt plan- och bygglagen.

Kommentar/åtgärd: Det är svårt att idag förutse hur planområdet kommer försörjas med el från Stackbo/Ängsberg när det gäller sträckning av nya elledningar eller om de kommer bli markförlagda alternativt luftburna. Gävle kommun kan dock konstatera att en ledningsdragnings till planområdet kommer föregås av en ny koncessionsprövning, och inom ramen för den prövningen sker resonemang och dialog med bland annat fastighetsägare om lämplig plats och lösning. I koncessionen utreds också ev. påverkan på t.ex. landskapsbild och hur strålning och ev. buller påverkar närliggande bostäder m.m. Gävle kommun förespråkar att ny kraftförsörjning till planområdet i första hand placeras i mark.

I undersökning om betydande miljöpåverkan kan man läsa att detaljplanen inte påverkar rekreationsområden eller övriga friluftsintrussen. En skoterled i närheten av flygplatsen nämns konstigt nog. Ingen utredning om hur rekreationsflyg, tävlingsflyg eller modellflygverksamheten på flygfältet har gjorts. Beredskap Gävleborg kräver att konsekvenserna för dess utreds och att en lösning för dessa verksamheter tas fram.

På flygfältet förekommer motor-, segel-, motorsegel-, modell-, ballong-, helikopter-, gyrokopter-, skärmflyg och fallskärmsbrottning med mera. En stor del av detta är rekreations- och tävlingsverksamhet. Klubbarna på flygplatsen erbjuder övernattningsmöjligheter, uteplatser, grillplatser, lekplatser, rekreation i en fin miljö nära naturen. Att bortse från detta är ett resultat av att klubbarna medvetet hållits utanför detta. Vi kräver att Gävle kommun redogör för hur klubbarnas verksamhet ska kunna fortsätta utan inskränkning. Denna utredning ska enligt lag göras innan detaljplanen antas.

Ingenstans redovisas det buller eller CO2 utsläpp som kommer genereras av reservkraften till de energiintensiva verksamheterna. Det finns vagt beskrivet att bullret ska belysas i planarbetet. Beredskap Gävleborg anser att det är av högsta vikt för boende i närheten bullernivåerna och dess omlätnings utreds innan detaljplanen antas. Att det inte heller finns någon beskrivning av va dessa dieselaggregat kommer förbrukas per år är anmärkningsvärt. Siffror som nämns vid likande anläggningar är mer än vad flyget på Gävle Flygplats förbrukar på ett år.

Kommentar/åtgärd: I samband av uppförande av nya verksamheter och där tillhörande transformatoranläggning inom planområdet kommer troligtvis särskild prövning för verksamheten ske enligt miljöbalken. Denna prövning är en förutsättning för att kunna bedriva aktuell verksamhet på platsen. I prövning enligt miljöbalken säkerställs att rådande normer för industribuller och utsläpp till luft och vatten efterlevs. Tillika gäller om en transformator eller liknande uppförs med hjälp av koncession. Detta innebär i praktiken att verksamhetsutövaren får vidta tekniska lösningar som minimerar negativ påverkan av buller på närliggande bostäder.

I det fall denna typ av anläggning prövas direkt i ett bygglov har plankraftmatning som krävs till planområdet för att säkra att hänsyn gällande

buller vid omkringliggande bostadsbebyggelse tas. Upplysningen ska fungera som markör som tydligt visar på att frågan är viktig att hantera i kommande prövning. Gävle kommun bedömer att utifrån rådande osäkerhet vad gäller behov av transformatorer, dess storlek och lämplig placering, är det svårt att tillskapa en bestämmelse som både ger en tydlig vägledning och flexibilitet rörande t.ex. transformatorers utformning och placering. En sådan bestämmelse skulle bli för generell och genom sin tydlighet därigenom också sakna lagstöd. Med aktuell detaljplans avgränsning samt rådande avstånd till närliggande bostäder finns dock goda förutsättningar att skapa ett verksamhetsområde som inte påverkar omgivningen negativt rörande buller.

Gävle kommun påstår att ett markanvisningsavtal tecknades hösten 2018 med en intressent. Detta måste ha varit ett så kallat direktanvisningsavtal eftersom inget anbudsförfarande eller likande ägt rum. För aktuell tidpunkt gällde ett styrdokument som redovisar att i de fall kommunen har byggklar mark att anvisa finns det inget behov av att infodra anbud eller genomföra markanvisningstävling. Beredskap Gävleborg anser att i detta fall kan marken inte betraktas som byggklar då aktuella fastigheter just nu är flygplats och inte har någon gällande detaljplan. I yttrandet krävs att direktanvisningsavtalet ogiltigförklaras. I riktlinjerna för markanvisning kan läsas att på en oberoende expertvärdering som genomförs innan försäljningen. Försäljningspriserna på aktuella fastigheter ska då vara oberoende värderingar och att det inte finns några utrymme för en intressent att förhandla om priset. Därför finns det ingen anledning att Gävle kommun sekretessbelägger markvärderingarna. Beredskap Gävleborg kräver att markvärderingen offentliggörs innan detaljplanen antas. Detta så att Gävle kommun inte säljer marken till ett underpris. I yttrandet konstateras också att i riktlinjerna står det att exploatören åläggs vidta eller finansiera kostnaderna för anläggande av allmänna gator, vägar etc. Detta innebär att exploateringsavtalet ska det vara skrivet så att intressenten betalar för t.ex. kraftmatning. Det är inte skattebetalarna som ska betala detta. Gävle kommun ska enligt Beredskap Gävleborg offentliggöra vilka delar Gävle kommun respektive exploatören betalar innan detaljplanen antas.

Kommentar/åtgärd: Det finns idag inget markanvisningsavtal mellan Gävle kommun och möjlig framtida exploatör för aktuell planområdet.

Den rapport som Beredskap Gävleborg erhållit rörande tjärsfalt är daterad senare än miljöbilagorna till detaljplaneförslaget. Antingen har ingen analys gjorts tidigare eller så finns en tidigare provtagning som offentliggjorts trots att rapporten efterfrågats. Beredskap Gävleborg kräver att de tagna markproverna för tjärsfalt och mark- och vattenprover ska redovisas i sin helhet med exakta koordinater, provdjup samt analysmetod. Likaså ska beställningarna på dessa markprover offentliggöras. Om så inte sker kräver beredskap Gävleborg förnyade provtagningar.

Kommentar/åtgärd: Gävle kommun har låtit genomföra en asfaltsprovtagning på tre punkter längs med landningsbanan och en punkt på uppställningsytan invid terminalbyggnaden. Vid varje punkt har ett samlingsprov av asfalskärna tagits (40-50 cm). Uppmätta PAH-halter i analyserade asfaltsprover har jämförts mot Trafikverkets riktlinjer för hantering av tårnhaltiga beläggningar (Vägyrket, 2004:90). Provtagning av

asfalt inom Rörbergs flygplats, har inte påvisat några halter av PAH-16 som överskrider Trafikverkets riktvärden för återanvändning av asfalt. Bedömningen är att asfalten därmed kan hanteras utan vidare restriktioner med avseende på föroreningsinnehåll. Rapporten för provtagningen bläggas planhandlingarna som en underlagsutredning. Skrivningen rörande föroreningar har justerats i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Det behövs enligt författarna en utvidgad inventering av växter, djur och fåglar. Detta för att få en komplett bild av förekomsten. Då kommer exempelvis häckande fåglarter kunna kartläggas. I området har häckande tranor noterats vilket inte finns beskrivet i bilagorna.

Kommentar/åtgärd: Gävle kommun har nu för avsikt att efter genomföra ett samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken. Detta i syfte till att bland annat får en vägledning om de ytor som definieras i aktuellt planförslag fungerar som framtida habitat och detaljplanens syfte kan efterlevas. I samrådet föreslår Gävle kommun att flertal arter ska inventeras innan exploateringen startar och att individer som riskerar att påverkas negativt ska flyttas till det område som skyddas som natur i detaljplanen. En särskild skötsel- och uppföljningsplan ska då upprättas.

Skribenterna anger att i december 2016 så gick MSB ut med att de anser att ytterligare utveckling av anläggningar för civil försvar ska upphöra. MSB skriver att i särskilda fall kan utveckling eller försäljning vara motiverat men då måste dialog ske med MSB och ansvarig länsstyrelse. I yttrande beskrivs att de inte känner till att någon sådan dialog skett men att både MSB och länsstyrelsen tidigare uttalat sig negativt om att instrumentflygningen skulle avvecklas. Att avveckla flygplatsen helt kommenterades då inte alls av dessa parter då det vid tillfället inte var känt. Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun inhämtar yttrande från MSB, Länsstyrelsen, FFK:s och försvarsmaktens godkännanden om total utveckling.

Kommentar/åtgärd: Se svar om flygplats, sidan 4.

När flygplatsen anlades bekostades den till 1/5 del av försvarsmakten, resterande av berörda kommuner. Gävle kommun har en skyldighet mot länets invånare att redovisa hur behovet av det samhällsnyttiga flyget samt krisberedskapen kan möjliggöras i framtiden. Denna rapport i sin helhet ska redovisas offentligt i innan detaljplanen antas. En ev. försäljning ska fördelas lika mellan de som var med vid investeringen och återbördas till skattebetalarna.

Beredskap Gävleborg kräver att strandskyddszonen skyddas i sin helhet och att de skäl som anges vid ett upphävande redovisas offentligt.

Kommentar/åtgärd: Den kvartersmark som i samrådet var föremål för upphävande av strandskydd har minskats, och på plankartan ersatts med allmän plats. Natur. Det område som nu avses få strandskyddet upphävt (på kvartersmark) omfattar endast den del av Flygfältsvägen och dess vågområde som passerar genom strandskyddsområdet samt del av befintlig parkering invid terminalbyggnaden. Det särskilda skäl som anges för ett upphävande av strandskydd är att vågområdet runt

Flygfäلتsvägen och parkeringen redan är ianspråket. Skrivningen rörande strandskydd har korrigerat i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivning.

Beredskap Gävleborg påpekar i sitt yttrande att det i planuppdraget är sagt att detaljplanen ska ta 6-9 månader och att det är en för kort tid för Gävle kommuns mest omfattande exploateringsprojekt och detaljplan. Gävle kommun har forcerat fram förslaget och därför valt att inte utreda förslaget fullständigt, det bekräftas också av de många frågetecken som finns i förslaget. I yttrandet krävs att detaljplanen utreds enligt den tid det normalt tar för ett utökat förärrande d.v.s. 1-1,5 år för att förslaget ska vara trovärdigt. Erbjuder Gävle kommun snabbare behandling för vissa företag?

I yttrande påpekas att beskrivningen av nuvarande flygtrafik på sidan 3 i planbeskrivningen är felaktig. En stor del av de flygningar som förekommer på flygplatsen är skolflygningar, brandspaningsflyg, tävlingsflyg, polisflyg, sjöräddning m.m.. Dock förekommer privatflygning i form av rekreativ flyg och kommersiella flygningar för lantmäteriet. Eftersom Gävle kommun inte uppenbarligen vet vilken flygtrafik flygplatsen genererar så kräver beredskap Gävleborg att det utreds ordentligt.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen har förtydligats rörande vilken flygtrafik som förekommer idag i enlighet med yttrandet.

Beredskap Gävleborg har efterfrågat den undersökning som enligt planbeskrivningen sidan 3-4 redovisar att området är lämpligt för denna typ av utveckling, men det finns ingen sådan utredning. Samtidigt finns flertal rapporter som visar på problem i stamledningsnätet och att denna typ av etableringar skapat stora problem för de städer där de tillåts. Detta samtidigt som Gävle kommun avser att växa 20% och där andelen elbilar ökar samt att andra idag redan etablerade företag i regionen ställer om till fossilfri produktion med el som ersättning. Gävle kommun ska utreda detta och redovisa hur planen för att lösa energiproblematiken ser ut innan detaljplanen antas.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en skrivning som redogör hur elmarknaden ser ut idag och i framtiden och en beskrivning av elnätets kapacitet samt varför aktuell plats har förutsättningar att tillgodose aktuell etablering med elkraft utan att påverka övrig samhällsplanering på lång sikt.

Beredskap Gävleborg kräver att Gävle kommun tydligare klargör vilken verksamhet som avses bedrivas i området. Att endast ange att avsikten är att det ska etablera sig verksamheter i området duger inte. Energiintensiva verksamheter kan vara stålverk, kolkraftverk eller serverhallar. Verksamheten måste specificeras tydligare och kopplas till konsekvenserna om detaljplanen ska vara trovärdig.

Just nu har 1789 personer skrivit på en namninsamling där de motsätter sig utvecklingen av Gävle Flygplats. Det är alltså ett stort antal invånare som anser att utveckling är ett dåligt beslut som medför stora konsekvenser för viktiga samhällsfunktioner och krisberedskap.

Privatperson G N och B L (bilaga 46)
Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson P D B (bilaga 47)
Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Frivilliga Flygkåren (bilaga 48)
Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson K S (bilaga 49)
Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Gästrike Vatten AB (bilaga 50)

Sammanfattning: GVAB föreslår att syftet med detaljplanen kompletteras med att omfatta säkerställande av starkt skydd av Gävle-Valboåsen. Planområdet ligger inom tillrinningsområdet till åsen och berörs av kommande revideringar av vattenskyddsområdet. Detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen bör därför kompletteras med en utförligare beskrivning av grundvattenförekomen och förutsättningarna för ett starkt skydd utifrån planerad exploatering.

Kommentar/åtgärd: Skrivningen rörande Gävle-Valboåsens grundvattenförekomen har bearbetats i planbeskrivningen. Rådande förutsättningar beskrivs mer ingående och likaså sambandet med aktuellt planområde. Likaså har behovet av att med olika typer av skyddsåtgärder långsiktigt säkerställa grundvattenförekomen förtydligats i planbeskrivningen.

GVAB bedömer att plankartan bör ses över med anledning av pågående revidering av vattenskyddsområdet. Plankartans innehåll bör utgå från att området kommer vara beläget inom framtida vattenskyddsområde, dels gällande förmler av vissa planbestämmelser men även utifrån avgränsning. En differiering av egenskapsbestämmelser inom J1 bör utpekas för olika ändamål. GVAB undrar vad pumpstationer syftar till inom planområden? I planbeskrivningen bör beskrivas hur planförslaget beaktar miljökvalitetens målet Grundvatten av god kvalitet samt Gävle kommuns VA-strategi. Miljömålet för grundvatten påverkas inte bara av dagvatten utan också av ändrad markanvändning, ökad trafik etc.

Behovet av brandskyddsarbetet bör förtydligas. Om stor mängd petroleumprodukter kommer lagras inom området kan det utgöra en risk för grundvattenmagasinet. GVAB ser framförallt en stor risk för Gävle-Valboåsen om släckning av brand sker med skum. Avsikt för teknisk försörjning bör särskiljas från beskrivningen av vattenläck/grundvattenmagasin. Påverkan på ledningsrätter för allmänna VA-anläggningar behöver förtydligas.

Kommentar/åtgärd: Plankartan har inte ytterligare justerats utifrån aktuellt yttrande. Gävle kommun gör bedömningen att de skyddsåtgärder som finns i detaljplanen i kombination med verksamhetens framtida prövning enligt miljöbalken och ev. framtida riktlinjer för vattenskyddsområdet ger ett fullgott skydd att långsiktigt värna grundvattenförekomen. De pumpstationer som avses är i huvudsak inriktade på hantering av

dagvatten och vid behov ev. kylvatten till framtida verksamheter. Planbeskrivningen har förtydligats rörande miljömål och VA-strategi.

Skrivning rörande ledningsrätt, Flygfältsvägen, har förtydligats i planbeskrivningen och säkerställts på plankartan genom ledningsområde.

Trafikverket (bilaga 51)

Sammanfattning: Trafikverket påpekar i sitt yttrande att det i planbeskrivningen bör framgå att Flygfältsvägen har vägnummer 555. Trafikverket föreslår att väg 555 markeras med enskilt huvudmannaskap. Trafikverket kommer inom kort påbörja ett utredningsarbete för att lämna över vägen till enskild part eftersom vägens allmänna intresse som anslutning till flygplats inte längre är aktuellt. Trafikverket önskar fortsatt dialog i frågan. I övrigt har Trafikverket inget att erinra mot detalplanen.

Kommentar/åtgärd: Planbeskrivningen har förtydligats med aktuellt vägnummer. Frågan rörande huvudmannaskap för Flygfältsvägen har vidarebefordrats till Sektorn Styrning och Stöd för fortsatt dialog med Trafikverket.

Privatperson T P (bilaga 52)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Kungliga Svenska Aeroklubben (bilaga 53)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Privatperson KS (bilaga 54)

Sammanfattning: Se svar om flygplats, sidan 4.

Överhärde s:1 (bilaga 55)

Sammanfattning: Överhärde s:1 är en del av Överhärde Byalag och består av 2,7 mil väg. Byalaget beskriver i sitt yttrande att det är viktigt att de vägar som tillhör byalaget och som ännu inte registrerats blir registrerade i samband med förrättningar där Överhärde s:1 ingår. På 1950-talet stoppades nyttjandet av nedfarten vid Gettors udde. Det är dags att ompröva detta för att vi ska kunna nå våra bär.

Byalaget har en överenskommelse med Gävle kommun om att använda Västervägen året runt mot att kommunen står för vinterväghållning. Denna överenskommelse bröts ensidigt av kommunen när flygplatsen lades ner. Kommunen har inte heller återställt Gräsrandsvägen över flygfältet så att den kan användas av byalaget. Skadeståndsanspråk från byalaget kan komma vid framtida förrättning.

Byalaget skriver att eftersom planområdet med stor säkerhet kommer inhägnas måste väg byggas runt planområdet, inte bara på västra sidan. Vägen och vägområdets bredd ska anpassas efter funktion och behov från främst skogsbruk, hästräning, rekreation och motion. Det krävs en rak dragnings i nord-sydlig riktning med anpassad beläggning för hästräning. Den sträckning som redovisas i samrådshandlingar har för tvåra hörn för att fungera för hästräning och timmerbilar. Bredare område än 20 meter behövs för att säkra skogsbrukets behov. Om vägen ska användas för bevakningssyfte eller liknande

behövs en separat väg bana för det för att klara tyngden/utmattningen av vägkroppen. En väg behövs längs med östra kanten av planområdet, från Västervägen till Gräsrandsvägen och fortsatt vidare till Västervägen för åtkomst av skiften på bäckens västra sida. Delen söder om Flygfältsvägen genom naturmarken ska utformas så den går att använda för hästräning innan Västervägen börjar byggas om. Byalagets hästkunniga person ska godkänna utförandet.

Gräsrandsvägen ska återställas och kopplas till Västervägen. Gräsrandsvägens bro ska besiktigas och om den under årens lopp förfallit ska Gävle kommun bekosta en ny bro.

Byalaget ska delta som part vid fastställande av köparens ansvar till vägunderhåll av nya vägar samt återställande av gamla vägar i markanvisningsavtalet. Underhållet av den ökade väglängden får kommunen och ny ägare dela på. Ex-ploatering av flygfältet innebär att en ny förrättning av Överhärde GA-5 behövs för väghållningen. I en ny förrättning ska byns alla vägar ingå samt Salabanans jämvägsbank samt även tre skogsblisvägar för virkestransport. Huvuddelen av förrättningskostnaderna får kommunen ta på sig.

Kommentar/åtgärd: I planbeskrivningen har det förtydligats att alla fastigheter, även på östra sidan, som med anledning av Västervägens flytt förlorar sin väganslutning, ska förses med ny väganslutning. Detta genom tex. rättighet på kvartersmark alternativt Naturmark eller med egen ny anslutning genom att ett markområde förs till aktuell fastighet i syfte att lösa väganslutningen. Detaljplanens utformning ger förrättningar för olika alternativa lösningar, slutgiltig lösning för ny väganslutning görs i samband med framtida förrättning och/eller markanvisningsavtal, detta har också förtydligats i planbeskrivningen.

En beskrivning av Gräsrandsvägen har förts till planbeskrivningen och det har förtydligats var den kan ansluta i väster samt ett resonemang om kostnader och ansvar.

Frågan rörande vem som tar kostnaden för ökat underhåll som följd av ökad väglängd på Västervägen har tillförts avsnittet i planbeskrivningen som hanterar markanvisningen, som en fråga att hantera i framtida avtalsskrivning.

Byalaget redovisar också i sitt yttrande krav som ska ingå i köpeavtalet med de nya ägarerna. Fiberanslutning till alla hushåll utefter Överhärde s:1. Alla medlemmar i s:1 ska ha samma tillgång till samma infrastruktur på och under körbanan.

Byalaget framför att de servitut som belastar närliggande skiften i avseende på höjd på skog ska upphävas. De ställer krav på markbunden elkraftsförsörjning till de stälverk som planeras. I norra delen vill de inte att byggnadshöjden ska överstiga 12 meter. Stälverk, reservkraft ska placeras i de västra delarna för att undvika störningar för boende.

Kommentar/åtgärd: Servitut eller liknande som kom till följd av bland annat hinders- och siktfrihet till flygplatsen avses vid ett planomförande tas bort då de inte längre fyller någon funktion.

Vi framtida schaktning i planområdet kommer man troligtvis stöta på gruvhål-
let till kalkbrottet på Valbo 366:1. Det vore trevligt om det vattenfyllda hålet
med sina rudor kunde återställas.

Livsmiljö Gävle

Josef Wårdsäter
Planarkitekt

2018-02-20
Dnr: 18SBN344

Kungörelse

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplan för verksamhetsändamål
Gävle kommun, Gävleborgs län

Samrådstid: 25 februari – 18 mars 2019

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närbelägna stälverket i Stackbo/Ångsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter. Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verksamhetsområdet.

Detaljplanen omfattar upphävande av strandskydd.

Uställningslokaler: Stadshuset, Förvaltningshuset (Kyrkogatan 22) samt Stadsbiblioteket. Förslaget finns dessutom presenterat på internet på www.gavle.se/planer under rubriken detaljplaner.

Dessa samrådshandlingar (plankarta, planbeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning) skickas ut till samtliga som är berörda av detaljplanen. Övriga underlagsutredningar finns tillgänglig på www.gavle.se/planer under rubriken detaljplaner. Innan planen ställs ut vill vi ha synpunkter och önskemål om eventuella kompletteringar och ändringar.

Den 5 mars mellan 16:00 och 20:00 har ni möjlighet att på ett öppet hus träffa politiker och tjänstepersoner för att diskutera aktuellt planförslag. Öppet hus kommer ske i terminalbyggnaden på Rörbergs flygplats.

Om du har frågor om planförslaget kan du höra av dig till ansvarig planhandläggare Josef Wårdsäter på tel 026/ 17 96 18 eller på e-post josef.wardsater@gavle.se.

Synpunkter på förslaget ska vara kommunen skriftligen tillhanda senast sista samrådsdag. Synpunkter kan lämnas via:
E-post: planer@gavle.se

Brev: Gävle kommun, Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle.

Den som inte har framfört sina synpunkter under samrådet eller vid den kommande granskningen kan förlora rätten att överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Livsmiljö Gävle

Josef Wårdsäter, Planarkitekt

Gävle kommun Samhällsbyggnad Gävle 801 84 Besök Kyrkogatan 22
Växel 026-17 80 000 Fax 010-451 60 04 gavle.kommun@gavle.se www.gavle.se



Länsstyrelsen
Gävleborg

Enheten för samhällsutveckling

Maria Andersson
010-225 12 38
Maria.t.andersson@lansstyrelsen.se

Gävle kommun

YTTRANDE

2019-03-18

Samråd om detaljplan för fastigheten Överhärde 63:1, Rörbergs flygplats

Redogörelse för ärendet

Detaljplanen har överlämnats för samråd till Länsstyrelsen i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap. Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Kommunen avser handlägga detaljplanen med utökat förfarande. Länsstyrelsen delar detta ställningstagande eftersom ett plangenomförande bedöms vara av stor betydelse och kan även antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en elintensiva verksamheter med fokus på IT/kommunikation än tidigare samt säkerställa höga naturvärden inom planområdet.

Gällande översiktsplan

Detaljplanen strider inte mot gällande ÖP, Gävle kommun 2030, antagen 2017-12-11.

Gällande detaljplan

Området omfattas inte av någon detaljplan.

Synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden/statliga intressen

Rikssintressen

Kommunen bedömer att planens genomförande bedöms att inte medföra någon betydande negativ inverkan på närliggande riksintresse för kommunikation, väg 56, eller vattenförsörjning, Valboåsen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning vad gäller plangenomförandets påverkan på riksintresse kommunikationer. I fråga om riksintresse vattenförsörjning bedöms de åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen vara tillräckliga för att inte negativt påverka riksintresse vattenförsörjning.

Mellankommunala frågor

Det är idag inte känt om ett plangenomförande kan påverka andra kommuners möjligheter till ökade effekttullag, se vidare under rubriken Tillväxt.

Miljökvälitesnormer

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen är väl genomförd och bedömer att de åtgärder som anges i dagvattenutredningen är tillräckliga för att förutsättningarna att nå MKN i berörda vatten inte försvåras.

Hälsa och säkerhet

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att preliminära utredningar inte visar några tecken på föroreningar i landningsbanans asfalbeläggning. Kompletterande utredning kommer dock att utföras för att slå fast förekomsten av eventuella föroreningar. Länsstyrelsen vill i sammanhanget förtydliga att det finns en överhängande risk att gammal asfalt djupare ned i landningsbanan innehåller högre halter av exempelvis PAH:er. Detta är viktigt att beakta i de kompletterande utredningarna som ska utföras.

Ifråga om vattenskyddsområden kan Länsstyrelsen konstatera att planhandlingarna hanterar de frågor som behöver hanteras.

Länsstyrelsen bedömer att buller- och strålningsfrågorna har beskrivits på ett tillräckligt bra sätt i planhandlingarna. Vad gäller buller så kommer denna fråga att utredas vidare i kommande miljöprövning av den verksamhet som kan bli aktuell på platsen.

Strandskydd

Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom kvartersmark i de delar som omfattas av strandskydd. Kommunen har i bedömningen beaktat de särskilda skälen att området redan har tagits i anspråk för flygplatsens räkning på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning om att marken i sin helhet redan är ianspråktagen. Utifrån ortofoton över området kan konstateras att marken är ianspråktagen i stora delar, men det gäller inte i området öster om flygplatsbyggnaderna. Länsstyrelsen bedömer därför kommunen behöver åberopa ett annat skäl för upphävande av strandskyddet inom detta område. I övrigt ser Länsstyrelsen positivt på att kvartersmark närmast Spikåsbäcken belägs med byggnadsförbud för att förminska barriäreffekterna.

Övriga synpunkter

Naturvärden

Området innehåller höga naturvärden, vilket har bekräftats av såväl kommunen som av den naturvärdesinventering som utfördes under september 2018. Värdet

är kopplat till att marken har hållits öppen under många år och därmed gynnat och bidragit till mångfalden i området. Gräsmarkerna håller till stor del Natura 2000-klass men ingår i dagsläget inte i Natura-nätverket. Planens genomförande kommer dock att ta en stor del av naturvärdena i anspråk.

Utifrån det inventerings- och undersökningsmaterial som finns tillgängligt har det gjorts bedömningar och dragits slutsatser om den planerade planutformningens påverkan på arter och naturmiljö. Slutsatserna kan, utifrån det tillgängliga materialet, anses vara rimliga och korrekta. Länsstyrelsen hävdar dock fortfarande att inventeringar på för arterna lämpliga tidsperioder krävs. Detsamma gäller även för föreslagna åtgärder och dessa kan utifrån det underlag som finns vara lämpliga. Länsstyrelsen anser dock att underlaget i dagsläget inte är tillräckligt för att kunna göra välgrundade åtgärdsförslag. Generellt saknas en naturvärdesinventering och inventeringar av arter på för arterna lämpliga tidpunkter under året. Först efter att detta har genomförts kan Länsstyrelsen ta ställning till huruvida bedömningar och planerade åtgärder är rimliga eller inte.

För ytterligare information om Länsstyrelsens synpunkter gällande artskyddet se yttrande från 19-03-07 (bifogas som bilaga).

Landskapsbild

Ett plangenomförande bedöms ha en stor inverkan på landskapsbilden. Med de åtgärder som föreslås kan dock påverkan anses vara acceptabel.

Kulturmiljö

I planhandlingarna ingår en arkeologisk analys från Sweco. Analysen kan ses som en steg 1-utredning. Med anledning av att kommunen har föregått gängse rutiner kring arkeologiska utredningar finns några frågetecken kring hur uppdateringen av lämningarnas antikvariska status ska ske. Detta behöver klargöras i den fortsatta processen.

Tillväxt

Elintensiva verksamheter har en stor påverkan på övriga samhällets utveckling. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör kompletteras med ett resonemang kring en verksamhets påverkan på effektbehov utifrån ett kommunalt och ett regionalt perspektiv. Det är delvis problematiskt, eftersom det är själva markanvändningen som utgör förutsättningen för att bedriva verksamheten och effektbehovet kan vara avgörande för övrig planering. Det finns exempel från andra delar i Sverige där effektriser, delvis pga elintensiva industrier, stoppar eller försenar såväl industrietableringar som bostäder. Att tydliggöra förutsättningarna i detta skede är därför lämpligt.

Sociala aspekter

Frågan om tillgänglighet räknas sedan 2011 som ett av de allmänna intressena och i PBL förtydligas det att en god livsmiljö utifrån ett socialt perspektiv ska vara tillgänglig för alla samhällsgrupper. Det är därför viktigt att ta med dessa aspekter i redan i detaljplaneskedet. Det innebär att planprocessen även ska pröva möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga får möjlighet att använda det kommande planområdet.

Redaktionella synpunkter

I planbeskrivningen anges att planen medger 450 000 kvadratmeter byggnadsarea. Detta framgår dock inte tydligt som planbestämmelser för såsom egenskapsgränserna är skapade kan det tolkas som att planen medger 650 000 kvadratmeter. Vidare är det svårt att utläsa om transformatorstationer och ställverk ingår i den uppgivna totala byggnadsarean.

I ärendet har enhetschef Patrik Havermann beslutat och Maria Andersson varit föredragande. Ronnie Carlsson enheten för samhällsutveckling, Eva Hedsröm naturvårdsenheten, Hanna Karlsson, Maria Lundgren Miljöenheten, Christoffer Carstens enheten för styrning och samordning, Sara Wearn enheten för natur och vilt deltagit.

Patrik Havermann

Maria Andersson

Denna handling är godkänd i Länsstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Bilaga 1: Länsstyrelsen yttrande 19-03-07



Länsstyrelsen
Gävleborg

Enheten för natur och vilt

Sara Waern
010-2251391
sara.waern@lansstyrelsen.se

Samhällsbyggnad Gävle
Maria Lind, maria.lind@gavle.se

YTTRANDE

2019-03-07

1 (3)

Dnr 9329-2018

Yttrande gällande Rörberg detaljplanområde

Bakgrund

Samhällsbyggnad Gävle inkom den 21 december 2018 med en begäran om ställningstagande angående den artskyddsutredning som Sweco genomfört. Begäran hör ihop med Gävle kommuns planarbete som pågår på fastigheten Överhårde 63:1 m.fl., även kallad Rörberg flygplats. Samhällsbyggnad Gävle behöver enligt denna begäran få länsstyrelsens syn på den bedömning som gjorts gällande skyddade arter som kan finnas i planområdet. Detta för att kunna gå vidare i planprocessen.

Länsstyrelsen yttrade sig kring detta den 31 januari 2019.

Gävle kommun har därefter via kommunekolog Maria Lind kontaktat länsstyrelsen varefter ett möte hållits på länsstyrelsen den 13 februari 2019. Vid mötet framförde Maria önskemål om att länsstyrelsen i ett nytt yttrande förtydligar hur processen med detaljplanen kan fortlopa samt hur artskyddet ska hanteras framledes.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen kan, som tidigare nämnts, inte uttala sig kring de enskilda arterna som diskuteras i Swecos bedömning av artskyddet. Detta då länsstyrelsen fortfarande anser att det inte finns tillräckligt underlag för att kunna säga vilka arter som faktiskt förekommer i området samt i vilken omfattning de förekommer och hur de nyttjar området.

För att kunna fortsätta arbetet med detaljplanen är det möjligt att utgå ifrån att tidigare observerade arter fortfarande förekommer i området och att handläggningen av detaljplanen ska hantera dess förekomst.

De fridlysta arter som det i dagsläget finns uppgifter om att de förekommer inom området eller intilliggande området är följande (§ de är fridlyst enligt anges efter varje art):
Havsörn 4 § AF

Kornknarr 4 § AF
Gulsparr 4 § AF
Rosenfink 4 § AF
Busskvätta 4 § AF
Sånglärka 4 § AF
Storspov 4 § AF
Orre 4 § AF
Stare 4 § AF
Väddnätfjäril 6 § AF
Höstslårbräken 8 § AF
Lummerväxter (*Lycopodiaceae*) 9 § AF

Dessa arter bör det då tas höjd för vid arbetet med detaljplanen och områden som säkras en fortsatt förekomst av arterna bör därmed tryggas.

Inventeringar av området under lämpliga perioder 2019 är fortfarande nödvändiga för att säkerställa att inga ytterligare fridlysta arter finns inom området eller att någon förekomst av redan kända fridlysta arter är så pass viktig/unik att skyddsåtgärder inte är tillräckliga. Länsstyrelsen ser inget hinder i att arbetet med detaljplanen fortgår parallellt, men vill uppmärksamma att eventuella kommande arffynd skulle kunna innebära att planutformningen är olämplig och att framtida exploatering strider mot bestämmelserna i artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen ser, efter kontakt med bl.a. Naturvårdsverket, att det inom ramen för ett 12:6-samråd är möjligt att föreskriva om och följa upp skyddsåtgärder. Innan planen fastställs kan ett 12:6-samråd genomföras för att tydligt formulera hur eventuella skyddsåtgärder ska se ut. Skyddsåtgärderna kan t.ex. innefatta perioder på året då störande moment inte får genomföras för att undvika avbrutna häckningar samt hur kompensationsområden ska se ut och skötas för att vara tillräcklig ersättning för eventuella förlorade habitat. Exploateringsverksamhet som påverkar en arts fortplantningsområden och/eller viloplåter kräver, som tidigare nämnts, dispens om det inte är möjligt att föreskriva om skyddsåtgärder som innebär att en konflikt med artskyddsförordningen undviks. Detta gäller även övriga §§ angående fridlysning. Länsstyrelsen ser alltså, efter att vidare ha undersökt befintliga möjligheter, att 12:6-samråd är en möjlig väg att gå för att föreskriva om skyddsåtgärder. Observera att om det inte går att genom skyddsåtgärder undvika att förbuden i artskyddsförordningen utföres krävs hantering genom dispensansökan.

Årendets beredning

I detta ärende har enhetschef Joel Isensköld varit beslutande och handläggare Sara Waern föredragande. Även Tomas Troschke och Bert-Ola Jonsson har deltagit i handläggningen.

Joel Isensköld

Sara Waern

Denna handling är godkänd i länsstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på www.lansstyrelsen.se/dataskydd

Kopia till: Josef Wårdsäter, josef.wardsater@gavle.se

Lundberg, Helena

Från: Anders Kedbrant. <kedbrantanders@gmail.com>
 Skickat: den 25 februari 2019 13:09
 Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
 Ämne: Detaljplan rörberg

Hur kommer trafiksituationen på kringliggande vägar att påverkas redan tidigare är väg 56 för hårt belastad detta gäller även gamla rörbergsvägen och flygfälsvägen Om som ni förutspår en ökning med fler än 200 arbetsplatser kommer att finnas det innebär då minst 400 rörelser/dag

Transformatorstationen Stackbo är redan i dag kraftigt störande med sitt 50 Hz brum vad händer med det om belastningen ökas.

Anders Kedbrant
 Skickat från min iPad



LIVSMILJÖ GÄVLE Samhällsbyggnadsnämnden	
Ank.	2019-03-05
Dierier	

Synpunkter

Detaljplan för samråd

25 februari – 18 mars 2019

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närliggande stälverket i Stackbo/Ångsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter. Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verksamhetsområdet.

Här nedan kan du lämna dina synpunkter på planförslaget.

Namn: Jan-Olof Friskman

Kontaktuppgifter (adress alt. fastighetsförteckning eller organisation):

j.friskman@telia.com

Synpunkter:

Jag menar att kommunen i sin ursprungliga planering inte skaffat nödvändiga kunskaper om verksamheten på Rörberg och om hur många verksamheter som berörs av en nedläggning. Man har i ett tidigt skede låst sig för en lösning att flygplatsen skall byggas ned. Allt eftersom andra argument mot en nedläggning kommer fram, väljer man att ignorera dessa. Kommer man verkligen att skapa dessa nya jobb? Läger man ner flygplatsen kommer man aldrig att kunna bygga en ny.

Du kan även hitta förslaget presenterat på internet: www.gavle.se/detaljplaner
 Du kan även lämna dina synpunkter på förslaget via:
 E-post: planet@gavle.se
 Brev: Gävle kommun, Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle.

Dina synpunkter ska vara kommunen tillhanda skriftligen senast sista samrådsdag den 18 mars 2019.

Samhällsbyggnadsnämnden



Avdelningen för Samhällsskydd

Emma Axelsson
026-17 29 91

emma.axelsson@gastrikeraddningstjanst.se

Remissvar

Datum
2019-03-05

Inkom
2019-02-22

Sändlista
planer@gavle.se

Diarienummer
2019-000141

Er referens
18SBN344

Sida 1(1)

Bilaga 5

Yttrande

Plan- och bygglagen - Plan: Överhärde 63:1 m.fl.

Gästrikke Räddningstjänst har tagit del av handlingar tillhörande detaljplanen Överhärde 63:1 m.fl. och framför följande synpunkter:

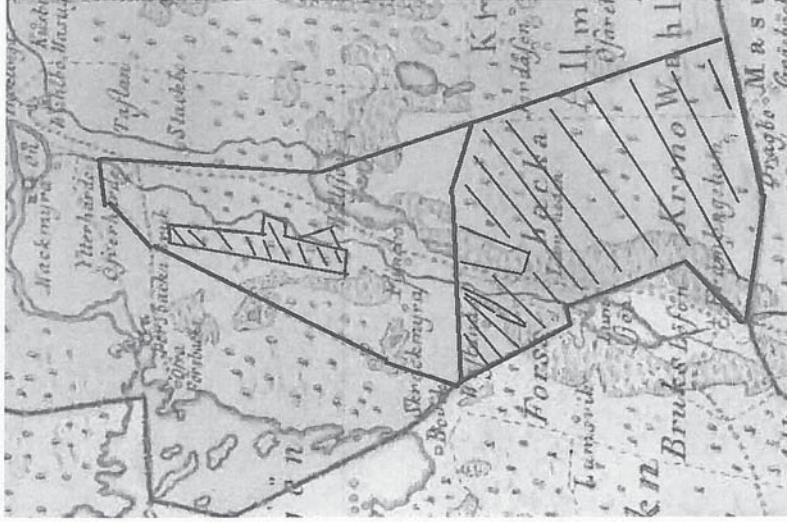
- Gästrikke Räddningstjänst delar bedömningen om att området kommer kräva robust lösning för brandsläckning och omhändertagande av kontaminerat släckvatten. Gästrikke Räddningstjänst önskar att det på plankartan anges att brand- och släckvattenlösning är en förutsättning för exploateringen.
- Räddningstjänsten vill framföra i ett tidigt skede att alternativ utrymningsväg inte kommer kunna tillgodoräknas genom räddningstjänstens bärbara stegar eller höjdfordon med avseende på insatstider till området.
- I övrigt har Räddningstjänsten inga synpunkter på planförslaget.

Vänliga hälsningar
Emma Axelsson
Brandingenjör

Yttrande över dnr:18SBN344
Planbeskrivning. Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats.

Yttrande gjort av Håkan Englund, ägare till Överhärde 4:12.

Något om platsens kulturhistoria och en önskan om att infrastrukturen förbättras runt området.



Kartan här bredvid visar med den röda inramningen Överhärdes utsträckning, från den gamla bebyggelsekärnan i norr ner till sockengränsen mot Hedesunda. Den snedstreckade halvan längst söderut är den mark som togs från byn vid avvittringen på 1680-talet. Efter mycket processande fick Överhärde behålla Västermur, Sjulsmur och Gräsranden för ängsslog med lie där gräset bars i hop på två hävlar (=långa stänger) och stackades för att sedan köras hem med långalkar på vinterföre. Mulbetesrätten fick också behållas då Gammelfåboden ligger på gränsen till det avvittrade området.

På kartan benämns det avvittrade området Forsbacka Bruks Kroko Allmänning. Och nu, 300 år senare, upprepar sig historien. Kommunen exproprierade på 1960-talet 10% av Överhärdes mark till flygfält och säljer nu ut området till näringslivet. **Nu behöver vi inte myrslätter och mulbeter, utan infrastruktur: vatten, avlopp, elkraft via jordkabel, kanalisering med fiber och bredband.**

Planen berättar om energintensiva IT-anläggningar, men ingenting står att läsa om effektiv energihantering inom planområdet. M.a.o. datorer alstrar värme som måste fraktas bort via kylvatten eller kylande luft. **Det måste planeras i planen för att ta hand om denna spillvärme!**

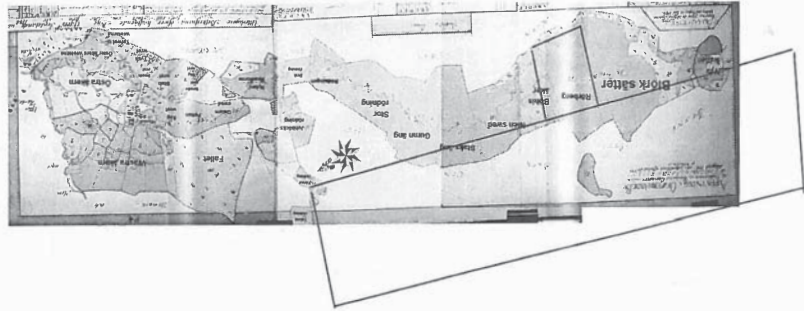
Men inga ytor är avsatt för detta. Skulle jag få bygga på mitt skifte som ligger i anslutning till kvartersmarken och odla tomater i växthus med gratis IT-värme?

Hamntorget 8
803 10 Gävle

Tel 026-17 96 53

www.gastrikeraddningstjanst.se
gastrike.raddning@gastrikeraddningstjanst.se

LIVSMILJÖ GÄVLE Samtalsöppnadsnämnden	Arkiv
Ank. 2019 -03- 07	
Diariernr	



Kartan här bredvid är från en förrättning 1744. Flygfältets ungefärliga läge är irriterat och traktnamnen ifyllda.

Vid den senaste stor lantmäteriförrättningen, Laga skifte på 1860-talet. Undantogs en del saker som "oskifte" d.v.s. de delades inte upp mellan byborna och de hade inte tidigare varit delade.

Registrerat på oss i lantmäteriets fastighetsregister finns följande samfälligheter i Överhärde by: s:1, s:5, s:6, s:7, s:8, s:9, s:10, s:11, s:12, s:13, s:14, s:16, s:17, fs:25 och består av:

vägar: 145 827 m² med en bredd 18 fot (= 5,4 m vägar före lagaskifte = 10 alnar = 20 fot breda) och längd 2,7 mil.

lertag: 5 423 m²

sågplatser och öar i bäcken: 3 571 m²

grustag: 8 313 m²

sex öar i Valsjön: 13 002 m²

dessutom fisket i byns sjöar: Valsjön, Bäckträna och Lillsjön.

Spikåbäcken är odelad. Alla råar slutar vid stranden. Samt sandsten till husbehov.

Registreringen är ofullständig till cirka 20% för vägarna och delvis felaktig. Som, vägar till och kring, Sjuls och Västermur, samt till Bäckträna och över Ginstigsåsen är inte registrerade i i lantmäteriets fastighetsregister. Detta till men för oss, som i dag förvaltar allt detta.

Västervägen går i nord-syd, råarna i öst-väst, så flygfältet skär av cirka 20 skiften på mitten.

Västervägen måste ersättas med vägar på båda sidor om planområdet för att garantera åtkomst till skiftena.

Längs östra sidan (=Östravästervägen) av planområdet får Gävle kommun bygga och underhålla en väg för åtkomst och skötsel av skiftena samt till rekreation och motion för närboende. Längs västra sida (=Västravästervägen) sägs att exploatören skall stå för flytt och bygge, men hur blir det om bara en av de tre lotterna säljs? Exploatören måste också stå för underhåll av den ökade väglängden.

Gräsrandsvägen och dess anslutning till Västervägen har glömts bort i planbeskrivningen.

Varför har inte dess sträckning över södra delen av startbanan återställts till väg för oss? Kommunen har ju brutit avtalet med oss om underhåll av Västervägen med motiveringen att flygplatsen lags ned. Kan man dra sig ur utan att göra rätt för sig?

Grusgroparna i Röberg var aktiva i 80 år. Järnvägen Salabanan trafikerades i 60 år. Flygfältet drevs i 40 år. **Vad händer med planområdet när IT kraschar om 20 år?** Pengar måste avsättas för att sanera och återsälla området. Tänk på Vädnduffjärnen!

Lundberg, Helena

Från: Kalle Gustafsson <kalle.g@outlook.com>
Stickt: den 8 mars 2019 10:07
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter Röbergs flygplats

Hej

Jag vill som boende i närheten av Röbergs flygplats lämna mina synpunkter på de planer som finns för området.

Min adress är Valbovägen 445, Överhärde 43:1

Enligt samtal med representanter vid Öppet hus finns planer på att förlägga ställverk och transformatorer vid norra änden av området.

Idag som boende i närheten av befintlig kraftledningsgata störs vi redan av oljud från den. Dessutom kan vi vid viss väderlek även höra ljud från Stackbo ställverk.

Jag vill inte att ytterligare oljud från dylika anläggningar adderas. Föreslår att placering av ställverk och transformatorer placeras inne i området så att byggnader skärmar av ljudet, och absolut inte vid den norra delen av området.

Västervägen som idag går runt flygplatsen kommer att skäras av. Högst olyckligt då den är ett populärt rid- och gång- och cykelstråk. Marken norr om Västervägen bör enligt min mening överhuvudtaget inte tas i anspråk för etablering.

Låt Västervägen utgöra den naturliga gränsen för området - som den i praktiken gör idag. Den yta som skulle frigöras om Västervägen tas i anspråk är dessutom en mindre del sett till området i stort.

Från min tomt har jag i riktning mot norra delen av flygplatsen en kraftledningsgata där undervegetationen av uppenbara skäl hålls kort. Det medför att stora höga byggnader inte kommer att skärmars av en skogsridå och vi får då dessa i blickfånget.

Dessa kommer att bli ett alldeles för dominerande inslag.

Kort sagt:

Inget ställverk i norra delen

Rör inte Västervägen

Inga höga byggnader i norra delen

Vänligen

Kalle Gustafsson

Valbovägen 445

Skickades från [Outlook](mailto:kalle.g@outlook.com)

Lundberg, Helena

Från: Anna Sjöberg <anna.sjoberg68@outlook.com>
Skickat: den 12 mars 2019 19:34
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter detaljplan för samråd Överhärde 63:1 mfl Rörbergs flygplats

Hej!

Här kommer synpunkter på detaljplan för samråd Överhärde 63.1 mfl Rörbergs flygplats

Anna Sjöberg
Valbovägen 447
818 91 Valbo

070-5584512

Delägare till fastigheterna 2:26, 3:9

Synpunkter:

- Grusväg till Åkermark:
 - Vi äger bl.a jordbruksmark och har två åkrar 2:26 och 3:9 som vi kommer till genom att först åka Västervägen och sedan vidare med en grusväg som idag fortsätter in på flygplatsområdet. Åkrarna ligger på östra sidan av kvartersmarken före naturområdet. I förslaget om ny dragning av Västervägen och förslag till kvartersmark så ser det inte ut som att det finns någon möjlighet för oss att komma fram till våra åkrar. Det måste säkerställas att åtminstone den befintliga grusvägen görs tillgänglig för trafik till åkrarna. (det finns ytterligare en fastighet 3:79 som har samma problem.)
- Alternativ dragning för Västervägen:
 - Västervägen bör om den ska flyttas och ges ny sträckning vara en grusväg så att den fortsatt kan användas som ett rekreativt stråk och för träning av bl.a hästar. Det är även viktigt att den får en förhållandevis rak sträckning även fortsättningsvis dvs inte med de två böjarna som nu är ritade enligt förslaget. Detta för att underlätta vid virkestransport, träning av hästar osv.
 - Västervägen på de delar den väter mot skogsmark, huvudsakligen norra och västra sidan, ska vara så beskaffad att den tillåter uppläggningsplatser för virkesuttag, dvs inte alltför smal.
 - På förslaget till sträckning så är en anslutning dragen med utfart ut på Valbovägen, den ser ut att gå över den mark som jag äger. Jag är mycket tveksam till en sådan dragning. Om en sådan dragning trots allt skulle vara aktuell vill jag naturligtvis påverka utformningen så att den ger så lite störning som möjligt på åkrar och skogsmark.

Mvh Anna

Lundberg, Helena

Från: Anna Sjöberg <anna.sjoberg68@outlook.com>
Skickat: den 12 mars 2019 20:16
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: patrik.n.andersson@outlook.com
Ämne: Synpunkter detaljplan för samråd Överhärde 63:1 mfl Rörbergs flygplats

Hej!

Här kommer synpunkter detaljplan för samråd Överhärde 63:1 mfl Rörbergs flygplats

Anna Sjöberg
Valbovägen 447
81891 Valbo

070-5584512

Delägare till fastigheten 2:143

- Byggrätt gällande norra delen, dvs norr om befintliga västervägen. Idag finns inga byggnader i området utan endast inflygningssignaler. Bostadsbebyggelse finns i närheten med endast kraftledningsgator mellan den planerade kvartersmarken. Byggrätten bör begränsas mer i denna del av kvartersmarken och särskilt i höjd för att vin från bebyggelsen påverkas menligt. Dessutom bör skyddsplanteringar uppföras inne på den planerade kvartersmarken på norra delen för att minska den visuella påverkan.
- Kraftledning, här vid den Norra delen finns det redan dominerande påverkan av luftburna kraftledningar. Ytterligare luftburna kraftledningar från befintlig ledning i till området och ev stälverk påverkar miljön ytterligare negativt. Ytterligare kraftledningar borde därför markläggas.
- Idag använder vi skogsvägar och stigar i området för rekreation och naturupplevelser. Det är viktigt att området fortsätter inbjuda till rekreation och naturupplevelser och inte avgränsas fullständigt med höga staket. Avgränsning med staket borde begränsas tex till den hårdjorda ytan dvs 60 % av kvartersmarken.
- Under lång tid så har Rörbergs flygplats inneburit begränsningar i byggrätten/möjligheten till bygglov på kringliggande fastigheter, det upplever jag har lättat något under senare tid. Det är viktigt att inte denna detaljplan innebär begränsningar i byggrätten/ möjligheten till bygglov på kringliggande fastigheter.

Mvh Anna

Lundberg, Helena

Från: Kalle Gustafsson <kalle.g@outlook.com>
Skickat: den 13 mars 2019 08:04
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Rörbergs flygplats
Bifogade filer: Skärmbild PNG

På bifogad flygbild över norra delen av Rörbergs flygplats har jag ritat in två siktklinjer från min tomt Överhärde 43:1, Valbovägen 445. Det ena går under kraftledningen där det enda som förhindrar en direkt insyn från min gård på byggnad/anläggning är en skärm av slybuskage och mindre träd. Den andra siktklinjen går mot ett skogsparti med avverkningsskogs träd. Om och när en avverkning sker blir situationen likadan som ovan med direkt insyn mot de byggnader som planeras uppföras. Som ni förstår har jag synpunkter på tillåten bygghöjd på den norra delen av området då jag får dessa som utsikt.

Dessutom blir det inget naturligt skydd mot buller och andra ljud ex.vis fläktar, ställverk/transformatorer och ev. kylanläggning.

Den höjd som finns på området, kommer den att bebyggas eller jämnas av i nivå med omgivande mark? I annat fall blir byggnadernas höjd än mer påträngande.

Vänliga hälsningar
Kalle Gustafsson

Skickades från [Outlook](#)



Lundberg, Helena

Från: Goran.KE.Andersson@billerudkorsnas.com
Skickat: den 13 mars 2019 09:22
Till: Livsmiljö Gävle – Planer (e-post)
Kopia: Uno.Brinnen@billerudkorsnas.com
Ämne: Synpunkter på detaljplan för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats
Bifogade filer: Gävle Kommun 20190313.docx

Hej

Här kommer synpunkter på detaljplan för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats från Billerud Korsnäs Skog och Industri AB.

Hälsningar Göran Andersson



Göran Andersson
Skogschef

Mobile +46703036909 | **Phone** +4626151209
BillerudKorsnäs Skog & Industri AB
Address SE-801 81 Gävle, Sweden
Visiting Address Kontorsvägen 3
www.billerudkorsnas.com | **www.billerudkorsnas.se/skog**



BILLERUDKORSNÄS

Gävle Kommun
Planer
80184 Gävle

Gävle, 2019-03-11

Yttrande angående Rörbergs Flygplats i Gävle

Belägen på Fastigheterna Överhärde 63:1 mfl.

Med anledning av den föreslagna avvecklingen av Gävle flygplats vill vi lämna följande yttrande som motiv till att vi anser att förslaget är olyckligt och riskerar medföra en fara för allmänheten. Faran består främst i en sämre fungerande eller helt utebliven brandbevakning och tillhörande service till flyg och helikoptrar som används vid räddningsinsatser.

Flyget har en avgörande funktion vid såväl uppläckt av bränder som bekämpning av dem. Vid insatserna under sommaren 2018 användes flygplatsen för tankning och service vid ett flertal tillfällen, då kringliggande flygplatser var hårt belastade. Detta trots att inga större brandsatser krävdes i Gävle eller dess direkta omgivning. Vid eventuella kommande räddningsinsatser i närområdet riskerar vi alltså att stå med en avsevärt sämre beredskap utan en närliggande flygplats. Tidsödande flygningar till flygplatser i angränsande kommuner riskerar att orsaka skador som kunnat förhindras. Kontinuerligt brandflyg kommer att vara omöjligt. Snabb identifikation och därmed snabba insatser visade sig under 2018 vara avgörande vid de bränder som inte tilläts spridas till okontrollerade skogsbränder.

Regeringens utredare föreslår att varje Kommun ska upprätta ett handlingsprogram för hur de ska kunna hantera stora skogsbränder med resurser, ledning, samverkan och övning. Det är anmärkningsvärt att i det läget verka för att avveckla en så viktig knutpunkt för samordning av kommande insatser.

Med vänliga hälsningar

Billerud Korsnäs Skog och Industri AB

Göran Andersson
Skogschef

• • • • •

Click or tap here to enter text.
Click or tap here to enter text.
Click or tap here to enter text.

Lundberg, Helena

Från: KurtArne Jansson <kurtarne.jansson@outlook.com>
Skickat: den 13 mars 2019 18:38
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter gällande Rörbergs flygplats

Synpunkter gällande Rörbergs flygplats

På mötet gällande Rörbergs flygplats var det flera frågor ni inte hade svar på. Jag har listat dessa frågor nedan som jag har synpunkter på:

-Var kommer kraftledningen att dras?

Som fastighetsägare till Överhärde 6:21 oroar det mig att en dragning av kraftledningen kan komma att dras över min mark, från Ångsbergs ställverk.

Man vet inte hur kraftledningarna påverkar människors hälsa på lång sikt, och att få tomtens uppgrävd är heller inget jag önskar.

Men oavsett om det är luftburna eller markgrävda kraftledningar som ska dras, vill jag ej ha dessa på eller i närheten av min mark.

-Var ska de 25m höga byggnaderna byggas?

Det skulle inte passa in i landskapsbilden att ha sådana höga byggnader synliga från fastigheten eller markgränsen sett? Förutom att värdet på fastigheten riskerar att minska så vore det heller ingen trevlig syn. Jag har för ett antal år sedan lagt ner både tid och pengar på att renovera en 200 år gammal lada som ligger på åkern mot Rörbergs flygplats norra sida. Den har ett historiskt värde och det vore fint att kunna bevara denna utan att det blir höga byggnader som tornar upp sig bakom den.

-Ska det byggas ytterligare ställverk i närheten som riskerar att orsaka buller?

Vid östlig vind hörs det buller och oljud från det nuvarande ställverket. Ska det byggas fler ställverk på Rörbergs flygplats eller i dess närhet som kan orsaka ytterligare buller?

För några år sedan hotades min och flera närliggande fastigheter av inlösnings genom Trafikverkets planer på att bygga om väg 56. Senare bestämdes att vägen skulle dras om enligt ett annat förslag som inte drabbade oss, för att sedan skjuta planerna på framtiden. Säkert är det därför oroväckande att återigen inte veta hur man som markägare kommer att påverkas av en etablering på Rörbergs flygplats. Att komma med synpunkter i ett läge då vi inte ens får reda på vilket företag det är som avser att etablera sig där gör det svårare att komma med relevanta sådana.

Jag hoppas att ni tar hänsyn till oss mark-och fastighetsägare och våra synpunkter.

Med vänlig hälsning
 Kurt-Arne Jansson
 Rörbergsvägen 50
 818 91 Valbo

**Synpunkter**

Detaljplan för samråd
 25 februari – 18 mars 2019

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närliggande ställverket i Stuckbo/Ångsberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter. Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstås samt samexistera med verksamhetsområdet.

Här nedan kan du lämna dina synpunkter på planförslaget.

Namn: Sven-Erik Olsson, Carl-Olov Olsson, Magnus Olsson

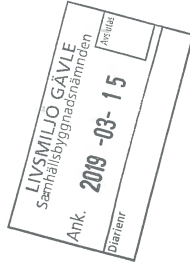
Kontaktuppgifter (adress alt. fastighetsförteckning eller organisation):

Sven-Erik Olsson tel 070-6448332, Carl-Olov Olsson 070-6919568 Magnus Olsson 070-5793098
Adress: Västarens väg 19, 818 91 Valbo

Synpunkter:

Vi föreslår ett område söder om teamin-
 byggningen och öster om planområdet
 längs Spiksbäcken, samt området söder
 om planområdet återställs till jordbruks-
 mark på plankartan markerat "Natur".
 För jordbrukets del är det bra med sammen-
 hängande fält, men föreslår att stimulera den
 biologiska mångfalden kan kanske ett område
 längs Spiksbäcken vara lämpligt.

Magnus.kivi@
 home.se



Du kan även hitta förslaget presenterat på internet: www.gavle.se/detaljplaner
 Du kan även lämna dina synpunkter på förslaget via:
 E-post: planer@gavle.se
 Brev: Gävle kommun, Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle.

Dina synpunkter ska vara kommunen tillhanda skriftligen senast sista samrådsdag den 18 mars 2019.

Samhällsbyggnadsnämnden

Lundberg, Helena

Från: Per-Olov Jemth <Per-Olov.Jemth@mellanskog.se>
Skickat: den 15 mars 2019 14:00
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: 'Lars Eriksson'
Ämne: inläga 2019 ang. detaljplan Rörbergs flygplats
Bifogade filer: inläga 2019 ang. detaljplan rörbergs flygplats.pdf

Hej

Inläga angående nedläggning av Rörbergs flygplats.

Från Mellanskogs sida vill vi avlämna synpunkter till Gävle kommun ang. vikten av ett fungerande flyg för brandbevakning/bekämpning i Gävleborg och Gästrikland.

Med vänliga hälsningar
 Per-Olov Jemth
 VO-chef

Skogsägarna Mellanskog, Svarvargatan 26, 811 36 Sandviken
 Tel: 070-482 84 20 | Sms: 070-344 38 78
www.mellanskog.se
www.facebook.com/mellanskog



Tillsammans för starkare skogsägare
 och rikare skogar.



Ang. samråd om detaljplan för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Mellanskog representerar 26 000 skogsägare i Mellansverige. I Gävleborgs län finns 14 000 privata markägare, 80 procent av länet utgörs av skogsmark. I samband med processen kring detaljplan för Rörbergs flygplats vill vi särskilt uppmärksamma kommunen på vikten av fungerande infrastruktur i händelse av större skogsbränder, likt de bränder som rasade under sommaren 2018.

Under bränderna sommaren 2018 var tidiga och kraftfulla resurser från de luftburna resurserna helt avgörande, både i samband med övervakning och i samband med släckning. Utredningen *Skogsbränderna sommaren 2018*, (SOU 2019:7) konstaterar att förmågan till övervakning från luften måste finnas över allt i landet där detta är relevant och vara väl organiserad i syfte att tidigt upptäcka uppkomna skogsbränder innan de vuxit sig stora. Utredningen konstaterar vidare att Sveriges resurser för brandbekämpning inte är tillräckliga.

En mycket viktig del i brandbekämpning är skogsbrandsbevakning som sker genom avtal tecknade med frivilligorganisationer eller företag på lokal eller regional nivå för att med små privata flygplan lokalisera skogsbränder vid hög brandrisk.

MSB konstaterar i regeringsuppdraget (Ju2018/03972/SSK) att: *"Taktiken och arbetssättet som innebär att bekämpa skogsbränder innan de blir stora, förutsätter flygande resurser i beredskap, förmåga att skapa taktiska reserver samt att kunna prepositionera resurser där och när brandrisken är hög. Sverige kan inte rimligen kräva att prepositionering av flygande resurser utförs med resurser från andra länder. Sverige måste ha en egen första förmåga. Det är därför nödvändigt att den nationella förmågan stärks."*

Sommarens omfattande skogsbränder fick ödesdigra konsekvenser för människor, bygder och företag. 185 enskilda markägare drabbades i de största brandhärarna, oerhört stora värden har förstörts. Samtidigt vet vi att klimatet förändras och den samlade forskningen pekar på att extrema väderhändelser kommer att bli vanligare. Regering, myndigheter, kommuner och enskilda skogsägare behöver hitta strategier för att stå rustade när nästa katastrof slår till. Luftburna resurser är helt avgörande i det arbetet.

När Rörbergs flygplats eventuellt upphör kommer en möjlig punkt för start av skogsbrandsbevakning samt tankning av flygande resurser att upphöra. Mellanskog vill med denna inläga säkerställa att brandskyddsperspektivet uppmärksammas och beaktats med allvar i arbetet med detaljplanen för Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats.

Vänliga hälsningar

Lars Eriksson

Ordförande i Skogsbruksrådet Gästrikland

Per-Olov Jemth

Virkesrådets chef
 Gästrikland

Lundberg, Helena

Från: Gunilla Carlbon <rorbergsgarden@telia.com>
 Skickat: den 15 mars 2019 15:10
 Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
 Ämne: Fw: Detaljplan Rörbergs flygplats
 Bifogade filer: Gunilla markköp.pdf

Gunilla Carlbon
 Rörbergsvägen 74
 81891 Valbo

Tel 070 3300364

rorbergsgarden@telia.com

**Synpunkter****Detaljplan för samråd**

25 februari – 18 mars 2019

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

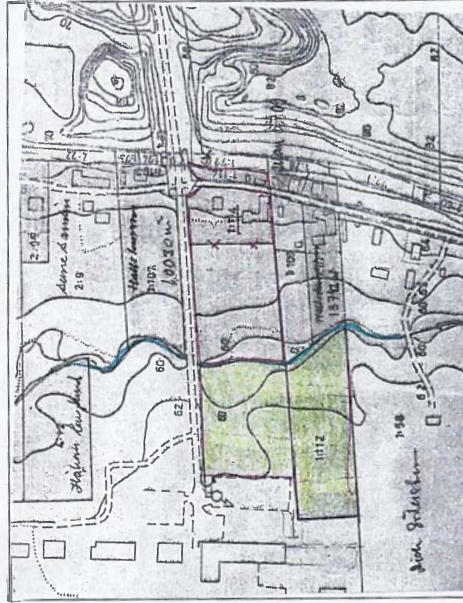
Detaljplanen syftar till att inom fastigheten Överhärde 63:1 m.fl. möjliggöra för ett verksamhetsområde där närheten till elkraft från det närliggande ställverket i Stöckbo/Ångeberg kan utnyttjas. Området avses i huvudsak anpassas för energintensiva verksamheter med fokus på it och kommunikation, och där tillhörande anläggningar, som har behov av stora markarealer med större byggrätter. Detaljplanen syftar även till att säkerställa att de höga naturvärdena inom fastigheten Överhärde 63:1 kan värnas och förstärkas samt samexistera med verksamhetsområdet.

Här nedan kan du lämna dina synpunkter på planförslaget.

Namn: GUNILLA CARLSON ÖVERHÄRDE 1:114

Kontaktuppgifter (adress alt. fastighetsförteckning eller organisation):

RÖRBERGSVÄGEN 74, 81891 VALBO 070 33 00 364



Du kan även hitta förslaget presenterat på internet: www.gavle.se/detaljplaner
 Du kan även lämna dina synpunkter på förslaget via:
 E-post: planer@gavle.se
 Brev: Gävle kommun, Livsmiljö Gävle, 801 84 Gävle.

Dina synpunkter ska vara kommunen tillhanda skriftligen senast sista samrådsdag den 18 mars 2019.

Samhällsbyggnadsnämnden

Gävle kommun Samhällsbyggnad Gävle 801 84 Besök Kyrkogatan 22
 Växel 026 17 80 000 Fax 010 451 60 04 gavle.kommun@gavle.se www.gavle.se

Lundberg, Helena

Från: Gunilla Carlbom <rorbergsgarden@telia.com>
Skickat: den 15 mars 2019 20:29
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Detaljplan Verksamhetsområde Rörbergs Flygplats, 1 ex Synpunkter inskickat tidigare idag
Bifogade filer: Försäljningen av Rörbergs Flygplats mark, Gävle kommun.dotm

Försäljningen av Rörbergs Flygplats mark, Gävle Kommun.

Efter samråd på Rörbergs Flygplats vill jag framföra följande efter trevliga samtal med planarkitekten Josef Wårdsäter och en kvinna representerande Miljö som jag tyvärr glömt namnet på.

Jag önskar att få friköpa hela eller delar av marken som jag har arrenderat under 45 år och som delvis tillhört fastigheten tidigare och som har betytt och betyder mycket för mig och min familj, man, son och dotter med familjer, varav fem barnbarn mellan 24 och 6 år.

1. Del 1:112 har främst används till bete för våra hästar och även hö har tagits efter plöjning och sådd senast 2018. Betesängen hyser både harar och rådjur som har sina bon och legor där.

2. Den del ("prickad mark") mot Parkeringen/ Flygfältsvägen/Spikåsbäcken har använts som litet bete, men härligt skydd för hästarna under träden mot sol/ regn och broms under heta dagar och även som bra vinterhage med utmärkt förströelse för hästarna.

När vi tillträdde var all matjord borttagen så det var bara sandmark, växtligheten kom så småningom utefter de gånger hästarna gjorde och vi röjde och sparade en del till träd men Flygplatsen anlätade 2 ggr folk utan att rådgöra med oss och de röjde allt med röjsåg vilket gjorde skador på hästarna senor så vi kunde inte ha dem där på ett tag och sedan växte det upp mångfalt mer.. Dock fortsatte vi vårt arbete och idag är det härlig skog och massor av hallonbuskar för hästarna att mumsa på.

Vi har under alla år vinnlagt oss om att på enkelt sätt göra en biotop för fåglar och kryp, vilket Länsstyrelsen på besök en gång tyckte var utmärkt . Mycken självtorkad ved, ris och grenar har staplats i högar och fått ligga kvar. Fågellivet är stort med bl.a näktergalar och tran-paret som kommer först med våren och föder upp en unge men vistas mest på flygfältet men också på vår åker och i vår trädgård och bävern gjorde ett försök att bosätta sig vid bron vid Flygfältsvägen men flyttade efter att ha fällt en del träd.

Under en tid, på grund av sjukdom, har röjningsarbete legat nere, men har nu upptagits igen.

Rörberg 15 Mars 2019

Gunilla Carlbom

Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo Tel 070 3300364

rorbergsgarden@telia.com

Lundberg, Helena

Från: Gunilla Carlbom <rorbergsgarden@telia.com>
den 15 mars 2019 20:44
Skickat: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Till: Köp av arrendemark Rörberg
Ämne: Försäljningen av Rörbergs Flygplats mark, Gävle kommun.dotm
Bifogade filer:

Rörberg 15 Mars 2019

Gunilla Carlbom
Överhärde 1:114Rörbergsvägen 74
81891 Valbo
Tel 070 3300364rorbergsgarden@telia.com

Försäljningen av Rörbergs Flygplats mark, Gävle Kommun.

Efter samråd på Rörbergs Flygplats vill jag framföra följande efter trevliga samtal med planarkitekten Josef Wårdsäter och en kvinna representerande Miljö som jag tyvärr glömt namnet på.

Jag önskar att få friköpa hela eller delar av marken som jag har arrenderat under 45 år och som delvis tillhört fastigheten tidigare och som har betytt och betydtt mycket för mig och min familj, man, son och dotter med familjer, varav fem barnbarn mellan 24 och 6 år.

1. Del 1:112 har främst används till bete för våra hästar och även hö har tagits efter plöjning och sådd senast 2018. Betesängen hyser både harar och rådjur som har sina bon och legor där.

2. Den del ("prickad mark") mot Parkeringen/ Flygfältsvägen/Spikåsbäcken har använts som litet bete, men härligt skydd för hästarna under träden mot sol/ regn och broms under heta dagar och även som bra vinterhage med utmärkt förströelse för hästarna.

När vi tillträdde var all matjord borttagen så det var bara sandmark, växtligheten kom så småningom utefter de gångar hästarna gjorde och vi röjde och sparade en del till träd men Flygplatsen anlätade 2 ggr folk utan att rådgöra med oss och de röjde allt med röjsåg vilket gjorde skador på hästarna senor så vi kunde inte ha dem där på ett tag och sedan växte det upp mångfalt mer.. Dock fortsatte vi vårt arbete och idag är det härlig skog och massor av hallonbuskar för hästarna att mumsa på.

Vi har under alla år vinnlagt oss om att på enkelt sätt göra en biotop för fåglar och kryp, vilket Länsstyrelsen på besök en gång tyckte var utmärkt . Mycken självtorkad ved, ris och grenar har staplats i högar och fått ligga kvar. Fågellivet är stort med bl.a näktergalar och tran-paret som kommer först med våren och föder upp en unge men vistas mest på flygfältet men också på vår åker och i vår trädgård och bävern gjorde ett försök att bosätta sig vid bron vid Flygfältsvägen men flyttade efter att ha fällt en del träd.

Under en tid, på grund av sjukdom, har röjningsarbete legat nere, men har nu upptagits igen.

Rörberg 15 Mars 2019

Gunilla Carlbom

Rörbergsvägen 74, 818 91 Valbo Tel 070 3300364

rorbergsgarden@telia.com

Lundberg, Helena

Från: Fredrik Andersson <fredrik2@hotmail.se>
Skickat: den 16 mars 2019 00:38
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post)
Ämne: Flygfält

Hej.

Jag tycker det vore en tragedi att ta bort flyget från Gävle genom att lägga ner flygplatsen helt.

Att flyga är att leva och genom att ta bort den tar ni bort den möjligheten för många.

Mvh Fredrik Andersson

Lundberg, Helena

Från: tony@eklov.eu
Skickat: den 16 mars 2019 05:55
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter

Angående detaljplan för Överhärde 63:1

Det som Gävle kommunledning nu sysslar med är ett kortsiktigt slöseri med Gävles tillgångar.

Precis som Nyköpings flygplats, Skavsta, går det att få fart på Rörberg igen

Med Vänliga Hälsningar

Tony Eklöv

Mobile +46 (0)70-582 43 35

Lundberg, Helena

Från: Patric Norrå <patric@norra.nu>
Skickat: den 16 mars 2019 08:44
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Tankar kring flygplatsen i Rörberg.

Jag anser att en stad av Gävles storlek ska ha en flygplats.
Jag är en av de personer som utnyttjat möjligheten till ambulansflyg då jag behövde flygas till Sahlgrenska universitetssjukhuset i Göteborg.

Har ni diskuterat detta med Försvarsmakten och med MSB? Sverige håller på att växla upp försvarsanställningarna nu.

Att då göra som Gävle och Gävleborg är sagolikt oansvarigt.

Sälja hamnen till utländska intressenter.
Riva krigssjukhusdelen på Gävle sjukhus
Sälja ut den skyddade ledningsplatsen och nu
Riva flygplatsen.

Huvudlöst är vad det är.

Patric Norrå
Valbo

Lundberg, Helena

Från: hans norström <norstrom.bygg@hotmail.com>
Skickat: den 16 mars 2019 10:11
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Bygg i grus groparna i stället glöm att bygga ny hällkopter platta utan att ta reda på den faktiska kostnaden som det kostar 4 miljoner räcker inte ens inte till utrednings kostnader

Skickat från min iPhone

Lundberg, Helena

Från: gavlese@gavle.se
Skickat: den 16 mars 2019 10:13
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Mail från gavle.se-sidan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Kontakt har skickats in från en sida på gavle.se där ni står som kontaktperson/er.
Sidan :Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats
Adress :<http://old.gavle.se/Gavle/Pages/ListObject.aspx?id=36242&epslanguage=sv>
Namn :Claes Norrå:
Epost :claes@norra.nu:
Telefon :0708-132420:

Låt vår flygplats finnas kvar!!! Det finns så många anledningar som helst för att Gävle ska ha en flygplats, Tänk efter före!

Lundberg, Helena

Från: Claes Norrå <claes@norra.nu>
Skickat: den 16 mars 2019 10:19
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Rörberg

Det finns mark nära el utan att skrota sådant vi än gång byggt upp. Kommunen ska utvecklas, inte avvecklas! Om IT företag behöver mycket el så gärna för mig, men dra då några meter ni ledning för detta, IT företagen flyttar troligen inte till en kommun utan flygplats, det handlar om goda kommunikationer och då inte bara på räls.

//Claes Norrå

Lundberg, Helena

Från: Kåre Wahlman <kare.wahlman@gmail.com>
Skickat: den 16 mars 2019 12:53
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Rörberg

Åter visar Gävle Kommuns ansvariga politiker att de inte ser Framåt!

Instället för att satsa på en fungerande Flygplats så avvecklas den totalt.

Nu har multinationella företag köpt mark av Gävle Kommun på Norrlandet för etablering, förhoppningsvis i iallafall finns det ingen politiker med någon som helst insikt i hur företagens personal och Kunder reser? tror Ni att Microsofts

direktörer sätter sig på tåget från Arlanda till Gävle?

Microsoft vill har en fungerande Flygplats inom den Kommun de etablerar sig i!

Varför ser Ni politiker i Gävle Aldrig framåt? under 70 år har Ni arbetat för att så få företag som möjligt etablerar sig i Gävle det största misstaget hittills i historien var väl att neka dåvarande ASEA att bygga ny anläggning på just Norrlandet i anslutning till Hamnen på 1950 talet vilket innebar att staden missade 12000 arbetstillfällen som då gick till Västerås där ASEA storsatsade!

Det senaste var den Batterifabrik som vill bygga och ge arbete åt ca. 2000 personer på längre sikt, de ville ha tomt intill Hamnen då råvaror och färdiga produkter är tunggods som transporteras via Fartygs containers!

När skall förnuftet få en plats i stadshuset i Gävle?

Kåre Wahlman

Lundberg, Helena

Från: Lars Sveding <lars.sveding@me.com>
Skickat: den 16 mars 2019 15:43
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post)
Ämne: Rörberg

Hej,

Noterar era idéer att ödelägga en fungerande flygplats/flygfält.

Annan verksamt är naturligtvis välkommen till kommunen men kan inte en flygplats vara ett positivt inslag för verksamhet som etablerar sig.

Närheten till ställverk kan ju uppfyllas än bättre om det gamla grustaget (som är allt annat än vackert) tas i användning.

Bra grund att bygga fastigheter på och dessutom finns det förutom motorväg, järnväg och hamn även en flygplats med räddningstjänst.

Gör om gör rätt.

Lars Sveding

M: +46-70-342 45 27
@: lars.sveding@me.com

Lundberg, Helena

Från: Hans <hans@kastenyr.se>
Skickat: den 16 mars 2019 17:17
Till: Gävle kommun (e-post); Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Konsekvenserna av utvecklingen av Gävle flygplats

Hej!

RÅDDA RÖRBERG= RÅDDA LIV OCH EGENDOM

Konsekvenser av Rörbergs nerläggning:

1. Ambulansflyget som Region Gävleborg köper in med övriga regioner (600-700 miljoner) och hela Sverige anser sig behöva stoppas.
Föds tex ett barn med hjärtfel är det frågan om minuter för att rädda. Ambulans först till Arlanda skapar även större risk för ambulanspersonal och bilister på E4. Flyg till Göteborg.
2. Kostnaden ökar då helikoptertransport är dyrare än ambulansflyg. Hur mycket kostar det skattebetalarna?
3. Vi tappar Läkare som söker till Gävle och vill ha tillgång till ambulansflyg för att ge sina patienter en tryggare vård
4. Missad Läkarkompetens ger ökade kostnader då patienter måste flyttas till sjukhus med det kunskande.
5. Räddningstjänstens övningsplats försvinner. Hur mycket kostar det skattebetalarna?
6. Räddningstjänstens olika lager för att användas vid skogsbränder mm och behöver flygas till olika ställen i Sverige vid behov försvinner. Tid är stora pengar vid skogsbränder.
7. Brandtjänstens landningsplats försvinner för flygplan med kapacitet att vattenbomba. Dom har mycket större vattenmängd
8. Vid skogsbrand i närområdet ökar kostnaderna på grund av mindre effektiv flygtid brandflygplanen. Längre till tankning.
9. Vi tappar våra flygmatörers ögon i luften under sommaren. Många av dom är inte beredd att ta dom ökade kostnaderna vid nedläggning av Rörbergs flygplats och slutar. Det blir därmed ingen föryngring och försvinner helt.
10. Försvinner flygmatörer i luften ökar kostnader för hela samhället då dom är våra ögon i luften. Skogsbränder kommer att öka pga varmare klimat.
11. Vårdpersonal inom kommunens hemtjänst kan använda Rörbergs flygplats för halkkörning på vintern. Blir dom säkrare förare så minskar stressen. Då minskar sjukskrivningar och kostnaderna för kommunen. Inga kostnader för infrastruktur då det finns. Lugnare personal upplevs som positivt av dom vårdbehövande och även dom mår bättre. Även Polis med flera kan använda möjligheten för halkkörning i närområdet.
12. Bilburen ungdom skulle kunna använda Rörbergs flygplats för dragracing. Polisens jakt på nätterna under sommaren skulle minska och kommuninvånarna skulle slippa en del blockering av vägar då dom kör runt Gävle på vägarna. Olycksrisken minskar. Infrastruktur finns och kommunen gör något för bilburen ungdom för första gången och ungdomarna skapar mindre problem för kommunens invånare. Att det fungerar är bevisat i andra kommuner.
13. Ett tankställe vid Tolvfors och E4 skulle skapa buller för mycket fler invånare än på Rörbergs flygplats och problem för kommunen.

Lundberg, Helena

Från: Thomas Woxberg <outlook_E73D486980CAB94E@outlook.com> för Thomas Woxberg <thomas@woxberg.nu>
Skickat: den 16 mars 2019 19:42
Till: Livsmijö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Synpunkter angående nedläggning av Rörbergs flygplats

Hej!

Som gammal Hälsing har jag svårt att förstå hur politikerna tänker i Gävle kommun när dom vill lägga ner flygplatsen Rörberg. Har dom inget konsekvenstänk när det gäller flyget i regionen/länet över huvud taget? Efter alla bränder sommaren 2018 borde man inse att det måste det finnas möjlighet för flygklubbarna att bedriva skogsbrandflyg och att myndigheterna ska kunna stationera släckningsflyg inom ett nära område för snabba insatser. Dessutom behövs flygplatsen för ambulansflyget, och med tanke på att det tidigare användes av försvaret/flygvapnet så kan det ju i dagens försvarsuprustning komma att behöva användas i den verksamheten också. Förutom dessa saker är flyget en stor rekreationssysselsättning för många, unga som gamla.

Med tanke på att det i princip finns hur mycket mark i närheten som helst, bl.a. grustaget, som man kan bebygga, känns det som en kopiös kapitalförstöring att använda denna plats till något annat än flyget. Vad skulle det inte kosta att uppföra en ny flygplats i framtiden om man lägger ner Rörberg nu? Jag tror också att eventuella företag som kan tänkas etablera sig i området ser en flygplats som ett stort plus, om inte ett krav.

Jag var på ett föredrag om sportflygets situation i Stockholmsområdet i veckan. Efter alla nedläggningar av flygplatser för sportflyget, brandflyget m.m har politikerna börjat inse behovet av en sådan flygplats inom närområdet. Gör inte samma misstag som man gjort här i Stockholmsområdet.

Jag hoppas innerligt att man tänker om i denna fråga och låter flygplatsen finnas kvar för framtida användande av olika operatörer.

Thomas

Thomas Woxberg
Törnbacken 6, 170 67 Solna, Sweden
Mobile phone +46 70 528 84 16
thomas[at]woxberg.nu

- 14. Kostnaderna för att bygga ett nytt tankställe skulle täcka rustning av Rörbergs flygplats och drift i hur många år.
- 15. Det finns risk att olyckorna ökar på E4 då bilister ska titta på helikoptrar som ska starta och landa för tankning. Även filma.
- 16. Att kunna använda vattenflygplan som vattenbombare och ambulansflyg skapar miljöfördelar i stället för att använda helikopter i olika uppdrag.
- 17. Då terrorattacker ökar ska vi inte ta bort möjligheten att flyga skadade till sjukhus runt om i Sverige och polis med specialkunskaper. Gävle har inte resurser att klara det själv.
- 18. Att göra om Rörberg till industrimark kräver mer kollektivtrafik om inte biltrafiken ska öka och motverka Sveriges klimatmål.
- Konsekvenserna av att stänga Rörbergs flygplats kan inte mätas i pengar vi får in på industrier. Mot det vi förlorar i säkerhet att rädda liv och egendom. Det känns som våra politikers vilja inte är folkets vilja. Har pratat med många och har över 95% som vill ha Rörbergs flygplats kvar. Politiker lämna eran prestige hemma och tänk som folket.

Mvh Hans Kastemyr

Lundberg, Helena

Från: Per-Magnus Karlsson <pmkarlss@yahoo.se>
Skickat: den 16 mars 2019 20:39
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Synpunkter på avveckling av Gävle flygplats

Hej,

Jag önskar invända mot föreslagen detaljplan som avvecklar flygplats i Gävle. Som såväl privatperson som företagare så använder jag flygplan för att förflytta mig. Jag har landat på Gävle flygplats ett antal gånger. Det finns ett antal anledningar till att bevara flygplatsen som jag ber kommunen att beakta.

- Tillgång för brandflyget
- Säkerhet för flygplan i nöd (nödlandningsplats)
- Tillgång till Gävle för affärsverksamhet / etablering / kundmöte
- Tillgång för ambulansflyg
- Tillgång för försvarsmakten i händelse av ofred

Att anlägga flygplatsen bekostades av staten och en återuppbyggnad skulle kosta 1 - 2 Mdr SEK. Att nu lägga ner är ren kapitalförstörelse.

Tänk om, gör rätt, stå upp för ett fungerande Sverige där hela landet lever och vi tar hand om varandra och de resurser som tidigare generationer gav oss.

Vänligen,

Per-Magnus Karlsson
Sigtuna

Lundberg, Helena

Från: arne ellefors <a.ellefors@sbbainfo>
Skickat: den 16 mars 2019 22:38
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Uppdatering om Gävle Sandviken Flygplats

Från Stockholms horisont har vi noterat planerna på nedläggning av flygplatsen. Trots galenskaperna med Dragongate borde Gävle kommun ha lika lång planeringshorisont som kineserna. Vilka krav har morgondagens plan. Vad behövs för beredskap. Ta brandflyg som ett exempel. Kortsiktighet är tyvärr dagens lösen vilket innebär att större kostnader dyker upp i framtiden. Försök att höja blicken och tolka framtiden. Utan spaning ingen aning. Det verkar som kloka beslut fattas i Gävle kommun. Och då menar jag med fattas = saknas

Arne Ellefors

Från: Beredskap Gävleborg [mailto:beredskapgavleborg@gmail.com]
Skickat: den 16 mars 2019 13:38
Till: arne ellefors
Ämne: Re: Uppdatering om Gävle Sandviken Flygplats

Hej!

Om du vill skicka in till planer@gavle.se så räcker det egentligen med att skriva att det är strategiskt att avveckla totalförsvaret, mycket mer detaljerat än så behöver det inte vara. Det viktigaste nu är att kommunen får veta att folket inte vill det här.

Ha en fin dag
Mvh
Pelle Stensson
Webbansvarig Beredskap Gävleborg

On Sat, Mar 16, 2019, 11:45 arne ellefors <a.ellefors@sba.info> wrote:

Finns det något färdigskrivet som vi som är i utkanten men som begriper beredskapsbehovet kan använda för att stödja de insatser som görs för att undanröja de långsiktiga dumheter som Gävle kommune är på väg att begå.

Tiden kommer att döma!!

Arne E

Från: Beredskap Gävleborg [mailto:beredskapgavleborg@gmail.com]
Skickat: den 16 mars 2019 00:20
Till: undisclosed-recipients:
Ämne: Uppdatering om Gävle Sandviken Flygplats

Lundberg, Helena**Från:**

Erik N <erikn@outlook.com>

Skickat:

den 16 mars 2019 23:35

Till:

Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)

Ämne:

Synpunkter Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Nu är Gävle kommuns förslag på detaljplan färdig och finns att läsa på <http://old.gavle.se/Bygga-bo-miljo/Kommunens-planarbete/detaljaner/Overhärde-63:1-mfl-Rorbergs-flygplats/> och på måndag den 18e mars ska synpunkter på detaljplanen vara inlämnade till planer@gavle.se

Skriv därför gärna dina synpunkter om konsekvenserna av utvecklingen av Gävle flygplats och maila till ovanstående mailadress. Skicka även en kopia till gavle.kommun@gavle.se så att det blir diariefört på ett korrekt sätt.

Det vi snabbt kan se är att om detaljplanen går igenom så försvinner flyget från Rörberg, även om det inte skulle bli någon försäljning. Annan verksamhet kan få vara kvar men flyget ska bort.

Tydligen så ser inte politikerna behovet av flygplatsen överhuvudtaget. Helikoptrar kommer kunna tanka i Gävle igen så småningom men det blir tidigast i september och prislappen skulle kunna stått för driften av flygplatsen i flera år framöver.

Som en sista kraftanstängning så ber vi nu er alla att dela adressen till våran hemsida www.beredskapgavleborg.se ännu en gång.

Just nu är det 1660 underskrifter. Vi hoppas på att nå 2000 innan vi lämnar in våra synpunkter till kommunen på måndag.

Med Vänliga Hälsningar

Beredskap Gävleborg

Pelle Stensson

Anders Hellström

Daniel Färnstrand

Bo Göran Holmgren

Jag anser att det är kortsiktigt att helt lägga ner Rörbergs flygplats.

Det är viktigt att det finns en beredskap för olika typer av händelser, såsom skogsbränder, naturkatastrofer, militärt behov och räddningsuppdrag.

Brandflyget som utgår från Rörberg är en viktig del i att tidigt upptäcka skogsbränder innan det blir ett onödigt stort problem. Om det ändå blir en stor brand så är det viktigt att brandbekämpande flyg har någonstans att ta vägen för tankning och parkering.

En annan sak värd att tänka på är att eldrivet flyg så sakta börjar utvecklas, och i framtiden är finns all möjlighet för miljövänligt och snabbt regionalflyg. Det vore väldigt tråkigt om vi då saknar en flygplats.

Vad jag förstår så kostar nedläggningen av flygplatsen och upprättning av den nya tankplatsen väldigt stora summor pengar. Pengar som skulle räcka till att driva flygplatsen i flera år framöver.

Jag ber er vänligen att omvärdera beslutet att lägga ner flygplatsen, och istället låta den vara kvar för regionens säkerhet och framtid. Det blir väldigt dyrt att upprätta en helt ny flygplats när man i framtiden inser att det finns ett behov.

Lundberg, Helena

Från: anna ekberg <annaekberg@hotmail.com>
Skickat: den 17 mars 2019 08:40
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Konsekvenser om nedläggning av Rörberg flygplats

-Nedläggningen är kapital förstöring av enorma mått.
-Nedläggningen beror på kommunens oförmåga att vidare utveckla flygplatsen.
-Nedläggningen är ett hån mot de som tvingades släppa till sin mark vid byggandet av flygplatsen.
-Ett militärt anfall mot Sverige kan inte uteslutas, detta har försvarsutredningen slagit fast. I det läget är det mycket oklokt att ta bort en flygplats som vårt flygvapen kan använda i en krigssituation.

Lundberg, Helena

Från: j.friskman@telia.com
Skickat: den 17 mars 2019 12:02
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Lägga inte ner flygplatsen i Rörberg!

Lägg inte ner flygplatsen i Rörberg!
Jag är övertygad om att politikerna i Gävle inte förstått vilket misstag det kommer att framstå som i framtiden om flygplatsen läggs ned. Just nu är man förblindad av att företag inom IT-branschen vill bygga serverhallar och annat på platsen där flygfältet nu ligger.
Skulle man i framtiden efter en nedläggning komma på att man behöver en flygplats kommer det att ta mycket lång tid att både hitta en plats och att bygga en ny.
Hur kan det komma sig att Landstinget har investerat i Ambulansflygplan och att samtidigt Gävle kommun planerar att lägga ner flygplatsen? Brist på kommunikation? Var skall dom landa är det tänkt ?
Man verkar också ha slängt sig på den populära missuppfattningen om flygets enorma utsläpp, som i själva verket rör sig om några procent i Sverige, jämfört med trafiken i övrigt. Ta fram fakta!
Flyget är inne i en utveckling mot el-flyg och bränslesnålare motorer med lägre utsläpp som följd, och det går snabbt framåt på det området.
Vid en större katastrof i Gävleområdet, skogsbränder, terrordåd, naturkatastrofer mm, kan hjälp snabbt komma på plats om flygplatsen finns kvar.
Vad säger MSB?
Andra kommuner runt om i Sverige inser att en flygplats är nödvändig för sin utveckling, men inte Gävle.
Försök att behålla banan och utveckla området uppe vid de nedlagda grustagen istället! Sälj inte ut "ansilvret" utan tänk om!
Snart upptäcker man att man "sålt smöret och tappat pengarna" med denna kortsiktiga lösning.

Jan-Olof Friskman
medlem av Gävlebygdens Flygklubb och fd Flygvapen och SAS-pilot.
j.friskman@telia.com mob 0703142552

Lundberg, Helena

Från: Karin Nyström <karin.m.e.nystrom@gmail.com>
Skickat: den 17 mars 2019 12:25
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post)
Ämne: Synpunkter på detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Angående detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Detaljplanen tar som utgångspunkt att flygplatsen ska läggas ner, utan vidare kommentar om detta eller vilka konsekvenser det får, vilket är anmärkningsvärt.

Inget beslut finns att flygplatsen ska läggas ner. Det finns ett beslut från 2016 att lägga ner den som instrumentflygplats, där det sägs "att fortsatt använda flygplatsen för annan flygverksamhet vid en omklassning till icke godkänd flygplats kan möjliggöras genom avtal med de som önskar", vilket också skedde.

När man senare under 2018 diskuterar nedläggning gör man en omtolkning av detta beslut och säger att det egentligen var ett beslut att lägga ner helt, vilket det inte var eftersom ovan nämnda tillägg om att fortsätta som VFR-flygplats fanns. När detaljplanen diskuteras tar man som en ursäkt att trafiken minskat - men det är väl ändå inte underligt när man redan utestängt delar av den tidigare trafiken genom att ta bort möjlighet till instrumentflygning! Den trafik som fortfarande finns är delvis direkt samhällsnyttig vilket man också borde ta hänsyn till om man sätter kommuninvånarnas intressen främst.

Nuvarande förslag till detaljplan omöjliggör alltså en verksamhet det inte finns ett korrekt beslut på att lägga ner.

Inte ett ord nämns i detaljplanerna om konsekvenserna av att lägga ner flygplatsen, den minskade samhällsnytta det innebär osv, inte ens som referens till annan utredning.

Till exempel:

- Vad blir effekten av att omöjliggöra ett effektivt brandflyg? Har man inte lärt sig något av de senaste årens bränder? Störvik är för liten för annat än mycket småskalig verksamhet, blir det som i somras, och i synnerhet om det blir värre lokalt nära Gävle än i somras, kommer den inte att räcka till.
 - Vad blir effekten av att (fortsatt) omöjliggöra ambulansflyg? Inte bara för Gävle kommun utan för hela Gävleborgsregionen. Hur tänkte man när man går in och upphandlar ambulansflyg men samtidigt omöjliggör för dessa att landa någonstans inom regionen?
 - Man tycks bortse helt från att det faktiskt innebär en avsevärd kostnad att lägga ner också eftersom flygplatsen inkl banan måste tas omhand och monteras ner på korrekt sätt. Skattebetalarna bekostar, det enda de får tillbaka är sämre service och krisberedskap.
- I tidigare utredningar kommunen själv har gjort har man jämfört endast två alternativ: total nedläggning eller dyrast möjliga utrustning med helt ny utrustning och remote tower. Det finns ett antal alternativ till detta, inklusive att återinföra instrumentflygning med moderna GPS-baserade instrumentflygprocedurer som är avsevärt billigare än de äldre som kräver utrustning på marken. Man hade kunnat satsa på en sådan, t.ex. upprätta LPV-procedurer för i storleksordningen 130 000 kr, engångskostnad. Ambulanser kan landa igen, nära till sjukhuset dessutom. Man kunde göra mer måttliga uppgraderingar i tornet. Och så vidare.

Om man varit intresserad av att det ska fungera hade det gått att hitta mer ekonomiska alternativ och sätt att fördela kostnader mellan intressenterna. Men det är tydligen viktigare att tillgodose något obskyrt "globalt intresse för områden som är lämpliga för energintensiva verksamheter". Varför? Det sägs till och med rakt ut att det inte förväntas jobba särskilt många där, och osäkerheten i att göra stora kommunala investeringar och uppoffringar för

att något internationellt bolag *kanske* ska behaga etablera sig i kommunen behöver väl knappast påpekas. Så vad är anledningen? Till vilken nytta för invånarna? Nackdelarna är alltför uppenbara.

Detaljplanen bör även fortsättningsvis tillåta flygverksamhet på Gävle flygplats!

Karin Nyström
 Systemingenjör och pilot
karin.m.e.nystrom@gmail.com
 0769-410742

Lundberg, Helena

Från: Anders Malm <gastrikegruppen@gmail.com>
Skickat: den 17 mars 2019 13:09
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter Överhärde 63:1.
Bifogade filer: Flygplatsen Synpunkter.docx

Hej på er, Här kommer lite funderingar från Överhärde Vägsamfällighet.
Se bifogad fil.
Funderingar angående ovanstående eller annat. Hör gärna av er.
MVH Anders Malm 070 - 66 28 006.

Till: Gävle Kommun, Livsmiljö Gävle.

Från: Överhärde Vägsamfällighet, Anders Malm ordförande.

Synpunkter angående Detaljplan för Överhärde 63:1, Rörbergs Flygplats.

Överhärde Vägsamfällighet förbereder sig nu för en ny förrättning av vår verksamhet, när vi nu har haft kontakt med Lantmäterimyndigheten Gävle Kommun, har det framkommit att en riktig förrättning aldrig kom till stånd när flygplatsen byggdes 1972.

Vi inser nu att det finns en del oklara marklösens att reda ut.

Vi hoppas att vi kan tillsammans reda ut detta och få det riktigt nu när ni funderar att försälja hela eller delar av Överhärde 63:1. Vi vill då gärna veta om det bara är vissa delar av Överhärde 63:1 eller om alla delar ska vara med i Överhärde Vägsamfällighet ?

Flygplatsen med Arne Andersson i spetsen, har under hela perioden som flygfältet funnits, varit med och betalat välgavgift till Överhärde Vägsamfällighet.

En ny förrättning i denna storlek kommer att ta ca 2 år att utreda, Och vi hoppas att vi kan komma i gång under våren 2019.

Funderingar angående detta eller annat som ni funderar över, Kontakta gärna undertecknad.

Överhärde 2019-03-15.

Anders Malm Ordförande.

Överhärdeåsen 5, 818 91 Valbo Telefon 070 – 66 28 006.

Lundberg, Helena

Från: Helena Blom <helenablom@live.se>
Skickat: den 17 mars 2019 16:50
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter detaljplan för samråd Överhärde 63:1 mfl Rörbergs flygplats

Hej!

Här kommer synpunkter på detaljplan för samråd Överhärde 63.1 mfl Rörbergs flygplats

Helena Blom
 Vallbyvägen 22
 81340 Torsåker

Deläggare till fastigheterna 2:26, 3:9

Synpunkter:

- Grusväg till åkermark:
 - Vi äger bla jordbruksmark och har två åkrar 2:26 och 3:9 som vi kommer till genom att först åka Västervägen och sedan vidare med en grusväg som idag fortsätter in på flygplatsområdet. Åkrarna ligger på östra sidan av kvartersmarken före naturområdet. I förslaget om ny dragning av Västervägen och förslag till kvartersmark så ser det inte ut som att det finns någon möjlighet för oss att komma fram till våra åkrar. Det måste säkerställas att åtminstone den befintliga grusvägen görs tillgänglig för trafik till åkrarna. (det finns ytterligare en fastighet 3:79 som har samma problem.)

- Alternativ dragning för Västervägen:
 - Västervägen bör om den ska flyttas och ges ny sträckning vara en grusväg så att den fortsatt kan användas som ett rekreativt stråk och för träning av bla hästar. Det är även viktigt att den får en förhållandevis rak sträckning även fortsättningsvis dvs inte med de två böjar som nu är ritade enligt förslaget. Detta för att underlätta vid virkestransport, träning av hästar osv.
 - Västervägen på de delar den vätter mot skogsmark, huvudsakligen norra och västra sidan, ska vara så beskaffad att den tillåter uppläggningsplatser för virkesuttag, dvs inte alltför smal.
 - På förslaget till sträckning så är en anslutning dragen med utfart ut på Valbovägen, den ser ut att gå över den mark som jag äger. Jag är mycket tveksam till en sådan dragning. Om en sådan dragning trots allt skulle vara aktuell vill jag naturligtvis påverka utformningen så att den ger så lite störning som möjligt på åkrar och skogsmark.

Vänligen Helena Blom

Lundberg, Helena

Från: siv.batman@regiongavleborg.se
 Skickat: den 17 mars 2019 17:19
 Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
 Ämne: Gävle Kommun.docx
 Bifogade filer: Gävle Kommun.docx

De personuppgifter som du lämnar till oss via e-post kan komma att sparas och behandlas i enlighet med Region Gävleborgs principer för dataskydd.
www.regiongavleborg.se/dataskydd

Gävle Kommun

Synpunkter på förslaget

Överhärde 63:1 m fl. Rörbergs flygplats.

Överhärde och Rörberg är byar med anor långt tillbaka. Många byggnader och miljöer har ett högt kulturvärde och i och med detta förslag kommer den unika miljön att förändras påtagligt.

Inom det planerade området nyttjar många i dag befintlig väg runt flygfältet till rekreativ aktivitet. Många inom närliggande hästnäringar motionerar, tränar och gör ridturer på vägen runt området. Många hundägare, både närboende men även tillresta, rastar, motionerar och tränar sina hundar runt området. I övrigt används även området kring flygplatsen till promenader, löpträning, cykelturer mm av boende i närliggande byar. I och med det tänkta bygget kommer dessa aktiviteter att starkt begränsas då enligt Gävle kommuns representanter stängsel och vakter utplaceras kring området. Den grusväg som i dag går runt flygfältet kommer att flyttas, hur är det tänkt med vägbeläggningen av denna nya väg? Är planen en grusväg eller planeras/godkänns asfalterad yta, om det senare godkänns kommer vägen att vara ett hinder för både skogs- och hästnäring att nyttja den som idag.

I den presenterade planen kommer en gata göras för att möjliggöra att fjärlar kan passera, för skogens övriga djur som i dag rör sig inom området kommer den möjligheten inte att kvarstå i och med stängsel över ett stort område.

I planskissen som visades planeras 2 nya ställverk, dels på östra sidan men även på norra sidan. Detta kommer att påverka de boende negativt. Har det genomförts någon mätning av lågfrekventa ljud från befintligt ställverk i Stackbo, boende runt omkring kan vittna om betydande störande ljud.

Denna typ av elintensiv verksamhet har de senaste åren uppmärksammat Sverige som en bra placering pga bl a utbyggd vattenkraft. Idag finns varningssignaler från områden där etablering skett att elkraftens kapacitet inte räcker till. Finns någon beräkning på hur stor elförbrukningen kommer att vara och hur vår kapacitet ser ut. Det är i dag 2 stora elintensiva verksamheter redan planerade inte långt ifrån området. Finns någon max förbrukning satt för verksamheten eller är det de små hushållen som får rätta sig efter de resurser som blir kvar.

Vi ser redan i dag tomma byggnader inom ny producerade områden t ex nya köpstaden, där man trott på storskaligheten men verkligheten snart kommit i kapp. Risken är att detta förslag blir ytterligare ett projekt som tagit stora naturresurser i anspråk för att inom kort läggas ner/inte nyttjas.

Jag vill att man beaktar synpunkterna genom att verkligen fundera igenom förslagens nytta för kommunen och påverkningen på natur och människor. Genom att genomföra och redovisa mätningar av lågfrekventa ljud och buller från ställverk och hur de påverkar människor och djur.

Begränsa storleken på byggnader och utbredning. Placera ställverk där det påverkar de boende minst. Vägbeläggningen runt området skall vara av samma beskaffenhet som i dag.

Siv Båtman

Överhärde 36.2

Lundberg, Helena

Från: Maria Fyhr <maria_holly83@hotmail.com>
Skickat: den 17 mars 2019 20:03
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter på planförslag gällande Rörbergs flygplats (Överhärde 63:1 m.fl.)

Jag vill framföra mina synpunkter gällande planförslaget för Rörbergs flygplats. Som boende alldeles norr om området kommer jag bli direkt berörd på flera sätt om förslaget går igenom.

Jag och många andra nyttjar Västervägen för motion, ridning, cykling, hundpromenader, bär- och svampplockning m.m. långt bort från Väg 56 och Valbovägen som blir allt mer trafikerade. Många vilda djur har sina gångstråk här och en ny dragnig av Västervägen runt/norr om inflygningen blir bara en praktisk lösning för markägare. Funktionen som rekreativområde, att njuta av lugnet och ta del av den vackra naturen kommer inte längre finnas då vägen kommer gå bredvid stängsel, ställverk och fula gigantiska byggnader som inte passar in i miljön. I en sådan miljö mår man inte bra, där kommer man inte vistas frivilligt och stängslen kommer dessutom hindra djuren i deras vandring. Tyvärr är det inte bara rekreativområdet som kommer påverkas. För många kommer denna otrevliga syn vara ständigt närvarande då det kommer synas från deras hem och inte går att komma undan.

En tillåten byggnadshöjd på 25 meter över ett så stort område som flygfältet kommer få oerhört stor påverkan på boendemiljön i Rörberg och Överhärde. Man kan inte jämföra med flygtornets 26 meter som är en så smal och begränsad byggnad. Överhärde by som har högt kulturvärde och är klassad som kulturhistorisk bebyggelse har fram till nu varit en riktig oas i kommunen. Om det här planförslaget går igenom kan även byn bli påverkad när byggnadshöjden tillåts bli så hög med ännu högre skorstenar som tronar högt över trädtopparna. Dessutom med risk för att bullrande ställverk kan komma att byggas i närheten.

Redan nu störs jag och mina grannar av ställverket i Stackbo. Ett lågfrekvent ljud som särskilt framträder på kvällar och nätter när trafiken från vägen tystnat. I förslaget är ställverk inritade bara några hundra meter från bebyggelse, två stycken dessutom som kommer ljuda över både Överhärde och Rörberg. I det svenska miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö står skrivet att bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och att människor inte ska utsättas för skadliga bullerstörningar. Och i kommunens miljöstrategiska program kan man läsa att buller och vibrationer ska minska och att tysta områden som har värde för rekreation och friluftsliv ska bevaras. Hur tänker ni kring det i det här fallet?

Byggnation på den norra delen av området vare sig det handlar om byggnader eller ställverk kommer drastiskt påverka utsikten för boende längs Valbovägen då det inte finns någon skog som döljer åt det hållet. Bullret blir också mer påtagligt när det saknas bullerdämpande skogsränder. För mig personligen kommer ställverk och/eller byggnader på norra delen dominera min utsikt från vardagsrummet, från sovrummet, från tvättstugan, från uteplatsen, från trädgården, från stallet... Det är det första jag kommer se när jag öppnar ytterdörren, det första jag kommer se när jag kommer hem från jobbet och kör in på gårdsplanen och det sista jag ser innan jag släcker lampan på kvällen. Att sitta ute och njuta en fin sommarkväll kommer inte vara möjligt p.g.a. ljudet och åsynen av ett ställverk några hundra meter ifrån utan skyddande skog emellan.

Detta planförslag kommer som sagt påverka boendemiljön och landskapsbilden väldigt mycket och ta ifrån oss bybor vårt populära rekreativområde dit även andra söker sig för att t.ex. rasta sina hundar. När jag var liten hade området stor betydelse för oss barn, det var skidåkning, utflykter till "berget" och lek om vartannat. Idag har jag syskonbarn som gläds av områdets natur och rika djurliv. Tyvärr plogas inte längre

Lundberg, Helena

Från: Bo Göran Holmgren <bo.g.holmgren@gmail.com>
Skickat: den 17 mars 2019 20:11
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Synpunkter på förslag till detaljplan Överhärde 63 1 Gävle flygplats
Bifogade filer: Synpunkter på förslag till Detaljplan Överhärde 63 1 m.fl. Gävle flygplats.pdf

Lämnar härmed några synpunkter på förslaget att omvandla flygplats till industrimark.

mvh

Bo Göran Holmgren
 Länergatan 30
 80645 Gävle

Västervägen, men det hindrar oss inte att ta oss fram med pulka. Men hur blir det framöver om dessa planer blir verklighet? Var ska vi vistas med våra djur och var ska vi själva vistas när vi vill ut i naturen? Ska vi behöva ta bilen och åka någon annanstans? Vi har ju valt att bo nära naturen och nu vill ni ta ifrån oss den. Det här tycker jag rimmar illa med kommunens vision om att vara en attraktiv kommun för människor att leva och verka i, där alla ska känna framtidstro och ha förtroende för utvecklingen i både stad och landsbygd.

Företagsklimatet säger ni också att ni ska satsa på men här drar ni undan mattan för flera företag som idag håller till på området till förmån för troligtvis något internationellt IT-företag som bara kommer utnyttja kommunens naivitet och ertillgång som dessutom kommer bli hårt belastad. Och skatteintäkterna ni fantiserar om kan ni nog se er i stjärnorna efter. Har ni överhuvudtaget kollat runt hur det blivit på andra ställen?

Det är inte bara människor, djur och natur som kommer bli drabbade, det blir konsekvenser för hela regionen i och med flygfältets nedläggning. Det här får inte bli något hastverk och jag förväntar mig en noggrannare och mer långsiktig utredning av konsekvenserna både gällande flygfältets nedläggning och planförslagens påverkan på bl.a. ertillgången, boendemiljön, djurlivet och människors hälsa.

Varför välkomnar ni energislukande IT-företag med öppna armar samtidigt som ni uppmanar invånarna att minska sin energianvändning? Är det för att elen ska räcka till serverhallarna? Jag har förstått i och med det här planförslaget att serverhallar går före kommunens invånare. Jag tror dock att ni beslutsfattare svävar lite i det blå och att trenden med serverhallar som sveper över landet får er att bli lite färdblind och att ni kommer bli besvikna när ni om några år inser att det inte riktigt blev som ni hoppats på och att flygfältet nog hade varit bra att ha kvar trots allt. Så ta för en gång skull ert förnuft till fånga, lyssna på invånarna och visa att det inte bara är prestige och dårskap som styr i den här kommunen. Låt inte det här vansinnesprojektet bli verklighet för det är ett högt pris vi alla får betala.

Maria Fvhr, Överhärde 43:3

Planbeskrivning

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Synpunkter att beakta för detaljplan Överhärde 63:1 m.fl. (Rörbergs flygplats).
Text markerad med röd färg är mina synpunkter på detta detaljplaneförslag.

Miljöbalkens 3 kap 9§ och Plan- och bygglagen 2 kap 2§.

- 1 kap. Syfte, innehåll och definitioner
- 2 kap. Allmänna och enskilda intressen
- 3 kap. Översiktsplan
- 4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser
- 5 kap. Att ta fram detaljplaner och områdesbestämmelser
- 6 kap. Genomförandet av detaljplaner
- 7 kap. Regional fysisk planering
- 8 kap. Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomtier och allmänna platser
- 9 kap. Bygglöv, rivningslov och marklov m.m.
- 10 kap. Genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder
- 11 kap. Tillrätt, tillräde, ingripanden och påföljder
- 12 kap. Byggnadsnämnden
- 13 kap. Överklagande
- 14 kap. Stadsersättning och inlösen
- 15 kap. Domstolsprövning m.m.
- 16 kap. Bemyndiganden
- Överklagsbestämmelser

1 Kap

1 § Planförslaget strider mot syftet med en detaljplan

I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsunveckling med jämlikhet och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Planförslaget ger inte fullt skydd för den närliggande grundvattenmäkten eftersom man kommer att installera reservkraft som vid tillfälliga strömbavbrott ska strömförsörja den el-intensiva verksamheten motsvarande 100 MW. Detta innebär 54 st dieselgeneratorer som behöver 950 m3 (kubikmeter) för drift och ytterligare 100 m3 för periodisk provkörning. Se Amazon Web Service AB etablering i Eskilstuna. Vid felaktig hantering eller olycka finns uppenbar risk att diesel läcker ner i grundvattnet och för lång tid förstör uttag av vatten till en växande kommun. Diesel lägger sig ovanpå vatten, sprider sig och flyter ner mot lägpunkter som är Gävleån.

Gävle flygplats som firar 50 år snart har företrädare framför de snabbväxande serverhallar som kommunen pratar om. Nyligen har Microsoft köpt mark inom kommunen och att etablera ytterligare en anläggning omöjliggörs genom bristen på elenergi. Alla utredningar talar för att överföringskapacitet från SE1 och SE2 redan är överutnyttjad. Svenska Kraftnät kan inte annat än

säga nej till ytterligare uttag. Skulle mot förmodan en ny anslutning av 100 MW ske så är det troligtvis att man nyttjar de återstående marginaler som inte finns.

Långsiktigt så finns det inget som talar för att dessa serverhallar blir långvariga med hänsyn tagen till den snabba teknikutveckling som pågår. Dessa serverhallar spelar ut mot varandra och när solenergi i ökenområden blir utbyggd så har vår vattenkraft spelats ut. Annars kan serverhallar etableras i Norge som har grön el till större mängd än Sverige har och överföringskapacitet inom Norges gränser. Sverige kan inte medvetet prioritera 50 nya arbetsplatser och samtidigt riskera en elkollaps den dag kylan slår till.

2 § Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.

Inga andra alternativ än Gävle flygplats har undersökts. Inga samråd med närliggande kommuner. Inga samråd med närliggande fastighetsägare. Inga samråd med statliga myndigheter. Ingen remiss till Försvarsmakten. Inga hänsyn till samhällets behov för civilförsvar och krishantering. Inga samråd med stora skogsbolag som verkar i Gävleborgs län. Inga samråd med MSB om framtida behov av flygfält och tankning för kommande krishantering (krishantering till sjöss och på land). Inga samråd med befolkningen i Gävle kommun. Ingen utställning av ändring av Översiktsplan. Miljökonsekvensbeskrivning visar stora brister som t.ex. stenkolstjärta i befintliga lager 1+25+15 cm lager. Analys visas endast på ett lager. Två lager är dold analys.

3 § Lagen innehåller bestämmelser om

1. lagens syfte, innehåll och definitioner (1 kap.),
 2. allmänna och enskilda intressen (2 kap.),
 3. översiktsplan (3 kap.),
 4. reglering med detaljplan och områdesbestämmelser (4 kap.),
 5. att ta fram detaljplaner och områdesbestämmelser (5 kap.),
 6. genomförandet av detaljplaner (6 kap.),
 7. regional fysisk planering (7 kap.),
 8. krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomtier och allmänna platser (8 kap.),
 9. bygglöv, rivningslov och marklov m.m. (9 kap.),
 10. genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder (10 kap.),
 11. tillsyn, tillrätt, ingripanden och påföljder (11 kap.),
 12. byggnadsnämnden (12 kap.),
 13. överklagande (13 kap.),
 14. skadeersättning och inlösen (14 kap.),
 15. domstolsprövning m.m. (15 kap.), och
 16. bemyndiganden (16 kap.).
- Lag (2018:1732).

4 § I denna lag avses med

allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov,
bebygga: att förse ett område med ett eller flera byggnadsverk,
bebyggelse: en samling av byggnadsverk som inte enbart består av andra anläggningar än byggnader,
byggherre: den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten,
byggnad: en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt

placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den, byggnadsnämnden: den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter enligt denna lag, byggnadsverk: en byggnad eller annan anläggning, byggsprodukt: en produkt som är avsedd att stadigvarande ingå i ett byggnadsverk, exploateringsavtal: avtal om genomförande av en detaljplan och om medfinansieringsersättning mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen, dock inte avtal mellan en kommun och staten om utbyggnad av statlig transportinfrastruktur,

genomförandetiden: den tid för genomförandet av en detaljplan som ska bestämmas enligt 4 kap. 21-25 §§.

kvartersmark: mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde, markanvisning: ett avtal mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande, medfinansieringsersättning: ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller ett landsting ansvarar för, miljonämnden: den eller de nämnder som fullgör kommunens uppgifter på miljö- och hälsoskyddsområdet,

nybyggnad: uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats,

ombyggnad: ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas,

omgivningsbuller: buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar,

planläggning: arbetet med att ta fram en regionplan, en översiktsplan, en detaljplan eller områdesbestämmelser,

sammanhållen bebyggelse: bebyggelse på tomter som gränslar till varandra eller ställs åt endast av en väg, gata eller parkmark,

tillyggnad: ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym,

tomt: ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål,

underhåll: en eller flera åtgärder som vidtas i syfte att bibehålla eller återställa en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde, och ändring av en byggnad: en eller flera åtgärder som ändrar en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde. Lag (2017:181).

Gävle flygplats är placerad där den ligger för att i minsta möjliga mån orsaka negativ påverkan för omgivning för att fungera som enbart flygplats. Flygplatsen är en allmän plats för alla typer av flygverksamhet. Privatflyg med enmotoriga land eller sjöflyg med hjul på pontoner, segel flyg, motorseglare, experiment (hembbyggda flygplan) , gyrokopters, modell flyg, Frivilliga Flygkåren med 14 uppdrag varav alla är för krishantering, flygövervakning av hela länets skogar för att snabbt upptäcka skogsbränder, familjesamkväm vid flygklubbens suga, helikoptrar av alla ursprung, gästflygare från alla länder för stopp i Gävle och fortsatt flygning till från norra Sverige

eller mot Finland, toalettbesök och matpaus för alla människor, flygare och fågelskådare spelar ingen roll. Ska vara kvar för att fira 50-årsjubileum 2021.

5 §
6 §

2 kap. Allmänna och enskilda intressen

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

Detaljplanen tar endast hänsyn till kommersiella intressen att sälja mark till multinationella företag. Felet är att lämplig mark för elitintensiv industri inte har undersökts inom kommunen utan intressenten har kunnat peka på flygfältet och tycka att det där vill jag ha. De allmänna intressen kring Gävle flygplats har inte i något fall tillgodosetts. Alla har blivit uteslagna. Polisambulans- SAR helikoptrar kan inte längre tanka. Ambulansflygplanet stängdes ute med motivet att det inte spelade någon roll om man flög 0 eller 66 patienter per år. Gävle flygklubb med FFK verksamhet varav brandflyget är mest omtalat har stängts ute. Gästrike Räddningstjänst är uppsägda från övningsplats och lokaler. Allmänna krav att ha skogsbrandflyg varken för spaning och övervakning eller vattenbombning över länet har inte tillgodosetts. Inget alternativ annat än att flytta utanför länet har erbjudits men då flyger man i det län man har sitt flygplan och där man bor. MSB betalar genom Länsstyrelsen för brandflyg inom respektive län. Ingen hänsyn är visad till MSB som planerar att inköpa vattenbombs typ Air Tractor AT-802P Fire Boss inför säsongen 2020. Dessa behöver en landningsbana för tankning och skiftbyte för vattenbombsare. är en lämplig flygplats inom Gävleborgs län för tankning och skiftbyte för vattenbombsare.

2 § Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Lag (2014:862).

Gävle flygplats är utan förbehåll bäst lämpat att även fortsättningsvis vara en flygplats med funktioner för all krishantering samt Lantmäteriets flygfoto, Flygklubbens skolningsverksamhet, ambulansflyg, ambulans- polis och SAR- Sjöfartsverkets helikoptrar med sjö- och flygräddning, Sverige ska ges möjlighet att följa internationella och nationella avtal att söka och rädda liv och egendom till havs och på marken inom Svenskt territorium samt internationellt räddningsbistånd med grannländer. Handelssjöfart och alla flygplan har nödsändare, EPIRB, som aktiveras manuellt eller automatiskt. Via satellitlänk går larm till JRCC som larmar ut polis-, ambulanshelikoptrar och SAR helikoptrar. I rådande situation med stängd tankning betraktas Gävleborgs län som ett svart hål i Sveriges krishanteringsskarta av JRCC. Insatser har mycket begränsad tid inom länet eftersom man måste flyga ut ur länet för tankning.

Synnefelig dålig hushållning av mark när en flygplats ska exploateras för internationella industrier och att alternativa lokaliseringar aldrig undersökts. PBL och MIB har som huvudmål att mark ska nyttjas till det bästa syftet. Det uppfyller definitivt inte denna detaljplan. Att planlägga Gävle flygplats för industrändamål motverkar Sveriges regering, MSB och Försvarmaktens strävan att förbättra den krishantering som under sommaren 2018 visade sig så svag och sårbar att hjälp kallades in från EU med flygande resurser och markresurser.

Det finns ett starkt samband mellan befolkningsstabilitet och skogsbränder då nio av tio skogsbränder orsakas av mänsklig aktivitet, varför också bred kunskapsuppbbyggnad och informationsinsatser är nödvändiga. Det innebär att fler skogsbränder uppkommer med större frekvens nära befolkningscentra.

3 § Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvården, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktig god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1-5. Lag (2013:867). Inga synpunkter har inhämtats från övriga kommuner i Gävleborgs län eller från län anslutande till Gävleborg. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Lag (2014:862). Annan mark för industriell detaljplan än en flygplats är god hushållning. Att förändra flygplats till industrimark är ur kostnadssynpunkt en enorm kapitalförstöring. Skogsbränder som hinner ta sig utan flygande övervakning kommer att kosta samhället hundratals miljoner varje år i all evighet. Kostnaden att bygga ny flygplats inom Gävleborgs län kostar 500-700 miljoner. De fåtal arbetstillfällena som kan förväntas står inte i proportion till samhällets förluster. Detaljplanen uppfyller inte 3§ 1,2,3,4,5. Ingen ändamålsenlig struktur, estetik av bebyggelse, grönområden eller kommunikationsleder för en invånare i Gävleborg. Samhällsframtilligt att stänga en flygplats som är byggd för alla samhällsgrupper. Detaljplanen syftar att ge bygggrätter till el-intensiva verksamheter som är kortsiktiga investeringar för multinationella företag. Utvecklingen är så svindlande snabb att serverhallar är ett försvunnet fenomen inom närt några årtionden. Jämför med vår svenska jämhantering som funnits sedan 1600-talet. Jämför med vår teknikutveckling inom rymdindustrin som funnits sedan 1960-talet. Förbrukningen av energi är i förhållande till skapande av arbetstillfällen orimligt hög. Den industri som föreslås ska förbruka 100 MW som kan jämföras med förbrukning av en medelstor stad. Svenska Kraftnät som är den statliga myndigheten över energibalansen har i sina prognoser 400 MW i underskott för höglasttimmen under 2019 och underskottet ökar år från år till 4000 MW under höglasttimmen 2022/2023 vid en 20-årsvinter. Enligt statliga Svenska Kraftnät så råder det elbrist för elområde SE3 och SE4 redan före nyinstallation av de nya el-intensiva etableringar som planeras.

Flora och fauna är betydande på Gävle flygplats och har växt på grund av den markskötsel och stora ytor som medgett ett fritt infångande av föda på största ytor. Under många år har tranor häckat inom flygplatsens norra del nära grässtråket. Tranor har funnits på flygplatsen under vår, sommar och höst och tyder på att dom häckat. Detta område har troligtvis goda betingelser att hitta föda för nykläckta tranungar. Tranor har observerats väster om asfaltbanan på västra sidan i banans hela längd. Observationer har gjorts av fd trafikledaren Arne Andersson som via radio vamat för tranor pga risk för fågelkollisioner på grässtråket. Flygklubbmedlemmar Stefan

Sjöberg, Jan Svensson, Anders Kedbrant och Anders Hellström som arbetat med att med traktor klippta gräsytor har observerat dessa tranor.

Andra alternativa markområden är lämpligare för industrietableringar och när all annan mark är ianspråktagen kan man pröva om det kan vara lämpligt att helt stänga Gävleborg från krisflygsverksamhet.

4 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet. Gävle flygplats är av mycket stor betydelse för all krishantering inom Gävleborgs län. Gävle flygplats har varit och är viktig ur aspekten att ambulansflygplan och ambulanshelikoptrar tillsammans med polis- och SAR, Search and Rescue helikoptrar (Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar) ska kunna landa för tankning och vård av patienter i närheten av Gävle sjukhus som är den vårdinrättning som ska fungera för Gävleborgs län. På grund av bränslebrist ska inte dessa transporter behöva flyga ut ur länet för att sända patienter till andra sjukhus och fördröja vårdinsatser. Flygplatsen ska finnas för den allmänna krishanteringen och inte ianspråktagas för industrier. Gävle flygplats borde rustas upp för ambulansflygplan som behövs för längre och snabbare transporter av patienter i kris. Ambulansflygplan är 3-4 gånger billigare att använda för längre transporter än helikoptrar. Alla övriga Regioner i Sverige har instrumentlandningsflygplatser i Regionsjukhusens omedelbara närhet samt även fler flygplatser med instrumentlandningssystem inom länen. Jämför Region Västerbotten som har 5 flygplatser med ILS. Region Västernorrland har tre. Region Dalarna har tre om man räknar in den nya Scandinavian Mountains Airport i Sälen. Det är endast Gävle kommun i hela Sverige som anser att man kan helt stänga den flygplats som ligger nära regionsjukhuset. Det är endast Gävleborgs län i hela Sverige som saknar en instrumentflygplats inom sitt län. Därför är det synnerligen olämpligt att stänga flygplatsen och kommande generationer ska inte behöva konstatera att vår generation först byggde upp gemensam infrastruktur för att sedan förstöra för alla framtida. Infrastruktur är den allra sista anläggning som en kommun skall få förstöra och ianspråkta för industrimark eller bostadsändamål. Broar, hamnar, vägar och flygplatser är skyddsvärda för rikets försvar, militärt och civilt samt synnerligt viktigt för samhällets ekonomi. Vid risk för väpnad konflikt är denna form av infrastruktur det som är mest skyddsvärt i samhället. Civilt försvar är inriktat på att med skydda och bevara denna form av infrastruktur.

5 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. Lag (2018:636).

Olämpligt att rasera en fungerande infrastruktur för sjukvårdstransporter med ambulansflyg och ambulanshelikoptrar. Olämpligt att bebygga med stora energikrävande byggnader så nära grundvattenzoner. Symnerligen olämpligt att bygga reservkraft med dieselgeneratorer som ska förbruka 100 m³ per år bara för testkörning. Dessutom bunkra 950 m³ för drift inom eller strax utanför grundvattenzonen. Det finns ingen samhällsservice i form av tågförbindelser, restauranger, eller annan samhällsservice finns i närheten. Man tvingas köra bil till Valbo köpcentrum för service flera gånger per dag. Buss finns två gånger per dag. Stor risk att förstöra grundvattenförekomsten med diesel som skall hanteras inom området. Stora bullerstörningar för kringboende framför allt vintertid när dieselgeneratorer skall provköras eller producera elenergi till serverhallar. En stängning av Gävle flygplats och att omvandla till industri står i kontrast till regeringens ambitioner att förstärka samhället mot kriser. En stängning av Gävle flygplats är samhällsientligt eftersom krishanteringen hindras av kommunen fullständigt.

6§ Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder anseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och
8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärstrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477). Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. Lag (2018:636). Den extrema energilången till dessa serverhallar motverkar Gävle kommuns ambition att vara klimatneutrala och att reducera slöseri med naturresurser. Till 100 MW krävs 45 vindkraftverk av normalstorlek för energibalansen.

Flora och fauna är betydande på Gävle flygplats och har växt på grund av den markskötsel och stora ytor som medgett ett fritt in fångande av föda på ostörda ytor. Under många år har tranor häckat inom flygplatsens norra del nära grässtråket. Tranor har funnits på flygplatsen under vår, sommar och höst och tyder på att dom häckat. Detta område har troligtvis goda betingelser att hitta föda för nykläckta tranungar. Tranor har observerats väster om asfaltbanan på västra sidan i banans hela längd. Observationer har gjorts av fd trafikledaren Arne Andersson som via radio varnat för tranor pga risk för fågelkollisioner på grässtråket. Flygklubbmedlemmar Stefan Sjöberg, Jan Svensson, Anders Kedbröm och Anders Hellsröm som arbetat med att med traktor klippa gräsytor har observerat dessa tranor. En fördjupad fågelinventering bör göras för att

kartlägga de olika fågelarter som finns på och över flygplatsen. Det gäller inte bara tranor utan de fåklar som finns på flygplatsen samt övriga fåglar. En dag den 26 september 2018 är inte en tillräckligt godtagbar tidsrymd med tanke på att flygplatsen inte har varit ett fågeliskadningsområde. Men gott om fåglar finns det. Skyddet mot olyckor och kriser har försämrats i och med kommunens stängning av flygplats och tankanläggning. Hela hanteringen visar på en förödande bristfällig konsekvensanalys av dessa beslut. I efterhand tvingas kommunen nu skyndsamt bygga ny brandstation, övningsplats för rökdrykare, helikopterplatta med tankning för helikopterflyget, ny flygplats för klubbflygverksamhet som också innefattar skoling och flyghuren skogsbrandbevakning enligt avtal med Länsstyrelsen i Gävleborg och flygning för MSB i andra krisupdrag. Gävle kommun skickade aldrig beslutet att stänga flygplatsen på remiss till Försvarsmakten vaken 2016 eller 2018. Försvarsmakten om riksintressespår för riksintressen enligt 3 kap 9§ miljöbalken; riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del.

Försvarsmakten (FM) är enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenresurser m.m. sektormyndighet för redovisning av områden som bedöms utgöra riksintresse för totalförsvarets militära del. I begreppet militär del i detta avseende ingår även övriga myndigheter inom försvarssektorn, så som FÖI, FRA och FMV.

6 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bostadsbyggnader

1. lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller, och
2. utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Första stycket 1 tillämpas även i ärenden om förhandsbesked.
Lag (2014:902).

Buller från reservkraften som kommer att störa kringboende har aldrig utretts.

Detaljplan förslaget visar lokalisering av reservkraftanläggning i områdets östra del och kommer därigenom att mycket negativt påverka kringboende vid provkörning och produktion av elenergi. Trafiken kommer att öka med ca 250 fordon per dygn 7 dagar i veckan på Flygplatsvägen.

7 § Vid planläggning enligt denna lag ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns

1. gator och vägar,
2. torg,
3. parker och andra grönområden,
4. lämpliga platser för lek, motion och annan utvistelse, och
5. möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

Hela flygplatsen är idag ett sammanhållet grönområde. Genom ingreppet kommer detta grönområde att reduceras till att endast ha lokaler kvar för några fjärlar och enstaka fåglar.

Ingen samhällsservice finns i detaljplanen. Idag är det ett område för olika aktiviteter. Bl.a. så finns gungor och sandlåda för barn vid Gävlebygdens flygklubb. Det finns grillplatser och fikabord vid flygklubben. Allt avses tas bort enligt plan. Samhällets krishantering avseende flygben skogsbrandövervakning försvarar från länet eftersom övriga flygklubbar dels har för korta fält för start av fullastade plan för brandflyg men också har för få behöriga piloter att klara uppdraget att flyga brandflyg. Brandflyg från helikopter är 3-4 gånger dyrare än den flygklubbaserade verksamheten.

8§ Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska byggnadsverk som placeras under markytan i skålig omfattning utformas så att det inte försvårar användningen av marken ovanför.

9§ Planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och lysanordningar enligt denna lag får inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller lysanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Placering av den obligatoriska reservkraften med tillhörande dieseltankar på ca 1050 m3 kommer att medföra stor risk för grundvattenzonerna. Ett av kommunens argument att ta bort tankanläggningarna var just närheten och risken för påverkan till dessa grundvattenzoner. Detta trots att flygbränslet inte visat några spår i mark eller grundvattenrör och fumits och brukats under 48 år. Jag anser att dessa prover behöver granskas var dom är tagna i förhållande till den befintliga övningsplatsen för rökdykare och Spikåsbäcken.

10§ Vid planläggning och i andra ärenden enligt denna lag ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas.

Analys av asfalt

Man följer inte 5 kap miljöbalken och föreskrifter enligt 5 kap MB.

Miljökonsekvensbeskrivningen saknar bevis för att asfalten INTE är miljöfarlig och innehållande >1000 ppm. En analys "20190313 PM asfaltprovtagning Rörberg" från asfalten visade "En asfaltskärna togs ut genom asfalten för ett samlingsprov (40-50 cm ner)". Detta samlingsprov är 40-50 cm ner och således taget under asfalten och visar endast en analys av osorterat gruslager.

Ett korrekt prov skall vara:

1. 1 cm från ytan som skall visa försegslagslagrets innehåll som lades för ca 5 år sedan 2010-2015. Den analysen skall vara helt fri från stenkolstjärna och skall fungera som riktvärde.
2. 12 cm ner från ytan som skall analysera mitten av 25 cm lager av 60ABI2T lagt 1970.
3. 32 cm ner från ytan som skall analysera mitten av nästa 15 cm av BG lagt 1970.

Asfalten är enligt källor från kommunen 1,5+25+15 = 41,5 cm tjock och analysen skall självklart analyseras i asfalt, aldrig i underliggande osorterat grus.

Den analys som redovisats är bedrägligt mot oss medborgare men också mot den tänkbara kund som vill köpa fastigheter på Gävle flygplats.

11§ Planläggning och annan prövning enligt denna lag som avser en användning av ett mark- eller vattenområde som också har prövats eller ska prövas enligt annan lag ska samordnas med det andra arbetet, om det lämpligen kan ske.

Kommunen har ansvarsområde skola, vård och omsorg samt att använda mark enligt PBL och MB på ett för medborgarna bästa sätt. Då skall kommunen först använda industrimark på Ersbo - området och när den marken inte är tillräcklig skall kommunen i Översiktsplan utreda annan mark för industri likväl som annan verksamhet. Framförhållning och god planering är A och O för ett samhälle.

3 kap Översiktsplan

1§ Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen.

Översiktsplan finns fram till 2030. (Gävle flygplats finns med som flygplats i samtliga)

2§ Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplan visar att flygplatsen ligger orörd och finns bevarad i Översiktsplanen 2030 som nyligen antagits. I alla planer och beskrivningar där Gävle flygplats nämns lever flygplatsen kvar. Ändringar får göras men dessa skall samrådats med länsstyrelsen, landstinget och berörda kommuner. I Plan och bygglagen (2010:900) kapitel 3 och paragraf 8 står det så här:

"8 § När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan eller ändring i planen ska kommunen samråda med länsstyrelsen, landstinget och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, de andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet."

3§ Översiktsplanen är inte bindande.

Översiktsplanen är ett verktyg för att en kommun långsiktigt ska kunna planera med god horisont för att på bästa sätt tillvarata medborgares behov avseende bostäder, industri, trafik, infrastruktur, vård, skola, omsorg mm.

Hur kan Gävle kommun använda endast denna paragraf och hävda att man inte behöver upprätta en Översiktsplan över de förändringar som kommunen planerar att göra för Gävle flygplats.

Har kommunen för avsikt att endast följa denna paragraf för alla Översiktsplaner inom kommunen och inte utföra samråd, utvärderingar mm.

4§ Kommunen ska i översiktsplanen redovisa sin bedömning av hur skyldigheten att enligt 2 kap. ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden kommer att tillgodoses. I redovisningen ska riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Om en sådan strategisk miljöbedömning som avses i 6 kap. miljöbalken inte ska göras, ska kommunen i översiktsplanen redovisa skälen för sin bedömning i den frågan.

Krävs en sådan strategisk miljöbedömning som avses i 6 kap. miljöbalken, ska kommunen redovisa miljökonsekvenser i planen på ett sätt som uppfyller kraven i 6 kap. 11, 12 och 16 §§ miljöbalken. Lag (2017:965).

Gävle kommun följer inte skyldigheten att enligt 2 kap ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användning av mark- och vattenområden.

Gävle kommun följer inte Översiktsplanen i något avseende vid förändring av Gävle flygplats eftersom detaljplanen avser avsevärd förändring av markens nyttjande.

5§ Av översiktsplanen ska framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,
3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följande gällande miljökvalitetsnormer,

4. hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna

översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen,

5. hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder,
6. sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,

7. kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra, och

8. om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälerna för avvikelserna.

Lag (2018:1732).

5§ Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

Avsikten med Översiktsplanen ska tydligt framgå. Och det gör Översiktsplanen fram till 2030.

Gävle flygplats ska finnas kvar längre än till 2030.

7§ Innan kommunen antar en översiktsplan eller en ändring i den ska kommunen

1. upprätta ett förslag till plan eller ändring som uppfyller kraven i 4-6 §§,
2. vid upprättandet av förslaget samråda med myndigheter, kommuner och andra som är berörda enligt 8-11 §§, och
3. ställa ut förslaget och låta det granskas enligt 12-18 §§. Lag (2017:965).

8§ När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan eller ändring i planen ska kommunen samråda med länsstyrelsen, landstinget och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, de andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet.

Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Under samrådet ska kommunen redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och det planeringsunderlag som har betydelse från nationell, regional, mellankommunal eller annan synpunkt.

Lag (2018:1732).

9§ Krävs sådant samråd som avses i 6 kap. 6 eller 9 och 10 §§ miljöbalken, ska samrådet enligt 8 § genomföras så att det uppfyller kraven om samråd i nämnda bestämmelser i miljöbalken. Trots det som sägs där om samråd med andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet, ska kommunen i fråga om statliga myndigheter enbart samråda med länsstyrelsen. Lag (2017:965).

Gävle kommun gör samrådsprocessen enkel genom att helt strunta i Översiktsplanen och syftet att samråda med medborgare, grannkommuner och länsstyrelsen som är statens ombud. Hur gör länsstyrelsen som blivit helt överkörda och sidstejvade? Hur gör MSB? Hur gör Försvarsmakten som i detaljplanarbetet skulle haft en remiss på förändring av Gävle flygplats. FM2018-22570:1 bilaga 6. RIKSINTRESSEN FÖR TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL I GÄVLEBORGS LÄN 2018

10§ Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,

3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att

miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att redovisningen av områden för

landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,

4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Min kommentar angående

LIVSMILJÖ GÄVLE

2019-01-30

DNR: 18SBN344

HANDLÄGGARE: Josef Wårdsäter

Planbeskrivning

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

I Plan och bygglagen (SFS 2010:900) kap 2 paragraf 2 kan man läsa följande: "Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med

hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning”.

Se även miljöbalken kapitel 3 paragraf 1 ”Mark- och vattenområden skall 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”.

Gävle kommun duckar från sitt ansvar att följa gällande lagstiftning och syftet med gällande lagstiftning. Jag förutsätter att hela den föreslagna detaljplanen avslås i sin helhet eftersom lagstiftningen inte följs och Kommunen avser att genom trixande med lagstiftningen ta genvägar för att fullfölja sina etableringsplaner trots omvärldens behov att behålla Gävle flygplats.

Gävle kommun har efter påstötningar om risker att asfalten innehåller stenkolsjära över tillåtna gränsvärden gjort analys på tre platser. Asfalten består av en förseglning ca 1 cm tjock och lades 2010-15. Vid denna tidpunkt var stenkolsjära förbjuden sedan 1975. Nästa lager är 60AB12T med tjocklek 25 cm och lades 1970. Nästa lager är BG 15 cm och lades som första asfaltlager 1970. Dessa två lager som lades 1970 är naturligtvis det som är intressant att analysera. Den analys som redovisades ser okulärt ut att vara ett yttre prov av förseglningen från 2015. De två lager från 1970 måste Gävle kommun analysera och redovisa enligt lag.

Miljöbalken

SFS nr: 1998:808

Departement/myndighet: Miljö- och energidepartementet

Utfärdad: 1998-06-11

Ändrad: t.o.m. SFS 2018:1862

Övrig text: Rätteleblad 2006:673 och 2006:828 har iaktagits.

Ändringsregister: SFSR (Regeringskansliet)

Källa: Fulltext (Regeringskansliet)

Innehåll:

- FÖRSTA AVDELNINGEN
- 1 kap. Miljöbalkens mål och tillämpningsområde
- 2 kap. Allmänna hänsynsregler m.m.
- 3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden
- 4 kap. Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden
- 5 kap. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning
- 6 kap. Miljöbedömningar
- ANDRA AVDELNINGEN
- 7 kap. Skydd av områden
- 8 kap. Bestämmelser om skydd för biologisk mångfald

TREDJE AVDELNINGEN

- 9 kap. Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
- 10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador
- 11 kap. Vattenverksamhet
- 12 kap. Jordbruk och annan verksamhet
- 13 kap. Genetik
- 14 kap. Kemiska produkter och biotekniska organismer
- 15 kap. Avfall

Fjärde avdelningen

- 16 kap. Allmänt om prövningen
- 17 kap. Regeringens tillåtighetsprövning
- 18 kap. Regeringens prövning av överklagade avgöranden m.m.
- 19 kap. Förvaltningsmyndigheternas och kommunernas prövning
- 20 kap. Här upphävs genom lag (2010:923).
- 21 kap. Mål i mark- och miljödomstol
- 22 kap. Förfarandet vid mark- och miljödomstolarna i ansökningsmål
- 23 kap. Rättegången i Mark- och miljööverdomstolen och Högsta domstolen
- 24 kap. Tillståndets giltighet, omprövning m.m.
- 25 kap. Rättegångskostnader och liknande kostnader

FEMTE AVDELNINGEN

- 26 kap. Tillsyn
- 27 kap. Avgifter
- 28 kap. Tillträde m.m.
- SJÄTTE AVDELNINGEN
- 29 kap. Straffbestämmelser och förverkande
- 30 kap. Miljö sanktionsavgifter
- SJUNDE AVDELNINGEN
- 31 kap. Ersättning vid ingripanden av det allmänna och vid tillståndsprövning av vattenverksamhet m.m.
- 32 kap. Skadestånd för vissa miljöskador och andra enskilda anspråk
- 33 kap. Här upphävs genom lag (2009:1210).
- Övergångsbestämmelser

Biotopskyddsområde

11 §

Inom Gävle flygplats finns rödlistade fåglar och sällsynta växter.

De rödlistade fåglar som finns kommer att få sina habitat för födoinsamling avsevärt förminskade och i flera avseenden helt förstörda. Om dessa fåglar kunnat leva bland byggnader och trafik inne i stadsmiljö så hade dom aldrig varit rödlistade. Då hade deras livsmiljöer fungerat oavsett förtätning och spridning av bebyggelse. Nu kommer dessa fåglars livsmiljöer att försämrats så att

dom tvingas bort och då vet varken du ni eller jag till vilket liv som väntar dom. Dessa fåglar behöver de öppna ängsmarker med inslag av olika föda som finns på en oexploaterad flygplats för att hitta mat till sina fågelungar. Byggeperioden med maskiner och människor som skaktar och gitter skrämmar bort dessa fåglar för alltid. Alla dessa byggnader som planeras ger inte utrymme för födosök.

Tranor

I den utredning som presenterats så finns inte migrerande tranor med. Dessa fåglar har vid ett flertal tillfällen gått i gräsområden längs landningsbanan och betat. Fågla har stannat flera dagar under sin migrering. Fågla har observerats beta i lugn och ro under pågående flygverksamhet vid flygklubben. Tranor är aldrig ett problem för flygtrafiken eftersom dom aldrig går på asfaltbanan. Det har aldrig förekommit kollision mellan tranor och flygplan under de ca 50 år som flygplatsen varit i bruk.

Falkar

Det finns falk som både sitter på stolpar och flyger över fåltområdet.

Fördjupad studie av fauna

Jag kräver en kompletterande undersökning av fågellivet på flygplatsen för att få en bättre bild av fågellivet. Det behövs en säsong från mars till november för att skapa underlag i inventering. Det behövs en fördjupad studie av fjärlar och marklevande djurliv över hela fåltområdet.

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER OM VISSA VERKSAMHETER

9 kap. Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Definitioner

- 1 § Med miljöfarlig verksamhet avses
1. utsläpp av avloppsvatten, fasta ämnen eller gas från mark, byggnader eller anläggningar i mark, vattenområden eller grundvatten,
 2. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljö genom annat utsläpp än som avses i 1 eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvatten, eller
 3. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller, skakningar, ljus, joniserande eller icke-joniserande strålning eller annat liknande.

Buller

Detaljplanläggning av Gävle flygplats medför olägenheter för människors genom att man stängt ambulansflygets möjligheter att transportera på det effektivaste sättet. Buller från dieselgeneratorer förstör boendemiljön för de kringboende. Med det stora nyttjandet vintertid

kommer reservkraften att ge stora skador på boendemiljön. Buller sprider sig starkast i kallt klart väder när också risken för drift av dieselgeneratorer är störst.

Diesel

Utsläpp och läckage är stora från dessa dieseltankar som kan vara en kopia av anläggning i Eskilstuna. 100 MW = 54 dieselgeneratorer. 100 m³ diesel för provdrift under ett år. 950 m³ diesel för produktion av elkraft. Denna diesel kan fyllas på allt efter behov om generatorerna måste köras p.g.a. elbristsituation i elnätet. I värsta scenariot kommer anläggningen att drivas av dessa 54 dieselgeneratorer.

Natfålen

Jag har inte fått den efterfrågade informationen var man tagit prover för analys av na fålen. Därför vill jag påpeka att området kring den befintliga övningsplatsen för rökdykare måste analyseras och saneras med avseende på giftet i grundvattnet från släckskum.

10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador

Definitioner

- 1 § Med föroreningskada avses i detta kapitel en miljöskada som genom förorening av ett mark- eller vattenområde, grundvatten, en byggnad eller en anläggning kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö.

Med allvarlig miljöskada avses i detta kapitel en miljöskada som är så allvarlig att den

1. genom förorening av mark utgör en betydande risk för människors hälsa,

2. genom påverkan på ett vattenområde eller grundvatten har en betydande negativ effekt på kvaliteten på vattenmiljön, eller

3. i en betydande omfattning skadar eller försvårar bevarandet av en djur- eller växtart eller livsmiljön för en sådan art, om skadan avser

- a) ett naturområde som har förtecknats enligt 7 kap. 27 § första stycket 1 eller 2,

- b) ett djurs fortplantningsområde eller viloplats som skyddas enligt föreskrifter som har

- meddelats med stöd av 8 kap. 1 §, eller

- c) en art som skyddas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §.

Med avhjälpande avses i detta kapitel utredning, efterbehandling och andra åtgärder för att avhjälpna en föroreningskada eller en allvarlig miljöskada.

Lag (2007:660).

En byggnad av denna storlek som planeras kommer att mycket ne gativt påverka det flygelliv som mestort kunnat etablera sig inom flygfältsområdet. De mi geran de hägrar so m kunnat beta i gräsområden i fältets norra halva kommer att fördrivas bort genom byggnation och trafik.

Buller

Detaljplanläggning av Gävle flygplats medför olägenheter för människors genom att man stängt ambulansflygets möjligheter att transportera på det effektivaste sättet. Buller från dieselgeneratorer förstör boendemiljön för de kringboende. Med det stora nyttjandet vintertid kommer reservkraften att ge stora skador på boendemiljön. Buller sprider sig starkast i kallt klart väder när också risken för drift av dieselgeneratorer är störst.

Diesel

Utsläpp och läckage är stora från dessa dieseltankar som kan vara en kopia av anläggning i Eskilstuna. 100 MW = 54 diesलगенератор. 100 m³ diesel för provdrift under ett år 950 m³ diesel för produktion av elkraft. Denna diesel kan fyllas på allt efter behov om generatorerna måste köras p.g.a. elbristssituation i elnätet. I värsta scenariot kommer anläggningen att drivas av dessa 54 diesलगенератор.

Naftalen

Jag har inte från Gävle kommun fått den eller frågade informationen var man tagit prover för analys av naftalen. Därför vill jag påpeka att området kring den befintliga övningsplatsen för rökdykare måste analyseras och saneras med avseende på griter i grundvattnet från släckskum.

Återställande när en verksamhet upphör

5 a § Den som senast har bedrivit en verksamhet som omfattas av en statusrapport enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 § första stycket 5 ska, när verksamheten har upphört, återställa området där verksamheten har bedrivits till det skick området hade enligt statusrapporten, om

1. verksamheten har orsakat en betydande förorening i mark eller grundvatten i området, och
2. åtgärder för återställande är tekniskt genomförbara.

Första stycket innebär inte någon inskränkning av de skyldigheter som i övrigt följer av detta kapitel.

Lag (2012:907).

Gävle kommun ska återställa markområdet som det hade innan det togs i anspråk som flygfält när analyser visar att asfalten innehåller stenkolsjära.

Analys av asfalt

Man följer inte 5 kap miljöbalken och föreskrifter enligt 5 kap MB.

Miljökonsekvensbeskrivningen saknar bevis för att asfalten INTE är miljöfarlig och innehåller >1000 ppm. En analys "20190313 PM asfaltprovtagning Rörberg" från asfalten visar att "En asfalskärna togs ut genom asfalten för ett samlingsprov (40-50 cm ner)". Detta samlingsprov är 40-50 cm ner och således taget under asfalten och visar endast en analys av osorterat gruslager.

Ett korrekt prov skall vara:

1. 1 cm från ytan som skall visa försegslagslagrets innehåll som lades för ca 5 år sedan 2010-2015. Den analysen skall vara helt fri från stenkolsjära och skall fungera som riktvärde.
2. 12 cm ner från ytan som skall analysera mitten av 25 cm lager av 60AB12T lagt 1970.
3. 32 cm ner från ytan som skall analysera mitten av nästa 15 cm av BG lagt 1970.

Asfalten är enligt källor från kommunen 1,5*25+15 = 41,5 cm tjock och analysen skall självklart analyseras i asfalt, aldrig i underliggande osorterat grus.

Den analys som redovisats är bedrägligt mot oss medborgare men också mot den tänkbara kund som vill köpa fastigheter på Gävle flygfält.

Skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten

11 § Den som äger eller brukar en fastighet skall oavsett om området tidigare ansetts förorenat genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Lag (2007:660).

Gävle kommun ska förpliktas att göra analyser av den asfalt som lades 1970 och meddela tillsynsmyndigheten i detta fall Länsstyrelsen primärt och miljödepartementet i andra hand.

Analys av asfalt

Man följer inte 5 kap miljöbalken och föreskrifter enligt 5 kap MB.

Miljökonsekvensbeskrivningen saknar bevis för att asfalten INTE är miljöfarlig och innehåller >1000 ppm. En analys "20190313 PM asfaltprovtagning Rörberg" från asfalten visar att "En asfalskärna togs ut genom asfalten för ett samlingsprov (40-50 cm ner)". Detta samlingsprov är 40-50 cm ner och således taget under asfalten och visar endast en analys av osorterat gruslager.

Ett korrekt prov skall vara:

1. 1 cm från ytan som skall visa försegslagslagrets innehåll som lades för ca 5 år sedan 2010-2015. Den analysen skall vara helt fri från stenkolsjära och skall fungera som riktvärde.
2. 12 cm ner från ytan som skall analysera mitten av 25 cm lager av 60AB12T lagt 1970.
3. 32 cm ner från ytan som skall analysera mitten av nästa 15 cm av BG lagt 1970.

Asfalten är enligt källor från kommunen 1,5*25+15 = 41,5 cm tjock och analysen skall självklart analyseras i asfalt, aldrig i underliggande osorterat grus.

Den analys som redovisats är bedrägligt mot oss medborgare men också mot den tänkbara kund som vill köpa fastigheter på Gävle flygfält.

Miljöriskområden

15 § Om ett mark- eller vattenområde är så allvarligt förorenat att det med hänsyn till riskerna för människors hälsa och miljön är nödvändigt att besluta om begränsningar i markanvändningen eller andra försiktighetsåtgärder, skall länsstyrelsen förklara området som miljöriskområde. Vid förklaringen skall föroreningarnas hälso- och miljöfarlighet, föroreningsgraden, förutsättningarna för spridning och den omgivande miljöns känslighet beaktas. Lag (2007:660).

16 § Länsstyrelsen får vid vite förelägga den som enligt 2 eller 3 § eller med stöd av 10 § är skyldig att svara för utredningskostnader att ge in den utredning som behövs för prövningen. I föreläggandet får länsstyrelsen besluta om tillräde för avhjälpan enligt 28 kap. 5 §. Länsstyrelsen får också låta utföra nödvändig utredning på den ansvariges bekostnad. Lag (2007:660).

Lundberg, Helena

Från: Bo Göran Holmgren <bo.g.holmgren@gmail.com>
den 17 mars 2019 20:25
Skickat: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Till: Synpunkter på förslaget att detaljplanlägga Överhärde 63 1 m.fl. Gävle flygplats
Ämne: Stenkolstjärna EU-lagstiftning eur-lex.europa.eu legal-content.doc; 20190313 PM
Bifogade filer: asfaltsprovtagning Rörberg.pdf

Härmed lämnar jag synpunkter på bristfälligt underlag vid detaljplanläggning av Överhärde 63 1 m.fl. Gävle flygplats.

Analys av förekomsten av stenkolstjärna är bristfälligt utförd och mycket oproffesionellt.

Analysen skall göras direkt i de lager av asfalt som lagts vid tidsepok 2010-2015 samt 1970.

Från övertyta räknat så skall förseglingslagret 1,5 cm analyseras för att visa ett basvärde på bitumen som inte innehåller stenkolstjärna.

Lager 2 skall analyseras 12 cm ner i borrhärnan för att visa förekomst av stenkolstjärna i 60AB12T som lades 1970 i ett 25 cm tjockt lager.

Lager 3 skall analyseras 32 cm ner i borrhärnan för att visa förekomst av stenkolstjärna i BG som lades 1970 i ett 15 cm tjockt lager.

Dessa tre analyser skall tas i centrum av respektive lager. Total tjocklek av asfalt är 40 cm och ert sk, samlingsprov är taget på 40-50 cm djup, dvs provet är taget i osorterat grus som i detta sammanhang är meningslöst och bedrägligt.

mvh

Bo Göran Holmgren
Lägergatan 30
80645 Gävle

17 § När ett område förklaras som miljöriskområde skall länsstyrelsen besluta om inskränkningar i markanvändningen eller om att vissa åtgärder som den eller de fastighetsägare eller andra som omfattas av förklaringen vill vidta skall vara förenade med villkor eller skall föregås av en anmälan till tillsynsmyndigheten.

Sådana inskränkningar och sådan anmälningsplikt får avse grävning, schaktning och andra markarbeten, bebyggelseåtgärder, ändrad markanvändning samt andra åtgärder som kan innebära

1. att belastningen av föroreningar i och omkring området kan komma att öka,
2. att den miljömässiga situationen annars försämras, eller
3. att framtida avhjälpandeåtgärder försväras.

Länsstyrelsen får även besluta att sådana åtgärder inte får vidtas eller att en fastighet inte får överlåtas förrän nödvändiga markundersökningar har utförts. Lag (2007:660).

PM

UPPRÅG	DATUM
Asfaltsprovtagning Rörbergs flygplats	2019-03-08
UPPRÅGSNUMMER	UPPRÄTTAD AV
14503582-010	Jerry Nilsson
	Granskad av
	Peter Östman
	Ingrid Håstad

2019 – Asfaltsprovtagningar Rörbergs flygplats

Inledning

Miljöundersökningen har utförts vid Rörbergs flygplats utanför Gävle. Provtagning har dels utförts inom område vid landningsbanan, dels inom område utanför vänthallen. Asfalt har uttagits med hjälp av en asfaltslåttagare.

Provtagningens syfte

Syftet med asfaltsprovtagningen inom flygplatsen var att undersöka eventuell förekomst av stenkolstjärta, så kallad tjärastalt.

Genomförande

Asfaltsprover (4 st) uttogs 2019-02-14 med hjälp av asfalt/betongslåttagare och utfördes av PP Säg och Borr AB. En asfaltskärna togs ut genom asfalten för ett samlingsprov (40–50 cm ner). En översiktlig placering av punkterna visas nedan i Figur 1, inmätning av valda punkter har inte gjorts.



Figur 1. Asfaltsprover med provnamn inom Rörbergs flygplats.

Analys

Utvalda prover skickades till ackrediterat laboratorium, Alcontrol, för analys. Fyra asfaltsprover har analyserats med avseende på PAH-16.

Bedömningsgrunder

Uppmätta PAH-halter i analyserade asfaltsprover har jämförts mot Trafikverkets (f.d. Vägverkets) riktlinjer för hantering av tårnhaltiga beläggningar (Vägverket, 2004:90). I tabell 1 presenteras de olika riktvärdena för asfalt samt de efterföljande hanteringsått

Tabell 1. Riktvärden avseende PAH-innehåll i asfalt samt hanteringsått (Vägverket, 2004

Riktvärde	Hanteringssått
< 70 mg/kg 16-PAH	Asfalten betraktas som fri från stenkolsjära och kan återanvändas fritt både som slitlager och bärager, avfällskod 17 03 02.
70-300 mg/kg 16- PAH	Kan återanvändas i vägonstruktion som bundet eller obundet bäragerförstärkningslager under tät nytt slitlager, avfällskod 1703 02.
300-1 000 mg /kg 16-PAH	Kan återanvändas i vägonstruktion som bundet eller obundet bäragerförstärkningslager under tät nytt slitlager, dock ej inom vattenskyddsområde och alltid efter samråd med miljömyndighet, avfällskod 17 03 02.
> 1 000 mg /kg 16-PAH	Färdigt avfall, avfällskod 17 03 01*

Resultat

Analysresultaten från utförda analyser av asfaltsprover redovisas i tabell 2 nedan. Halter av PAH summa 16 underskrider med god marginal Trafikverkets riktvärde för återanvändning på 70 mg/kg TS. I Bilaga 1 redovisas fullständiga analysresultat från laboratorium.

Tabell 2. Resultat från utförd PAH- analys, samtliga halter i mg/kg TS.

PAH summa 16	SW191	SW192	SW193	SW194
	44	4,1	<6,5	<1,3

Fullständiga analysrapporter för asfaltproverna finns med som bilagor.

Slutsatser

Provtagning av asfalt inom Rörbergs flygplats, har inte påvisat några halter av PAH-16 som överskrider Trafikverkets riktvärden för återanvändning av asfalt. Asfalten kan därmed hanteras utan vidare restriktioner med avseende på föroreningsinnehåll.

Referenser

Vägverket, 2004. Hantering av tårnhaltiga beläggningar, Publikation 2004:90.

Anna-Karin Revell
ALS Scandinavia AB
Client Service
anna-karin.revell@alsglobal.com
2019 03 01 11:47:44

Rapport

Sida 3 (4)



T1904906

1ENAC9N12VJ



* efter parameternamn indikerar icke ackrediterad analys.

Metod	
1	Provets vikt.
2	Kryomalning utförs före analys. Rev 2014-06-25
3	Paket QJ-1 Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten, PAH (16 föreningar enligt EPA) i asfalt (asfalt, tjärpapp). Mätning utförs med GC/MS enligt intern instruktion TKI38/SS-ISO 18287:2008 utg. 1 mod. PAH cancerogena utögs av benzo(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(e)pyren, dibenso(ah)antracen och indeno(123cd)pyren. Summa PAH L: naphalen, acenafthen och acenafthylen. Summa PAH M: fluoren, fenanten, antracen, fluoranten och pyren Summa PAH H: benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, indeno(1,2,3-c)pyren, dibenso(a,h)antracen och benso(g,h,i)perylen Enligt direktiv från Naturvårdsverket oktober 2008. Mätosäkerhet k=2 Enskilda PAH: #41-44% Rev 2018-06-13

Godkännare	
DASJ	Daniel Sjöländer
EWVA	Evelina Waara
MASU	Mats Sundelin

Utf	
D	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
J	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
N	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
1	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).

Mätosäkerheten anges som en utvidgad osäkerhet (enligt definitionen i "Evaluation of measurement data - Guide to the expression of uncertainty in measurement", JCGM 100:2008 Corrected version 2010) beräknad med täckningsfaktor lika med 2 vilket ger en konfidensnivå på ungefär 95%.

Mätosäkerhet anges endast för detekterade ämnen med halter över rapporteringsgränsen.

¹ Utförande teknisk enhet (inom ALS Scandinavia) eller anslutat laboratorium (underleverantör).

ALS Scandinavia AB Box 700 182 17 Danderyd Sweden	Webb: www.alsglobal.se E-post: info.ta@alsglobal.com Tel: + 46 8 62 77 5200 Fax: + 46 8 768 3423	Dokumentet är godkänt och digitalt signerat av	Anna-Karin Revell 2019.03.01 11:47:44 ALS Scandinavia AB Client Service anna-karin.revell@alsglobal.com
--	--	--	--

Rapport

Sida 4 (4)



T1904906

1ENAC9N12VJ



Mätosäkerhet från underleverantör anges oftast som en utvidgad osäkerhet beräknad med täckningsfaktor 2. För ytterligare information kontakta laboratoriet.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utfärdande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten gäller endast det identifierade, mottagna och provade materialet. Beträffande laboratoriets ansvar i samband med uppdrag, se aktuell produktkatalog eller vår webbplats www.alsglobal.se

Den digitalt signerade PDF-filen representerar originalrapporten. Alla utskrifter från denna är att betrakta som kopior.

ALS Scandinavia AB Box 700 182 17 Danderyd Sweden	Webb: www.alsglobal.se E-post: info.ta@alsglobal.com Tel: + 46 8 62 77 5200 Fax: + 46 8 768 3423	Dokumentet är godkänt och digitalt signerat av	Anna-Karin Revell 2019.03.01 11:47:44 ALS Scandinavia AB Client Service anna-karin.revell@alsglobal.com
--	--	--	--

Anna-Karin Revell
ALS Scandinavia AB
Client Service
anna-karin.revell@alsglobal.com

Rapport

Sida 3 (4)



T1904907

1ENADYUDX59



* efter parameternamn indikerar icke ackrediterad analys.

Metod	
1	Provets vikt.
2	Kryomalning utförs före analys. Rev 2014-06-25
3	Paket QJ-1 Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten, PAH (16 föreningar enligt EPA) i asfalt (asfalt, tjärpapp) Mätning utförs med GC/MS enligt intern instruktion TKI38/SS-ISO 18287:2008 utg. 1 mod. PAH cancerogena utgörs av benzo(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(e)pyren, dibenso(ah)antracen och indeno(123cd)pyren. Summa PAH L: naphalen, acenafthen och acenafthylen. Summa PAH M: fluoren, fenanthen, antracen, fluoranten och pyren Summa PAH H: benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, indeno(1,2,3-c,d)pyren, dibenso(a,h)antracen och benso(g,h,i)perylen Enligt direktiv från Naturvårdsverket oktober 2008. Mätosäkerhet k=2 Enskilda PAH: ±41-44% Rev 2018-08-13

	Godkännare
DASJ	Daniel Sjöländer
EYWA	Evelina Waara
MASU	Mats Sundelin

Utf	
D	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
J	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
N	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
1	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 700, 182 17 Danderyd som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).

Mätosäkerheten anges som en utvidgad osäkerhet (enligt definitionen i "Evaluation of measurement data - Guide to the expression of uncertainty in measurement", JCGM 100:2008 Corrected version 2010) beräknad med täckningsfaktor lika med 2 vilket ger en konfidensnivå på ungefär 95%.

Mätosäkerhet anges endast för detekterade ämnen med halter över rapporteringsgränsen.

¹ Utförande teknisk enhet (inom ALS Scandinavia) eller anslutat laboratorium (underleverantör).

ALS Scandinavia AB Box 700 182 17 Danderyd Sweden	Webb: www.alsglobal.se E-post: info.ita@alsglobal.com Tel: + 46 8 62 77 5200 Fax: + 46 8 768 3423	Dokumentet är godkänt och digitalt signerat av	Anna-Karin Revell 2019.03.01 11:47:47 ALS Scandinavia AB Client Service anna-karin.revell@alsglobal.com
--	--	--	--

Rapport

Sida 4 (4)



T1904907

1ENADYUDX59



Mätosäkerhet från underleverantör anges oftast som en utvidgad osäkerhet beräknad med täckningsfaktor 2. För ytterligare information kontakta laboratoriet.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten gäller endast det identifierade, mottagna och provade materialet.
Beträffande laboratoriets ansvar i samband med uppdrag, se aktuell produktkatalog eller vår webbplats www.alsglobal.se

Den digitalt signerade PDF-filen representerar originalrapporten. Alla utskrifter från denna är att betrakta som kopior.

ALS Scandinavia AB Box 700 182 17 Danderyd Sweden	Webb: www.alsglobal.se E-post: info.ita@alsglobal.com Tel: + 46 8 62 77 5200 Fax: + 46 8 768 3423	Dokumentet är godkänt och digitalt signerat av	Anna-Karin Revell 2019.03.01 11:47:47 ALS Scandinavia AB Client Service anna-karin.revell@alsglobal.com
--	--	--	--

Lundberg, Helena

Från: Björn Eriksson <bjorn.eriksson@industriautomation.se>
Skickat: den 18 mars 2019 08:35
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post); styrelse@gbfk.se
Ämne: DNR 185BN344 Synpunkter Överhärde 63:1 m.fl. , Gävle Flygplats
Bifogade filer: GBFK - Yttrande Rörberg DNR 185BN344.PDF

Hej,

Här kommer synpunkter från Gävlebygdens Flygklubb, se bifogad fil.

Mvh

Björn Eriksson

Ordförande

Gävlebygdens FK



Yttrande från Gävlebygdens flygklubb gällande samråd till detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats. Dnr: 18SBN344

Gävlebygdens flygklubb har haft sin verksamhet på Rörberg sedan 1980-talet då vi blev hänvisade hit av kommunen eftersom den plats vi var på, Avan, skulle användas till annat. Gävlebygdens flygklubb blir hårt drabbad av nedläggningen av flygplatsen, nedan listar vi några punkter:

- Kommunens och flygklubbens arena för motorsportflyg rivs.

Enligt kommunens politiska plattform 2019-2022 som lanserades i november 2018 ska:

"Inga fastighetsförvärfningar ska som äventyrlig föreningslivets möjligheter att bedriva sin verksamhet" (punkt 66).

"För fastigheter som kommunen äger men föreningslivet verkar i på lång sikt, behöver en ny modell för rust och investering tas fram" (punkt 67).

"Idrott, rörelse och en aktiv fritid är hörnstenar i ett gott liv. Kommunen ska fortsätta främja både bredd- och elitidrottens verksamhet och på olika sätt stödja Gävlebornas möjligheter till en aktiv fritid" (punkt 90).

Ovanstående punkter står i klar motsats till rivningen av flygplatsen. Det ska också framhållas att Gävlebygdens flygklubb är drivande i olika tävlingsssammanhang. Klubben anordnar varje år "Gävle ranking" som är en rankingtävling för kvalificering till landslaget i precisionsflyg inför NM och VM.

Klubben har också flera gånger arrangerat SM i precisionsflyg och civil flygfemkamp och kommer att göra det även i år. Även NM och VM i precisionsflygning har arrangerats och klubben har även varit värd för SM i konstflyg.

Klubben har både bredd och spets i precisionsflygning. En medlem har vunnit SM de senaste sju åren utom ett. I lagtävlingen i SM har Gävlebygdens vunnit de senaste sex åren. Vi har en breddtävling, rikslandningen, under hela året när det är flygbart. Då tävlar man mot övriga Sverige.

Samtliga aktiva på nationell nivå medverkar också till att navigationsbanor finns att tillgå inte bara för klubbens medlemmar utan även för FFK:s piloter och ungdomarna inom FFK som kallas "Young pilots". Sommartid utbildar FFK ungdomar på Marna skjutfält. I samband med detta får de flyga från Gävle flygplats och lära sig att navigera.

Utan eget flygfält i Gävles närhet kommer klubben inte att överleva.

- Möjlighet till SKBF (skogsbrandflyg) och annat ideellt samhällsnyttigt flyg försämrats avsevärt inom kommunen och länet.

Gävlebygdens flygklubb är sammanhållande för länets skogsbrandflyg, förvisso deltar även andra klubbar i detta arbete, men Gävlebygdens flygklubb är den största. Förra året flögs sammanlagt mer än 630 timmar och 45 bränder upptäcktes vilket sannolikt räddade skog för stora värden. Inom parantes kan nämnas att klubben var den första att flyga skogsbrandflyg i Sverige år 1955 och har gjort så sedan dess. Klubben har fram till nu haft en ledande roll inom utveckling av brandflyget. Vi har ett bra samarbete med Länsstyrelsen. Vid högt brandriskindex flyger man tre ggr per dag. Största delen av våra brandflygare bor i centralorten Gävle och har lätt att ta sig till flygplatsen. Vid en nedläggning av flygplatsen utan en ersättningsflygplats nära Gävle försvåras denna verksamhet avsevärt. Uppdragsgivare är MSB via Länsstyrelsen.

I planbeskrivningen (sid 36) sägs att utsläppet av växthusgaser ska vara 20 % lägre år 2020 än 2007/2008, det är väl kant att skogsbränder medför stora utsläpp av koldioxid, dessutom förörmär släckvattnet vattendrag. Gävleborg är ett av de skogrikaste länen och därför borde det ligga i kommunens intresse att stödja möjligheterna till snabb upptäckt av skogsbränder. Gävleborgs län har dessutom flest skogsbränder i Sverige, att minska antalet flygplatser i länet kommer att få negativ effekt på både spaning efter bränder och släckningsinsatser, oavsett om släckningen sker från marken eller luften.

Förutom brandflyg genomförs uppdrag i FFKs (Frivilliga Flygkåren) regi, t.ex. hemvärns- och krisberedskapsflyg.

I klubbens regi har också bedrivits flygskola sedan 1938 för erhållande av olika typer av flygcertifikat. På senare tid har det varit PPL (Private Pilot Licence), vilket för en del har blivit början till en yrkeskarriär som pilot men även att bli skogsbrandflygare.

Gävlebygdens Flygklubb
Styrelsen


Björn Eriksson / Ordförande

Lundberg, Helena

Från: annmyl68@gmail.com
Skickat: den 18 mars 2019 08:40
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter på Överhärde 63:1 m.fl.

Mina synpunkter:

Vi behöver en flygplats

Klimatförändringar förespås leda till fler skogsbränder. Försvaret rustar på grund av ökade hot i omvärlden. Många samhällsfunktioner behöver en flygplats, som brandbevakning och brandsläckning, försvarsåtgärder, patient- och organtransporter, m.m.

Vi bör inte förstöra gjorda investeringar i länets infrastruktur

Att bygga på en fungerande landningsbana medför att man förstör en anseelig investering som gjorts tidigare. Att anlägga en ny flygplats beräknas kosta omkring 600 miljoner kr, vilket då motsvarar värdet på den anläggning som nu föreslås förstöras.

Vi bör försäkra oss om tillräcklig el i framtiden

Etableringar av flera energointensiva verksamheter i Gävle kommun kommer att försvåra vår egen kommuns omställning till ett fossilfritt samhälle, och dessutom riskera brist på "grön" el i Gävle och i regionerna söder om oss.

Områden för etablering av företag (helst lokala) bör planeras i andra lägen

Erfarenheter av multinationella företag är inte alltid goda. Vinsterna bokförs i lågskatteländer, antal anställda blir ofta mindre än utlovat, anläggningar överges när de ekonomiska förutsättningarna ändras. Vi bör hellre sträva efter etablering av lokala företag. Om kommunen ändå vill verka för etableringar av energointensiva internationella företag, så bör man prioritera andra markområden och spara flygplatsen tills vidare.

Med vänlig hälsning
Ann-Katrin Myles

Lundberg, Helena

Från: Skog, Remiss <skog.remiss@storaenso.com>
Skickat: den 18 mars 2019 09:25
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Synpunkter på detaljplan för Överhärde 63:1 m fl (Rörbergs flygplats)
Bifogade filer: Synpunkter detaljplan Rörbergs flygplats mars 2019.pdf

Prioritet: Hög

Hej,
Bifogar Stora Enso Skogs synpunkter på detaljplanen för Överhärde 63:1 mfl (Rörbergs flygplats).

Mvh/Charlotte

Charlotte Brodén
Verksamhetsutvecklare
Stora Enso
Stora Enso Skog

charlotte.broden@storaenso.com
Mobil 070-668 22 32



storaENSO

THE RENEWABLE MATERIALS COMPANY



Ever thought about what a tree can do? [See our film.](#)

Synpunkter på detaljplanen för Överhärde 63:1 m fl (Rörbergs flygplats)

Stora Enso Skog har tagit del av ovanstående detaljplan och lämnar härmed följande synpunkter.

Stora Enso är en ledande global leverantör av förnybara lösningar inom förpackningar, biomaterial, träprodukter och papper och med detta en del av bioekonomin. Vi menar att allt som tillverkas av fossilbaserade material idag kan tillverkas av träd inomgåen. Företaget har cirka 26 000 medarbetare i över 30 länder och 2018 uppgick omsättningen till 10,5 miljarder EUR. Stora Ensos aktier är noterade på Nasdaq Helsinki (STEAV, STERV) och Nasdaq Stockholm (STE A, STE R). Dessutom handlas Stora Enso som depåbevis ADR (SEOAY) i USA.

Stora Enso Skog anser att det vore mycket olyckligt om Gävle kommun gör verklighet av sina planer att avveckla Rörbergs flygplats till förmån för en etablering av annan verksamhet på platsen.

Vi anser att flygplatsen behöver finnas kvar av flera skäl:

- Möjligheten för privat flyg att nyttja flygplatsen för att på så sätt upprätthålla certifikat, kompetens och antal flygtimmar vilket därigenom möjliggör resurser till skogsbrandsbevakning i Gävleborgs län. Om flygplatsen läggs ner får privata flygare mycket längre till närmaste flygplats vilket riskerar att leda till att flera slutar flyga eller flyger mindre.
- Möjligheten för flyg- och helikopterresurser att tanka i en nära geografisk för att undvika att värdefull flygtid går åt till att åka till närmaste tankställe. Detta blir särskilt viktigt i krissituationer så som livräddande insatser och skogsbränder.
- Möjligheten att landa även i sämre väder (gäller framför allt helikopter och flyg som används till sjukvårdsinsatser), som komplement till helikopterplatån vid Gävle sjukhus som bara kan användas av helikopter och då vid bra väderförhållanden.
- Möjligheten för företag som på Stora Ensos uppdrag bedriver annan flygverksamhet i länet att nyttja flygplatsen, till exempel för att genomföra skadeinspektion efter stormar, inventering av snöbrott, eller inventering av röjningsbehov i skogen.

Under sommaren 2018 drabbades hela landet av omfattande skogsbränder och i utredningen som gjordes på uppdrag av regeringen (*Skogsbränderna sommaren 2018, SOU 2019:7*) lyfts det fram att det är angeläget att säkra tillgängligheten av flygande släckningsresurser. Ett av förslagen i utredningen lyder "MSB ska i samverkan med räddningstjänsterna se till att det finns avtal för att säkra tillgängligheten av flygande släckningsresurser med erforderlig kapacitet vid skogsbränder."

Man skriver även i utredningen att "Ett viktigt verktyg vid snabba förstainsatser är helikopter eller flygplan och då särskilt i områden där vägtäckningen är sämre och köravståndet för räddningstjänsterna långa."

Utredningen konstaterar att stödresurser i form av brandflyg och helikopter inte var tillräckliga under sommarens bränder och att de kom in för sent. Stora Enso menar att det därför är angeläget att Gävle

kommun verkar för att Rörbergs flygplats finns kvar för att möjliggöra en större tillgänglighet av flyg och helikopter.

I utredningen lyfts också behovet av att planera för bränsleförsörjning för både mark- och flygenheter när det gäller framtida beredskap för skogsbränder. Bränsleförsörjningen måste säkras då erfarenheter från 2018 visar att det på flera håll blev brist på bränsle till flyg.

Sammanfattningsvis anser Stora Enso Skog att Gävle kommuns planer att avveckla flygplatsen kraftigt kommer påverka Gävleborgs krisberedskap och samhällsskydd negativt vilket vi ställer oss kritiska till. Planerna kommer kraftigt försämrade möjligheterna till skogsbrandsbevakning, släckningsinsatser från luften, samt inte minst sjukvårdsinsatser som innefattar ambulansflyg och ambulanshelikopter.

Det är positivt att Gävle kommun satsar på utveckling och nyetablering, men Stora Enso uppmanar kommunen att se över om man kan hitta en alternativ lokalisering för den verksamhet som visat intresse att etablera sig på Gävle flygplats område och att kommunen verkar för att bibehålla flygplatsen. Gävleborg är ett glesbefolkat län som behöver denna flygplats.

För Stora Enso Skog


Martin Holmgren, VD, Stora Enso Skog

Lundberg, Helena

Från: Bo Göran Holmgren <bo.g.holmgren@gmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 10:35
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: RSA och analys av negativ påverkan för Sveriges befolkning.
Bifogade filer: 20190318 RSA och analys av negativ påverkan för Sveriges befolkning_.pdf

Hej
Översänder synpunkter på:
20190318 RSA och analys av negativ påverkan för Sveriges befolkning.

mvh
Bo Göran Holmgren

Gävle kommun
Planer

Härmed lämnar jag synpunkter på bristfälligt underlag vid detaljplanläggning av Övertårde 63 1 m.fl. Gävle flygplats.

Förslaget till detaljplan på Gävle flygplats saknar helt RISK OCH SÅRBARHETSANALYS. När en kommun som i det här fallet är störst i länet och har regionsjukhuset placerat i kommunen saknar helt omvärldsperspektiv och inte kan göra en RSA som bifogas detaljplaneförslaget. Åtgärden att helt stänga den ENDA flygplatsen i kommunen medför inom så många områden stor negativ påverkan för Sveriges krishantering.

Jag kan räkna upp några:

- Ambulans-, polis- SARhelikopter kan inte längre tanka inom Gävleborgs län.
- Ambulans-, polis- SARhelikopter kan inte längre landa i dåligt väder inom Gävleborgs län.
- Ambulansflygplan kan inte längre landa inom Gävleborgs län.
- Gävlebygdens flygklubb har inte längre något fält och det innebär att all verksamhet tvingas läggas ner. Flygare tvingas över till andra kommuner och pga avståndet så kommer saktas men säkert klubbflygning att avvecklas.
- Som en konsekvens av det så försvinner t.ex. den kritiska skogsbrandbevakningen från länet eftersom övriga flygklubbar är för små med för få licensierade piloter att upprätthålla brandflyget.
- Flygskolor som utbildar nya piloter försvinner från Gävle och det medför att endast de med ambition att bli yrkespiloter söker sig till Arvidsjaur, Västerås, Kalmar m.fl. orter för utbildning. Yrkespiloter flyger sällan brandflyg eftersom brandflyget utförs av piloter boende på orten och som har möjlighet att lämna sina arbetsplatser för uppdrag.
- MSB har kontrakterat ett helikopterföretag som fr.o.m sommaren 2019 ska finnas "stand by" med 10 helikoptrar för att vid skogsbrand eller annan kris vara i luften inom 1 timme. Dessa har inget fält att gå till för tankning och att landa på för att kraftsamla mot bränder inom kommunen. 10 helikoptrar behöver stor yta för parkering. Det behövs ca 30 m i radie för varje helikopter.
- Vattenbombsare kan inte landa för tankning och byte av besättning inom Gävleborgs län.
- Civilförsvaret behöver flygfält för att MSB ska kunna flyga ut materiel i händelse av kriser. Det kan vara allt från oljebekämpning till havs, översvämningar, skogsbränder, stormskador, ras, dammkatastrofer, elavbrott mm.

Analys

- Den analys som Gävle kommun enligt lag ska ha för planering ska naturligtvis innehålla all negativ påverkan på samhället som dessa förslag har.
- Analysen ska också innehålla beräknade kostnader i kronor men också en analys av skador på människors hälsa och liv.

Lundberg, Helena

Från: Daniel Färnstrand <daniel.farnstrand@sandvik.com>
Skickat: den 18 mars 2019 12:38
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post); tips@arbetarbladet.se; tips@gd.se; tips@helahalsingland.se
Ämne: Synpunkter gällande förslag om detaljplan Överhärde 63:1 m.fl. DNR:185BN344 - Gävle Flygplats
Bifogade filer: Synpunkter gällande förslag om detaljplan Överhärde 63_1 m fl DNR_185BN344.pdf

Hej här är våra synpunkter gällande förslag om detaljplan Överhärde 63:1 m.fl. DNR:185BN344. Se bifogad fil.
Skickar även kopia till lokaltidningarna för info.

Mvh

Daniel Färnstrand, Anders Hellström, Per Stenson
Beredskap Gävleborg
beredskap@gaevleborg.se

This e-mail is confidential and it is intended only for the addressees. Any review, dissemination, distribution, or copying of this message by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you have received this e-mail in error, kindly notify us immediately by telephone or e-mail and delete the message from your system. The sender does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which may arise as a result of the e-mail transmission.

- Analysen ska visa den negativa påverkan planförslaget har på Gävle kommuns invånare.
- Analysen ska visa den negativa påverkan planförslaget har för Gävleborgs invånare.
- Analysen ska visa den negativa påverkan planförslaget har för Sveriges invånare.
- Analysen ska visa samtliga kostnader för ovanstående.
- Analysen ska ligga till grund för Gävle kommuns beslut att stänga instrumentlandningssystemet 2016 samt att helt stänga Gävle flygplats för all luftburen verksamhet.

Det är högst anmärkningsvärt att ingen RSA eller analys över huvud taget kunnat visa alla det negativa verkan som hela Gävle flygplats stängning medfört.

Gävle flygplats är ett rekreationsområde för alla som ägnar sin fritid åt t.ex. fällskärmschoppning, segelflyg, modellflyg, tävlingsformen precisionsflyg med navigering och landningsmoment, familjeaktiviteter med barn (det finns gungor, sandlåda, grillplatser och fikabord vid klubbstugan).

Gävle flygplats har en stor lokal av fåglar, rödlistade såväl som ej rödlistade. Häckande tranor är ett exempel.

Gävle flygplats måste vara den allra sista marken inom kommunen som detaljplaneras för industri efter att ALL annan mark tagits i anspråk för bostäder, industri, allmänna ändamål, gator och vägar.

Det finns mark som är lämplig för detaljplaner och industri och det visar det val som Microsoft gjort för sin etablering i Ersbo.

mvh

Bo Göran Holmgren

Synpunkter gällande förslaget om detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats DNR:18SBN344

- Vi bestriider Gävle Kommuns uppfattning om att översiktsplanen inte motsäger detaljplanen och hävdar att översiktsplanen måste ändras före beslut om antagande av detaljplan:

I "Översiktsplan Gävle Kommun år 2030 med utblick mot 2050" står Gävle Flygplats omnämnd flera gånger. På alla ställen där den nämns står det att den lever kvar men att det är bolaget Gävle Flygplats AB som skall avvecklas. Detta innebär att instrument inflygningsmöjligheterna avvecklas och att flygplatsen lever kvar som en s.k. "vackert väder" flygplats. Detta var också det som informerades om i både tv, radio och tidningar.

Se även Plan och bygglagen (2010:900) kap 4. 33 § punkt 5:

"Planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av

1. planeringsföresättningarna,

2. planens syfte,

3. hur planen är avsedd att genomföras,

4. de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till

motsäande intressen och planens konsekvenser, och

5. om planen avulter från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen"

Översiktsplaner får dock ändras men skall då samråd. När det gäller samråd om förslag kan man läsa i Plan och bygglagen (2010:900) kapitel 3. 9 §:

"När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan eller ändring i planen ska kommunen samråda med länsstyrelsen samt med de berörda kommuner, regionplaneorgan och kommunala organ i övrigt som har ansvar för regionalt tillvärtarbete och transportinfrastrukturplanering. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, de andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Under samrådet ska kommunen redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och det planeringsunderlag som har betydelse från nationell, regional, mellankommunal eller annan synpunkt."

- Vi hävdar därför att eftersom detaljplanen inte stödier översiktsplanen så måste Gävle kommun göra en ändring av översiktsplanen för att beslut om godkännande av detaljplanen skall kunna tas. Eftersom Gävle kommun i dagsläget inte har för avsikt att ändra översiktsplanen, så det finns heller ingen laglig grund för att detaljplanen kan komma att godkännas.

I plan och bygglagen Kap. 3. Om Översiktsplan kan man läsa följande under Utställning och granskning av kommunens förslag:

"12 § Kommunen ska ställa ut planförslaget under minst två månader".

"24 § Om ett förslag till ändring avser endast en viss del av kommunen, får kommunen, i stället för att ställa ut det enligt 12 §, anslå en kungörelse om förslaget på kommunens anslagstavla

och föra in kungörelsen i en ortstidning. Kommunen ska hålla förslaget, samrådsredogörelsen och i förekommande fall miljökonsekvensbeskrivningen tillgängliga för granskning. Av kungörelsen ska det framgå

- 1. var området som avses med ändringen ligger,**
- 2. var förslaget finns tillgängligt för granskning,**
- 3. att den som vill granska förslaget och lämna synpunkter får göra det inom en viss tid (granskningstid) som ska vara minst sex veckor, och**
- 4. till vem synpunkter på förslaget ska lämnas."**

- Eftersom Gävle kommun är skyldig att ändra översiktsplanen innan beslut om godkännande av detaljplanen kan ske, så måste även kommunen i samband med det redovisa alla konsekvenser av ändringen. Ingenstans har kommunen redovisat de faktiska konsekvenserna som uppstår eller hur man skall lösa dessa sett ur nationellt, regionalt, mellankommunalt perspektiv. (Se ovan Plan och bygglagen (2010:900) kapitel 3. 9 §).
- Kommun har inte redovisat hur det påverkar krisberedskapen, samhällsnyttigt flyg och övrigt flyg samt hur kommunen tänkt lösa dessa konsekvenser.
- Vare sig Gävle kommun eller Region Gävleborg har redovisat någon uppföljning/utredning om vad konsekvenserna verkligen blev då ambulansflygverksamheten upphörde på Gävle Flygplats. Vi kräver därför en sådan utredning innan beslut om antagande av detaljplanen tages.
- Det har ju även miljömässiga konsekvenser för Gävleborgs invånare men även för alla sveriges invånare då fler stora skogsbränder kommer uppstå med ökade koldioxidutsläpp som följd.
- Det har även konsekvenser för Gävleborgs alla skogsägare och skogsbolag. Förutom att deras "livsverk" brinner upp i större omfattning än tidigare så kommer deras försäkringspremier höjas.
- Med stor sannolikhet kommer även liv-, olycks- och sakförsäkringar för Gävleborgs invånare också att påverkas, då större skogsbränder också slukar hus, fordon och ibland även liv.
- I Miljökonsekvensbeskrivningen finns inte några konsekvenser beskrivet om den kraftmatning (luftkabel eller markkabel) som kommer krävas om området skall ha energintensiva verksamheter. Denna kraftmatning kommer ju starkt påverka miljön (exempelvis genom strålning och förändrad landskapsbild) och måste därför tas med i miljökonsekvensbeskrivningen i detaljplanen, dvs. inte senare i samband med bygglövet som Gävle kommun avser göra. Detta är ett krav enligt Plan och bygglagen (2010:900) kapitel 2 och 3.
- På sidan 5 i bilagan "Undersökning om betydande miljöpåverkan" kan man läsa om att detaljplanen inte påverkar vare sig rekreationsområden eller övriga friluftsintressen. En skoterled i närheten av flygplatsen nämns konstigt nog. Ingen utredning om hur vare sig rekreationsflygning-, tävlingsflygning- eller modellflygningens verksamheter på flygfältet har gjorts. Vi kräver att konsekvenserna för dessa verksamheter utreds och att en lösning för dessa verksamheter tas fram.
- På flygfältet förekommer motorflyg, segelflyg, motorsegelflyg, modellflyg, ballongflyg, helikopterflyg, gyrokofterflyg, skärmflyg, fallskärmschoppning m.m. En stor del av detta är rekreations- och tävlingsverksamhet. Dessa verksamheter utövas naturligtvis av

klubbmedlemmar på flygplatsen, men en stor del är också gäster, turister och besökare från andra kommuner, andra län och ibland även från andra länder. Klubbarna på flygplatsen erbjuder därför också övernattingsmöjligheter, uteplatser, grillplatser, lekplatser med gungor och sandlådor just för att det handlar om rekreation i en fin miljö med stora öppna ytor och närhet till natur t.ex. till en fin bäck (Spikåsbäcken) m.m.

Att bortse helt från detta och därför inte ens nämna detta i undersökningen är ett resultat av att Gävle kommun medvetet valt att inte se flygklubbarna som en intressent i frågan om avecklingen. Klubbarna har medvetet hållits utanför detta. Vi kräver därför en utredning kring klubbarnas rekreations- och tävlingsområde (idrottsplatsen) och hur klubbarna / gästerna / tävlande påverkas om detaljplanen genomförs. Vi kräver också att Gävle kommun redogör för hur klubbarnas verksamhet skall kunna fortsätta utan inskränkningar. Denna utredning skall genomföras innan beslut togs vilket också är ett lagkrav.

- Ingenstans redovisas det buller och CO2 utsläpp som kommer genereras då reservkrattagregaten startas till dessa energintensiva verksamheter (nämns i dokumentet "Undersökning om betydande miljöpåverkan"). Det finns bara vagt beskrivet att bullret skall belysas i planarbetet. Vi anser att det är av högsta vikt för boende i närheten att bullernivåerna samt omfattningen av dessa utreds innan beslut om detaljplan togs. Att sedan inte ens nämna hur mycket dessa dieselaggregat kommer förbrukas per år bara genom att provköra dom och hålla dom i trim är anmärkningsvärt. Det är avsevärda mängder om man tittar på befintliga anläggningar med serverhallar. Siffror nämns där som är mer än vad flyget på Gävle Flygplats förbrukat årligen. Vi kräver därför att detta utreds och offentliggörs innan beslut.
- Gävle kommun påstår att ett markanvisningsavtal tecknades hösten 2018 med en intressent gällande Överhärde 63:1 m.fl. Detta måste då ha varit ett s.k. direktanvisningsavtal eftersom inget anbudsförande eller tävlingsförande ägt rum. Enligt det vid denna tidpunkt gällande styrdokumentet "Riktlinje för markanvisningsavtal" (utgiven av kommunledningskontoret och beslutat av kommunfullmäktige 2016-04-25), så kan direktanvisningsavtal endast tecknas "i de fall där kommunen har bygglar mark att anvisa och det inte finns något behov av att infordra anbud eller att genomföra en markanvisningstävling". I detta fall kan inte fastigheterna Överhärde 63:1 och Överhärde 63:2 betraktas som bygglar mark då dessa fastigheter just nu är en flygplats och heller inte har en gällande detaljplan som säger någonting annat. Vi kräver därför att direktanvisningsavtalen gällande nämnda fastigheter ogiltigförklaras. Det nya styrdokumentet "Riktlinjer för markanvisning Gävle kommun Revidering 2018. 17KS464. Antagandehandling" antogs 2018-12-10 av kommunfullmäktige, dvs. senare än direktanvisningsavtalet skrevs.

I dokumentet från 2016 kan vi också läsa följande om direktanvisningsavtal och prissättning "Priset baseras på en oberoende expertvärdering som genomförs innan försäljningen". Försäljningspriset för fastigheterna Överhärde 63:1 och Överhärde 63:2 m.fl. skall således vara enligt dessa oberoende värderingar. M.a.o. finns det inget förhandlingsutrymme för intressenten gällande priset. Det finns således ingen som helst anledning för Gävle kommun att sekretessbelägga värderingarna. Det är värderingspriset som gäller och ingenting annat oberoende vilken intressent det är som frågar. I annat fall skall fastigheterna ut på anbud. Vi kräver därför att värderingarna i sin helhet offentliggörs innan beslut om detaljplanen togs. Detta så att Gävle kommun inte säljer Gävles invånare och skattebetalares mark till underpris.

- I det vid den tiden styrande dokumentet "Riktlinje för exploateringsavtal Beslutad av Kommunfullmäktige 2016-04-25 § 10" kan man läsa under kapitel 3.5 följande: "Exploateringen läggs att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser samt anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder nödvändiga

för att detaljplanen ska kunna genomföras om åtgärderna är rimliga i förhållande till exploaterens nytta av planen." Detta innebär att det i exploateringsavtalet skall vara inskrivet att det är intressenten som skall betala för t.ex. kraftmatning (luftledning eller markkabel) från ställverket stackbo till tänkta byggnader på flygplatsområdet. Det är således inte skattebetalarna som skall beskotta detta. Vi kräver därför att Gävle kommun offentliggör vilka delar intressenten respektive vilka delar Gävle kommun dvs. skattebetalarna skall betala innan detaljplanen antages. Detta frångår inte av underlaget som nu presenterats.

- Den rapport vi erhållit kring förekomst av tjärsfalt (PAH16) är daterad långt senare än de miljöbilagor som hör till detaljplansförslaget. Antingen så skrevs dessa bilagor utan att någon analys gjorts eller så finns det en tidigare provtagning som vi inte fått tagit del av trots att vi efterfrågat rapporten.
- Vi kräver därför att tagna markprover med avseende på förekomst av tjärsfalt (PAH16) samt även mark- och vattenprover för naftalen (skumsläckningsmedel) skall redovisas i sin helhet dvs. vi vill veta exakt var dessa prover är tagna (koordinater), på vilket djup de är tagna samt hur analysen gått till. Vi kräver också att beställningarna till dessa markprover offentliggörs så att inga tvivel råder kring kravställningarna för genomförandet och analysen av dessa markprov. I annat fall kräver vi förnyade provtagningar/analyser/ offentlig redovisning m.a.p. förekomst av tjärsfalt och naftalen innan antagande av detaljplanen kan ske.
- Vi kräver en utvidgad inventering (min 1 års tid) av förekomst av växt-, insekts-, djur- och fågelarter. Detta för att få en komplett bild av förekomst av alla arter som förekommer på flygplatsen och som är det sätt som man vanligtvis utför den här typen av inventeringar. Då kommer även registrering av exempelvis häckande fågelarter kunna utföras. Den inventering som utfördes gjordes på en och samma dag (26:e september). Inga fågelarter häckar vid den tiden på året så vitt vi vet. Vi själva och även andra personer har exempelvis noterat häckande tranor på området vilket inte finns beskrivet bilagorna. M.a.o. så är denna inventering inte tillräcklig. Vi kräver som sagt en komplett utvidgad inventering med åtgärder som redovisas offentligt innan antagande av detaljplanen kan ske.

- I december 2016 gick även MSB ut med ett brev till samtliga kommuner. I januari 2017 skickades också ett motsvarande brev till landstingen. Bakgrunden var inget beslut eller direktiv från regeringen kopplat till kommuner/landsting, utan det var helt på MSB:s eget initiativ och byggde på att regeringen i december 2015 beslutat att planeringen för höjd beredskap skulle återupptas. I brevet kan man bl.a. läsa följande: "MSB anser att ytterligare aveckling av anläggningar, materiel m.m. för civilt försvar skall upphöra". Man kan också läsa att "I särskilda fall kan aveckling eller försäljning vara motiverat men då måste först dialog ske med MSB och ansvarig länsstyrelse". Detta var alltså långt före Gävle kommun bestämde sig för att tolka kommunfullmäktigebeslutet 2016-11-21 som att det gällde en total aveckling av flygplatsen. (Källa: Information om civilt försvar_kommuner_dec2016_slut.pdf).

Vad vi vet så har ingen ny dialog förts med vare sig MSB eller länsstyrelsen i samband med att Gävle kommun tog beslutet att aveckla flygplatsen helt. Vi vet däremot att både MSB och Länsstyrelsen i utredningen som föregick beslutet i kommunfullmäktige 2016-11-21 uttalade sig negativt (dvs det blir inte bra) om instrumentfinlysningsmöjligheterna avecklas. Att flygplatsen skulle avecklas helt kommenterade dessa inte alls det inte framgick att det kunde bli aktuellt senare.

Vi kräver med anledning av ovanstående nämnda brev därför att Gävle kommun inhämtar (om inte detta redan gjorts) MSB:s, Länsstyrelsens, FFK:s och även Försvarsmaktens godkännande om

en total avveckling av Gävle flygplats och offentliggör dessa godkännanden innan ett antagande av detaljplanen kan ske.

- När flygplatsen byggdes så bekostades 1/5-del av försvarsmakten (sveriges skattebetalare). Resten bekostades av berörda kommuner (skattebetalarna) där av naturliga skäl den största kommunen Gävle stod för största andelen. Tanken var att länets invånare och kommuninvånarna skulle ha användning av flygplatsen både för persontransporter, samhällsnyttigt flyg och krisberedskap. Persontransporterna utvecklades senare men flygplatsen har använts och används fortfarande av samhällsnyttigt flyg och krisberedskapsflyg. Vi anser därför att Gävle kommun har en skyldighet mot länets alla invånare att redovisa hur behovet av det samhällsnyttiga flyget samt krisberedskapen på ett fullgott sätt kan möjliggöras även i framtiden om flygplatsen avvecklas. Vi anser att denna rapport i sin helhet skall redovisas offentligt innan antagande av detaljplanen kan göras.

Vi anser också att vid en eventuell försäljning av flygplatsen skall försäljningsintäkterna fördelas procentuellt lika som den var vid investeringen till berörda kommuner och försvarsmakten dvs. återbördas till skattebetalarna. Det är inte mer än rätt då en avveckling ofrånkomligt ger ekonomiska konsekvenser för Gävleborgs alla invånare exempelvis gällande försäkringspremier. Skogs-, olycksfall-, liv-, sakförsäkringarnas premier kommer att höjas eftersom släckningsmöjligheter och övervakning av skogsbränder kraftigt kommer försämras.

- I bilagan "Planbeskrivning" till detaljplanen kan man läsa följande på sidan 10 om strandskydd: **"Spikåsbäcken, i planområdets östra gräns, omfattas av ett strandskydd på 100 meter. Strandskyddsområdet runt Spikåsbäcken består idag till stor del av en tätare lövträdsväxande uppland med öppen jordbruksmark och det öppna landskap som är ett resultat av flygplatsens verksamhet. Planens genomförande innebär att större delen av strandskyddsområdet på fastigheten Överhärde 63:1 kommer att planläggas som allmän plats, NATUR, med kommunalt huvudmannaskap. Strandskyddsområdet spikåsbäcken, övriga vattendrag bedöms som diken".**

Vi kräver att strandskyddsområdet skyddas i sin helhet. När det gäller avsteg från detta har Gävle kommun att följa 7 kap. 18 c-d § miljöbalken som anger särskilda skäl som kan godtas för att upphäva strandskyddet. Länsstyrelsen kan också upphäva strandskyddet om andra skäl föreligger. Vi kräver därför att skälen detaljerat redovisas offentligt eller att Gävle kommun kan visa att länsstyrelsen upphävt strandskyddet. Detta skall ske innan antagande av detaljplanen.

- 2018-09-26 Beslutar Samhällsbyggnadsnämnden om planbesked och planuppdrag. I beslutsunderlaget beräknar Samhällsbyggnadsnämnden att ärendet kommer ta ca 6-9 månader. I bilagan "Planbeskrivning" till detaljplanen kan man läsa följande på sidan 2: **"Detaljplanen handläggs med utökad förfarande"**. I normalfallet tar det ca 9 månader för ett enkelt ärende vilket detta inte är, medan det för ett utökad förfarande tar ca 1-1,5 år. Detta kan man läsa om både på Gävle kommuns hemsida samt i broschyren "Detaljplaner- Så fungerar det" som Samhällsbyggnads i Gävle gett ut.

Vi anser att Gävle kommun forcerat fram detaljplans förslaget och därför valt att inte utreda förslaget fullständigt enligt det utökade förfarandet som krävs. Detta bekräftas också av de många frågetecken som bl.a. vi påpekar, men det finns säkert fler brister som andra påpekar. Vi kräver därför att Gävle kommuns mest omfattande exploaterings- och detaljplanförslag analyseras och utreds minst enligt den omfattning som det vanligtvis tar för ett utökad förfarande dvs. 1-1,5 år och helst mer än så för att det skall vara trovärdigt. Eller erbjuder Gävle kommun förtur och snabbare behandling för vissa företag?

- I bilagan "Planbeskrivning" till detaljplanen kan man läsa följande på sidan 3: **"Den reguljära flygtrafiken på Rörberg har upphört och idag förekommer i huvudsak privat/kommersiell flygtrafik med mindre flygplan och sjukvårdsflygningar"**. Detta är felaktigt. En stor del av de flygningar som förekommer på flygplatsen är skolflygningar, brandspaningsflyg, tävlingsflyg, polisflyg, sjöräddning m.m. Dock så förekommer privatflygning i form av rekreativ flygning och kommersiella flygningar för lantmäteriet. Sjukvårdsflygningar förekommer inte alls längre efter det att Gävle kommunfullmäktige beslutat avveckla instrumentflygplatsen 2016-11-21.

Eftersom Gävle kommun uppenbarligen inte vet vilken flygtrafik som trafikerar flygplatsen, så kräver vi att detta kartläggs och att konsekvenserna för en avveckling utreds ordentligt samt att åtgärderna för att kunna upprätthålla det samhällsnyttiga flygets insatser/funktioner och krisberedskap redovisas. Detta skall göras innan ett antagande av detaljplanen sker.

- I bilagan "Planbeskrivning" till detaljplanen kan man läsa följande på sidan 3-4: **"Området har bedömts lämpligt för denna typ av utveckling på grund av dess närhet till stälverken/transformatorstationerna i Stackbo och Ångsberg. En knutpunkt i det nationella kraftledningsnätet som kan erbjuda stora mängder elkraft med hög säkerhet. Den typ av verksamhet som kan dra nytta av platsen förutsättningar och möjligheten till större byggnader går ofta att härleda till verksamhetsutövare inom it och kommunikation"**.

Vi har efterfrågat denna undersökning som gör att Gävle kommun bedömer just detta område som lämpligt, men det finns ingen sådan undersökning gjord. Detta samtidigt som flertalet nyligen utkomna rapporter visar på problem i stamledningsnätet och att just etableringar av energintensiva verksamheter som serverhallar skapat enorma problem för de städer som tillåtit sådana etableringar.

- o Detta också samtidigt som Gävle kommun avser växa med 20% i närtid.
- o Detta också samtidigt som vi går in i en period då invånarna självmant väljer eller tvingas välja att köpa elbil.
- o Detta samtidigt som många av våra redan etablerade energikrävande företag som t.ex. Sandvik, Ovako, Korsnäs och Stora Enso m.fl. har krav på sig att ställa om till fossilfri produktion de närmaste åren dvs. avveckla processer som använder fossila bränslen för att ersätta dessa med el.

Vi kräver att Gävle kommun utreder detta och redovisar hur planen ser ut som löser energiproblematiken som alla rapporterar om, för det kan ju inte ha undgått någon. Vi kräver att detta redovisas innan beslut om antagande av detaljplanen tages.

Källa: Rapporter från PÖRYV och Svenska Kraftnät, även artiklar i Dagens industri och flertalet dagstidningar m.m.

- En total avveckling av flygplatsen kräver en ändring av gällande översiktsplan, vilket klargjorts tidigare i detta dokument. Då kommer även samråd med länsstyrelse, berörda kommuner och andra intressenter krävas. Det krävs också att Gävle kommun redogör för konsekvenserna av både avvecklingen, men även för den verksamhet som är tänkt bedrivas på området. Detta gäller ju även för underlaget till detaljplanen.

Vi kräver därför att Gävle kommun tydligare klargör vilken verksamhet som avses skall bedrivas på området. Att endast ange att avsikten är att det skall etableras energintensiva verksamheter duger inte för att klargöra de faktiska konsekvenserna av detaljplanen. Energintensiva verksamheter kan vara allt ifrån stålverk, kolkraftverk eller serverhallar för att nämna några exempel. Verksamheten måste specificeras tydligt och kopplas till konsekvenserna i detaljplanen för att det skall ge någon som helst trovärdighet. Detta skall ske innan beslut om antagande av

Lundberg, Helena

Från: Gun Neby <gun.neby1@gmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 13:12
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Detaljplan DNR:185BN344
Bifogade filer: Yttrande Rörberg DNR 185BN344.pdf

Hej!

Bifogat synpunkter på rubricerat ärende.

Hälsningar
Gun Neby
Björn Larsson

detaljplanen tages.

Just nu (2019-03-18) är det 1789 personer som skrivit under Beredskap Gävleborgs namninsamling och därmed motsätter sig utvecklingen av Gävle Flygplats och de faktiska konsekvenserna utvecklingen kommer ge. Det är alltså ett stort antal invånare i Gävle och Gävleborgs alla kommuner som anser att utvecklingen är ett dåligt beslut som medför alltför stora konsekvenser för Gävleborgs alla invånare och företag när det gäller viktiga samhällsfunktioner och krisberedskap.

Daniel Färnstrand, Anders Hellström, Per Stenson
beredskapgavleborg.se

Lundberg, Helena

Från: Pierre de Bésche <pierre.de.besche@gmail.com>
 Skickat: den 18 mars 2019 13:45
 Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
 Ämne: Nedläggningen av Gävle flygplats

Yttrande gällande samråd till detaljplan Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats. Dnr: 18SBN344

Som skattebetalare finner vi det upprörande att Gävles innevånare inte ska ha möjligheter att snabbt få läkarvård. Kommunen har påstått (i en insändare för ca 2 mån. sedan) att underhållet av flygplatsen skulle kosta 7 miljoner per år, det finns beräkningar som visar att detta är tilltaget i överkant.

Studier vid bl.a. Örebro universitet visar att samhällskostnaderna för ett förlorat liv är 40,5 miljoner kronor; det värdet används av Trafiksäkerhetsverket när man väger kostnader mot nytta i samband med trafiksäkerhetsåtgärder. Detta visar att ett (!) räddat liv per år vida överstiger flygplatsens kostnader, rent matematiskt betyder det att om ett liv räddas ca vart sjätte år är flygplatsen lönsam. När flygplatsen var i drift utfördes i snitt mellan 60 och 70 ambulansflygningar per år! Behovet av dessa transporter torde öka med ökande antal innevånare och en stigande ålder på befolkningen. I utredningen 2016 fastslogs att berörda läkare på Gävle sjukhus motsatte sig en nedläggning av flygplatsen med tanke på ambulansflyget.

Flygplanen kan också starta/landa i avsevärt sämre väder än en helikopter, Gävle sjukhus är dessutom regionsjukhus, vilket borde kvalificera för närhet till bra transportmöjligheter.

I FNs globala mål Agenda 2030, mål nr 3 står: *Investeringar i hälsa genom förebyggande insatser och modern och effektiv vård för alla gynnar samhällets utveckling i stort och skapar förutsättningar för människors grundläggande rättigheter till välbefinnande.* Detta mål stöds inte genom nedläggning av flygplatsen.

Vid ett informationsmöte i höstas motiverades nedläggning av flygplatsen med att marken behövdes för att skapa arbetsstillfällen, femhundra nya jobb pratades det om. I planbeskrivningen anges på flera ställen att de industrier som är tänkta att etableras "inte är så personalintensiva", dessutom har det sagts att det inte finns några garantier för hur många jobb det blir. I slutändan kanske det blir färre än de som fanns på Rörberg från början.

Man kan inte heller hävda att det blir en vinst för kommunen eller landet som helhet, blir det en global aktör blir skatteintäkterna försumbara, enligt Computer Sweden.se subventioneras skatten på el till datahallar, vilket medför att de endast betalar en energiskatt på 0,5 öre/kWh, utan skattelättnader skulle det ha varit 33,1 öre/kWh!

Resultat: Marken såld, försämrad möjlighet till avancerad sjukvård snabbt, höjda elpriser eftersom efterfrågan ökar, färre jobb och de som tidigare arbetade på Rörberg har flyttat från kommunen, till Borlänge exempelvis, dit en del av jobben försvann med minskade skatteintäkter som följd....Hur bra blev det?

Gun Neby
 Björn Larsson

Tråkigt att ni har planer på att omöjliggöra fortsatt flygning på Rörbergs flygplats. Den är ju en fullt fungerande flygplats som tillkommit efter avsevärt byggarbete och som nu hotas av att förstöras.

Hur tänker ni tex när det gäller bekämpning av skogsbränder ?

Övriga Sverige försöker att rusta upp möjligheten att bekämpa skogsbränder, och var ska helikoptrarna landa och tanka om ni har en skogsbrand i närområdet ?

Var ska "småflyget" hålla till om flygplatsen läggs ner ?

Behåll Rörbergs flygplats i fungerande skick !

MVH / Pierre

Lundberg, Helena

Från: Richard Jovanovic <rijnswemec@hotmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 14:20
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post); Gävle kommun (e-post)
Ämne: Överhärde 63:1 m fl
Bifogade filer: Konsekvens av nedläggning av Rörbergs Flygplats.pdf



Konsekvensen av detaljplan Överhärde 63:1 m fl (Rörberg flygplats)

Som länsflygchef för Frivilliga Flygkåren (FFK) i Gävleborgs län ser jag med oro på att ytövervakningen av Gävleborgs län helt kommer att upphöra om föreslagen detaljplan kommer att genomföras och att Gävle Flygplats försvinner helt.

I Gävle bor och arbetar de flesta piloter som flyger FFK uppdrag. Piloterna har i avtal med FFK kravet att kunna vara i luften inom två timmar vid larm. Ingen av dessa piloter kan förflytta sig till Ljusdal, Arbrå eller Mohed och vara i luften inom två timmar.

Om kommunens detaljplan genomförs kommer all pilotutbildning av nya piloter från Gävle helt att upphöra med pilotbrist som konsekvens. Kostnaden för de piloter som finns kvar att bibehålla sina certifikat kommer att öka avsevärt, vilket gör att fler slutar i förtid.

Vid en total nedläggning kommer nedan beskriva uppdragstyper att upphöra. Hälften av nedan beskriva flyguppdrag försvann i och med nedgraderingen från instrumentflygplats till vackerväderflygplats.

De uppdragstyper som utförs från Gävle Flygplats.

1. Radiakindikering, mätning av strålning.
Flygning över terräng för mätning, dokumentering av ev. radiak/strålning.

Beställare: Strålsäkerhetsmyndigheten

2. Maskeringskontroll, rekognosering.
Flygspaning efter synliga objekt, dokumentering.

Beställare: Försvarsmakten

3. Övervakning av vattenområde.
Underlag för bedömning av miljöfara, översvämningsrisk. Dokumentering, samt ledning.

Beställare: Länsstyrelsen

4. Trafikövervakning.
Flygning längs leder och områden för övervakning, ledning av fordon samt dokumentering.

Beställare: Länsstyrelsen och Räddningstjänster.

5. Kontroll av land- och kust-gränser.
Spaning efter båtar, bilar, personer, ledning av fordon samt dokumentering.

Beställare: Försvarsmakten, Tullen, Polis

6. Kontroll av luftledningar vid stormskador och dylikt.
Flygning längs linjer för spaning efter större skador efter oväder. Ledning av fordon samt dokumentering.

Beställare: Svenska Kraftnät, Kraftbolag



7. Insatser vid katastrofer, räddningstjänst, eftersök av försvunna personer.
Spaningsflyg, ledning av fordon samt dokumentering, efterspaning av försvunna personer. Flygning i undantagsfall med räddningsledare.

Beställare: Räddningstjänsten, länsstyrelsen, Kustbevakning och Polisen.

8. Målgång och övervakning av riskzon.
Målgång och övervakning av riskzon för försvaret, Målgång utförs ibland i formation.

Beställare: Försvarsmakten

9. Skogsbrandbevakning
Spaningsflygning för upptäckt av brand. Dokumentering, ledning och positionering.

Beställare: Länsstyrelsen

10. Sjöövervakning Spaning, dokumentering, ledning och positionering samt identifiering av fartyg.

Beställare: Försvarsmakten/Marinen

11. Sjöräddningstjänst.
Spaning efter försvunna båtar, del av båt samt människor, dokumentering, ledning och positionering.

Beställare: Sjöfartsverket

12. Kontroll av infrastruktur
Dokumentering, positionering, av skador efter ex. storm samt ledning av fordon.

Beställare: Trafikverket, länsstyrelsen m.fl.

13. Pejling av radiosändare
Positionering av radiosändare

Beställare: Lantbruksuniversitetet Naturvårdsverket

14. Viltspaning utmed väg/järnväg.
Positionering av riskdjur, dokumentering.

Beställare: Räddningstjänst/ Länsstyrelsen/ Trafikverket

15. Fällning av minifallskärmar och fallskärmschoppare.
Fällning av små fallskärmar och fallskärmschoppare.

Beställare: Försvarsmakten

16. Utbildning av ungdomar.
Ungdomsläger för ungdomar 15-25år. Ungdomar utbildas i navigation och spaning från flygplan.



FFK är en frivillig organisation. Vår uppgift är att ytövernaka Gävleborgs län och dess kust. Frivilliga Flyg Kåren (FFK) flyger ca 11000 timmar per år i Sverige så vi finns i luften varje dag i samhällets tjänst.

Länsflygchef FFK X-län
Richard Jovanovic

Lundberg, Helena

Från: Kristina Strandlund <strandlundkristina@gmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 17:57
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Rörberg

Ur säkerhets synpunkt bör Rörberg flygplats vara kvar. Ambulansflyg med närheten till Gävle sjukhus. Brandflyg viktigt, viktigt. Tanknings möjligheter är en självklarhet. Så sluta lek med skattemedel och tjäfsa hit och dit. Vi har en flygplats använd den för det den är ämnad till. Mvh Kristina



Dnr 19G/AB323
Datum 2019-03-18
Sida 1 (2)

Gävle kommun
Livsmiljö Gävle

Yttrande avseende detaljplan för verksamhetsändamål Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats 18SBN344

Gästrikre Vatten AB (GVAB) ansvarar för drift och utveckling av den allmänna VA-försörjningen i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar kommuner och ägs av de ingående kommunerna. I varje kommun utgör respektive dotterbolag VA-huvudman, i detta fall Gävle Vatten AB. GVAB har tagit del handlingarna avseende förslag till detaljplan för verksamhetsändamål, Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats 18SBN344 inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och har följande synpunkter:

GVAB föreslår att syftet med detaljplanen kompletteras med att omfatta säkerställande av stärkt skydd av Gävle-Valboåsen. Planområdet ligger i sin helhet inom tillrinningsområdet för Gävle-Valboåsen och berörs av kommande revidering av vattenskyddsområde. Enligt SGU:s bedömning från 2010 är delar av planområdet beläget inom grundvattenförekomen, pågående utredningar bekräftar det samt visar att hela planområdet ligger inom åsens tillrinningsområde. Detaljplaneförslaget inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör därför kompletteras med en utförligare beskrivning av grundvattenförekomen och förutsättningarna för ett stärkt skydd utifrån planerad exploatering.

GVAB bedömer att juridiska aspekter av plankartan bör ses över med anledning av pågående revideringen av Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde och framtagandet av nya vattenskyddsföreskrifter. GVAB anser att plankartans innehåll bör utgå ifrån att området kommer att vara beläget inom vattenskyddsområde Dels gällande formulering av vissa planbestämmelser men även behov av avgränsning/uppdelning av olika planbestämmelser. En differentiering av egenskapsbestämmelser inom s J1-området bör utpekas för olika ändamålen.

GVAB undrar vad ”pumpstationer” syftar till i områdesbeskrivelsen. Planbeskrivningen och MKB bör generellt kompletteras med en tydligare beskrivning av Gävle-Valboåsen samt planens påverkan på densamma. Det bör beskrivas hur man har beaktat det regionala miljökvalitetsmålet avseende Grundvatten av god kvalitet samt Gävle kommuns VA-strategi. Målet Grundvatten av god kvalitet påverkas inte bara av dagvatten utan bör också beskrivas utifrån tex ökad exploatering i området, ändrad markanvändning, ökad trafikmängd (både inom och till- och från området) etc.

Behov av förebyggande brandskyddsarbete bör förtydligas. Den stora mängd petroleumprodukter som antas komma att lagras och hanteras inom området kan utgöra en stor risk för grundvattenmagasinet då området ligger inom tillrinningsområdet till Gävle-Valboåsen. GVAB ser framförallt en stor risk vid en eventuell brand om släckning sker med skum.

Avsnittet för teknisk försörjning bör särskiljas från beskrivningen av vattentäkten/grundvattenmagasinet.

Påverkan på ledningsrätter för allmänna VA-anläggningar behöver förtydligas.

GVAB bistår gärna i arbetet med att komplettera och förbättra underlaget.

I ärendets handläggning har Malin Delin och Sara Larsson deltagit.

Sara Larsson
Verksamhetsstöd

Lundberg, Helena

Från: agneta.lof@trafikverket.se
Skickat: den 18 mars 2019 22:49
Till: Livsmijö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: TRV 2019/24077 (18SBN344)

Vårt dnr TRV 2019/24077
Ert dnr 18SBN344

Överhärde 63:1 m.fl., Rörbergs flygplats

Vi har tagit del av handlingarna i ovanstående ärende och vill framföra följande.

Flygfältsvägen är idag statlig och har vägnummer 555. Detta bör framgå i texten.

Vi föreslår att väg 555, i planen benämnd som Flygfältsvägen, markeras med enskilt huvudmannaskap. Vi kommer inom kort att påbörja ett utredningsarbete för att lämna över vägen till enskild part eftersom vägens allmänna intresse som anslutning till allmän flygplats inte längre är aktuellt.

Vi har gärna fortsatt dialog i frågan om förändrad väghållning när vårt arbete är påbörjat.

I övrigt har vi ingenting att erinra mot planen.

Med vänlig hälsning

Agneta Löf
samhällsplanering Gävleborg

Direkt/mobil: 010-123 59 46

Trafikverket

Region Mitt
Box 417
801 05 Gävle
www.trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Lundberg, Helena

Från: Torbjörn Pant <torbjorn.pant@sandvik.com>
Skickat: den 18 mars 2019 23:54
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Gävle kommun (e-post)
Ämne: Yttrande angående detaljplanen för Överhärde 63:1 m fl (Rörbergs flygplats)

Hej,

Med anledning av den föreslagna avvecklingen av Gävle flygplats vill jag lämna följande yttrande som f d deltidssbrandman och stationschef i Ockelbo (Gästrike Räddningstjänst) under 25 år. Dessutom har jag intresse i detta som privat skogsägare och därmed förvaltare av det värde som byggts upp i generationer.

Med anledning av de stora skogsbränderna sommaren 2018 och klimatförändringar som talar för återkommande risker är det anmärkningsvärt att det nu jobbas för en avveckling av en så strategisk knutpunkt som Rörbergs flygplats.

Allt talar för att vi måste vara väl förberedda och samordnade samt jobba förebyggande ex brandflyg och då rimmar detta väldigt dåligt med vad som krävs för att upprätthålla en krisberedskap värd namnet. Snabba insatser med de allra bästa förutsättningarna för flygunderstöd har visat sig vara det effektivaste och då är inte svaret att avveckla Rörbergs flygplats.

Som privat skogsägare känner man ju även en oro till högre försäkringspremier då risken ökar avsevärt och den får vi skogsägare garantera betala. Vi har sett tillräckligt med livsverk som gått upp i rök under sommaren som var. Familjetragedier som vi måste försöka undvika att hamna i med alla medel och då känns en föreslagen avveckling av Rörbergs flygplats respektlöst.

Har förstått att området är föremål för nyetablering, vilket såklart är positivt, men här är rådet att se över om det finns alternativa platser då priset är högt.

Mvh
Torbjörn Pant
Ockelbo

This e-mail is confidential and it is intended only for the addressees. Any review, dissemination, distribution, or copying of this message by persons or entities other than the intended recipient is prohibited. If you have received this e-mail in error, kindly notify us immediately by telephone or e-mail and delete the message from your system. The sender does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which may arise as a result of the e-mail transmission.

Lundberg, Helena

Från: Kundtjänst <kundtjanst@gavle.se>
Skickat: den 19 mars 2019 07:58
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: VB: Rörbergs flygplats [2019KC30936]
Bifogade filer: Rörbergs flygplats.pdf

Hej,

Följande mail har inkommit till Gävle kommuns officiella e-postlåda.

Med vänlig hälsning
Elin Bentzer

Gävle kommuns kundtjänst
Telefon 026-17 80 00

Från: Hans Pålsson <hans.palsson@gmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 19:29
Till: gavle.kommun@gavle.se
Ämne: Rörbergs flygplats

Hej,

Efter att ha tagit del av planerna för området där Rörbergs flygplats idag är beläget vill jag lämna synpunkt på ärendet. Som tidigare förmedlat av flera intressenter till Gävle kommun är betydelsen av flygplatsen stor för samhällsnyttan på grund av dess placering och tillgänglighet i främst hjälpflygverksamheten som under sommaren 2018 visade sig ha stor betydelse. Att ensidigt ta bort denna infrastruktur utan att samtidigt förbereda ett alternativ kan komma att föra med sig större kostnader för samhället än den vinst en omstrukturering kan komma att ge, om man enbart utgår från att det finns företag med etableringsintresse utan att ha faktiska sådana på plats.

Jag anser att Gävle kommun ska bereda plats för flygverksamhet motsvarande de behov som flygklubb, brandflyg och "blåljusflyg" utan att nämnvärt försämra tillgängligheten för brukarna inom ramarna för omstruktureringen av Rörbergs flygplatsområde till industriområde.

Mvh

Hans Pålsson, förbundsordförande Kungliga Svenska Aeroklubben, ksak.se
hans.palsson@ksak.se
hans.palsson@gmail.com

Samråd; Yttrande över Planbeskrivning Dnr:18SBN344 av delägarna i Överhärde s:1.

Överhärde s:1

Överhärde s:1 är inte bara en vägstump över planområdet utan en del av Överhärde Byalag. Överhärde s:1 är 145 827 kvadratmeter väg, 2,7 mil. Byalaget förvaltar även ; Överhärde s:5, s:6, s:7, s:8, s:9, s:10, s:11, s:12, s:13, s:14, s:16, s:17, fs:25, dessutom Valsjön, Bäckarna och Spikåsbäcken.

Viktigt är att de vägar som tillhör byalaget men som ännu inte registrerats i det nu använda datorbaserade kartmaterialet, uppmärksammas och registreras i samband med förrättning där Överhärde s:1 ingår. Cirka 5km saknas. Exempelvis vägar: till fåbodarna och över fåbodplatserna, över Ginstigsåsen, runt Sjulsåsen (och diket där) till och längs Västermur, vidare vägar granskas till Båtsmansjorden och byns kvamplats i Gavleån, samt till byns tre sågplatser vid Spikåsbäcken, tegelbruk och lertakter. Slutligen vägen ner till Valsjöns strand för att nå Byalagets öar. En lantmätare stoppade på 1950-talet nyttjandet, av den av hävd använda nedfarten och upplagsplatsen vid Gettorgs udden, då kördes ofta över sjöisen till och från Gammelåsbod skogen. Dags att ompröva detta eller hur har lantmäteriet tänkt sig att vi skall nå våra öar.

Vägen från Rörbergsvägen över Ginstigsåsen till landsvägen, väg 56, fortsätter genom Aldern, förutvarande grustäkt, nuvarande motorstadion och vattenåkt, ner till nordligaste viken av Valsjön. Till en plats benämnd Båstan, vid by rån mot Öns by. Där fanns byggnader, troligen båtshus, då byborna rodde över Valsjön till dess sydöstra vik benämnd Båtlänningen för att gående ta sig över Mesmansuren till Gammelåsbodvallen (ett namn den hade redan på 1670-talet). Vägen är utträd på gamla skifteskartor och måste uppmärksammas och betraktas som en förlämnings trots att den sargats det senaste seklet.

Byalaget har en överenskommelse med kommunen om att använda Västervägen året runt i utbyte mot att kommunen står för vinterväghållningen. Denna överenskommelse bröts ensidigt av kommunen för två år sedan i samband med att flygplatsen lade ner. Kommunen har inte återställt Gränsrandsvägen över det nerlagda flygfältet, fram till Västervägen så den kan användas av byalaget. Skadestånds anspråk från Byalagets sida kan komma att framföras vid framtida förrättning.

Förläggning av Västervägen

Eftersom planområdet med stor säkerhet kommer att inhägnas, så måste väg byggas runt allt inom planområdet. Inte bara på västra sidan. Vägen och vägområdets bredd skall anpassas efter funktion och behov, främst skogsbruk, hästräning, rekreation och motion.

Det krävs en rak dragning i nord-syd för hästräning med anpassad beläggning. De två hören på samrådsplanens väg fungerar varken för timmerbilar eller travhästar i full fart. Bredare område än 20m behövs för att säkra skogsbrukets behov. Skall vägen användas i bevaknings/katastrofskydds syfte behövs separat körbana för det, för att klara tyngden/utmattningen av väggroppen.

En väg behövs längs östra kanten av planområdet: från Västervägen till Gränsrandsvägen och vidare till Västervägen, för åtkomst av skiften på bäckens västra sida. Delen söder om Flygfältsvägen, genom naturmarkområdet, ska utformas så den går att använda för hästräning innan Västervägen börjar byggas om, så kontinuerliga träningsmöjligheter säkerställs. Våra hästkunniga skall godkänna utförandet.

Återställande av Gränsrandsvägen till dess anslutning till Västervägen. Gränsrandsvägens bro över Spikåsbäcken skall besiktas för virkestransporter. Har den förfallit under flygfältstiden får kommunen bekosta byggandet av en ny bro.

sida 1 av 2

Från: Kundtjänst
Till: Livsmiljö Gävle – Planer (e-post)
Ärende: VB: Rörberg [2019KC0932]
Datum: den 19 mars 2019 07:58:32
Bilagor: Rörberg.pdf

Hej,

Följande mail har inkommit till Gävle kommuns officiella e-postlåda.

Med vänlig hälsning
Elin Bentzer

Gävle kommuns kundtjänst
Telefon 026-17 80 00

Från: Kristina Strandlund <strandlunkristina@gmail.com>
Skickat: den 18 mars 2019 17:50
Till: gavle.kommun@gavle.se
Ämne: Rörberg

Ur säkerhets synpunkt kan man inte lägga ned Rörbergs flygplats. Ambulansflyg är viktigt att ha i närheten till Gävle sjukhus. Brandflyg viktigt, viktigt. Tanknings möjligheter i anslutning till flygplatsen är självklart. Gör om och gör rätt. Och lek inte med skattemedel.
Mvh Kristina

LIVSMILJÖ GÄVLE Samhällsbyggnadsnämnden	
Ank.	2019-03-18
Bilagor 18SBN344-83	

Byalaget skall delta som part vid fastställande av nya köparens ansvar till vägunderhåll av de nybyggda vägarna och återställande av gamla vägar inom planområdet i markanvisningsavtal. Underhållet av den ökade väglängden får kommunen och de nya ägarna dela på.

Exploateringen av flygfältet innebär att en ny förrättning (Överhärde GA:5) behövs för väghållningen. Särskilt som kommunen inte tog på sig att stå för förändringen i andelstalen i samband med att flygfältet byggdes på 1960-talet. I den nya förrättningen ska alla byns vägar ingå samt Salabanans järnvägsbank. Som i dag fungerar som väg där kommunen inte tagit något ansvar för säkerheten. Även tre skogsbilvägar för virkestransport bör inordnas.

Huvuddelen av förrättningskostnaderna får kommunen ta på sig.

Krav om detaljerad kravställning i köpeavtalet med blivande ägarna.

Fiberanslutning till alla hushåll utefter Överhärde s:1. Alla i byn färdas på Överhärde s:1. Alla skall ha tillgång till samma infrastrukturer på och under körbanan. Särskilt som centra för hela världen via fiber och bredband nu planeras inom Överhärde s:1. Sorgligt om girigheten på pengar i kommunen är så stor att de som en gång berövats den mark som nu utgör planområdet, inte kan ges tillgång till anläggningens tjänster.

Övrigt

Krav om upphävande av de servitut som belastar närliggande skiften i avseende höjd på skog.

Krav på markbunden elkraftsförsörjning till de ställverk som planeras.

Lägre högsta bygghöjd, 12 meter, i norra delen av området.

Ställverk och reservkraftsaggregat skall placeras i de västra delarna för att undvika störande av de närboende. Särskilt som västlig och sydvästlig vind är vanligast i området.

Kulturmiljö

Valbo 366:1 Kalkbrottet ingick som en del i ledet för kalkframställning i byn. Minst tre kalkugnar är kända i Nybro området varav en är någorlunda intakt i dag. Kalkframställningen är en av de förädlingsprocesser som bedrivits småskaligt i Överhärde genom åren. Av de övriga: leriåkt med tegelbruk, hednablästrar med myrmalm och smide, kvarn i Gavleån vid Ön, i Spikåsbäcken vattendrivna sågverk, samt kolbotnar och tjårdalar på skogen, är det bara en bysäg i drift i dag. De anläggningar som bybor varit med att starta, som klarat sig längst, är Valbo masugn, Forsbacka bruk och Mackmyra bruk. Vid schaktning för byggnader på planområdet kommer de förmodligen att stöta på gruvhållet till Valbo 366:1, kalkbrottet. Trevligt vore om det vattenfyllda hålet med sina rudor kunde återställas på sin plats och minna om fädernas slit.

För byalaget och Överhärde s:1
2019.03.17



Reine Hansson



Håkan Engblom

INFORMATION OM SEKRETESS FÖR SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

Enligt 18 kap. 8 § 5 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (OSL) gäller sekretess för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs och åtgärden avser den civila luftfarten.

Luftfartsverkets remissvar kan innehålla information om säkerhetsåtgärder för den civila luftfarten som skulle kunna medföra skada om dessa uppgifter skulle röjas för obehöriga personer. Vi ber er därför ha detta i åtanke när ni hanterar Luftfartsverkets remissvar.

Uppgifter som i regel omfattas av sekretess är uppgifter om var kommunikationsutrustning, navigationsutrustning eller radar- och övervakningsutrustning är belägen (geografisk position), bevakningsåtgärder för sådana anläggningar (information om tillträdeskontroller, avgränsningar och liknande) eller information om hur en anläggning fungerar eller används och teknisk information om anläggningen (uppgifter om konsekvenser för den civila eller militära luftfarten).

Att Luftfartsverket inte har några invändningar omfattas i regel inte av sekretess.

Om ni har frågor om sekretessbedömningen kan ni kontakta koncernjurist Charlotte Rydberg på telefon 011-19 21 76 alt charlotte.rydberg@lfv.se.

2019-03-01

Gävle kommun
Livsmiljö Gävle
801 84 Gävle

LFV:s yttrande angående detaljplan för verksamhetsändamål för fastigheten
Överhärde 63:1, Gävle kommun.

Härmed överlämnas LFV/ANS yttrande över i rubriken nämnda remiss.

Med vänlig hälsning



för Johan Arvik
Operativa System

Dokumentnummer
D-2019-157844

Ärendenummer
Å-2019-009355

Ert datum
2019-02-22

Ert beteckning
Dnr: 185BN344

Handläggare
Carlsson, Gert

Sekretess
OSL 18 kap. 8 § Bevakning &
säkerhet

2019-03-01

Remissvar:

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot
detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera
yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning
förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och
övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på
Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem
mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift",
Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och
från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli
påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om
byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan
anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats
avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från
flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector
Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum
och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se
www.lfv.se/flyghinderanalys.

Flyghinderanalys

Ska du uppföra mast, vindkraftverk, mobilkran eller byggnadsverk högre än 20 meter alternativt skicka in planhandlingar? Läs då detta!

Enligt Trafikverkets hemsida bör en lokaliseringsbedömning göras, på LFV kallar vi den för flyghinderanalys. Om du av någon anledning inte vill ha en flyghinderanalys utförd, men ändå efterhöra om LFV har något att erinra, kan du skicka in en **begäran om CNS-analys**. Kom ihåg att flygplatserna kräver en utförd flyghinderanalys för att de ska tillstyrka etablering av hinder högre än 20 meter. En flyghinderanalys är alltid avgiftsbelagd.

HUR GÅR MAN TILL VÄGA?

För att underlätta hanteringen och därmed förkorta handläggningstiden för flyghinderanalyser och CNS-analyser, vill vi göra er uppmärksamma på två mycket viktiga punkter:

1. RÄTT benämning av vad ni vill ha utfört

Använd endast formuleringen **Beställning av flyghinderanalys** om du önskar en komplett (avgiftsbelagd) analys av om byggnadsobjekt kommer att få någon påverkan på flygplatser, in- och utflygningvägar, luftrum, kommunikationsutrustning, navigationsutrustning och radarutrustning. I denna analys inkluderas CNS-analys av LFVs egna utrustning. Mer information och prislistor hittar du på länken angiven nederst i dokumentet.

Använd endast formuleringen **Remiss CNS-analys** om du enbart vill efterhöra om LFV har något att erinra mot etableringen med hänsyn tagen till LFVs egna utrustning. I denna analys finns ingen information om hur etableringen påverkar flygtrafiken.

Använd vår blankett för CNS-analys vid beställningen.

2. RÄTT inskickat elektroniskt format

Skicka i elektroniskt format med epost till: lfvcentralregistratur@lfv.se

I yttersta undantagsfall per post till: **LFV 601 79 Norrköping**

Skicka koordinatlistor i Excel- eller Wordformat. Resterande information i öppet format (ej scannade filer).

Ange objektets exakta position/koordinater i: RT 90 X 7, 2,5 gon V eller SWEREF 99 TM N, E eller SWEREF 99 (WGS 84). Undvik lokala koordinatsystem som SWEREF 99 18 00. **Se till att ni anger exakt koordinatsystem som är använt för objektet, gissa inte om ni är osäkra.**

VIKTIGT! ANGE TERRÄNGHÖJD METER ÖVER HAVET (Z) FÖR HINDRETS PLACERING.

Möjlighet finns att beställa analys av ett område, såsom vindkraftpark. Som komplettering till koordinatlistor tar vi tacksamt emot shape-filer (.shp) för stora områden, vindkraftsparker, kraftledningar etc. Blanketter för beställning av flyghinderanalys hittar du via länken nedan. Om du inte använder LFVs blankett, var noga med att all information motsvarande den som finns på LFV-blankett, finns med i din ansökan.

Här hittar du blanketter för beställning av analyser under rubrik "Ladda ner":

www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/flyghinderanalys/sa-har-gor-du

www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/cns-analys

KONTAKT: Flyghinderanalyser 011-19 25 22
CNS-analyser 011-19 22 13

Yttrande

Dnr 19KFN43-3
2019-03-11

Tina Hellman
Telefon 026-17 94 09
tina.hellman@gavle.se

Samråd Överhärde 31:1 m.fl. Rörbergs flygplats

Kultur- och fritidsnämnden har inga synpunkter på Rörbergs flygplats ur ett friluftslivs- eller idrottsperspektiv

Tina Hellman
Tf Administrativ chef
Verksamhetsstöd

Lundberg, Helena

Från: Gävle Energi - Karta - E-Post
Skickat: den 18 mars 2019 09:39
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Ämne: Svar på samråd - Överhärde 63:1 m.fl. Rörbergs flygplats

Gävle Energi AB har inget att erinra.

Med vänliga hälsningar

Daniel Richtmér
GIS & Mättekniker

Gävle Energi AB
Box 783, 801 29 Gävle

026 - 17 85 71
www.gavleenergi.se



Lundberg, Helena

Från: Kommunal lantmäterimyndigheten (e-post)
Skickat: den 18 mars 2019 11:28
Till: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post)
Kopia: Wårdsäter, Josef
Ämne: Samrådsvar - Överhärde 63:1 m.fl. Rörbergs flygplats

Lantmäterimyndigheten har inga formella synpunkter på rubricerad detaljplan. Eventuella redaktionella kommentarer ges direkt till planhandläggaren.

Med vänliga hälsningar
Karin Linjer

Lantmäterichef
Lantmäterimyndigheten i Gävle kommun
801 84 Gävle
Besöksadress: Kyrkogatan 22
Tel: 026-17 83 46
karin.linjer@gavle.se
www.gavle.se/klm

Från: Livsmiljö Gävle - Planer (e-post) <planer@gavle.se>
Skickat: den 22 februari 2019 06:45

Till: Livsmiljö Gävle - Mark o Exploatering (e-post) <markexploatering@gavle.se>; Livsmiljö Gävle - Gata & Park (e-post) <gatapark@gavle.se>; Livsmiljö Gävle - Trafik (e-post) <trafik@gavle.se>; Livsmiljö Gävle - Stadsmiljö (e-post) <stadsmiljo@gavle.se>; Kommunal lantmäterimyndigheten (e-post) <klm@gavle.se>; Kommunstyrelsen (e-post) <kommunstyrelsen@gavle.se>; Gästrikre Vatten - Info (e-post) <info@gastrikevatten.se>; Gästrikre Återvinnare (e-post) <info@gastrikeatervinnare.se>; Livsmiljö Gävle - Namnberedningen (e-post) <namnberedningen@gavle.se>; Gästrikre Räddningstjänst (e-post) <gastrike.raddning@gastrikeraddningstjanst.se>; Livsmiljö Gävle - Kultur & Fritid Gävle (e-post) <kultur-fritid@gavle.se>; Staffan Lundgren <per.staffan.lundgren@gmail.com>; orjanjosefs69@gmail.com; kansli.gavledala@naturskyddsforeningen.se; gavle@trafikverket.se; registrator.mitt@polisen.se; skanova-remisser-nord@tellasonera.com

Ämne: Samråd - Överhärde 63:1 m.fl. Rörbergs flygplats - 190318 KL

Samrådstid 2019-02-25 till 2019-03-18

Med vänlig hälsning,

Helena Lundberg
Planadministratör

Gävle kommun
Livsmiljö Gävle
Fysisk planering
Postadress: Gävle kommun, 801 84 Gävle
Besöksadress: Kyrkogatan 22
Kundtjänst: 026-17 80 00
Tel: 026-17 83 45
helena.lundberg@gavle.se
www.gavle.se
www.facebook.com/gavlekommun

Denna mejlväxling kan innehålla personuppgifter som Gävle kommun behandlar enligt EU:s dataskyddsförordning. Läs mer på www.gavle.se/dataskydd