

Upplysningar

Till planen hör förutom denna plankarta

- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Planens fullständiga utställningshandlingar består av:

- GRUNDKARTOR
- PLANKARTOR MED BESTÄMMELSER
- PLANBESKRIVNING
- RAPPORT ÖVER GEOTEKNISK UNDERSÖKNING OCH GEOLOGISK KARTERING
- FLYGBULLERREDOVISNING
- REDOVISNING AV DAGVATTENHANTERING
- ILLUSTRATIONER
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING
- LISTA ÖVER SAMRÄDSKRETSEN MED FASTIGHETSFRÖTECKNING OCH ÅGOKARTA
- SAMRÄDSREDOGÖRELSE
- KONSEKVENSBESKRIVNING AV TRE ALT LOKALISERINGAR AV FLYGFÄLT PÅ KNISTAD

Grundkartan är upprättad av Stadsingenjörskontoret 1987-09-23.
Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL).

Beträffande plankartans bestämmelser, se karta A

PLANKARTA TILL DETALJPLAN FÖR
SKÖVDE FLYGPLATS
SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN

UPPRÄTTAD AV STADSBYGGNADSKONTORET SKÖVDE KOMMUN 1987-12-10.

PLANFÖRFATTARE:

RIKARD HAGERBORG
STADSBYGGNADSCHEF

GEORG HÖGLUND
1:E PLANINGENJÖR

RITAD AV: EVA HELLSTRÖM

Godkänd för samråd BN 1987-09-24
Godkänd för utställning BN 1987-12-10
Godkänd för antagande BN 1988-02-18
Antagen KF 1988-03-28
Vunnit laga kraft LST 1988-09-23

Kopians likhet med originalet bestyr-
kes.

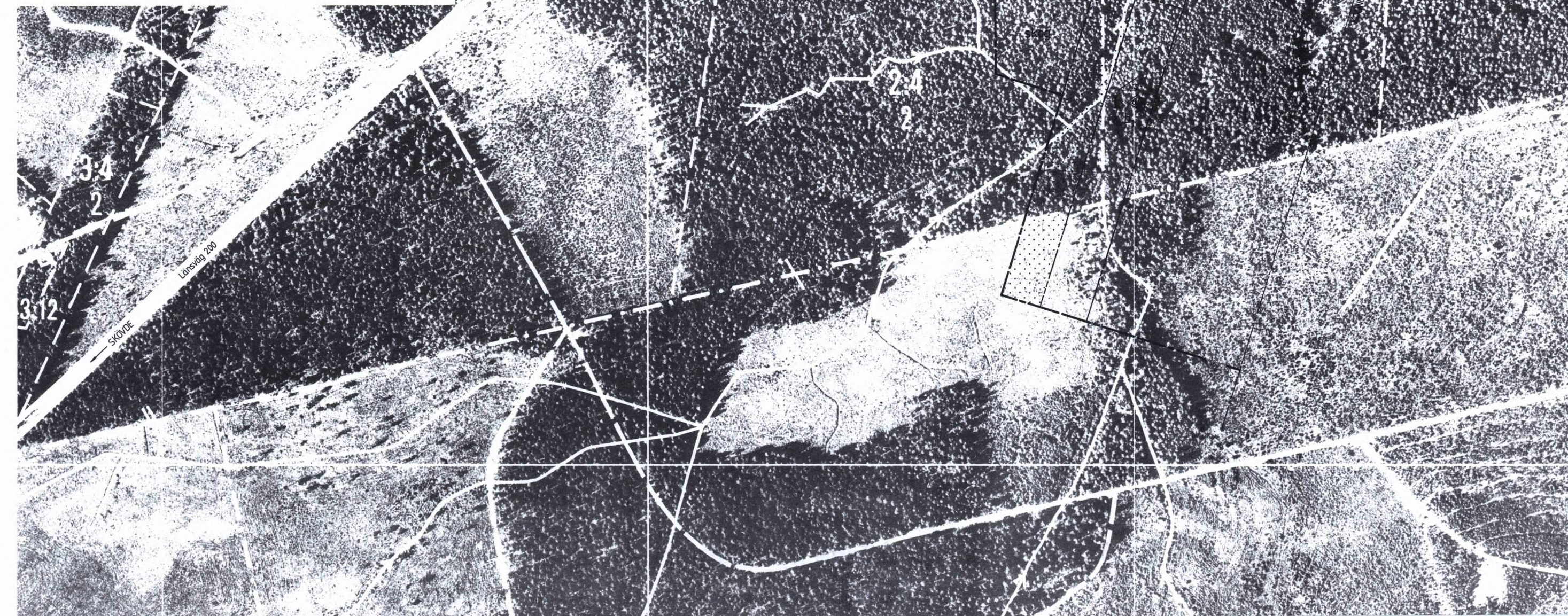
På tjänstens vägnar:

Eva Hellström

REGISTRERING
Datum 1988-11-28
Införing i fastighetsregistret har
verkställts

Dagmar Lundström
För fastighetsregistreringen

SKALA 1:2000
0 50 100 150 200 m





ANTAGANDEHANDLING

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela planområdet.

Gränsbeteckningar

	GRÄNS FÖR PLANOMRÅDET
	ANVÄNDNINGSGRÄNS
	EGENSKAPSGRÄNS

1. Markanvändning

Endast angiven användning är tillåten
Allmän plats

INFART	INFARTSTRAFIK SAMT GÅNG- OCH CYKELTRAFIK
LOKALGATA	LOKAL FORDONSTRAFIK SAMT GÅNG- OCH CYKELTRAFIK
PARK	ANLAGD PARK
NATUR	NATUROMRÅDE

Kvartersmark

E	TRANSFORMATORSTATION
F ₁	FLYGTRAFIK
F ₂	FLYGTRAFIKENS LANDNINGSLJUS
H	HANDEL
J	INDUSTRI
K	KONTOR

2. Begränsning av markens bebyggande

	MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS
u	MARK SOM SKALL VARA TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄNNA UNDERJORDISKA LEDNINGAR

3. Markens anordnande

skog	SKOGSDUNGEN SKALL BEVARAS
------	---------------------------

4. Placering, utformning, utförande

	HÖGSTA BYGGNADSHÖJD I METER
	HÖGSTA RESP MINSTA TAKLUTNING I GRADER
P ₁	BYGGNAD PLACERAS MINST 4,5m FRÅN TOMTGRÄNS
ψ	VIND FÅR INTE INREDAS
I, II	HÖGSTA ANTAL VÅNINGAR

5. Byggnadsteknik

b ₁	ENDAST KÄLLARLÖSA HUS
----------------	-----------------------

6. Utnyttjandegrad

e ₁	HÖGST EN TREDJEDEL AV FASTIGHETENS AREAL FÅR BEBYGGAS
----------------	---

7. Administrativa bestämmelser

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDETID UPPHÖR DEN 31 DECEMBER 2002

Karta A

Upplysningar

Till planen hör förutom denna plankarta:

- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Planens fullständiga utställningshandlingar består av:

- GRUNDKARTOR
- PLANKARTOR MED BESTÄMMELSER
- PLANBESKRIVNING
- RAPPORT ÖVER GEOTEKNISK UNDERSÖKNING OCH GEOLOGISK KARTERING
- FLYGBULLERREDOVISNING
- REDOVISNING AV DAGVATTENHANTERINGEN
- ILLUSTRATIONER
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING
- LISTA ÖVER SAMRÄDSKRETSEN MED FASTIGHETSFÖRTECKNING OCH ÄGOKARTA
- SAMRÄDSREDOGÖRELSE
- KONSEKVENSBESKRIVNING AV TRE ALT LOKALISERINGAR AV FLYGFÄLT PÅ KNISTAD

Grundkarta är upprättad av Stadsingenjörskontoret 1987-09-23.
Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL).

PLANKARTA TILL DETALJPLAN FÖR
SKÖVDE FLYGPLATS
SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN

UPPRÄTTAD AV STADSBYGGNADSKONTORET SKÖVDE KOMMUN 1987-12-10

PLANFÖRFATTARE:

RIKARD HAGERBORG
STADSBYGGNADSCHEF

GEORG HÖGLUND
1:E PLANINGENJÖR

RITAD AV: EVA HELLSTRÖM

Godkänd för samråd BN 1987-09-24
Godkänd för utställning BN 1987-12-10
Godkänd för antagande BN 1988-02-18

Antagen KF 1988-03-28
Vunnit laga kraft LST 1988-09-23

Johannes Hagerborg



ORIGINAL

DETALJPLAN FÖR
SKÖVDE FLYGPLATS
SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN

UPPRÄTTAD AV: STADSBYGGNADSKONTORET SKÖVDE KOMMUN

DATUM: 1987-12-10

PLANFÖRFATTARE: STADSBYGGNADSCHEF RIKARD HAGERBORG OCH
1:E PLANINGENJÖR GEORG HÖGLUND

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av:

- Delplankarta i skala 1:5000 med bestämmelser.
- Delplankarta i skala 1:2000.
- Planbeskrivning.
- Genomförandebeskrivning.

Under samråds- och utställningsskedet tillkommer:

- Grundkartor.
- Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning och ägokarta.
- Illustrationer.
- Rapport över geoteknisk undersökning och geologisk kartering.
- Flygbullerredovisning.
- Konsekvensbeskrivning av tre alt lokaliseringar av flygfält på Knistad.
- Redovisning av dagvattenhanteringen.

Under utställningsskedet tillkommer:

- Samrådsredogörelse.

Under antagandeskedet tillkommer:

- Utlåtande över remissvar och synpunkter inkomna under utställningstiden.

PLANENS SYFTE HUVUDDRAG

Denna plan är resultatet av ett relativt långt utredningsarbete som började med undersökningar angående förlängning av det befintliga flygfältet i Hasslum, som fortsatte med återupptagna diskussioner om länsflygplats, undersökning av tre alternativa lägen, konsekvensbeskrivningar och kommunfullmäktiges val av alternativ samt projekteringsuppdrag.

Planen avser en flygplats som är utformad för reguljär inrikes trafik med flygplan av typ SAAB 340 vilket innebär c.a 1700 meters banlängd, stråkbredd 150 meter samt erforderlig teknisk utrustning och standard (t ex banbelysning, landningshjälpmedel och bärighet). Öster om huvudbanan anläggs ett 800 meters gräsfält för sport- och segelflygverksamhet.

Planen omfattar även mark för flygplatsens terminalområde dit bl a Skövde flygklubbs anläggningar omlokaliseras från Hasslums flygfält där verksamheten pågår idag. I anslutning till flygplatsen redovisas också områden för industri-, service- och handelsändamål avsedda för verksamheter som har nytta av ett läge i direkt anslutning till en flygplats.

Den exakta placeringen av flygfältet har bestämts efter utredning av de geotekniska förhållandena samt beräkningar av banprofiler och massförflyttningar med hjälp av s k terrängmodell i dator.

PLANENS FORMELLA BEHANDLING

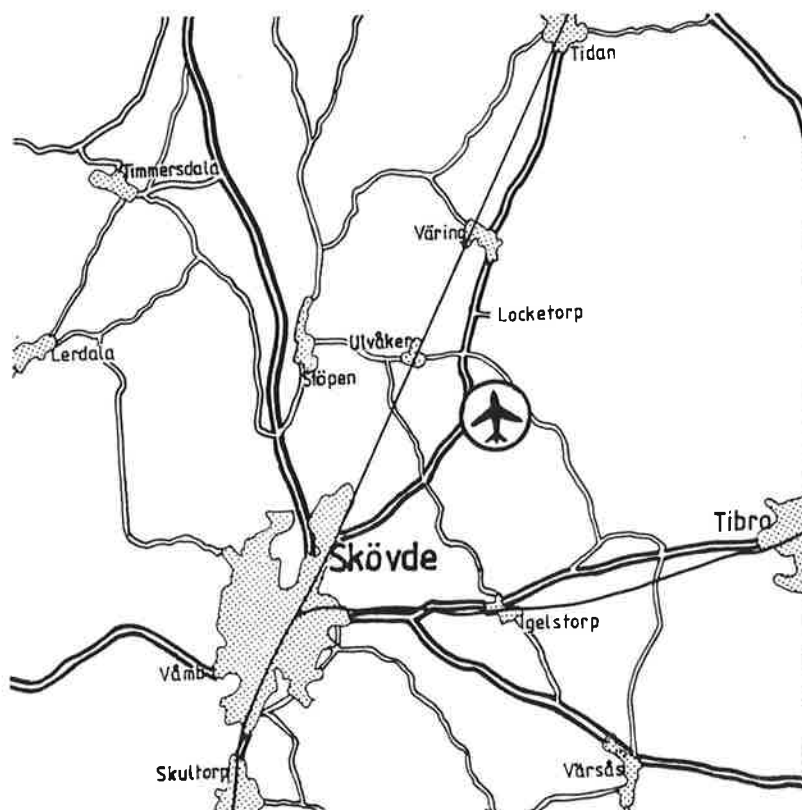
Planen kommer att behandlas enligt plan- och bygglagens (PBL) regler för detaljplan. För områden runt flygplatsen upprättas samtidigt områdesbestämmelser vilka framgår av särskilda handlingar. Som tidigare nämnts avser planen en flygplats med banlängden c:a 1700 meter avsedd för affärsflyg och reguljärtrafik med flygplan av typ SAAB 340 eller motsvarande plan-typ. Planen baseras på ett antaget antal flygrörelser per år på ca 17.000.

Om utvecklingen i framtiden skulle medföra väsentligt fler flygplansrörelser än vad denna detaljplan baseras på eller om det skulle bli aktuellt att reguljärt trafikera flygplatsen med mer bullrande flygplanstyper, t ex Fokker F28 eller liknande plan, måste detta prövas genom en ändring av detaljplanen och områdesbestämmelserna i kombination med eventuell prövning enligt miljöskyddslagen. Samma gäller för en eventuell förlängning av rullbanan till 2000 meters längd.

PLANDATA

Lägesbestämning

Området är beläget omedelbart öster om länsväg 200, c:a 10 km nordost om Skövde centrum.

Area

Områdets areal uppgår till c:a 100 ha och utgörs helt av mark som inte tidigare är planlagd.

Markägoförhållanden

All mark som ingår i planen är i privat ägo eller i kyrkans ägo. Samtliga markägare som är berörda har kontaktats av kommunens planeringskontor som handlägger kommunens markinköp. Totalt är åtta markskiften berörda av planens genomförande och utöver dessa är två berörda av restriktioner och/eller skogsavverkning för de hinderfria områdena i anslutning till flygplatsen.

NATURFÖRUTSÄTTNINGAR

Terrängförhållanden

Marken i området lutar svagt från söder mot norr och utgöres huvudsakligen av relativt jämn skogsmark.

Vissa höjdryggar och mindre kullar finns dock inom området.

Vegetation

Merparten av området utgörs av skogsmark med i huvudsak barrskog av varierande storlek. Några kalhyggen ingår och i den norra delen finns åkermark.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk undersökning har utförts av Scandiakonsult Väst AB och är daterad 1987-10-19. Undersökningen bifogas planen.

Undersökningen, som är av översiktlig karaktär och främst utgör underlag för vidare projektering, har utförts dels längs planerat banstråk och dels inom blivande terminalområde. Genomsnittligt avstånd mellan borrhälen har varit ca 100 m.

Fältundersökningen har utförts under juni och augusti 1987.

Jordlager och grundvatten

Under ett ca 0,1-0,3 m tjockt täcke av organisk jord (mylla) består jordlagren oftast av en finkornig friktionsjord (sand, silt) som underlagras av silting. Leran, som ibland är utbildad med torrskorpa i sin övre del, vilar i sin tur på fast friktionsjord (sand, silt, grus, morän) på berg. Ofta förekommer även lager av lera i den undre, fasta friktionsjorden.

Leran som varierar från lös till fast lagringstäthet har en maximal mäktighet av ca 7 m och ligger som regel inte närmare markytan än 1 m. Vattenkvoten (vattenhalt i viktprocent av torrsubstansen) är relativt låg och varierar mellan ca 20 och 50%. Sjuvhållfastheten är 15-32 kPa i de lösare lagren.

Jordlagrens totala mäktighet varierar mellan ca 2 m och 17 m.

Fria vattenytor har uppmätts i de sex rör som installerades i juni -87. Vid mätning i augusti -87, dvs efter två månaders stabilisering varierade de fria vattenytorna mellan 0,1 och 1,0 m under markytan. I det sist installerade röret har ännu ingen stabiliserad vattenyta uppmätts.

Geotekniska synpunkter

- Sättningar

Utförda ödometerförsök samt beräkning baserad på skjuvhållfasthet och konflytgräns visar att leran är överkonsoliderad för minst ca 20 kPa (2 ton/m²), vilket motsvarar ca 1 m uppfyllning eller 2 m grundvattensänkning. Detta innebär att sättningarna blir obetydliga om framtida, jämnt utbredda belastningar på markytan av uppfyllnader eller byggnader uppgår till högst ca 20 kPa.

Vid större belastningar får man räkna med vissa sättningar. Dessa utbildas dock relativt snabbt, ca 80-90% inom en 5-års period.

Eftersom lerlagren har ganska liten mäktighet och omlagras av relativt vattengenomsläpplig friktionsjord är förutsättningarna gynsamma att påskynda sättningarna genom överhöjning. Om man t ex lägger ut fyllningsmassor till 4 m höjd i stället för till projekterad höjd 2 m så kan slutsättningarna uppnås inom ett halvår.
- Anläggning av banan.

Jordlagren innehåller rikligt med silt, vilket innebär att de är flytbenägna och mycket tjälfarliga vid vattenöverskott.

Tjäldjupet inom detta område ligger på 1,6 m enligt Svensk Byggnorm (SBN 1980).

Banans överbyggnadstjocklek kommer att uppgå till ca 100 cm. Grundvattenytan ligger relativt högt. Därför får man räkna med att det en del år kan bli vissa tjälproblem.

Scandiakonsult rekommenderar att god dränering anordnas längs banans ytterkanter.

Vid skärningar där man kommer under eller i nära kontakt med grundvattenytan, under byggnadstiden måste denna avsänkas på lämpligt sätt för att tillfredsställande packning av överbyggnaden skall kunna utföras.
- Grundläggning av byggnader

Som tidigare påpekats bör lättare byggnader gå att plattgrundlägga på naturlig eller uppfylld mark. För tyngre byggnader eller för koncentrerade laster på lera kan grundläggning med pålar eller plintar komma i fråga.

När byggnadernas lägen bestämts måste kompletterande undersökningar utföras.

- Schaktning. Grundare schakter kan normalt utföras med slänt. Eftersom jordlagren är flytbenägna kan dock svårigheter uppstå, speciellt under grundvattenytan eller i samband med riklig nederbörd. Slänterna kan därför behöva stabiliseras med ett lager grus eller makadam. Vid djupare schakter kan spontning bli nödvändig.
- Erosionsskydd. Permanenta skärningsslänter bör erosionsskyddas. Eftersom jordlagren är flytbenägna föreslås fiberduk och ett ca 0,3 m tjockt lager samkross 0-60 mm, åtminstone under grundvattenytan. Annars kan matjordsbeklädnad och gräsbesåning vara ett alternativ.
- Kompletterande undersökningar Förutom kompletteringar för blivande byggnader föreslås att geologisk kartering utförs för hela ban- och terminalområdet. En sådan kartering ger bl a mycket god överblick över de ytliga jordlagrens utbredning och sammansättning, t ex för beräkning av urgrävning av organisk jord (mossar och myrar). Även de geohydrologiska förhållandena (vattendelare, avrinning, etc) kan klarläggas.

Vissa kompletterande undersökningar i form av sonderingar och provtagningar kan också behövas för bana, taxibana och lysmaster.

Geologisk kartering

En geologisk kartering har utförts för flygplatsens ban- och terminalområde. Denna har utförts av Scandiakonsult Väst AB och är daterad 1987-11-13 och bifogas planen.

Fornlämningar

Inga kända fasta fornlämningar finns inom planområdet.

ÖVRIGA BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Bebyggelse

Ingen bebyggelse finns inom planområdet.

Vägar och trafik

Intill planområdets västligaste del passerar länsväg 200 som utgör en länk i det regionala trafiksystemet. Inom befintliga skogsområden finns ett flertal skogsbilvägar som måste bevaras eller byggas om för att tillgodose skogsbrukets behov.

Lednings- och
kabelsystem

Inga allmänna ledningar och kablar finns inom planområdet.

KOMMUNALA STÄLL-
NINGSTAGANDENÖversiktliga
planer

Någon formell översiktsplan finns inte för området. Länsstyrelsen har dock gjort den bedömningen att kommunens konsekvensbeskrivning av tre olika lokaliseringar av flygfält på Knistad är att jämföra med en översiktsplan enligt PBL:s övergångsbestämmelser. Detta framgår av länsstyrelsens yttrande, daterat 1987-04-27, 11.061-488-87, till Luftfartsverket angående inrättande av enskild flygplats i Skövde kommun, D 114/87-0105.

Detaljplaner och
förordnanden

Inga detaljplaner eller särskilda förordnanden gäller för planområdet.

Program för plan-
området

Under 1984 lade kommunen fram förslag till utbyggnad av befintligt flygfält vid Hasslum. Vid den tidpunkten meddelade länsstyrelsen att man avsåg att snabbutreda förutsättningarna för reguljär flygtrafik för Skaraborgs län med i första hand trafik till och från Arlanda. Länsstyrelsen bad därför Skövde kommun att avvakta med planerna på en flygfältsutbyggnad i Hasslum och att i stället undersöka möjligheterna att lokalisera en flygplats som kan byggas för reguljärtrafik. Skövde kommun beslutade att utföra en sådan utredning med inriktning mot en flygplatslokalisering på ett maximalt avstånd av 10 km från centralorten. Utredningen redovisades i en rapport benämnd: "SKÖVDE FLYGPLATS, konsekvensbeskrivning av tre alternativa lokaliseringar av flygfält på Knistad Skövde nov 1985, GK, PLK, MHK, SBK". Utredningen bilägges planen.

Vid de fortsatta utredningarna kring etablering av flygplatsen har det bedömts vara lämpligt att i detaljplanen även redovisa områden för industri-, service- och handelsändamål i omedelbar närhet till flygplatsens infart.

Kommunala
beslut i övrigt

Skövde kommunfullmäktige har vid sammanträde 1985-08-26; §180 beslutat att uttala att eventuell flygplats för allmänflyg bör lokaliseras till något av de tre Knistadsalternativen, att antaga framlagd tidplan

och att uppdra åt kommunstyrelsen att vidta åtgärder för byggande av ett allmänt flygfält vid Knistad och att härigenom skapa förutsättningarna för eventuell framtida reguljär flygtrafik. Kommunfullmäktige har vidare vid sammanträde 1985-12-16; §272 beslutat uttala att ett flygfält lokaliseras till Knistad norr, att uppdra åt byggnadsnämnden att upprätta erforderlig plan för flygfält på Knistad norr, att för projekteringen bevilja 800.000:- och att uppdra åt kommunstyrelsen att uppmärksamt följa utvecklingen av frågan ang lokalisering av eventuellt länsflygfält.

Kommunfullmäktige har vid sammanträde 1987-09-28; § 182 beslutat om en utökad projektering av flygplatsen till att omfatta ett reguljärflygfält.

Utredningar, olika förslag till lokaliseringar samt planfrågor angående flygplatsen har behandlats inom följande kommunala organ:

Planberedningen: (samarbetsorgan mellan kommunstyrelse och byggnadsnämnd)

1985-04-02; §17	1985-05-28; §25
1985-11-05; §43	1986-02-04; §5
1986-11-25; §59	1987-04-07; §14

Miljö- och hälsoskyddsnämnden:

1987-05-19; §70 (information)

Byggnadsnämnden:

1985-03-21; §129	1985-09-05; §399
1985-11-14; §513	1986-02-06; §59
1987-06-04; §315	1987-09-03; §455

Kommunstyrelsens AU

1985-04-02; §281	1985-06-18; §534
1985-05-14; §420	1985-11-26; §915
1985-11-12; §854	1985-12-10; §958
1985-12-02; §917	1987-09-01; §561
1987-03-17; §186	1987-11-17; §754

Kommunstyrelsen

1985-08-12; §211	1985-12-02; §326
1987-09-14; §212	

PLANENS INNEHÅLL

Flygplatsen

- Huvudbanan Banan utbyggs till 1736 m och får en bredd på 30 m. Banändarna 2x50 m, utförs med slitbana av betong medan övriga delar utförs med asfaltbeläggning. Huvudbanans stråkbredd kommer att vara 150 m. Stråket gräsbesås.
- Huvudbanans landningsljus Flygplatsbelysningen består av hög- och lågintensiva bankantljus, en 900 m lång inflygningsljuslinje med högintensiv belysning åt norr samt en 420 m dito åt söder.
- Terminalområde Inom terminalområdet uppförs terminalbyggnad och driftsbyggnad.

Terminalbyggnaden har en byggnadsyta på 800 m² lika fördelad mellan kontors- och passagerarutrymmen. Byggnaden är förberedd för tillbyggnad av ytterligare c:a 400 m².

Driftsbyggnaden, som uppförs söder om terminalbyggnaden, får en totalyta av 660 m² och innehåller garage, verkstad, tvätthall och personalutrymmen.

Trafikytor väster om byggnaderna är separerade i en angöringsdel framför terminalbyggnaden, en parkeringsdel i norr och en gård för flygfältsdriften i söder. Samtliga trafikytor beläggs med asfalt.

Mellanliggande ytor gräsbesås och förses med busk- och trädplanteringar.

Parkeringsområdet byggs i första hand ut för 120 bilar.
- Flygklubbens anläggningar Omedelbart norr om terminalområdet reserveras en yta på c:a 18 000 m² för Skövde flygklubb. Inom detta område planeras för klubbhus och två hangarer om vardera c:a 900 m². En taxiväg för sportflygplan förbinder hangarområdet med huvudbanan. Flygklubbens anläggningar har direktanslutning till infartsgatan i sin sydvästra del.
- Segelflygfältet Ett segelflygfält med en stråkbredd av 80 m iordningställs öster om och parallellt med huvudstråket.

Fältet får en totallängd av 1200 m räknat mellan de båda vinchuppställningsplatserna i norra och södra fältänden. Segelflygfältet kommer att gräsbesås på hela sin bredd.

- Segelflygets-
anläggningar Omedelbart nordost om segelflygstråket reserveras ett område för segelflyghangar och klubbhus. En 3,5 m bred grusväg söder om huvudbanan förbinder segelflygområdet med terminalområdet.
- Räddningstjänst Brand- och räddningstjänsten inom flygplatsen kommer att utformas och anordnas enligt "Bestämmelser för civil luftfart" (BCL) avsnitt F och med flygplatskategorin B III, vilket innebär att de största flygplan som reguljärt kan trafikera flygplatsen utgörs av typen SAAB 340 eller liknande med en längd av "12m-intill 20m".

Arbetsplatser

Inom planområdet föreslås c:a 10,8 ha mark som successivt kan avstyckas till tomter åt företag som är intresserade att etablera industri-, service- eller handelsverksamheter i nära anslutning till flygplatsen. Tre tomter i den norra delen av området kan erhålla direktkontakt med flygplatsens terminalområde. Arbetsplatser kommer även att finnas inom flygplatsens terminalområde i form av service till flygverksamheten.

Natur

Flygplatsen kommer att förorsaka mycket omfattande ingrepp i den befintliga skogsmiljön. C:a 195 ha skog av varierande sammansättning och ålder berörs av avverkningar eller restriktioner beträffande hinderfria områden beräknade efter ett 150 m brett flygfältsstråk.

Omfördelningen av schaktmassor är däremot relativt måttlig trots områdets stora areal. Enligt preliminär beräkning kommer c:a 80.000 m³ jordmassor att behöva omflyttas för själva flygfältet och ca 25.000 m³ för terminalområdet.

Vägar och trafik

- Gatunät Gatunätet är enkelt uppbyggt med en infartsgata som huvudstråk till flygplatsterminalen och med en lokal-gata (10 m bred) för industri-, service- och handelsområdena. Infartsgatan blir fri från direkta tomtutsläpp och utefter denna löper parkstråk på båda sidor vilka skall utgöra områden för allmänna ledningar och

kablar samt plats för eventuell GC-väg. Sektionen på infartsstråket blir 2x 11,0 m parkstråk + 7,5 m körbana.

I samband med projekteringen av infartsgatan måste även projekteras en kanaliserad plankorsning för länsväg 200. Avtal mellan kommunen och vägförvaltningen kommer att upprättas angående projektering och byggande av dels infartsgatan och dels ombyggnaden på länsväg 200.

- Parkering

För flygplatsens terminalområde har bedömts att c:a 120 bilplatser behövs för de allmänna besökarnas/resenärernas behov. För flygklubben och övriga verksamheter inom terminalområdet anläggs erforderliga biluppställningsplatser vid respektive anläggning. För industri-, service- och handelsområdenas blivande anläggningar på kvartersmark kommer erforderligt antal parkeringsplatser att prövas vid bygglovgranskningen.

Miljöpåverkan

- Allmänt

Skador och olägenhet på miljö av verksamhet regleras i gällande hälsoskyddslagstiftning och i miljöskyddslagen. Flygverksamhet av större omfattning har varit föremål för prövning i koncessionsnämnden för miljöskydd i två fall, Landvetters flygplats och Bromma flygplats. Vid båda flygplatserna har flygbullret varit den stora frågan. Övriga frågor har varit vattenvårdsfrågor och luftvårdsfrågor.

- Flygbuller

Olika metoder har tidigare använts för att beräkna flygbuller kring en flygplats, alltifrån bullerskalbloner till komplicerade databeräknade bullermattor. Beräknade bullerkonsekvenser för Skövde Flygplats baseras på följande trafik och ett antagande om 60% starter mot och landningar från norr samt 40% starter mot och landningar från söder.

Plantyper:

Antal rörelser/år:

SAAB 340	3000
Affärsjet	800
Turboprop	1200
Tvåmotoriga propellerplan	4000
Enmotoriga propellerplan	8000
	<u>S:a 17000</u>

Med ovanstående förutsättningar som underlag har begränsningslinjer för flygbullernivåerna (FBN) 50 och 55 dB(A) beräknats.

En viss skolflygverksamhet med övning av start- och landningsrörelser, i huvudsak med enmotoriga propellerplan, kan komma att ske. Erfarenhetsmässigt vet man att denna verksamhet betraktas som störande. Det är därför väsentligt att dessa rörelser i största utsträckning sker över obebyggda områden. Beräkningsmässigt ger buller från skolflygverksamhet och uppdragning av segelflygplan endast marginellt bidrag på redovisade FBN-konturer för 50 resp 55 dB(A).

Vatten- och Luftvårdsfrågor

- Vattenfrågor Vid en flygplats används i huvudsak tre produkter som kan förorsaka skada på miljön under vissa förhållanden. Dessa produkter är flygdrivmedel, glykol och urea. Skador och olägenheter kan uppstå vid stora utsläpp i dagvatten och spillvatten.
- Flygdrivmedel Tankning av flygplan sker i regel vid tankanläggningen. Drivmedelsspill kan uppstå vid övertankning. Genom placering av oljeavskiljare i dagvattenssystemet från området vid tankanläggningen förhindras drivmedelsspill att nå recipienten. Drivmedelshantering på en flygplats är i regel inte något miljöproblem.
- Glykol Glykol blandad med vatten används vid avisning av flygplanens skrov och vingar vid snöfall, nedisning och frost.

En metod med finfördelningsmunstycke kommer att användas. Metoden används under dagen i samband med att flygplanet gör sitt ca 20 min uppehåll vid flygplatsen. Under längre uppehåll, exempelvis nattstopp, dras flygplanet in i varmhangar. Metoden innebär att ett tunt skikt avisningsmedel (50% glykol+50% vatten) sprayas på de delar som skall skyddas. Åtgången på avisningsmedel under en vintersäsong uppgår till 0,6 å 0,8 m³ avisningsvätska, d v s 0,3 å 0,4 m³ glykol per år.

Utrustningen för denna metod består av en mindre truck eller bogserbil med påmonterat tryckaggregat.

På fordonets tak finns en plattform som gör att personalen kommer åt att avisa flygplanets vingar och stabilisator.

Metoden innebär alltså att varmhangar bör finnas om Skövde flygplats blir nattstopp för flygplan.

En särskild del av flygplatsens stationsplatta kommer att anvisas för avisningsbehandlingen. Spill från behandlingen kommer att avledas till spillvattennätet för rening i avloppsreningsverket vid Stadskvarn.

-Urea

För att smälta is och snö och därigenom förbättra bromsverkan används urea. Urean används mest inom temperaturområdet +3 till -5. Banorna plogas och sopas först och eventuell kvarvarande isbark tinas sedan upp med urean.

Urean är en enkel kväveförening som bl a används som gödselmedel inom skogs- och jordbruket.

Ureaåtgången för Skövde flygplats har uppskattats till 20-25 ton per år vilket motsvarar 9 till 12 ton ren kväve eller ca 2-2,5 ton per månad från mitten av november till mitten av april.

Under den första delen av vinterperioden, då marken fortfarande är fri från snö och tjäle, kommer det kväverika smältvattnet att infiltreras i förstärkningslagergruset längs banornas kanter. Vattnet leds därefter vidare i banornas dräneringssystem för långsam avbördning till det öppna dike som planeras längs banans västra stråkkant. En del av vattnet kommer troligen att infiltrera via dräneringsrörets grusbädd ner i underliggande sandmaterial.

Vid ureaspridning under perioder av snö och tjäle sker en långsammare avbördning av vattnet från stråksområdet. Vattnet fryser till is eller letar sig långsamt ner till dräneringssystemet. Fruset "ureavatten" kan härvid av snöröjningsredskapen bli utspritt utefter stråket på längre avstånd från bankant än vad som beskrivits ovan. I samband med snösmältning och när tjälen lämnar marken kommer "ureavattnet" att avledas vid den yttre dräneringsledningen för avbördning i det planerade diket väster om stråket. Detta dike skall avbörda vattnet till en fördröjnings-

bassäng som planeras omedelbart väster om stråkets norra kant.

För detaljerade studier av dagvattenhanteringen vid flygplatsen hänvisas till separat utredning som upprättats av Scandiakonsult Väst AB och bifogas detaljplanen.

- Energiskog

Ett fördröjningsmagasin för kväverikt dagvatten från banor och uppställningsplattor kommer att anläggas omedelbart väster om flygfältstråkets norra del. Magasinet kommer i den norra och västra delen att innvallas med lermassor som uppgräves i samband med dikesomläggningar. Markområdet innanför vallarna fylls med vegetationsmassor från banområdet varefter sticklingar av Salix (vattenpil eller korgpil) kommer att planteras och utgöra en kvävereducerande energiskog. Se vidare redovisning av dagvattenhanteringen som bifogas planen.

- Luftföroreningar

Luftföroreningar genom flygavgaser består i huvudsak av kolväten och kväveoxider. Utsläpp av bly och svaveldioxid förekommer praktiskt taget inte.

Med den flygverksamhet som planeras vid Skövde flygplats blir luftföroreningarna i stort sett försumbara. Frågan har aktualitet vid större flygplatser där utsläppen av kväveoxider och kolväten bl a kan ge skador på vegetation.

Teknisk
försörjning

- Vatten och avlopp

VA-systemet för planområdet kommer att projekteras och byggas av kommunens gatukontor. VA-plan bilägges detaljplanen. Huvudprincipen för anläggningarna är att spillvattnet från planområdets anläggningar via självfallsledningar samlas upp i en pumpstation inom områdets lägsta del och pumpas i en tryckledning mot Fjällakvarn ca 2,5 km mot sydväst. Därifrån kommer under vintern 1987-88 att läggas en avloppsledning mot nordväst till befintlig tryckledning mellan Åkleby och Södra Ryd. I samma rörgrav placeras en vattenledning till Fjällakvarn som därigenom får dricksvatten från Skövdesystemet (Vätternvatten) och en lösning på den dåliga vattenförsörjningen inom samhället. Denna vattenledning kommer att förlängas till den planerade flygplatsen med anslutande områden. Sammanfattningsvis pumpas alltså avlopps-

vattnet från flygplatsen till Skövde och dricksvatten tas från Skövde.

- Dagvatten Dagvatten kommer att samlas upp i särskilda ledningar och ledas ut i befintliga bäckar. För omhändertagande av flygplatsens dagvatten hänvisas till särskild utredning som bifogas planen. Se även avsnitt under rubriken "Vatten och luftvårdsfrågor".

- Uppvärmning Något gemensamt uppvärmningssystem är inte aktuellt att bygga på grund av områdets begränsade omfattning, varför uppvärmningsfrågan får lösas separat för varje fastighet. Området ingår inte i kommunens värmeförsörjningsplan.

- El Elförsörjningen kommer att ske via dubblerad högspänningsmatning som kommer från två olika 10 kV linjer för att gardera mot fel på den ena. Detta gäller med nuvarande nätutseende som kan komma att förändras. Eftersom en reservmatning ej kan ordnas momentant bör ett reservverk finnas för den mest nödvändiga utrustningen inom flygplatsen.

Inom planområdet skall anläggas tre elektriska transformatorstationer varifrån eldistributionen kan ske till de olika delarna. Vattenfall Väst har koncession på eldistributionen inom distriktet och kommer att handlägga elförsörjningsfrågorna.

- Tele Teleledningar till flygplatsen kommer att byggas från televerkets koncentrator Suntetorp vid Fjälla kvarn. Denna koncentrator är ett utflyttat steg av AXE-stationen i Skövde, och kan alltså erbjuda alla de tjänster som en AXE-station har.

- Avfall Hämtning av avfall från planområdets anläggningar kommer att ombesörjas av kommunen.

Aministrativa frågor

Detaljplanens genomförandetid upphör den 31 december 2002. Den långa genomförandetiden beror på att etableringen inom industri-, service- och handelsområdena kommer att ske successivt.

MEDVERKANDE
PERSONER/FÖRETAG

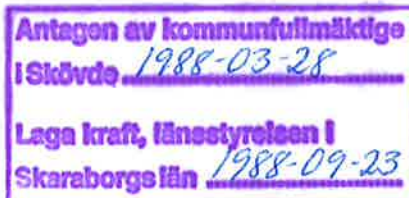
Uppgifter till denna beskrivning har bl a hämtats från utredningar och underlag som framtagits av konsultfirmorna INGEMANSSONS AKUSTIK genom Sven-Olof Benjegård och SCANDIACONSULT VÄST AB genom Gustav Sillén, Bo Jansson och Jan Wassenius.

I framtagandet av planhandlingarna har även deltagit Ove Karlsson, gatukontoret, Sören Jenefeldt, planeringskontoret samt Magnus Tholander, miljö- och hälsoskyddskontoret.

Stadsbyggnadskontoret


Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef


Georg Höglund
1:e planingenjör



ORIGINAL

DETALJPLAN FÖR SKÖVDE FLYGPLATS
SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN
UPPRÄTTAD AV: STADSBYGGNADSKONTORET SKÖVDE KOMMUN

DATUM: 1987-12-10

PLANFÖRFATTARE: STADSBYGGNADSCHEF RIKARD HAGERBORG
1:E PLANINGENJÖR GEORG HÖGLUND

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

En tidplan för byggandet av Skövde Flygplats har upprättats av gatukontoret i december 1987. Enligt denna tidplan siktar man på flygstart i september 1989 på en reguljärflygplats. Arbetet med bygghandlingar, förfrågningsunderlag, detaljplan, områdesbestämmelser, markförhandlingar m m är inriktat mot en byggstart under 1:a halvåret 1988.

Avtal

Avtal mellan kommunen och en huvudman för ett reguljärflygfält kommer att upprättas av kommunens planeringskontor.

Avtal om upplåtelse av kvartersmark för industri, service och handel kommer att upprättas i den takt intressenter anmäler sig. Vissa företag har redan anmält sitt intresse för etablering i närheten av den nya flygplatsen.

Förhandlingar mellan kommunen och Skövde Flygklubb kommer att upptas om flyttning av klubbens hela verksamhet som i dag finns på Hasslums flygfält. Detta kommer att utmynna i ett upplåtelseavtal för ett delområde inom den nya flygplatsens terminalområde samt anläggningar i anslutning till segelflygfältet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighets- bildning

Särskilda fastigheter avses bildas dels för själva flygfältet (landningsbanan), dels för exploateringsområdet vid infarten till flygfältet. Fastighets-

bildningen kan komma att innefatta fastighetsregleringar för jordbruksändamål i den mån markanskaffningen sker genom bytesavtal. Skövde kommun tar initiativ till erforderliga fastighetsbildningsförrättningar.

De delar av detaljplaneområdet där flygtrafikens landningsljus skall placeras kommer sannolikt ej att förvärfvas. Nyttjanderätten avses säkerställas med servitut. Säkerställandet de s k hinderfrihetsplanen (se nedan) avses också i huvudsak ske genom servitutsbildning. För hinderfrihetsplanen kritiska höjdpunkter och vegetationsområden skall särskilt kartläggas.

Upprättande av särskild fastighetsplan anses ej erforderligt.

EKONOMISKA FRÅGOR

Markförsörjning

Kommunen äger inte någon mark inom planområdet. Kontakt har tagits med samtliga markägare och förhandlingar pågår. Huvuddelen av marken är skogsbeväxt vilket innebär att den mark som behöver säkerställas med äganderätt eller servitutsrätt för landningsbanan är större än om landningsbanan placerats i öppen terräng.

Mark kommer att säkerställas för landningsbanan för ett område som begränsas av hinderfrihet upp till en höjd på 25 m. Förutsättningarna för beräkning av hinderfrihetsgränsen för landningsbanan är stråkbredd 300 m och lutning av hinderfrihetsplanet mot norr 1:50 och söder 1:40 och väster 1:7. Mot öster avgör segelflygfältet hinderfrihetsgränsen. Segelflygfältets hinderfrihetsplan är 1:25 i norr och söder samt mot öster 1:4. Utöver landningsbanan och segelflygfältet behövs mark för terminalanläggning, arbetsområde och inflygningssljus.

För att undelätta markförvärven kommer ersättningsmark så långt som möjligt att erbjudas och då i samråd med lantbruksnämnden.

Gatukostnad

Den del av gatukostnaderna inom planområdet, som inte täcks av statsbidrag, kommer att fördelas på i planen ingående exploateringsmark.

TEKNISKA FRÅGOR

VA-systemet

Projektering och byggande av ledningar mellan befintligt system och Fjällakvarn utföres av kommunens gatukontor. Byggtid är planerad för vintern 1987-88 och kostnaden uppgår till c:a 1.9 milj kr.

Sträckan mellan Fjällakvarn och planområdet projekteras och byggs av kommunens gatukontor och beräknas bli utförd under vintern 1988-89 och är kostnadsberäknad till ca 3 milj kr. Förbindelsepunkt kommer att anvisas för flygplatskonsulten. För varje blivande enskild fastighet kommer förbindelsepunkt att anvisas.

Elförsörjning

Vattenfall Väst ombesörjer projektering och byggande av erforderliga elektriska distributionsanläggningar för området.

Enligt offert från Vattenfall erbjuds Skövde kommun elanslutning via en 1400 A transformatorstation till ett pris av 470.000:-. Offerten gäller under förutsättning att elanslutningen utföres under 1988 och leverans kan ske åtta månader efter beställning.

Ytterligare två transformatorstationer kommer att byggas inom planområdet i anslutning till utbyggnaden av områdena för industri, service och handel.

Infartsgatan

Infarten från länsväg 200 till flygplatsens terminalområde kan förväntas ingå som allmän väg när flygplatsen öppnas för reguljär trafik. Frågan har dock ännu inte prövats formellt. Kommunen kommer att projektera infarten genom gatukontoret i samråd med vägförvaltningen. Frågan om utbyggnad som allmän väg prövas i annan ordning. Om vägen inte kan byggas som allmän byggs den av kommunen.

Lokalgatan

Kommunen kommer genom gatukontoret att projektera och anlägga gatan som kan utbyggas i etapper i takt med etableringen av företag inom området.

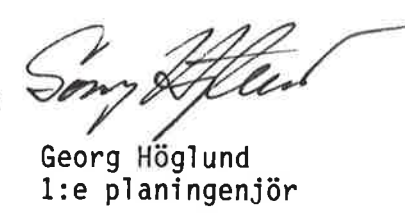
Tele

Telenätets utbyggnad för området kommer som vanligt att planeras och utföras av televerket i den takt som erfordras för planområdets utbyggnad.

MEDVERKANDE
PERSONER/FÖRETAG

I denna genomförandebeskrivning har Sören Jenefeldt, PLK medverkat med avsnittet "Markförsörjning" och Arne Gunnefur SIK med avsnittet "Fastighetsbildning". Uppgifter om VA, gator och trafik har lämnats av Ove Karlsson, GK.

Stadsbyggnadskontoret


Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef

Georg Höglund
1:e planingenjör

