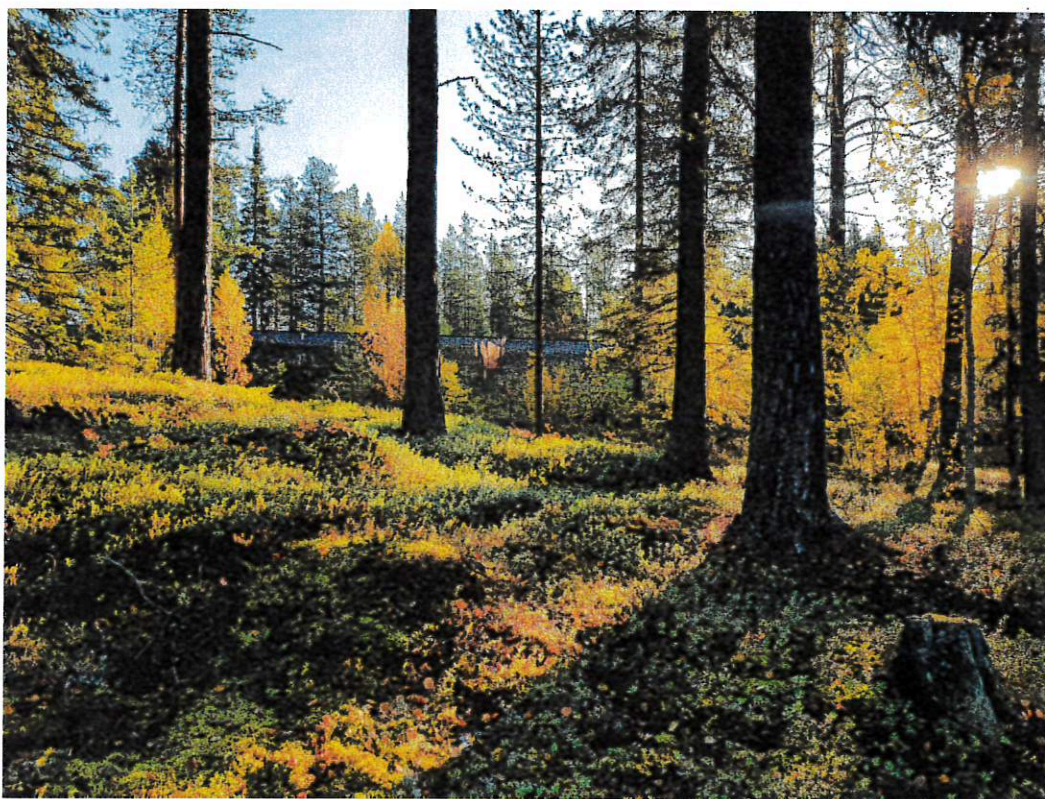




ARVIDSJAUR
IN SWEDISH LAPLAND
árviesjávrrie

Antagandehandling
2021-01-19
Dnr. 2019/371

Laga kraft 2021-05-18



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Arvidsjaur 5:1 m fl Triangelspår

Arvidsjaur kommun, Norrbottens län

Upprättad av: Kreera Samhällsbyggnad

HANDLINGAR

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Arkeologisk inventering
- Bullerutredning
- PM Geoteknik
- MUR, Markteknisk undersökning
- Naturvärdesinventering
- Artutredning Svärta & Sävspärv
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Av ovanstående handlingar är det endast plankartan med bestämmelser som har juridisk verkan.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planförslaget syftar till att skapa förutsättningar för ett nytt triangelspår på Inlandsbanan strax väster om Arvidsjauras tätort för att undvika omkopplingar av lok på Arvidsjauras station och optimera transporttiderna längs banan.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger i huvudsak inom del av fastigheten Arvidsjaur 5:1 i västra utkanten av Arvidsjauras tätort. Planområdet är beläget mellan Prästjärn i väster och befintliga järnvägsspår Gällivare-Arvidsjaur och Arvidsjaur-Storuman i öster. Vid Prästjärns norra strand ligger ett bostadsområde och hembygds museet med omgivande kulturmiljö som bland annat innefattar den gamla kyrkoplatsen.

Areal (antal kvadratmeter)

Detaljplanen omfattar cirka 12 400 kvadratmeter.

Markägarförhållanden

Planområdet berör fastigheterna Arvidsjaur 5:1 och Arvidsjaur 6:2. Arvidsjaur 5:1 ägs av Svenska kyrkan Prästlönetillgång, Arvidsjaur 6:2 av Arvidsjauras kommun.



Figur 1. Karta över planområdet.

UNDERSÖKNING OM BEHOVET AV MILJÖBEDÖMNING

Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program ska kommunen göra en undersökning för att ta reda på om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen är den process som ska komma fram till om ett förslag till detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Kommunen har upprättat en undersökning om betydande miljöpåverkan för detaljplanen sommaren 2019. Kommunen ansåg att detaljplanen inte bedömdes medföra en betydande miljöpåverkan då alla aspekter förutom naturmiljön bedömdes som ickebetydande. Undersökningen skickades till länsstyrelsen och undersökningssamråd enligt 6:e kapitlet 5-6 §§ miljöbalken genomfördes med länsstyrelsen. Länsstyrelsen gjorde sammantaget bedömningen att betydande miljöpåverkan inte

kan uteslutas och att en MKB för detaljplanen behöver tas fram. En MKB är därför framtagen för detaljplanen och utgör en del av planhandlingarna.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

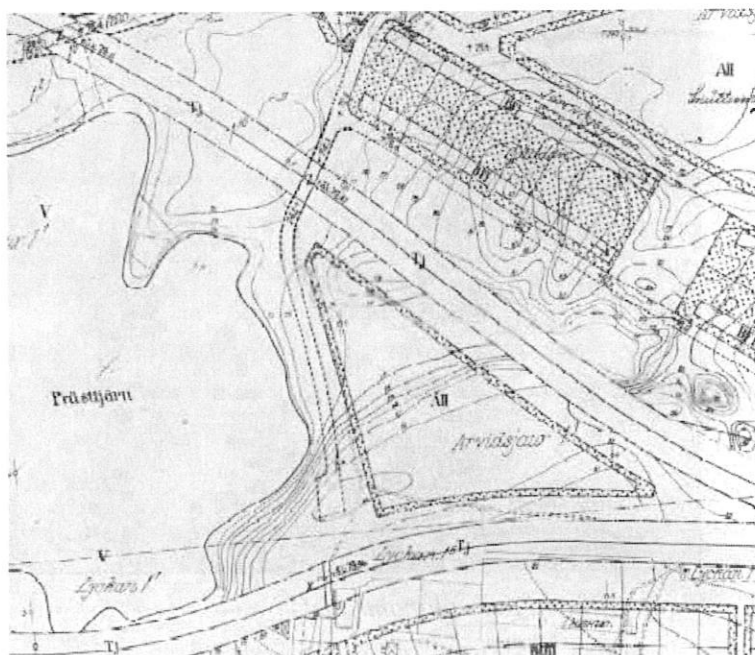
Översiktsplan

Planområdet ligger i anslutning till ett område som är utpekad som industri/testbana i Arvidsjaurs översiktsplan från 2015. Utanför detaljplaneområdet på västra sidan av Prästtjärn finns ett bevarandevärt område utpekad i anslutning till Gamla kyrkplatsen och Gamla Prästgården. Marken kring bostäderna på norra sidan av Prästtjärn är utpekad som Bostäder i översiktsplanen. För merparten av planområdet finns ingen utpekad användning i översiktsplanen. Detaljplanen bedöms inte strida mot översiktsplanen.

Detaljplaner

Stadsplan 25-ARS-9, förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Arvidsjaurs municipal-samhälle som upprättades under åren 1944-46 omfattar hela dåvarande Arvidsjaurs tätort och därmed också planområdet.

Delar av planområdet är i stadsplanen planlagd som kvartersmark för allmänt ändamål med en byggrätt i två våningar, allmän plats; gata eller torg. Prästtjärn är planlagd som vatten. Stadsplanen innefattar också Inlandsbanans två befintliga spår, de är planlagda som järnväg.



Figur 2. Utsnitt av stadsplanen för Arvidsjaurs municipal-samhälle, 25-ARS-9.

Planprogram

Det finns inget planprogram framtaget för detaljplaneområdet.

Kommunala beslut i övrigt

Miljö-, bygg- och hälsoskyddsnämnden har 2019-04-10 ställt sig positiv till att en ny detaljplan tas fram för Arvidsjaur 5:1 m fl.

Parallella projekt

Inlandslänken är ett projekt som avser att rusta upp hela Inlandsbanan, vilket syftar till en avsevärd kapacitetsökning genom bärighets-, hastighets- och tåglägesökning. De åtgärder som planeras är spårbyte, byte till betongsliprar och att grusballasten ersätts med makadam. Projektet kräver ombyggnader av ett 30-tal driftsledningsplatser med förlängda mötesspår. Av trafiksäkerhetsskäl krävs om- och nybyggnad av ett stort antal vägskydd och översyn av trafiklösningar också längs banan. Detaljplanen för triangelspåret innefattar inte den ökade trafikeringen som projektet Inlandslänken innebär.

Företaget Rail Test Nordic har planer för en testanläggning för höghastighetståg på järnvägssträckan Arvidsjaur-Nordlunda. Inget beslut om testbanans genomförande har tagits när denna detaljplan tas fram.

Riksintressen och Natura 2000

Planområdet omfattas av riksintresse för rennäring och ligger inom Västra Kikkejaure och Mausjaure skogssamebyars marker och ligger inom ett större kärnområde av riksintresse för rennäring. Planområdet ligger inom tätbebyggt område med villabebyggelse omkring och med mycket människor i rörelse. Planområdet nyttjas därför inte vanligtvis av renarna.

Väg 95 som ligger i nära anslutning till planområdet är av riksintresse (sträckan Skellefteå-Arvidsjaur-riksgränsen) av särskild betydelse för regional eller interregional trafik.

Natura 2000-området Byskeälven, som är klassat enligt art- och habitatdirektivet (SCI) ligger som närmast ca 600 meter nordost om detaljplaneområdet, då sjön Västra Ringlet med biflöde ingår i området. Byskeälven är en naturlig älv helt opåverkad av modern vattenkraftsexploatering. Byskeälven omfattas också av riksintresse för naturvård, som närmast ligger riksintresset cirka en kilometer från planområdet.

Strandskydd

Strandskydd gäller i enlighet med miljöbalken kapitel 7 § 13 på 100 meter från sjön söder om planområdet, Hemtjärn. Prästtjärn omfattas *inte* av strandskydd, se figur 4. Delar av planområdet ligger inom 100 meter från Hemtjärn. Strandskyddsbestämmelserna syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vattnet.

Strandskyddet föreslår upphävas för delar av kvartersmarken inom planområdet, i enlighet med miljöbalken 7 kapitlet § 18 b. Detta anges i plankartan som en administrativ gräns för området som föreslås upphävas. För att upphäva strandskydd krävs särskilda skäl i enlighet med miljöbalken kapitel 7 § 18 c:

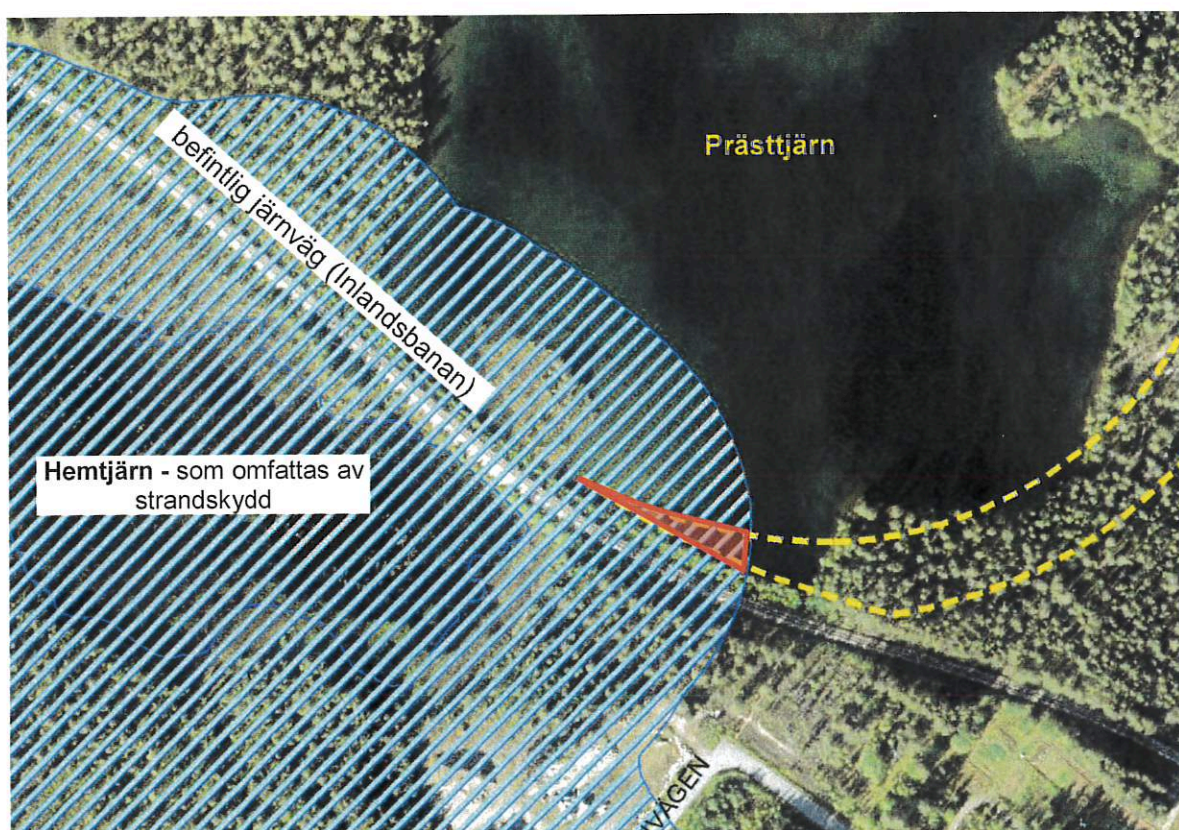
Paragrafen säger: *”som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:”*

Därefter listas sex punkter varav första punkten säger:

”1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,”

Marken, där strandskyddet som föreslås upphävas, har sedan tidigare tagits i anspråk för järnvägsanläggning, den befintliga Inlandsbanan. Som redovisas i figur 4 avser strandskyddet sjön söder om planområdet och inte Prästtjärn. Det är inte möjligt att gå längs den norra kanten av Hemtjärn då den avgränsas av befintlig järnvägsbank, och det är inte heller möjligt att gå på norra sidan av järnvägsbanken (mot Prästtjärn), som också innefattas av strandskyddet där strandskyddet i denna plan föreslås upphävas.

Marken där strandskyddet föreslås upphävas behövs också för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen kan inte genomföras utanför området, vilket också är ordalydelsen i listans fjärde punkt (i MB kap 7 § 18c). Marken behövs också tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, vilket är ordalydelsen i listans femte punkt, då anläggandet av det nya spåret möjliggör ett bättre nyttjande av Inlandsbanan.



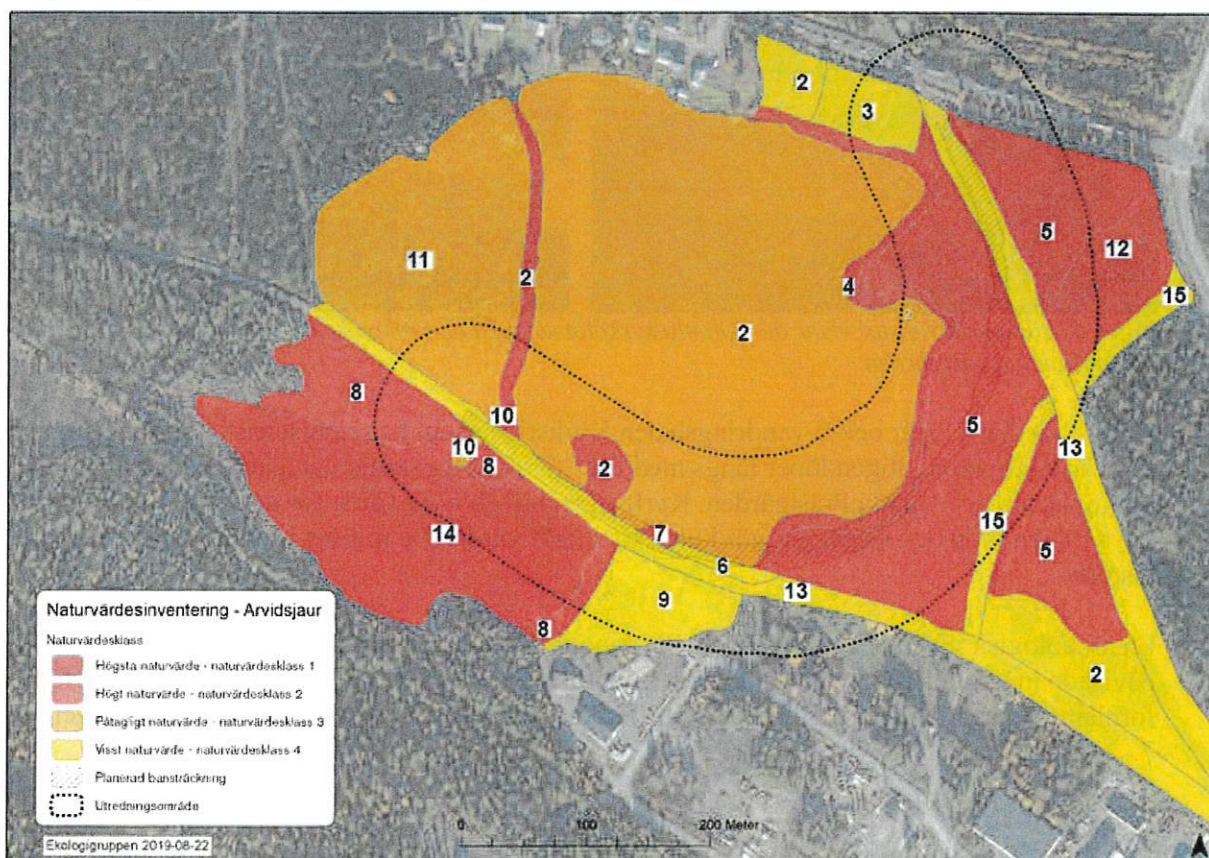
Figur 4. Karta som redovisar strandskyddsområdet för Hemtjärn söder om planområdet samt det område där strandskyddet föreslås upphävas markerat i rött.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

Planområdet består till största delen av skogsmark i anslutning till sjön Prästtjärn. Vid sjöns södra ände och öster om sjön ligger två befintliga järnvägsspår. Söder om det södra järnvägsspåret finns en mindre sjö/tjärn som är i förbindelse med Prästtjärn genom en liten bäck som leder vattnet från Prästtjärns utlopp och under befintligt järnvägsspår. Norr om Prästtjärn finns ett villaområde. Skogarna öster om Prästtjärn har sannolikt aldrig kalavverkats eller brukats rationellt (källa: Ekologigruppen 2019).

En naturvärdesinventering enligt SIS-standard (SS 199000:2014) har genomförts i och i anslutning till planområdet som underlag till planarbetet. Naturvärdesinventeringen delar in det studerade området i tre naturvärdesklasser, se nedanstående figur. Det nya järnvägsspårets sträckning med ungefärlig utbredning redovisas i en grå skraffering i figuren. Det nya järnvägsspåret går igenom ett större område av högt naturvärde, klass 2, område 4, 5 och 7 på kartan. Planområdet går också ut i Prästtjärn, i den sydligaste delen av planområdet, utpekad som område 2 i kartan och som har påtagligt naturvärde, klass 3. De höga naturvärdena är till stor del knutna till att miljön utgörs av Natura-naturtypen taiga som är hotad i Sverige, samt förekomst av rödlistade arter knutna till miljön. Regionalt är dock denna naturtyp relativt vanlig.



Figur 5. Karta över naturvärdesobjekt från naturvärdesinventeringen (Källa: Ekologigruppen 2019)

Naturvärdesinventeringen identifierade även ett antal skyddade och/eller rödlistade arter i och omkring planområdet. Sju arter som omfattas av artskyddsförordningen 4 § omnämns i naturvärdesinventeringen: Utter, Sävspärv, Svärta, Storlom, Smålom, Salskrake och Tretåig hackspett. Spindelblomster som omfattas av artskyddsförordningen 8 § identifierades också under inventeringen. Se vidare i beskrivning i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kulturmiljö

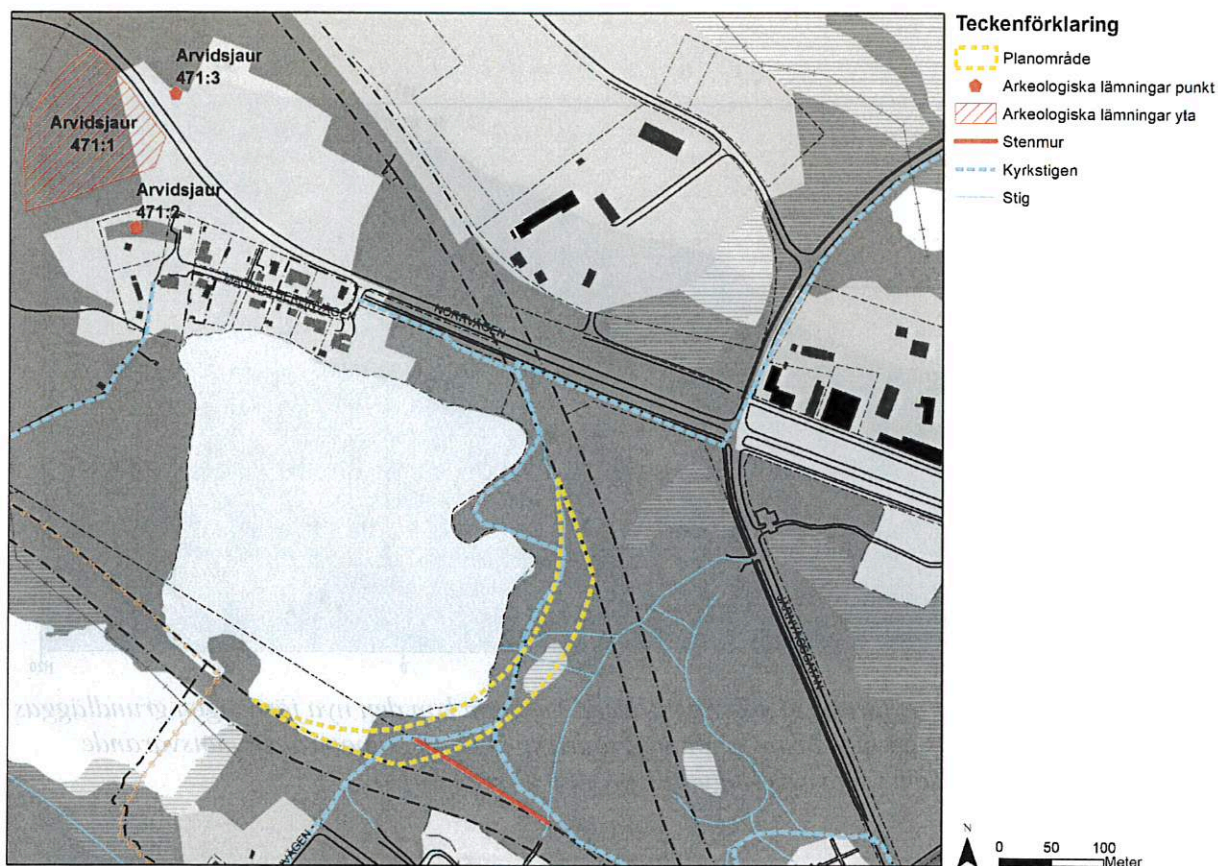
På norra sidan av Prästjärn finns Arvidsjaurns gamla kyrkoplats, som är en kyrkstadsmiljö och unik för norra Norrland. Platsen visar samernas tidiga närvaro i Arvidsjaur och den svenska kungamaktens kolonisation av Sápmi och norra Sverige, samt hur skatteindrivningen bland samer gick hand i hand med missionen att kristna Sverige (Rat & Dragon 2018). Gamla Prästgården från 1890 ligger intill Gamla kyrkoplatsen och fungerar idag som ett hembygdsmuseum. Hela området kring gamla kyrkoplatsen och Gamla Prästgården var under många år en mötesplats för samer, handelsmän och senare nybyggare. Lämningarna från kyrkstaden och kyrkan är registrerade som arkeologiska lämningar och omfattas av Kulturmiljölagen.



Figur 6. Bilden till vänster visar den Gamla kyrkoplatsen med den rekonstruerade bogårdsmuren, bilden till höger Gamla prästgården.

Kring Prästjärn löper också vandringsleden Kyrkstigen som har en historisk koppling som gammal färdväg till kyrkan. Stigen löper längs med Prästjärns östra strand och går även förbi Gamla kyrkoplatsen och Gamla Prästgården. Kyrkstigen har ett högt värde för det rörliga friluftslivet, men knyter även ihop och tillgängliggör kulturhistoriskt värdefulla miljöer knutna till Arvidsjaurns historia.

En arkeologisk inventering (Sweco 2019) genomfördes i planområdet under 2019. Kartstudien påvisade inga indikationer på förekomst av fornlämning och vid fältinventeringen påträffades inga fornlämningar. En hägnad (stenmur) påträffades, belägen i fastighetsgräns invid järnvägen, se figur 7.



Figur 7. Karta över registrerade arkeologiska lämningar, Kyrkstigen och stenmuren som upptäcktes under den arkeologiska inventeringen.

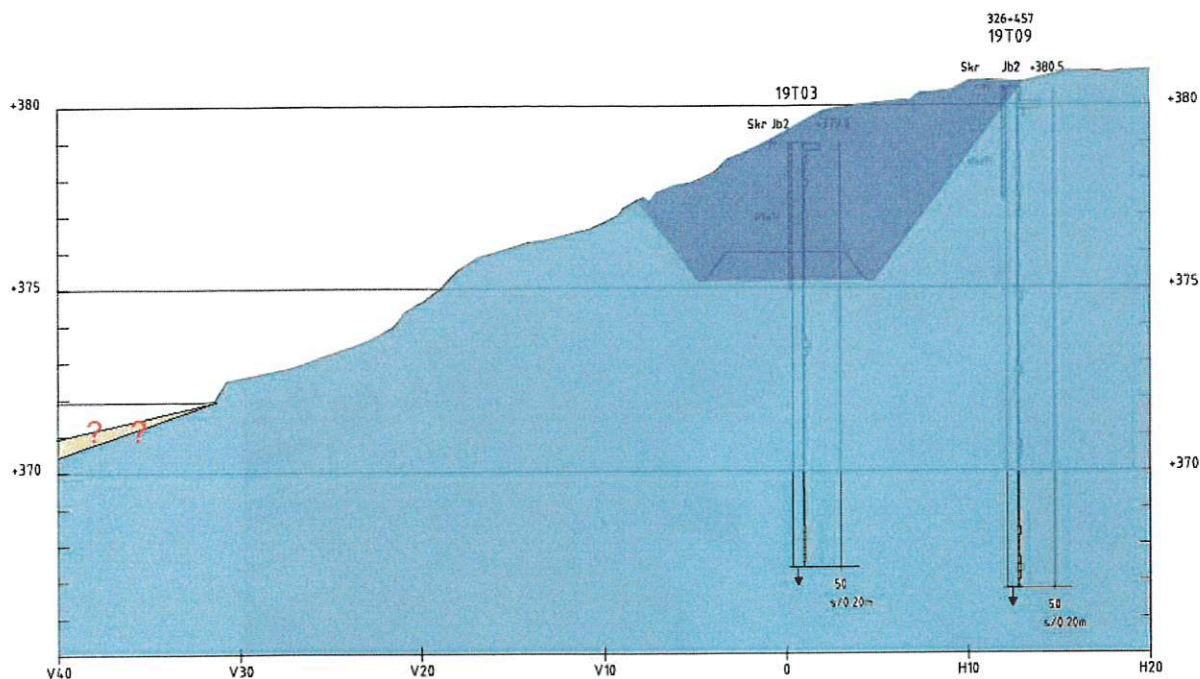
Byggnadstekniska förhållanden

För att klargöra de geotekniska förhållandena har en tidig geoteknisk utredning gjorts (Källa: Tyréns 2019), denna sammanfattas i detta kapitel. Detaljplaneområdet präglas av ett moränlandskap med varierande topografi. I järnvägssträckningens södra delar höjer en moränkulle upp sig ovan sjön med branta slänter ner mot strandlinjen och ca 8 till 10 meters nivåskillnad. I planområdets norra del blir terrängen jämnare och ligger 1-3 meter ovan sjönivån. Det nya järnvägsspåret skall ansluta till befintlig järnväg som i syd ligger på en cirka 3-4 meter hög bank över intilliggande sjö och i norr ansluter det nya spåret befintligt spår strax innan plankorsningen med väg 95.

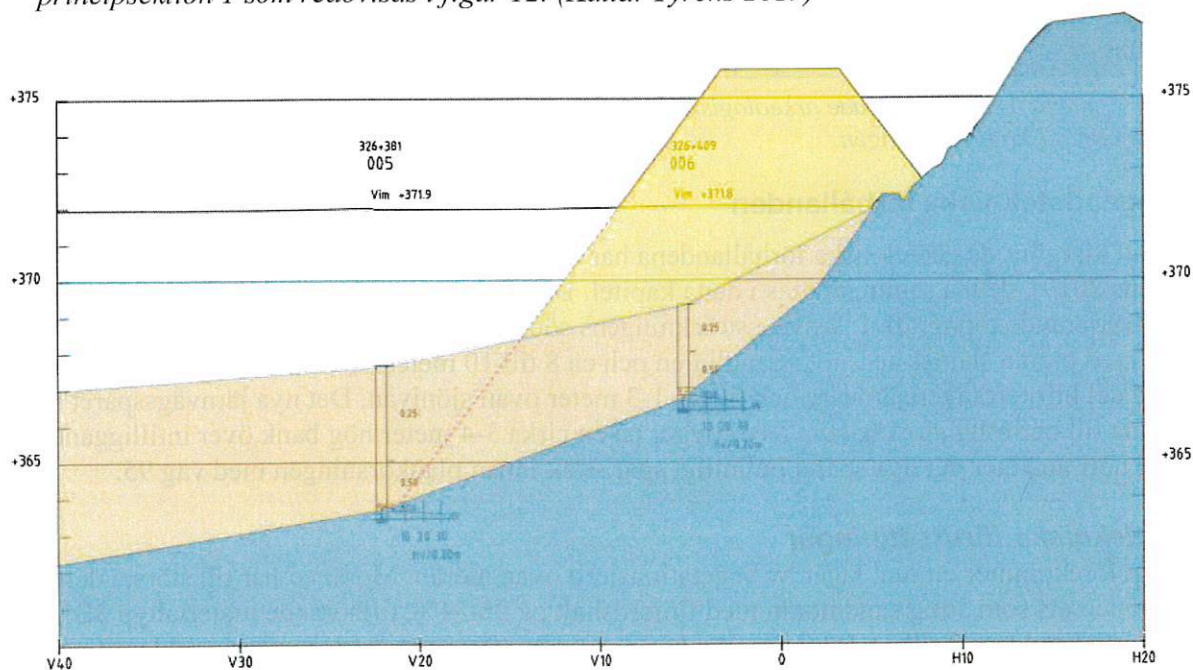
Geotekniska förutsättningar

Ytligt förekommer ett tunt lager av vegetationsjord ovan morän. Moränen har till största delen klassificerats som siltig sandmorän med finjordshalt på 25-34%, tillhörande materialtyp 3B och 4A (tjälfarlighetsklass 2 till 3). Bättre morän har också påträffats som på laboratorium klassificerats till grusig sandmorän (materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1).

Inget berg har påträffats vid jord- och bergsondering ner till djup större än 10 meter. I Prästtjärn har lösa sjösediment konstaterats vid viktsonderingar från isen. Sedimenten varierar i mäktighet och är grundast in mot strandlinjen. Som mest har ca 5 meters mäktighet konstaterats.



Figur 8. Exempel ny järnväg i skärning. I denna sektion kan den nya järnvägen grundläggas på naturlig morän. Sektionen är tagen på den södraste udden i planområdet, motsvarande principsektion 1 som redovisas i figur 12. (Källa: Tyréns 2019)



Figur 9. Exempel ny järnväg ut över sjö med sediment. Fastmark (morän) redovisas i mörkblått, sediment i ljusbrunt och ny järnvägsbank i gult. Sektionen är taget i mitten av planområdet där bank kommer behöva fyllas i Prästjärn, motsvarande principsektion 2 som redovisas i figur 12. (Källa: Tyréns 2019)

Rekommendationer för fortsatt arbete

I planområdets högst belägna delar kommer järnvägen gå på skrå mot sjön med skärningsslänt på östra sidan. Schaktarbeten bedöms kunna utföras gynnsamt då varken berg eller stor andel block bedöms förekomma. En förhöjd risk för erosionsskador i schaktslänter kan förekomma men schaktslänter föreslås i detta skede utföras utan erosionsskydd och i stället kan ovandike anläggas för att leda bort eventuellt vatten. Släntlutning vid jordskärning bör ej göras brantare än 1:1,5.

I de delar där fyllning sker i vatten/sjö måste grundläggning ske på fast botten. Förslagsvis görs detta genom att lösa bottensediment antingen *muddras/schaktas* ur eller så görs detta med *nedpressning/undanpressning*. Fyllning under vattenytan skall göras med grov sprängstensfyllning eller grovkornig morän med mycket block då packning ej är möjlig under vatten. När fyllen når upp ovan vattenytan kan *Fall A-massor* (det vill säga massor som kan återanvändas från platsen) nyttjas i stor utsträckning. I övriga delar kan järnvägen grundläggas direkt på naturlig morän efter vegetationsavteckning. Befintliga schaktmassor från skärningar kan nyttjas som bankfyllningsmaterial i relativt stor utsträckning. Jordmassor av materialtyp 3B eller bättre kan nyttjas som frostskyddslager. Siltigare massor skall ej användas ovan maximalt tjälnedträningsdjup sett från blivande RUK (räls underkant).

Om behov föreligger skall sjön skyddas mot grumling med hjälp av exempelvis siltgardiner (geotextilduk) som installeras från sjöbotten och upp mot ytan innan schakt eller undanpressning påbörjas.

En grov bedömning har gjorts i detta skede avseende utfyllningars utbredning från strandlinjen och till slänftotens utbredning, denna uppskattas till ca 2750 m². Skulle undanpressning utföras kommer troligtvis areal av sjöbotten utanför teoretisk slänftot att påverkas av massundanträngning vilket då medför att en total areal på över 3000 m² påverkas.

Förorenad mark

Det finns inga indikationer på att det ska finnas markföroreningar inom planområdet. Skulle så föroreningar upptäckas hanteras sanering av förorenad mark enligt miljöbalkens bestämmelser.

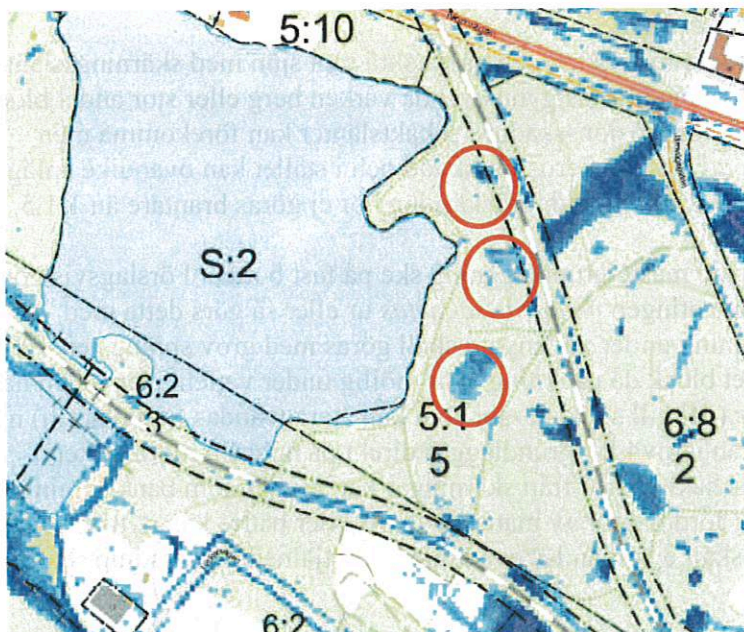
Radon

Det finns inga kända förekomster av markradon i planområdet.

Risk för skred/ras/erosion eller översvämning

Området har ingen känd skredproblematik.

Länsstyrelsen har gjort en skyfallsanalys över Arvidsjaurs samhälle där möjliga riskområden för översvämning pekas ut för framtida så kallat 100-årsregn. Det är en översiktlig kartering, men ger ändå en indikation över möjliga drabbade områden. Enligt skyfallsanalysen skulle långvariga regn och skyfall kunna ge upphov till mindre lokala översvämningar inom planområdet. Det nya järnvägsspåret kommer dock att ligga på bank i de aktuella områdena så lågpunkterna där vatten kan samlas kommer inte att finnas kvar och därmed minskar också risken för översvämning.



Figur 10. Länsstyrelsens skyfallskartering.

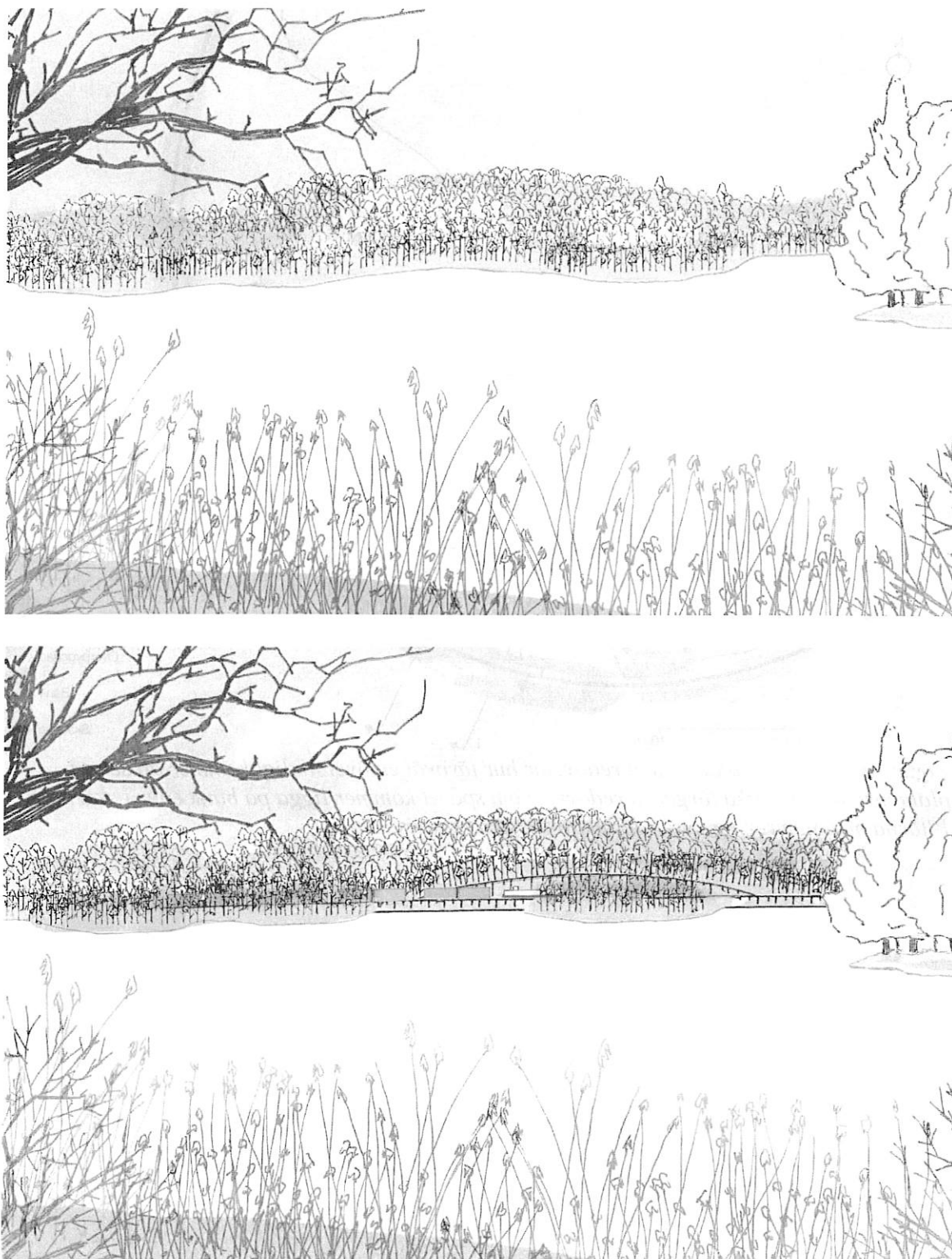
Bebyggelseområden

Det saknas bebyggelse inom planområdet.

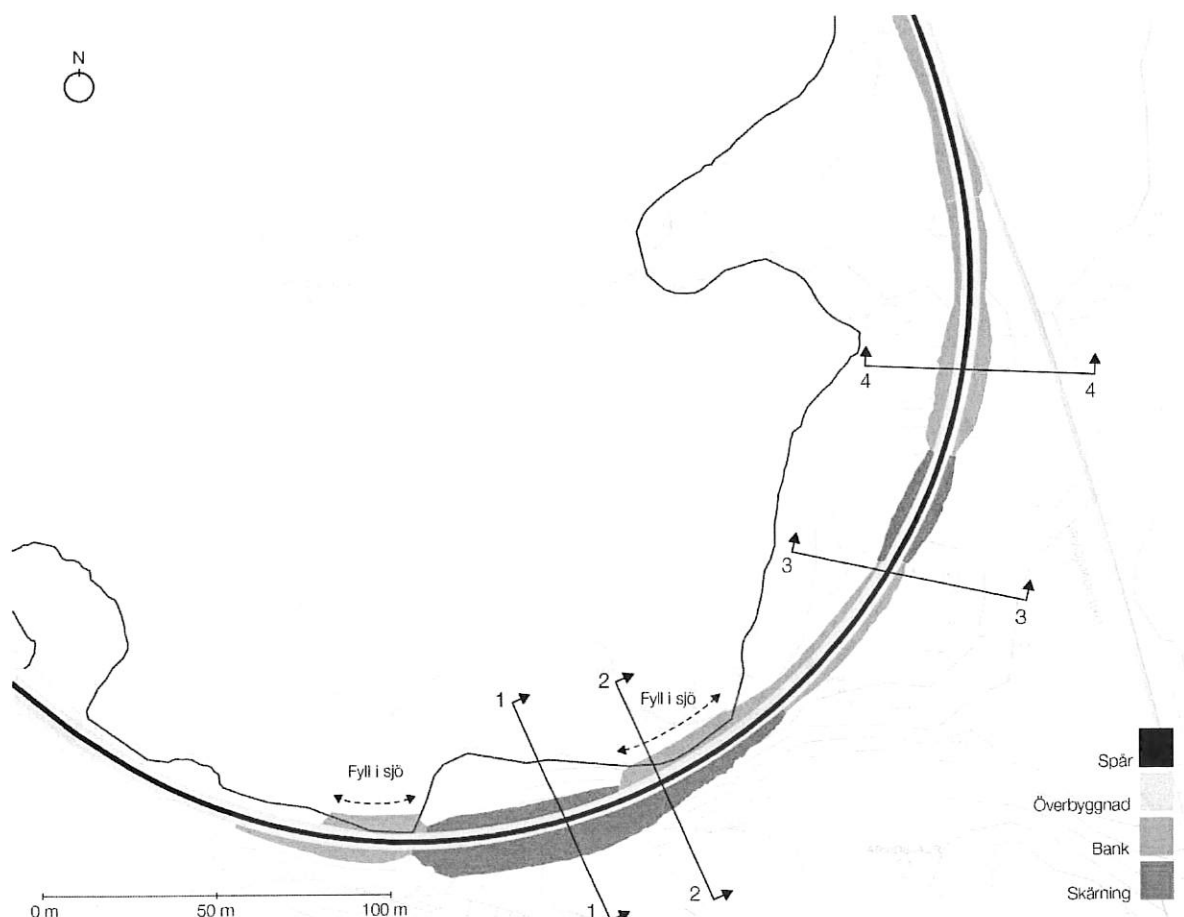
Planförslag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett nytt järnvägsspår inom planområdet för att skapa ett triangelspår tillsammans med Inlandsbanan delarna Gällivare-Arvidsjaur och Arvidsjaur-Storuman. Planförslaget reglerar järnvägstrafik (T₁) inom planområdet. Planområdet är 35 meter brett varav 20 meter öster om planerad spårmitte och 15 meter västerut för att inrymma bank och skärning samt övriga anordningar såsom till exempel dagvattenhantering och eventuella teknikhus. Läget för spåret är stort sett fastlagt men detaljprojektering av bank, skärning och andra tekniska anordningar pågår.

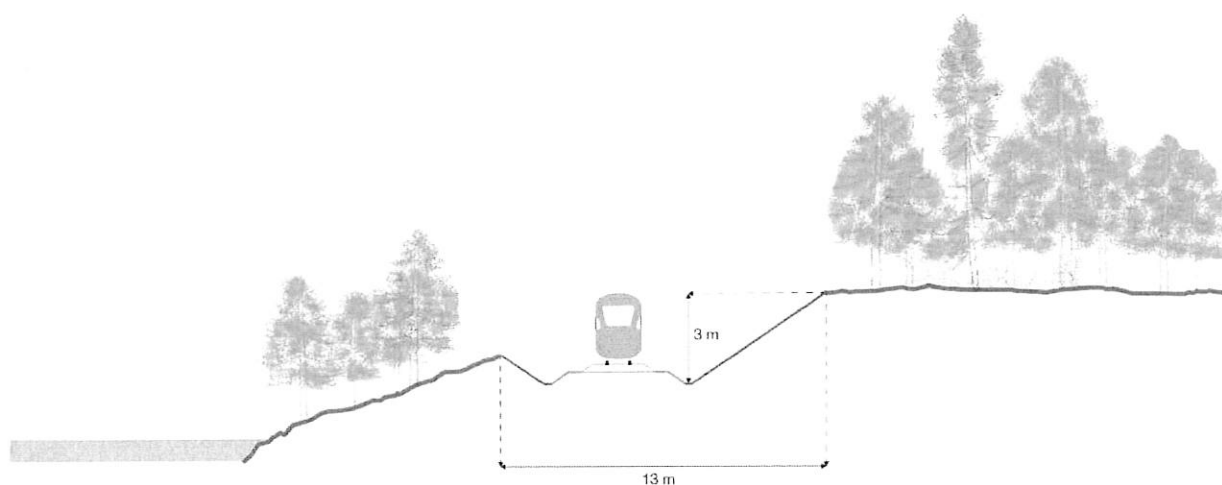
På nästkommande sidor redovisas ett perspektiv från Hembygdsgården idag samt på hur det nya järnvägsspåret kan se ut i framtiden. Därefter redovisas en illustrationskarta och sektioner för att redogöra för hur järnvägsanläggningen är tänkt att se ut i planområdet.



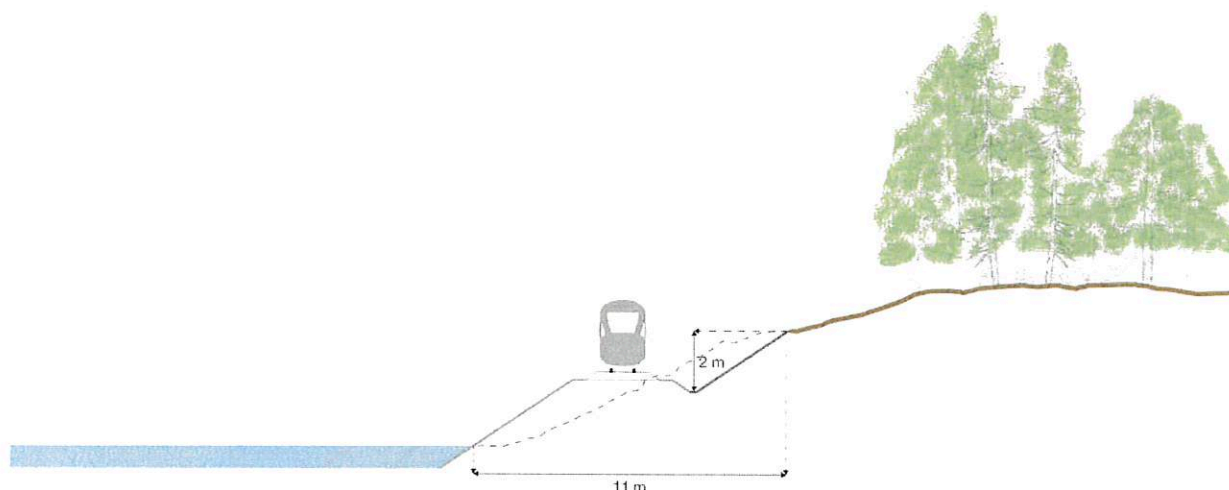
Figur 11. Perspektiv sett från strandkanten vid Hembygdsgården. Den översta illustrationen redovisar hur vyn upplevs idag, den undre illustrationen redovisar hur vyn kommer att upplevas med det nya järnvägsspåret.



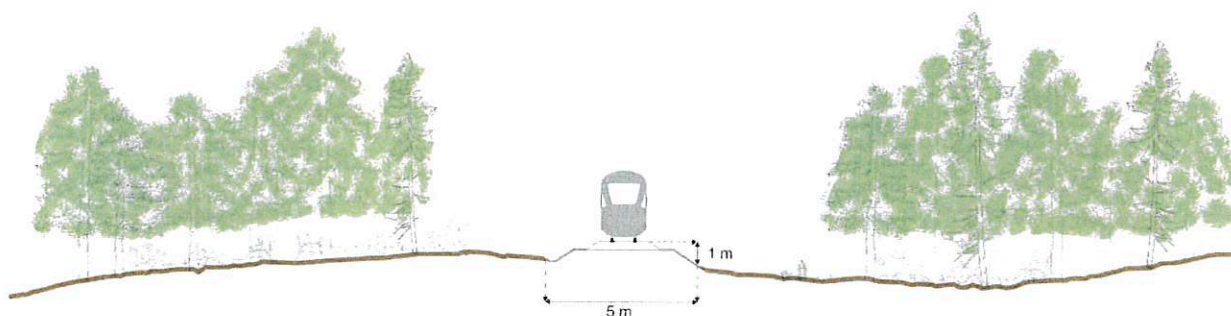
Figur 12. Illustrationskarta som redovisar hur järnvägen översiktligt kommer att se ut i planområdet. De olika färgerna redovisar om spåret kommer ligga på bank eller i skärning. Pilarna med numrering avser de sektioner som redovisas nedan.



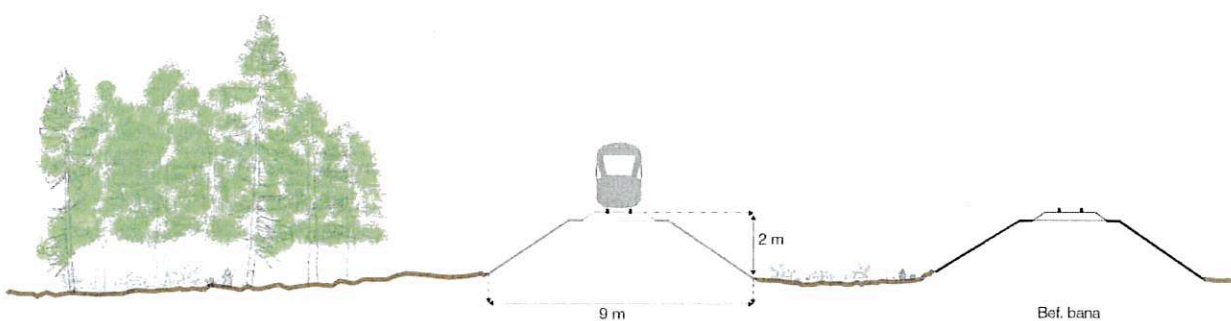
Sektion 1, där det nya järnvägsspåret ligger i skärning, det vill säga nedskuret under marknivå. Skärningen kommer vara som djupast vara cirka 3 meter, det innebär ett markintrång på 13 meter i diameter.



Sektion 2, där det nya järnvägsspåret ligger på bank mot Prästtjärn och skärning mot höjden. I denna sektion kommer utfyllnad krävas i Prästtjärn. Befintlig marknivå illustreras med en streckad linje.



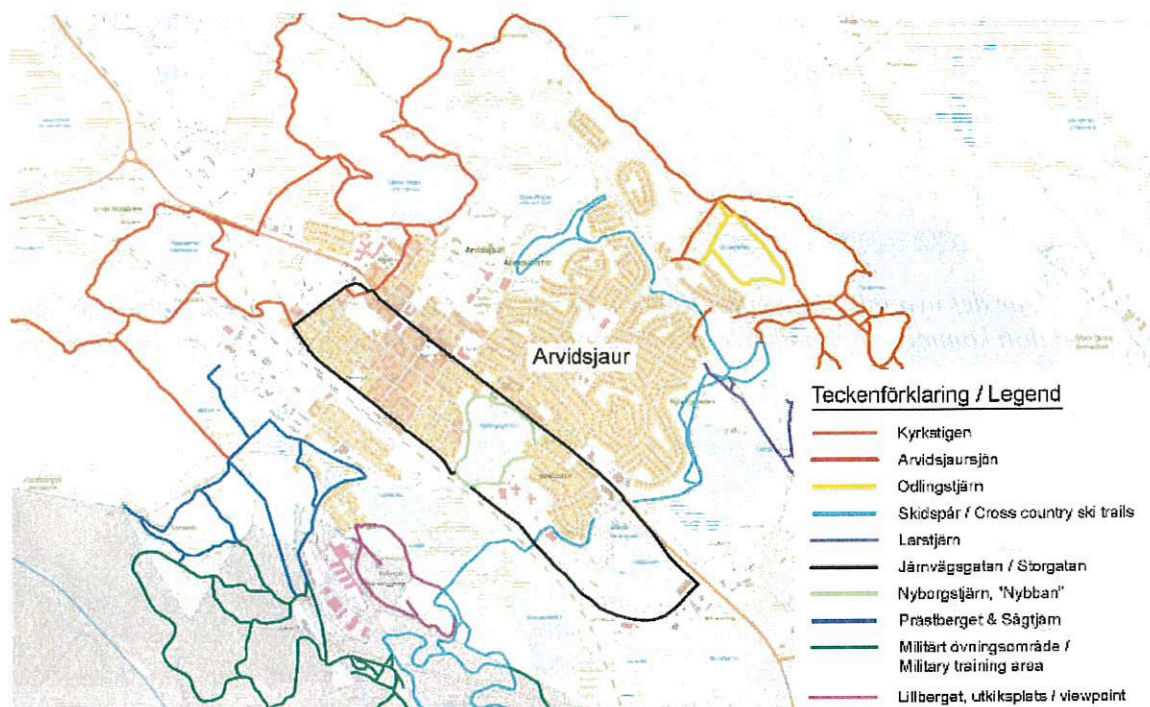
Sektion 3, där det nya järnvägsspåret ligger i markplan på en låg bank.



Sektion 4, där det nya järnvägsspåret ligger på en högre bank, i sektionen syns också befintlig Inlandsbana, som det nya spåret ska ansluta till.

Friluftsliv och rekreation

Planområdet utgör ett viktigt närrekreationsområde för de boende i Arvidsjaur. Området kring Prästtjärn är ett populärt område för rekreation för Arvidsjaurborna då det ligger nära samhället och det är lätt att ta sig dit till fots. Området genomkorsas av ett antal stigar och en skoterled. Läs mer om friluftsliv och rekreation i miljökonsekvensbeskrivningen.



Figur 11. Karta över vandringsleder i Arvidsjaur. Karta: Arvidsjaur kommun.

Vattenområden

Planområdet ligger i direkt anslutning till Prästtjärn och planen kommer till en liten del också att omfatta Prästtjärn. I norra delen av planområdet rinner också en liten bäck med utlopp i Prästtjärn.

Gator och trafik

Det saknas gatunät inom planområdet. Området genomkorsas däremot av stigar, vandringsleden Kyrkstigen och en skoterled. Byggandet av ett järnvägsspår kommer att påverka dessa. Skoterleden kommer att dras om i ett läge utanför detaljplaneområdet och kommunen, Inlandsbanan, skoterledsprepareringsföreningen och Arvidsjaur skoterförening arbetar med denna fråga parallellt med detaljplanen. I samband med realisering av triangelspåret på plats kommer viss omdragning av Kyrkstigen behöva ske för att fortsatt möjliggöra rekreation och förflyttning längs leden och kring Prästtjärn. Två alternativ finns med i exploateringsavtalet som tecknats mellan Inlandsbanan och Arvidsjaur kommun, se efterföljande figur.



Figur 12. Karta från exploateringsavtalet. Karta: Inlandsbanan.

Störningar och risker

Buller

En bullerutredning har tagits fram i samband med detaljplanen, denna redovisas i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Slutsatser av bullerberäkningen

Samtliga riktvärden för ljudnivå från ny infrastruktur mot befintliga bostäder beräknas klaras. Inga bullerskyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

Riktvärden för ljudnivå vid uteplats och fasad vid nybyggnation av bostäder i området där bostäder planeras överskrids i båda scenarier, men i större omfattning i Scenario 1 än i Scenario 2. Det nya triangelspåret utgör ett mindre tillskott till ljudnivån i området. Avgörande för bullersituationen är områdets placering med kort avstånd till befintliga spår. Åtgärder för att dämpa buller behöver utredas vidare utanför denna detaljplan.

Samlad bedömning buller

Det finns flertalet bullerkällor i anslutning till planområdet, dessa är av olika karaktär och bullrar olika mycket och med olika frekvens. De bullerkällor som ligger närmast planområdet och de bostäder som ligger närmast planområdet, norr om Prästtjärn är väg 95 och Inlandsbanan delen Gällivare-Arvidsjaur samt det nya järnvägsspåret. Dessa bullerkällor är också de som har mest regelbunden frekvens och torde ge störst påverkan på omgivningen. Trafikflödet på väg 95 är förhållandevis lågt och bullerberäkningen för detaljplanen visar att påverkan från järnvägstrafiken riktvärden mot bostäderna innehålls och bullerskyddsåtgärder bedöms ej nödvändiga. Detaljplanen för triangelspåret innefattar inte den ökade trafikeringen som projektet Inlandslänken innebär.

Teknisk försörjning

Då planområdet är obebyggt saknas vatten och avlopp, värme samt elledningar. Anläggandet av ett järnvägsspår kommer inte kräva någon anslutning till vatten och avlopp, värme eller el. Signal och växlar till anläggningen kommer däremot att kräva elanslutning, behov i denna fråga behöver utredas vidare.

Skydd av ledningar

Hänsyn till eventuella befintliga ledningar måste tas under byggnation. Vid markarbeten bör berörda ledningsföretag kontaktas för begäran om kabelvisning. Det finns vattenledningar i planområdet.

UPPHÄVANDE AV DELAR AV STADSPLAN FRÅN ÅR 1944-46

I samband med att denna detaljplan upprättas, upphävs också delar av stadsplanen för Arvidsjaur municipalsamhälle (25-ARS-9) då dess användning är inaktuell. Området som upphävs är det område som bildas mellan de befintliga järnvägarna och det nya järnvägsspåret samt området mellan det nya järnvägsspåret och Prästtjärn. Området mellan järnvägarna kommer att bli mer eller mindre otillgängligt, beroende på vilket alternativ av omdragning av Kyrkstigen som väljs vid detaljprojekteringen. Området är i stadsplanen planlagt för allmänt ändamål, med en byggrätt i två våningar. Med anledning av områdets läge mellan befintliga järnvägsspår gör kommunen bedömningen att en sådan bebyggelse ej är lämplig oavsett om triangelspåret byggs eller ej. Stadsplanen antogs av kommunfullmäktige den 2 december 1946, dess genomförandetid går inte att utläsa ur planhandlingarna. Ett upphävande av dessa delar av planen kan inte antas medföra betydande miljöpåverkan, är förenligt med kommunens översikts- och tillväxtplan (samt länsstyrelsens granskningsyttrande över denna) och den yta som berörs av upphävandet kan inte antas vara av betydande intresse för allmänheten och kommunen eller på annat sätt av stor betydelse. Marken ägs av Svenska kyrkan Prästlönetillgång och är obebyggd och denna del av stadsplanen föreslås därmed upphävas. De områden som föreslås upphävas redovisas med en randig skraffering på plankartan.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Planförslagets negativa effekter berör framförallt naturmiljön och tillgängligheten till området kring Prästtjärn. Höga naturvärden och ett antal skyddade arter finns inom planområdet. Planområdet omfattas dock inte av några skydd som naturreservat eller riksintresse. Planområdet används idag

till friluftslivsaktiviteter såsom vandring, skoterkörning och fiske. Dessa aktiviteter kommer att kunna fortsätta utanför planområdet, men planförslaget kommer förändra hur området kring Prästtjärn används.

Planförslaget kommer påverka landskapsbilden i och runt planområdet och förändra utsikten för de boende och alla som rör sig i området.

Planförslaget ger små negativa effekter på kulturmiljö. Kulturmiljövärdena i området ligger i huvudsak utanför planområdet, förutom Kyrkstigen som skärs av till följd av detaljplanen. En ny vandringsled i närheten av Prästtjärn kommer att anläggas för att kompensera för den del av Kyrkstigen som berörs, men ledens befintliga konnektivitet med övriga samhället går förlorad. Skoterleden som idag går igenom planområdet kommer också att skäras av och måste dras om.

För befintliga bostäder i närheten av planområdet bedöms de negativa effekterna från buller på det nya järnvägsspåret bli små. Riktvärden för ljudnivå från ny infrastruktur överskrids inte och inga bullerskyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

Planområdet omfattas av riksintresse för rennäring och ligger inom Västra Kikkejaure och Mausjaure skogssamebyars marker och ligger inom ett större kärnområde av riksintresse för rennäring. Planområdet ligger inom tätbebyggt område med villabebyggelse omkring och med mycket människor i rörelse. Planområdet nyttjas därför inte vanligtvis av renarna och planförslagets effekter på rennäringen bedöms bli mycket små. Effekter av trafikering på befintlig Inlandsbana hanteras inte inom denna plan.

Planförslaget reducerar risknivån då godstrafiken (lokrundgången) in till Arvidsjaurs centrum försvinner och då en ny järnvägsanläggningen med modern teknik minskar risken för olyckor.

Se vidare beskrivning i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökvalitetsmål

Syftet med de miljöpolitiska målen är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Detta ska ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Länsstyrelserna har, tillsammans med kommunerna och näringslivet, vidarebearbetat miljömålen och anpassat dem till regional/länsnivå. Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2013 att de regionala miljömålen likställs med de gällande nationella miljökvalitetsmålen. De etappmål som beslutas av regeringen gäller även som regionala etappmål för Norrbottens län.

Miljökvalitetsmål	Uppfyllelse
Levande sjöar och vattendrag	Bedöms kunna påverkas negativt av planen då det nya järnvägsspårets läge medför utfyllnad i Prästtjärn samt att en eventuell olycka på spåret kan påverka målet negativt.
Grundvatten av god kvalitet	Bedöms inte påverkas eftersom inget vattenskyddsområde för grundvatten finns i anslutning till planområdet. Ett vattenskyddsområde finns utpekad men detta är inaktuellt.

Levande skogar	Bedöms påverkas negativt av planen då ett skogsområde med hög ålder tas i anspråk. Som skyddsåtgärd kommer en kartläggning av värdefulla träd göras inom planområdet för att anpassa ytor för byggnation och etablering, såsom byggvägar och upplag för att minimera att värdefulla träd avverkas.
God bebyggd miljö	Bedöms ge både positiv och negativ påverkan på målet. Planen ger negativa effekter för boendemiljöerna längs Prästjärns nordöstra sida men även positiva effekter då tågen inte behöver köra in i Arvidsjaur för att koppla om loken.
Ett rikt växt- och djurliv	Bedöms påverkas negativt av planen då livsmiljöer för växt- och djurliv tas i anspråk.
Myllrande våtmarker	Bedöms inte påverkas av detaljplanen då planområdet inte innefattar våtmarker.
Begränsad klimatpåverkan	Dessa mål är relaterade till luftföroreningar. Inlandsbanan är inte elektrifierad och tågen som trafikerar sträckan drivs idag med miljödiesel HVO. En utveckling av mer hållbara oelektrifierade järnvägar pågår. Frågan om utsläpp från oelektrifierad järnvägstrafik är en strategisk fråga och inget som upprättandet av detaljplanen kan innefatta och påverka.
Frisk luft	
Bara naturlig försurning	
Skyddande ozonskikt	
Ingen övergödning	
Giftfri miljö	Målet Giftfri miljö bedöms ej relevant för detaljplanen då materialval för byggandet av banan inte regleras i planen.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	
Ett rikt odlingslandskap	
	Resterande mål är ej relevanta för detaljplanen då planområdet inte ligger i en sådan miljö som målen avser.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga högsta tillåtna förorenings- och störningsnivåer som människor eller miljö tål. Fastställda miljökvalitetsnormer finns idag för upprätthållande av luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

MKN för luftkvalitet finns för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar, marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. I undersökningen om behovet av miljöbedömning bedömdes denna miljökvalitetsnorm ej vara relevant för detaljplanen. Inlandsbanan är inte elektrifierad och tågen som trafikerar sträckan drivs idag med miljödiesel HVO. En utveckling av mer hållbara oelektrifierade järnvägar pågår. Frågan om utsläpp från oelektrifierad järnvägstrafik är en strategisk fråga och inget som upprättandet av detaljplanen kan innefatta och påverka.

Vattenkvalitet

MKN för vattenförekomster innebär att vattnets kvalitet ska ha en viss status vid en angiven tidpunkt. Sågbäcken som har inlopp och utlopp i Sågtjärn som ligger i anslutning till planområdet har god ekologisk status, men uppnår ej god kemisk status (VISS, datauttag 2019-11-08). Prästjärn är inte klassad. I vattenmyndigheternas klassning av ytvattenförekomster har Sågbäcken (som rinner

i anslutning till planområdet) pekats ut som en vattenförekomst där risk finns att ekologisk status inte uppnås på grund av morfologiska förändringar. Med morfologiska förändringar avses att vattenförekomsten är förändrad genom rensning, rätning, kanalisering eller dylikt. Planen bedöms inte påverka förutsättningarna för att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Prästjärn rotenonbehandlades under 1960- och 70-talen för att skapa gynnsammare förhållanden för den fisk som planterades in för fritidsfiske. Prästjärn var tidigare också vattentäkt enligt kommunens vattenförsörjningsplan och är därför klassad som vattenskyddsområde, det är dock inaktuellt då sjön inte längre används som täkt.

Miljö kvalitetsnormer för havsmiljö är inte relevant för detaljplanen.

Omgivningsbuller

MKN för buller följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller. MKN för buller är en strategisk planeringsfråga, men strävan efter att begränsa buller gäller alla planer och styrs också av andra lagrum. Förordningen om omgivningsbuller gäller:

- Kommuner med mer än 100 000 invånare. Miljö kvalitetsnormen omfattar omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar.
- Vissa utpekade industrigrenar under industriutsläppsförordningen (2 §, förordningen 2004:675) om omgivningsbuller.
- Omgivningsbuller från större vägar, järnvägar och flygplatser i hela Sverige (4-6 §§ i förordningen 2004:675).

Även i mindre och medelstora kommuner (under 100 000 invånare) ska strävan vara att begränsa buller. Detta styrs bland annat av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och reglerna om egenkontroll, tillsyn och prövning. Detaljplanens bullerpåverkan har utretts och visar att det inte finns några problem med måluppfyllnaden för MKN och att planen inte heller bedöms påverka förutsättningarna för att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för utökat förfarande. Under planprocessen samarbetar konsulten med Inlandsbanan och dess expertkompetens samt planerna på kommunen. Planerna på kommunen i sin tur samarbetar med gatu- och parkkontoret, miljökontoret, GIS-ingenjören och övriga som genom sin medverkan kan bidra med kunskap och idéer..

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Inlandsbanan avser att upprätta ett nyttjanderättsavtal med Svenska kyrkan Prästlönetillgång för att få tillgång till marken för järnvägsanläggningen inom Arvidsjaur 5:1 tills dess att ett fastighetsförvärv har kunnat genomföras med Trafikverket.

Arvidsjaur kommun äger fastigheten Arvidsjaur 6:2>3. Kommunstyrelsen har vid sammanträde 2019-05-07 enligt § 103 i protokollet ställt sig positiva till försäljning/utarrendering av kommunens mark till staten/Trafikverket, enligt kommunens riktlinjer för upplåtelse och försäljning av mark, under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.

Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, servitut m.m.

Det finns inga gemensamhetsanläggningar eller ledningsrätter inom planområdet.

Det finns en kommunal vattenledning som korsar planområdet i östvästlig riktning. Ansökan om ledningsrätt för denna är inlämnad. Servitutsavtal finns.

Prästtjärn är utgör en samfällighet, S:2.

Arvidsjaur kommun har ett nyttjanderättsavtal med Svenska kyrkan Prästlönetillgång för Kyrkstigen inom området. Hembygdsföreningen har ett nyttjanderättsavtal med Svenska kyrkan Prästlönetillgång för Kyrkstigen och bakvalen på Potatisudden. Dessa avtal kommer behöva revideras då det nya järnvägsspåret byggs ut. De kan med fördel också samordnas så de har en huvudman.

EKONOMISKA FRÅGOR**Plankostnader**

Alla kostnader för planens framtagande bekostas av exploatören. Kommunen står för kostnaden av handläggning av detaljplanprocessen.

Exploatören står även för kommande fastighetsbildningar, utredningar och projekteringskostnader. Detta inkluderar även kostnader för eventuella flyttningar av markledningar (ovan och under mark), omläggning av befintligt dike och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor vilka härrör från exploateringen.

Exploatören ansvarar och bekostar utbyggnad och iordningsställande av kvartersmark. Exploatören ansvarar och bekostar också för att Kyrkstigen anordnas i delvis ny sträckning samt omdragning av skoterleder, ny skoteröverfart i annat läge samt skyltning av denna. Inlandsbanan ska också ansöka hos Trafikverket om vägvisning för ny skoteröverfart vid väg 95. Exploateringsavtal har upprättas för att säkerställa detta.

Inlösen, ersättning

Ingen fastighet är föremål för inlösen.

TEKNISKA FRÅGOR**Behov av ytterligare utredningar**

Genomförandet av detaljplanen kan påverkas av resultatet i kommande inventeringar och genomförandet är beroende av att eventuella dispensansökningar blir beviljade.

Projektering

Fortsatt detaljprojektering av det nya järnvägsspåret kommer att göras, i detaljprojekteringen ingår till exempel utformning av bank och skärning och dagvattenhantering. Vidare geotekniska undersökningar kommer göras, se beskrivning nedan.

Förslag till fortsatta geotekniska studier

Till senare bygghandlingsskede bör kompletterande geotekniska undersökningar göras för att säkerställa resultatet. Generellt till bygghandling är det brukligt att utföra geotekniska undersökningar i sektion med cc 50 meter eller tätare. Enstaka extra punkter i spårmitet kan planeras där emellan. Undersökningarna behöver ej lägga vikt på JB-sondering då bergytan antas ligga djupt. Provgropsgrävning kan vara intressant i ett par-tre punkter för att bedöma blockhalt och schaktbarhet. Fler undersökningar ute i sjön bör även göras för att ge bättre modell. I samband med geotekniska undersökningar bör även några slumpvisa miljöanalyser göras på upptagna jordprover. Skall muddring utföras med upptagande av sediment bör sedimentprover tas för analys av miljöfarliga ämnen så att hanteringen av dessa överskottsmassor säkerställs.

Övriga åtgärder

Nedanstående åtgärder behöver tas vidare till bygghandlingsskedet:

- En utterpassage ska anläggas.
- Träd som avverkas för byggandet av det nya spåret ska läggas på andra platser på land och i strandzonen som död ved. Död ved skapar en heterogen miljö och fungerar som substrat och boplatser för en stor mängd organismer.
- Skärningen i södra delen av planområdet, där det nya järnvägsspåret skär genom höjden, passerar ett område med stor andel sand i jorden. Sandiga sydexponerade järnvägsbankar kan bli potentiell framtida boplatser för sandlevande vilda biarter, samt ovanliga växtarter som trivs i sandig öppen miljö. Detta ska beaktas vid fortsatt projektering och skärningen föreslås vara öppen sandmark, inte sprutsås eller förses med stenkross.
- Habitatsförbättrande åtgärder ska utföras efter anläggning av ny banvall i sjön i den omfattning det är tekniskt möjligt för att förbättra miljön för Sävsparv och Svärta.
- Innan byggstart kommer kompletterande utredningar i linje med det som Länsstyrelsen föreslår i sitt yttrande i samrådsskedet att göras. Om dispens för arter kommer att krävas kommer detta att ansökas om.

Byggskede

Utöver detaljprojektering och framtagande av en bygghandling kommer byggskedet att utredas och regleras. Ett kontrollprogram kommer att tas fram.

Naturmiljöfrågor inför planering av byggskedet (källa: naturvärdesinventeringen 2019 & artutredning 2020):

- Att inför byggskedet kartlägga värdefulla träd i området för att möjliggöra anpassning av ytor för byggnation och etablering, såsom byggvägar och upplag för att minimera att värdefulla träd avverkas.

- Den rödlistade arten tallticka har lokaliserats på den södra udden, lokalisering av denna bör göras inför byggnation. Området där arten finns märks ut och skyddas under byggnation.
- Den rödlistade arten spindelblomster har hittats på den södra udden, lokalisering av denna ska klarläggas inför byggnation för att säkerställa att arten undviks. Området där arten finns märks ut och skyddas under byggnation.
- Vegetation ska röjas bort vintertid i det område där ny banvall ska anläggas, året innan byggnation för att förhindra att Sävsparven ska häcka i det aktuella området.
- Det ska säkerställas att vattenkvaliteten i Prästjärn inte försämras under byggtiden.
- Tidpunkten för anläggningsarbeten ska planeras i samråd med biolog för att minimera påverkan på Svärta under byggtiden. Alternativt söks dispens från artskyddsförordningen.

Behov av kompletterande tillstånd

Det åligger exploatören att söka de tillstånd som kan krävas för verksamheten. Inför exploatering av planområdet kan nedanstående punkter användas som underlag, observera att listan kan komma att behöva kompletteras.

- Anmälan/tillstånd om vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken för utfyllnad i Prästjärn och förändring av diket i norra delen av planområdet.
- Dispens från förbud i artskyddsförordningen bedöms kunna undvikas om ovanstående säkerställande av tallticka och spindelblomster utförs.
- Marklov.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från det datum då planen vinner laga kraft. Planen gäller dock tills den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas.

Huvudmannaskap

Det finns ingen allmän platsmark inom planområdet.

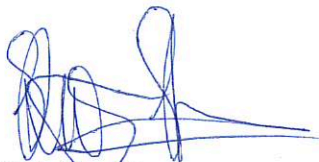
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Kommunens handläggare

Agneta Naucière, Samhällsplanerare och planarkitekt

Kreeras organisation

Kristina Hermansson, Uppdragsledare och planeringsarkitekt
Anna Brånhult Hasemann, Landskapsarkitekt



Kristina Hermansson
Planeringsarkitekt
Kreera Samhällsbyggnad AB



Agneta Naucière
Samhällsplanerare
Arvidsjaur kommun

