



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Björkberget 1:29 & Framnäs 1:30>3, Arvidsjaur Flygplats Arvidsjaur kommun, Norrbottens län

Upprättad av: Arvidsjaur kommun

Laga kraft: 2018-09-07



Innehåll

HANDLINGAR	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
PLANDATA	3
Läge och areal	3
Markägarförhållanden	4
BEHOVSBEDÖMNING	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktsplan.....	5
Detaljplan	5
Kommunala beslut i övrigt.....	5
Miljökvalitetsnormer	5
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	6
Flygplatsens historia och utformning	6
Flygtrafik.....	7
MSA och hinderfritt område för flygtrafik	8
Verksamheter på området.....	9
Fordonstestindustri i området.....	10
Utveckling skapar mer utveckling.....	10
I plankartan.....	11
Riksintressen	11
Försvarsmakten	11
Rennäring	11
Naturvård.....	12
Natura 2000	14
Naturmiljö och mark	14
Mark och vegetation.....	14
Geotekniska förhållanden.....	14
Förorenad mark	15
Skyddade miljöer och arter	15
Bebyggelse	18
Bostäder i närområdet	18

Offentlig och kommersiell service	19
Friluftsliv och rekreation	19
Vattenområden	19
Trafik och vägar	20
Fordonstest	20
Vägnätet	20
Kollektivtrafik	21
Hälsa, skydd och störningar	21
Buller	21
Föroreningar	24
Radon	24
Risk för skred/höga vattenstånd	24
Teknisk försörjning	25
Avlopp	25
Vatten och vattenskyddsområde	25
Dagvatten	26
Värme	27
Ledningar	27
Avfall	28
UPPHÄVANDE AV DETALJPLAN FRÅN ÅR 1987	28
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	29
Exploatering	30
ORGANISATORISKA FRÅGOR	31
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	31
EKONOMISKA FRÅGOR	32
Planavtal	32
TEKNISKA FRÅGOR	32
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	33
Genomförandetid	33
Huvudmannaskap	33
Strandskydd	33
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER	33

Fotografier av Kent Norberg om inget annat anges.

HANDLINGAR

I planen ingår följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Bilaga 1 - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) från Scandiaconsult Sverige AB (2003-06-25), inkl. tillhörande bilaga 1 & 2
- Bilaga 2 - Vibroakustik Sverige AB, Mätning och kartläggning av buller vid fritidshus intill upplagade isbanor på sjö (2013)
- Bilaga 3 - WSP - Dag- och grundvattenutredning (2017)
- Bilaga 4 - WSP - Markteknisk undersökning (MUR) (2015)

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

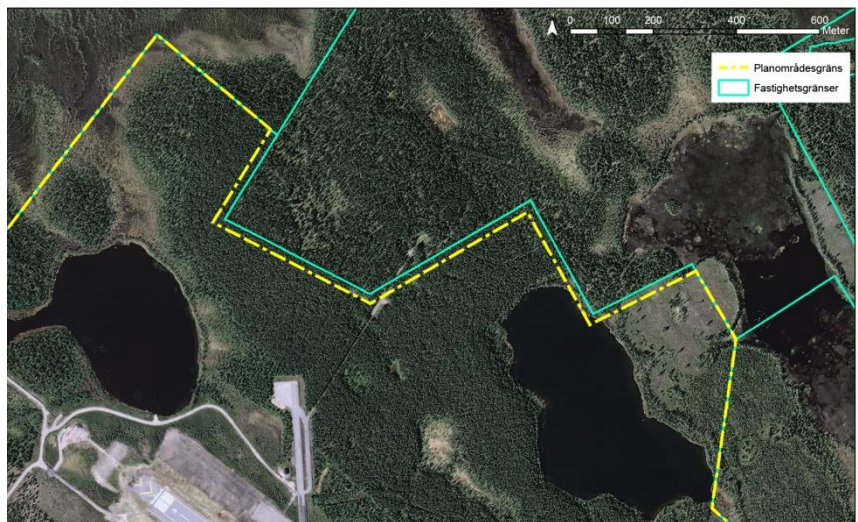
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen huvudsakliga syfte är att säkerställa befintlig markanvändning för flygplatsen inom fastigheten Björkberget 1:29 samt möjliggöra etablering av vägar/banor för fordonstest inom Björkberget 1:29 och Framnäs 1:30.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är beläget ca en mil utanför Arvidsjaur samhälle (strax öster om samhället) och omfattar en fastighet på cirka 440 hektar, Björkberget 1:29 och ett av skiftena till Framnäs 1:30 på cirka 22 hektar. En mindre del av fastighetens norra del lämnas utanför planområdet då fastighetsgränsen i denna del inte är fullt ut fastighetsbestämd och viss osäkerhet kring dess exakta sträckning finns. Efter samråd med Lantmäteriet lämnas ett avstånd på 20 meter från befintlig fastighetsgräns till planområdesgränsen inom fastigheten på de sträckor där det ev. kan finnas



tveksamheter kring fastighetsgränsens tillförlitlighet. Detta för att säkerställa att övriga angränsande fastigheters mark inte oavsiktligt detaljpaneläggs utan att planområdet fullt ut hamnar inom tilltänkt fastighet.

Figur 1. Berörda sträckor där det kan finnas vissa tvetydigheter kring fastighetsgränsens dragning. Skillnad mellan befintligt inritad fastighetsgräns i fastighetsregistret (turkos) och planområdesgränsen (gul). Grundkarta © Lantmäteriet.

Markägarförhållanden

Björkberget 1:29 ägs av Arvidsjaur's Flygplats AB. Framnäs 1:30 ägs av Mats Östman.

BEHOVSBEDÖMNING

En behovsbedömning har upprättats gällande utifall planens genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan. Samråd med länsstyrelsen kring behovsbedömningen har skett. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att planen inte torde innebära betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning kommer inte att upprättas. Planens konsekvenser kommer att belysas i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen lyfter att ett genomförande av planen skulle kunna innebära påverkan på de våtmarker som finns inom planområdet (Norrmyran med högt naturvärde) och ett splittrat mosaiklandskap av myrar med visst naturvärde nordöst om planområdet (Mellannäs). Länsstyrelsen belyser vikten av att myrobjekten är noggrant beskrivna i samband med det fortsatta planarbetet eftersom höga naturvärden ev. skulle kunna bli påverkade. Kommunen delar uppfattningen om vikten av att ta hänsyn till dessa objekt samt beskriva deras värden tydligt och ev. påverkan genom planens genomförande.

Vissa rödlistade eller fridlysta arter har även rapporterats inom planområdet, enligt myrskyddsplanen och uppgift från länsstyrelsen.

Länsstyrelsen och kommunen är ense om att befintlig miljökonsekvensbeskrivning upprättad i samband med tillståndsansökan kan tjäna som en till planbeskrivningen kompletterande handling.

Sedan behovsbedömningen har planområdet utökats med ett av skiftena tillhörande fastigheten Framnäs 1:30. Ytterligare samråd har genomförts med länsstyrelsen i frågan, med samma bedömning som tidigare; att planen inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan.



Figur 2 (t.v.). Tidigare planområde.

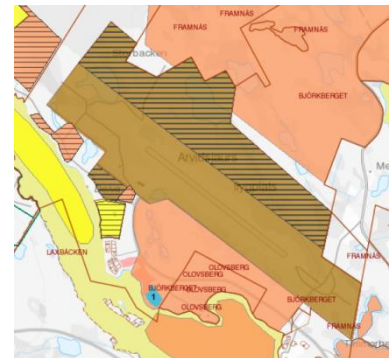
Figur 3 (t.h.). Nuvarande planområde, inklusive Framnäs 1:30>3 på östra sidan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Hela Björkberget 1:29 är i översikts- och tillväxtplanen (antagen 2015-11-24) utlagd som ”infrastrukturanläggning” (brun i figur 4). Delen norr om befintlig flygplats och tillhörande banor inom planområdet är dessutom utlagd för framtida exploatering (se randigt område i figur 4). Orangea områden (i figur 4) markerar möjliga områden för testverksamhet/industri utanför planområdet (i direkt anslutning söder och norr om planområdet).

Figur 4. Utsnitt från markanvändningskartan i gällande översikts- och tillväxtplan. Grundkarta © Lantmäteriet.



Detaljplan

För del av detta område gäller detaljplan 25-P88/42 från 1987. Gällande detaljplan innefattar i stort flygplatsområdet och är markerat med endast brun färg i figur 4. En fastighetsreglering har sedan dess skett där den befintliga flygplatsfastigheten har reglerats ihop med en fastighet belägen norr om befintlig (markerad med brunt och svartrandigt norr om det bruna området i figur 4) och detta är vad som i planen benämns som Björkberget 1:29. Flygplatsens fastighet omfattar således sedan dess ett större område än vad som omfattas av befintlig detaljplan från 1987.

Kommunala beslut i övrigt

Miljö-, bygg- och hälsoskyddsnämnden ställde sig 2015-11-25, § 91, positiv till att påbörja en detaljplaneändring och utvidgning av detaljplaneområdet för Arvidsjaur flygplats.

Miljökvalitetsnormer

Planen bedöms inte bidra till att gränsvärdena för gällande miljökvalitetsnormer överskrids.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR



Figur 5. Flygplatsen utifrån vintertid.

Flygplatsen är strategiskt placerad i Arvidsjaur kommun i Norrlands inland med hela åtta angränsande kommuner. Arvidsjaur flygplats agerar kommunikationsnod för hela regionen både för företag, turister och medborgare och vidare ut i Sverige och Europa. Cirka 90% av all världens bilmärken testas under vintertid i Arjeplog, Arvidsjaur, Sorsele och Älvsbyns kommuner. Totalt beräknas ca 3000 ingenjörer arbeta i kommunerna under en säsong och många kommer till regionen utifrån. Förutom ingenjörerna kommer det många andra för att arbeta inom testindustrin under säsongen (november-april) och det är även många lokalbor som verkar inom dessa näringar. Bara testindustrin omsätter cirka en miljard kronor under en säsong och till det går att lägga turismen som är den största näringen i Sverige och ständigt ökande. Att möjliggöra etablering av fordonstest i direkt anslutning till flygplatsen ökar Arvidsjaur tillgänglighet ytterligare för bl. a. testnäringen. Fordonstestindustrin är en viktig aktör på många olika sätt i Arvidsjaur kommun, likväl som Arvidsjaur flygplats är en livlina för fordonstestindustrin, turismen och många andra verksamheter.

Flygplatsens historia och utformning

Flygplatsen etablerades år 1990 och sedan dess har tillbyggnader och nybyggnader skett i olika omgångar. Idag är den totala byggnadsarean på 10 400 m² inom Björkberget 1:29 och fastighetsarean är 4 394 940 m². Det innebär att mindre än 0,2% av fastigheten är bebyggd. Största exploateringsytan i byggnadsarea sätts till 32 000 m² för ytan med fordonstest och samma för flygtrafiksytan. Detta för att möjliggöra vidare utveckling inom planområdet. Detta innebär som maximalt en total bebyggelseandel av planområdet på ca 1,39 % (med skiftet Framnäs 1:30<3 inräknad med sina ca 216 400 m²).

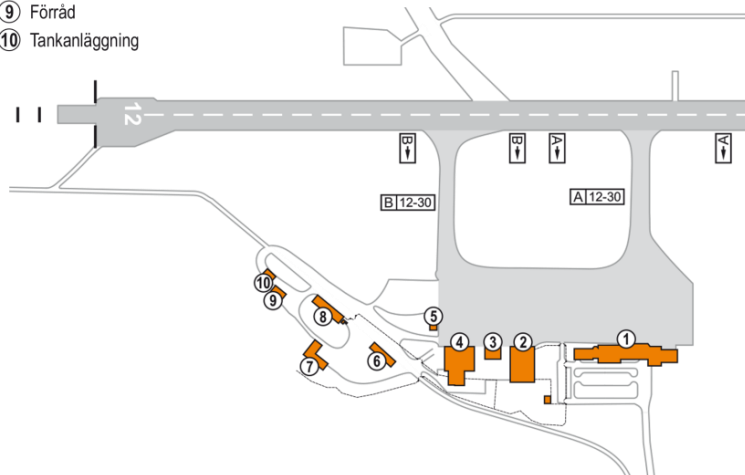
Flygplatsen och rullbanan (ytbeläggning asfalt) ligger ca 380 meter över havsnivån. Den hinderfria gräsytan på ömse sidor om rullbanan är 300 meter och 60 meter längre än banan i varje ände. År 2000 fick flygplatsen tillstånd att förlänga befintlig rullbana med 500 meter till 2500 meter och anlägga en 1000 meter lång parallellbana.

Tidigare har det funnits flygskola på området, men den är sedan år 2013 nedlagd.

Inflygningsljuslinjen (markhjälpmedel för navigeringen för piloterna vid start och landning) var tidigare 900 meter men kortades efter beslut i domstol år 2005 ner till 720 meter för att minska påverkan på Norrmyran.

BYGGNADER

- ① Terminalbyggnad
- ② Pilotskolans hangar
- ③ Förråd
- ④ Hangarbyggnad
- ⑤ Tankanläggning
- ⑥ Gröna verkstadsbyggnaden
- ⑦ Blå Villan
- ⑧ Gula verkstadsbyggnaden & Fastbränslepanna
- ⑨ Förråd
- ⑩ Tankanläggning



Utformningen på terminalbyggnaden anses karaktäristisk för flygplatsen. Tillkommande bebyggelse ska anpassas till befintlig inom området närmst terminalbyggnaden.

Figur 6. Befintliga byggnader tillhörande flygplatsen. Här finns bl.a. terminalbyggnaden med flygledartorn, undervisningslokaler, verksamheter, hangarer och restaurant.

Flygtrafik

Flygplatsen har bland annat direktflyg på strax över en timmes till två timmars restid till Stockholm (beroende på flygmaskinssort) och på vintern ökar frekvensen på

flygtrafiken. Under vintern går det att ta sig direkt från Arvidsjaur till ett antal destinationer runt om i Europa och detta är även en stor positiv förutsättning för Arvidsjaur som helhet. Flygplatsen är en viktig kommunikationsnod i regionens fordonstestindustri, men även för medborgare och turister. Flygplatsen är även viktig för den militära verksamhet som finns i regionen och flygplatsen deltar i vissa militära övningar.



1 (40)

Passagerarfrekvens

2016

ARVIDSJAUR

Linjefart och ej regelbunden trafik

Utrikes										Inrikes			Summa totalt
Europa				Övriga världen			Totalt utrikes		Summa				
	Ank	Avg	Summa	Ank	Avg	Summa	Ank	Avg	utrikes	Ank	Avg	Summa inrikes	
Januari	3 182	2 621	5 803	0	0	0	3 182	2 621	5 803	1 941	1 577	3 518	9 321
Februari	5 031	4 913	9 944	0	0	0	5 031	4 913	9 944	2 309	2 189	4 498	14 442
Mars	2 768	3 592	6 360	0	0	0	2 768	3 592	6 360	2 185	2 595	4 780	11 140
April	14	89	103	0	0	0	14	89	103	980	1 077	2 057	2 160
Maj	0	0	0	0	0	0	0	0	0	786	799	1 585	1 585
Juni	3	0	3	0	0	0	3	0	3	989	1 007	1 996	1 999
Juli	3	0	3	0	0	0	3	0	3	1 031	941	1 972	1 975
Augusti	0	3	3	0	0	0	0	3	3	975	1 080	2 055	2 058
September	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 047	1 083	2 130	2 130
Oktober	0	8	8	0	0	0	0	8	8	1 023	1 033	2 056	2 064
November	222	17	239	0	0	0	222	17	239	1 123	1 040	2 163	2 402
December	1 724	1 548	3 272	0	0	0	1 724	1 548	3 272	1 216	1 176	2 392	5 664
Summa	12 947	12 791	25 738	0	0	0	12 947	12 791	25 738	15 605	15 597	31 202	56 940

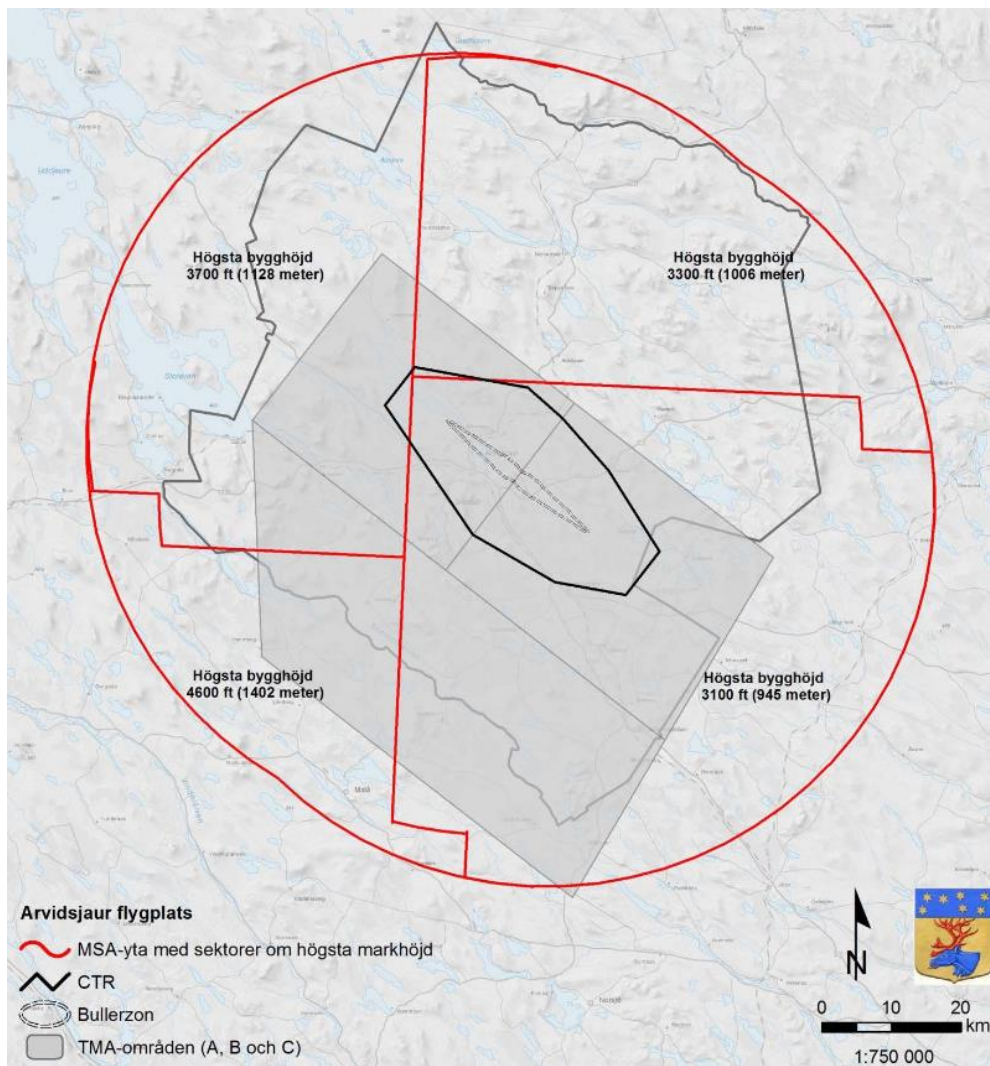
Figur 7. Statistik för passagerarfrekvenser under år 2016 för Arvidsjaur's flygplats.

Antalet passagerare ökar stadigt varje år och förra året (2016) närmade sig passagerarantalet 60 000 stycken. I kommunens översikts- och tillväxtplan lyfts även att flygplatsen borde klassas som riksintresse på grund av dess värde för regionen som helhet.

MSA och hinderfritt område för flygtrafik

Planområdet omfattas av det hinderfria området kring Arvidsjaur's skjutfält - minimum sector altitude (MSA).

Vid en flygplats finns olika skyddsområden för att flygverksamheten ska fungera säkert, både reguljära och militära, men alla täcks in inom MSA-ytan. Gemensamt för dessa områden och ytor är att de ska garantera hindersfrihet för flygtrafiken. Dessa är viktiga att beakta vid planering av höga objekt. Det hinderfria området innebär att höga objekt inte är tillåtna inom området eftersom de kan påverka den militära luftfarten, övnings- och skjutverksamheten samt tekniska system som radiolänk och radar. Ytan som berörs utgörs av en cirkel med radien 55 km räknat från flygplatsens landningshjälpmedel. Höga objekt innebär i detta sammanhang max 20 meter i höjd utanför sammanhållen bebyggelse och 45 meter inom. Maxhöjd på bebyggelse regleras till 20 meter på samtliga områden där exploatering är tillåtet i plankartan.



Figur 8. Här visas flygplatsens kontrollzon (CTR), terminalområden (TMA-områden), MSA-ytan med sektorer om högsta markhöjd samt bullerzonen enligt översikts- och tillväxtplanen.

Verksamheter på området

Idag finns ett antal aktiva verksamheter på flygplatsområdet. Främst är det idag småskalig affärsverksamhet som är lokaliserad till terminalbyggnaden. Verksamheterna innefattar idag ett café, en souvenirbutik, en fiskbutik och på övre plan i terminalbyggnaden finns även en restaurant. Det finns även lokaler som används för diverse utställningar, kontor och konferenslokaler. Då antalet passagerare ständigt ökar möjliggör det för att utöka service- och handelsutbudet inom området.

Räddningstjänsten och flygplatsen har i södra delarna en iordningsställd övningsplats där bl.a. släckningsarbete på diesel och fotogenbränder övas. Platsen har en helguten betongplatta på cirka 40x40 meter med diverse tillbehör till övningarna, ex. containrar. Släckvatten rinner via en oljeavskiljare till en infiltrationsanläggning. Övningsplatsen används av räddningstjänsten ca 15 gånger/år. Mest övar räddningstjänsten rökdykning samt den typ av ventilerings som kan förekomma vid brand i byggnader. Räddningstjänsten använder sig inte av skumsläckningsmedel, men både

lättvattenscum och syntetscum förekommer när flygverksamheten har brandövning. Flygverksamheten använder platsen för brandövning med släckningsarbete cirka en gång i månaden.

Trafikskolan använder sig av en liten begränsad del av området för övningskörning på halkbana. De har även ett garage i anslutning till denna plats. Det finns ingen tankningsanläggning i anslutning till övningsplatsen.

Figur 9 (t.h.). Området trafikskolan använder sig av. Grundkarta © Lantmäteriet.



Fordonstestindustri i området

Någon kilometer från flygplatsen finns sedan flera år tillbaka banor med tillhörande lokaler för fordonstest som där företag som Continental TEVES och Mercedes redan idag drar nytta av det stragiska läget som närheten till flygplatsen ger. Tanken är bl.a. att genom denna plan skapa ökade förutsättningar för fordonstest i nära anslutning till flygplatsen. En samlokalisering skulle kunna få flertalet goda effekter och konsekvenser, då en sådan lokalisering bidrar till att minska antalet resor till och från testanläggningen från flygplatsen eftersom många inom testindustrin kommer till regionen med flyg. Det är också effektivt för företagen som minimerar restiden till och från testanläggningen. En del av fastigheten Björkberget 1:29 är redan ianspråktagen och befintlig infrastruktur går till stor del att använda (ex. vägar, parkering, fiber-bredband, vatten och avlopp). En utveckling med banor/vägar för fordonstest inom planområdet bedöms lämpligt, men utan att ta i anspråk ytor som är nödvändiga för driften av flygplatsen (ex. landningsbanor m.m.). Likväl kan det även bli aktuellt med viss bebyggelse tillhörande testverksamheten. Se vidare info under ”Trafik” och ”Fordonstest”.



Figur 10. Passagerare till och från flyg.

Ett förslag på utformning av bansträckning inom området finns framtaget, vilket har använts som ett exempel för att lättare kunna beräkna påverkan och omfattningen av någon form av testbana på området i utförd dag- och grundvattenutredning. Värt att påpeka är att denna bansträckningen endast är ett förslag och bör inte på något sätt ses som definitiv utformning.

Utveckling skapar mer utveckling

Utökad verksamhet i anslutning till den befintliga flygplatsen skapar också förutsättningar för utveckling av verksamheterna kring flygplatsen. Detta kan i sin tur leda till fler arbetstillfällen i regionen, bidra positivt till samhällsekonomin och till ökad tillväxt för kommunen. Fler jobb kan

också innebära en minskad benägenhet att behöva flytta från kommunen, vilket skulle hjälpa till att minska den avfolkning av inlandet som idag sker. Om fler invånare stannar och om fler flyttar till kommunen skapar det positiva effekter som ett större underlag för att upprätthålla offentlig och kommersiell service i kommunen som helhet.

I plankartan

Flygplatsområdet betecknas i plankartan som "F" (Flygtrafik, grå yta). Denna användningsbeteckning innefattar flygverksamheten samt relaterade verksamheter och funktioner. Exempelvis innefattas inom detta område även hotell, handel, service, korttids- och långtidsparkering, konferensrum, kontors- och utbildningslokaler, hangarer och garage.

Området lämpligt för etablering av banor/vägar för fordonstest markeras i plankartan med användningen "J₁" (Fordonstest, blågrå yta).

Riksintressen

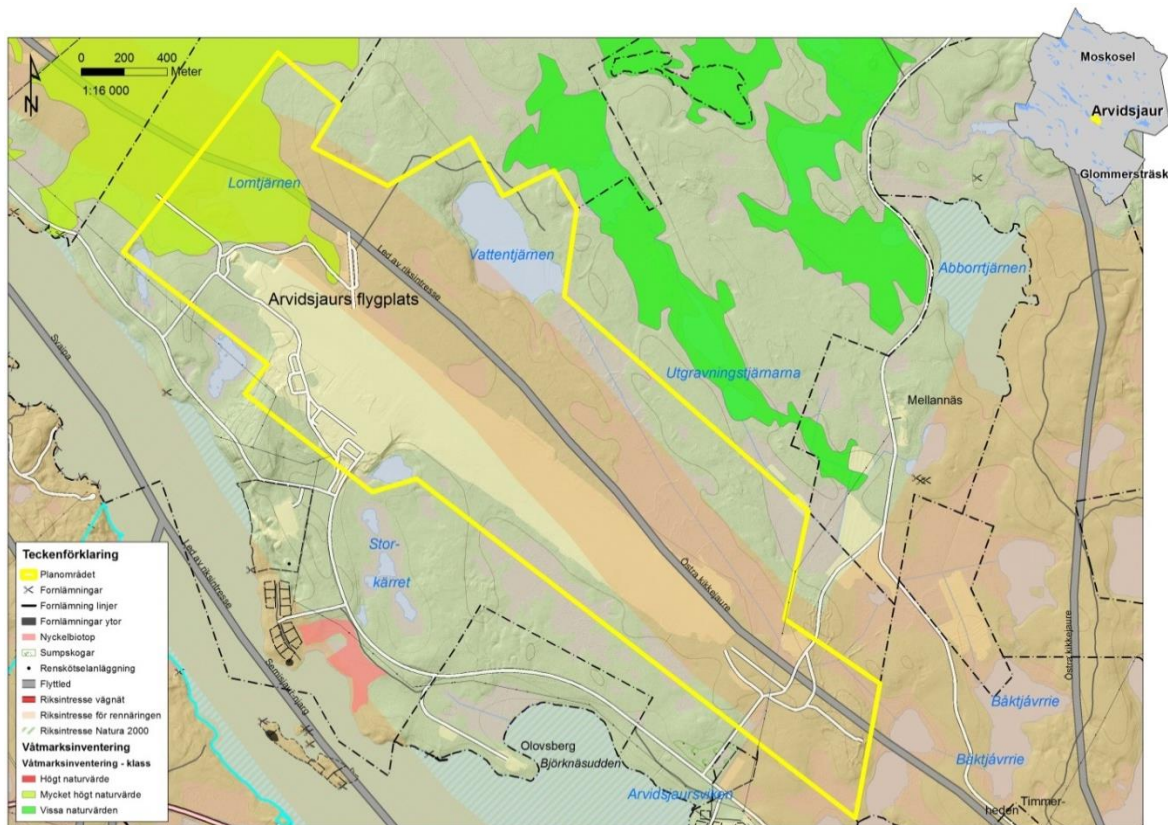
Försvarsmakten

Planområdet berörs av stoppområde för höga objekt samt område med särskilt behov av hinderfrihet kring riksintresset Arvidsjaur skjutfält (MSA-yta). Det hinderfria området innebär att höga objekt inte är tillåtna inom området eftersom de kan påverka den militära luftfarten, övnings- och skjutverksamheten samt tekniska system som radiolänk och radar. Ytan som berörs utgörs av en cirkel med radien 55 km räknat från flygplatsens landningshjälpmedel (se figur 8). Höga objekt innebär i detta sammanhang max 20 meter i höjd utanför sammanhållen bebyggelse och 45 meter inom.

Rennäring

Planområdet ligger inom riksintresse för rennäringen och Arvidsjaur kommun utgör renskötselområde enligt rennäringslagen. En flyttled går genom planområdet och den södra spetsen av planområdet innefattas av en liten del av Byskeälvens kärnområde för riksintresse för rennäring. Båda dessa berör Östra Kikkejaure sameby.

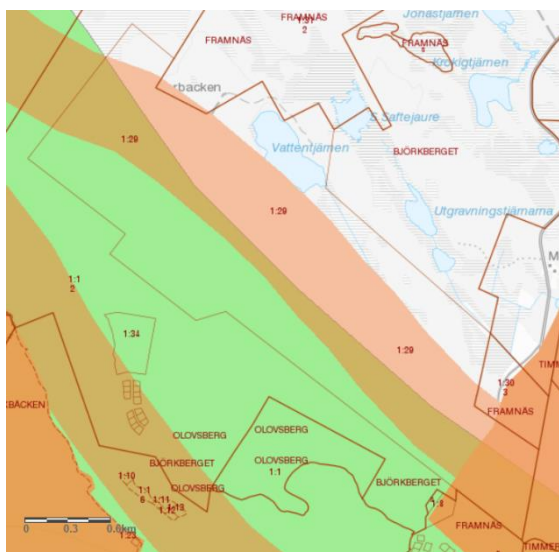
Arvidsjaur flygplats för dialog med Östra Kikkejaure gällande samebyns intressen i området. Parterna har ingått en skriftlig överenskommelse för en gemensam lösning för båda parternas intressen.



Figur 11. Karta över riksintresse för rennärings inom och intill planområdet. Grå led genom planområdet markerar att flyttled går genom området, svag orange färg kring led och öster om planområdet markerar riksintresse för rennärings. Grundkarta © Lantmäteriet.

Naturvård

Del av planområdet (till stor del där befintlig flygplats är lokaliserad) omfattas av riksintresse för naturvård. Riksintresset som helhet innefattar Byske älv med dess fauna, lösa avlagringar, vattendrag och älvdal. Detta riksintresse innefattar även Arvidsjaursjön. Riksintressets naturvärden är dess opåverkade skogsälv som särskilt visar på natur- och kulturlandskapets utveckling, dess processer och ekologiska samband. Byskeälven är Sveriges näst största skogsälv efter Råneälven.



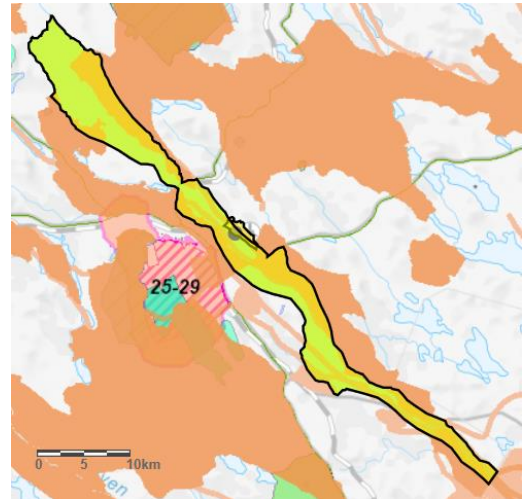
Figur 12. Flygets fastighet centrerad (Björkberget 1.29). Grön yta är riksintresse för naturvård. Grundkarta © Lantmäteriet.

Natura 2000

Själva Byskeälven är ett Natura 2000-område och ligger inom riksintresset för naturvård. Natura 2000-området är utpekat för förekomsten av flodpärlmussla, lax, stensimpa och utter, samt för dess ävjestrandsjöar och myrsjöar (Naturvårdsverket). Natura 2000-området berörs dock inte av aktuell plan och planen anses inte ha någon negativ inverkan på Natura 2000-området.

Figur 13. Riksintressen runt planområdet.

Gulmarkerat är riksintresse för naturvård Byske älv (med flygplatsfastigheten markerad som en liten gul yta i mitten). Orange färg markerar riksintresse för rennäring. Rosarandig yta är riksintressen av militära delar (Arvidsjauras samhälle med omnejd). Samtliga militära riksintressen ligger väl utanför planområdet.



Naturmiljö och mark

Mark och vegetation

Stora delar av aktuellt området är sedan tidigare avverkat.

Detta medför att utveckling av fordonstest på området kan anses som ett mindre ingrepp i naturmiljön än om det funnits aktiv produktionsskog eller värdefull skogsmiljö på området som skulle behövt avverkas.



Figur 14. Avverkat område inom fastigheten.

Grundkarta © Lantmäteriet.

Inom planområdet finns två tjärnar, Lomtjärnen (t.v.) och Vattentjärnen (t.h.), samt myrmark. Djupare beskrivning av dessa områden finns under rubriken ”Skyddade miljöer”.

Geotekniska förhållanden

En markteknisk undersökning av marken tilltänkt för fordonstest

gjordes av WSP Group på uppdrag av Arvidsjauras flygplats år 2014/2015. Olika sonderingar, in-situförsök, mark- och grundvattenprovtagningar gjordes.

Geoteknisk undersökning kan behöva göras i samband med bygglov.

Förorenad mark

Verksamheterna (befintlig markanvändning) inom området är av sådan karaktär som vid oförsiktighet eller olycka skulle kunna ge upphov till förorenad mark.

Området kring tankanläggningen (se figur 6 där byggnadernas användning illustreras) och områden där avisning av flygplansvingarna sker bedöms vara de platser som skulle kunna vara eller ev. bli utsatta för markföroreningar på grund av befintlig användning. Glykol används för avisningen och 80% av denna ska enligt miljödom samlas upp i en för ändamålet anlagd uppsamlingsbrunn, vilket finns på plats. Pågående markanvändning avses fortsätta inom området och planläggs för flygtrafik ("F") inom plankartan. Det finns idag inga kända föroreningar inom området.

På området utanför befintlig detaljplan på norra delen av fastigheten finns en halkbana som används av trafikskolan. Denna plats skulle kunna ha mindre markföroreningar, men risken bedöms dock som mycket liten. Det finns idag inget som tyder på att platsen skulle vara drabbad av föroreningar och marken bedöms som lämplig för etablering av fordonstest ("J₁" i plankarta).

För att minska påverkan på miljön kring flygplatsen och från dess verksamhet pågår ett ständigt förbättringsarbete med att minska utsläpp till luft, mark och vatten. Exempelvis har en maskin köpts in som kan halkbekämpa landningsbanorna med ånga och grus under delar av säsongen för att kunna minska användningen av urea.

Utförd dag- och grundvattenutredningen visar att med den trafikmängd för fordonstest som kan komma att bli aktuellt inom området kommer ha mycket liten påverkan på området föroreningsmässigt. De föroreningsnivåer som det kan komma att handla om är mycket låga och så obetydliga i storlek att de är svåra att räkna på då det handlar om en så låg trafikmängd.

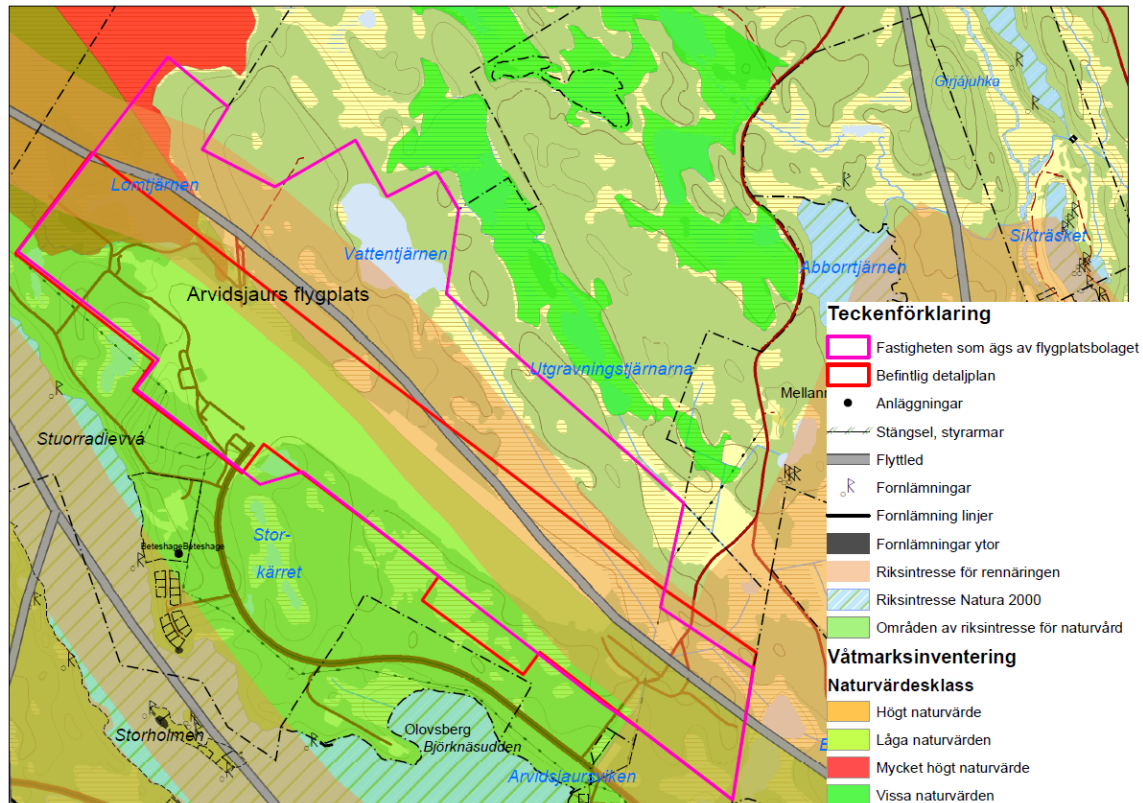
Skyddade miljöer och arter

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet eller i direkt anslutning.

Norrmyran och Lomtjärnen omfattas av Naturvårdsverkets myrskyddsplan från år 2007 och anses vara av mycket högt naturvärde. Ett område nordöst om planområdet är klassat som att ha vissa naturvärden (se figur 15). Båda dessa naturvärdesklassade områden är våtmarker.

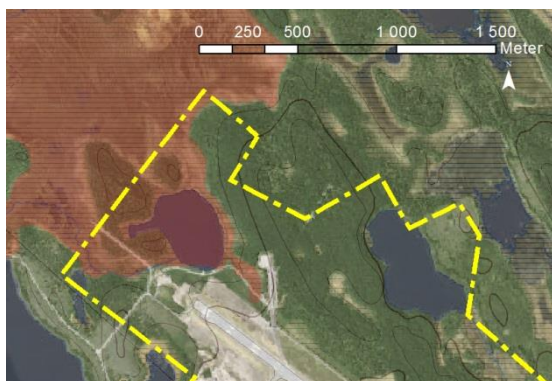
Området norr om Vattentjärnen (se figur 15) inom planområdet markeras ut för möjligt område för fordonstest ("J₁" i plankarta). Mellan planområdesgräns och myrområde med "visst naturvärde" är det fem meter eller mer, vilket gör att myren naturligt har en viss skyddsmarginal till området. Utvecklingen inom planområdet sker dessutom mest sannolikt i första hand i anslutning till flygplatsområdet och kring redan exploaterad mark, snarare än ytan mellan Vattentjärnen och myren utanför planområdet. Av hänsyn till myrmarken beläggs ytan med prickmark ovan Vattentjärnen vilket innebär att vägar/banor får anläggas men inte bebyggelse. Behov av lokalt omhändertagande av dagvatten inom området har inte framkommit via dag- och grundvattenutredningen inom detta området, men skulle det vid projekteringen visa sig nödvändigt

får åtgärder vidtas. Bedömningen görs att myren inte bör påverkas negativt av utveckling inom planområdet.



Figur 15. Olika skyddade miljöer i området. Grundkarta © Lantmäteriet.

Norrmyran består totalt av 447 hektar mark. Lokalisering inom planområdet redovisas i figur 16. Berggrunden under är uteslutande granit och omgivande skogslandskap är starkt påverkat av skogsbruk. Skogen runt myren utgörs idag av utbredda tallungskogar.



Figur 16. Myrområdet kring och i planområdet (orange yta nordväst om landningsbanan). Grundkarta © Lantmäteriet.

Så här beskrivs Norrmyrans karaktärsdrag i myrskyddsplanen från Naturvårdsverket:

”Norrmyran karaktäriseras av ett stort intermediärt strängflarkkär. Skogsklädda topogena kärr ingår i mindre omfattning och endast en mindre del av objektet utgörs av strängblandmyr. Större delen av strängflarkkärren består av stora mjukmattegolv där

trådkrokmossa och blek skedmossa är karaktärsarter tillsammans med dystarr och kallgräs. Andra vanligt förekommande arter är rosling, flaskstarr, gråstarr, sjöfräken och vattenklööver. Bland trådkrokmossa och klyvbladvitmossa kan man hitta den rödlistade svampen myrmurkling. I de intermediära flarkarna ses främst strängstarr och korvskorpionmossa. Kärrsträngarna är till stor

del glest tallbevuxna och i det brokiga fältskiktet finns rikligt med dvärgbjörk, nordkråkbär och tuvull. Sällsynt förekommer även den rödlistade myrflikmossan. De topogena kärren domineras av slutna tallkärr.

På myren finns en lågvuxen urskogsartad tallskog med en trädhöjd under tio meter. I fältskiktet är syltstarr den vanligaste arten följt av vattenköver och odon. Även dvärgbjörk, nordkråkbär, sjöfräken, skvattram, hjortron och tranbär förekommer allmänt. Bottenskiktet utgörs främst av brokvitmossa och väggmossa. I anslutning till den bäck som rinner genom området är vegetationen påverkad av återkommande översvämningar. I det brokiga bottenskiktet dominerar purpurvitmossa tillsammans med krokvitmossa, krattvitmossa och mässingmossa. Trådstarr och tuvsäv dominerar fältskiktet.”

Det beskrivs även vissa kulturhistoriska värden då myren tidigare varit slåttermyr och rester efter hässjor för hötorkning finns kvar. I södra kanten av myren (utanför planområdet) finns en härd.

Länsstyrelsen beskriver Norrmyran som relativt orörd och den intakta miljön uppvisar en för Norrbotten mycket intressant moss- och svampflora.

Myrmurkling är en 1-2 cm bred skålsvamp som finns inom Norrbottens och Västerbottens län. Det råder kunskapsbrist om dess utbredning och det går därför inte att avgöra om den är hotad eller inte, men den är inte rödlistad. Arten har påträffats ett fåtal gånger på ett par olika ställen i landet i Västerbotten, Norrbotten och Sörmland. Bland annat har den påträffats inom Norrmyrans område. Försiktighet bör dock iakttas inom myren för att inte väsentligt påverka dess status negativt.

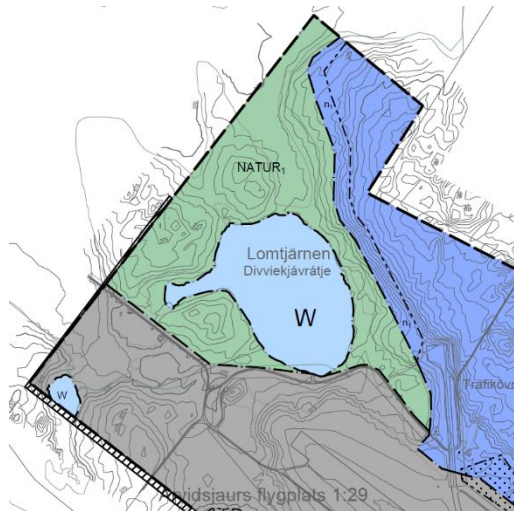
Myrflikmossa och trådkroksmossa nämns båda i myrskyddsplanen som hotade eller rödlistade, men båda bedöms som livskraftiga. Myrflikmossa bedömdes vara nära hotad år 2000, men klassades redan år 2005 som livskraftig. Trådkroksmossan bedöms även den som livskraftig.

Torrläggning av eller på platsen ändrade hydrologiska förutsättningar (genom ex. dikning) skulle kunna medföra negativ påverkan på Norrmyran. Åtgärder som på något sätt påverkar våtmarkernas hydrologi kräver som regel tillstånd i enlighet med 11 kap. 13§ miljöbalken. Negativ påverkan på våtmarkernas hydrologiska status bör undvikas.

Utredningen visar att Vattentjärnen inte bedöms påverkas av tilltänkt markanvändning eftersom den skiljs topografiskt från resten av området och ligger inom ett separat avrinningsområde. En skyddszon mellan Vattentjärnen och fordonstestområdet lämnas ändå som naturmark för att ha en naturlig barriär och infiltration mellan de olika markanvändningarna. Stora ytor inom fastigheten är avverkat sedan ett par år tillbaka, men vegetationen sparades i sin helhet de närmsta 30 metrarna till tjärnen. Denna yta samt ytterligare mark som anses lämplig ur infiltrationssynpunkt lämnas som naturmark i plankartan.

Tidigare antagen detaljplan medger exploatering inom delar av Norrmyrans område och med stöd av den har vissa vägar etablerats inom området. Dessa redan ianspråkstagna ytor och de närliggande ytor som bedöms behövas för flygplatsändamål markeras med "F" i plankartan. Den största delen av myren undantas helt från exploatering och markeras i plankartan som allmän platsmark

”NATUR₁”, våtmark, med enskilt huvudmannaskap. Ev. exploatering i området kring myren bör utformas med hänsyn till myren och dess skyddade status. För att värna om Norrmyran och minska ev. förutsättningar för påverkan lämnas ett skyddsavstånd till myren mot ytan för fordonstest. Från användningsgräns till den skyddsvärda myrens avgränsning lämnas 20 meter eller mer som naturmark. Med anledning av resultatet från utförd dag- och grundvattenutredning läggs en



planbestämmelse ut om att erosionsskydd och dagvattenfördröjning ska anläggas inom det 40 meter breda området närmast Norrmyran avses exploateras med fordonstestbanor. Avstånd mellan Lomtjärn och området för fordonstest är ca 50 meter eller mer. Den sammanvägda bedömningen i utredningen är att risken för påverkan på Lomtjärnen är liten eller mycket liten.

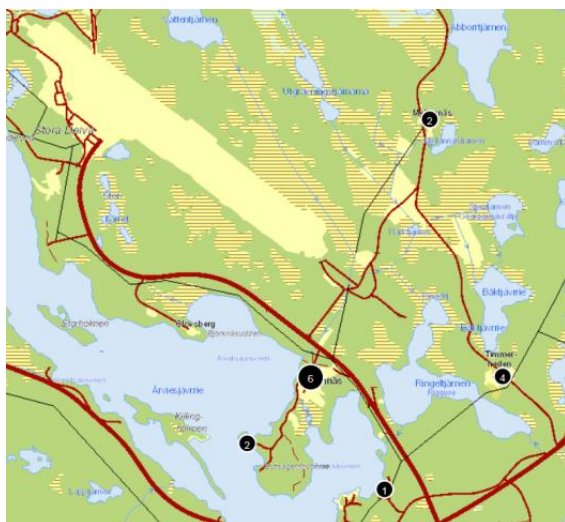
Fordonstest på någon av tjärnarna eller vattenområdena är inte aktuellt under någon tid på året.

Figur 17. Området kring Lomtjärn. Grått är området för flygplatsverksamheten, gråblå är område för fordonstest. Grundkarta © Lantmäteriet.

Bebyggelse

Bostäder i närområdet

Närmsta område med boende är Mellannäs med ett hushåll och Framnäs med fem hushåll. Boende i Mellannäs har ca 1,3 km till närmsta landningsbana och närmsta boende i Framnäs har ca 900 meter.



Tillkomst av ny bostadsbebyggelse inom bullerzonsområdet är enligt översikts- och tillväxtplanen inte tillåtet (se ”Hälsa, skydd och störningar” och ”Buller”).

Figur 18. Antal boende i området kring planområdet. Norr och nord-väst är obebott. Väster om flygplatsen, på andra sidan Arvidsjaursjön ligger Arvidsjaur samhälle. Grundkarta © Lantmäteriet.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet är beläget drygt 8 kilometer eller ca tio minuter med bil från centrala Arvidsjaur där god offentlig och kommersiell service finns tillgänglig. I Arvidsjaur finns bland annat handel, Hälsocentralen med vårdcentral, folktandvård, barnvårdscentral, mödravårdscentral, ungdomsmottagning och akutmottagning.

Friluftsliv och rekreation

Fritidshus finns på flera platser i området kring Arvidsjaursjön, exempelvis i Framnäs.

Stor del av områdets skog är avverkad och området har mycket våtmark kring sig, vilket bedöms som mindre attraktivt för de som vill idka friluftsliv sommartid. Hur många som nyttjar området för friluftsliv är inte fullt ut känt, men bedömningen görs att nyttjandegraden är låg, oavsett säsong. En skoterled från samhället går en kort sträcka över nordöstra hörnet på fastigheten. Denna del av skoterleden kan eventuellt vid framtida utveckling behöva ses över på berörd sträcka, till förmån till flygplatsens utveckling.

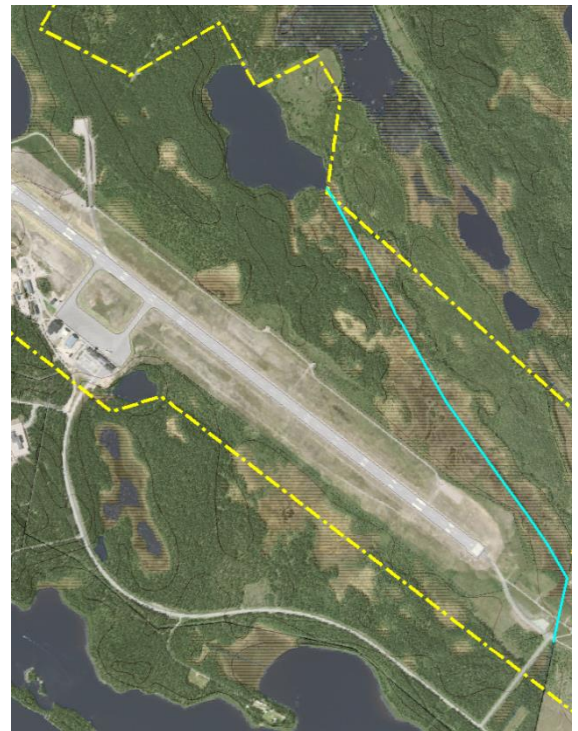


Figur 19. Skoterled i lila över fastighetens nordöstra hörn. Fastighetsgräns (och planområdesgräns) i svart, vägar i rött. Grundkarta © Lantmäteriet.

Vattenområden

Inom området finns ett antal olika tjärnar och våtmarker, bland annat Lomtjärn, Vattentjärn och Norrmyran. Det finns även en bäck från Vattentjärn som rinner vidare ner genom området sydost. Vid tidpunkter då mycket vatten ansamlas, så som vid snösmältning och skyfall ökar flödet i bäcken. Våtmarken i nära anslutning till bäcken blir då mer välhydrerad. Vid ev. anläggning av fordonstestbanor/-vägar i anslutning till bäcken behöver detta tas i beaktning och framkomligt flöde för bäcken bör säkerställas för att minska ev. risk för översvämning inom området på platser där materiella skador eller andra olägenheter kan uppstå. Områden där risk för översvämning kan föreligga har försetts med prickmark då bebyggelse där inte kan anses lämpligt.

Figur 20. Bäck från Vattentjärnen i norr är markerad med turkos linje. Anslutande våtmarksområden går att urskilja som bruna områden med knapp vegetation. Grundkarta © Lantmäteriet.



Mer detaljerat kring vattenförhållanden finns beskrivet i den miljökonsekvensbeskrivning (Scandiaconsult Sverige AB, 2003-06-25) som tagits fram i samband med flygplatsens tillståndsansökan.

Trafik och vägar

Det finns en väg till och från området och den ansluter till terminalbyggnaden, se figur 20 ovan.

Fordonstest

Lokal infrastruktur i form av vägar/banor för fordonstest kommer att genom planens genomförande tillkomma på norra delen av fastigheten, ovan flygplatsens befintliga område. Anläggningar kopplade till fordonstestverksamheten inom området kan bli aktuellt. Vägarna/banorna som kommer anläggas kommer vara av grusbeläggning, likt skogsbilsväg. Längre fram skulle det ev. kunna komma bli aktuellt med omläggning till asfalt, beroende på hur behovet ser ut och hur verksamheten utvecklas på platsen. Vägarna/banorna är främst tilltänkt att nyttjas vintertid, men med möjlighet för framtida vidareutveckling. Testverksamhet på vägar/banor året runt är i dagsläget inte aktuellt.

Vägar/banor för fordonstest är anmälningspliktiga enligt miljöbalken.

Generellt är det vid testverksamhet oftast ett begränsat antal bilar ute på testbanorna/-vägarna samtidigt av säkerhetsskäl, vilket gör att trafikmängden på banorna/vägarna är liten. Eventuellt tillskapat buller bedöms vara av låg karaktär. Testning kommer till stor del att ta plats under den tid på året då flygplatsen har som mest flygtrafik (och trafik till och från flygplatsen). Med tanke på planerade fordonstestbanors/-vägarnas placering i direkt anslutning till befintlig flygplats så görs bedömningen att den eventuella ökning av trafiken inom och till planområdet i sammanhanget kommer att innebära en förhållandevis liten störning.

Området för fordonstestbanorna/-vägarna markeras i plankartan ut som industrimark ("J₁", blågrå färg) med preciserad användning "fordonstest". Området ges även en exploateringsrätt för att kunna uppföra byggnader och anläggningar med anknytning till testindustrins behov, se mer under "Konsekvenser av planens genomförande" och "Exploatering".

Vägnätet

Det går snabbt att ta sig till och från flygplatsen från Arvidsjauras samhälle som endast ligger 8 km bort. Arvidsjaur är även en nod i vägnätet (väg 95, 94 och E45 möts här) vilket gör att det är lätt att ta sig till och från samhället och flygplatsen.

I anslutning till flygplatsen finns parkering för bil och buss. Parkeringen är nyligen tillbyggd för att öka antalet parkeringsplatser.

I de sydöstra delarna av planområdet finns en enskild utfartsväg med tillhörande servitut som korsar Björkberget 1:29 samt Framnäs 1:30 och går vidare i nord/sydlig riktning. Denna enskilda väg markeras ut som "VÄG" i plankartan. Vägens förutsättningar och underhåll regleras i lantmäteriakt

25-F1991-462. Ingen typ av fordonstest kommer att ske över denna väg, men anslutningsvägar vidare in inom planområdet från berörd väg kan komma att behöva anläggas för att möjliggöra transport mellan de olika testområdena. Dessa vägar anläggs i så fall av exploatören och uppkomna kostnader i samband med detta tas av denne.

Kollektivtrafik

Främsta sättet att ta sig till flygplatsen är med bil eller buss. Trafikerad busslinje finns till Arjeplog och Sorsele. Möjlighet till flygtaxi finns också.

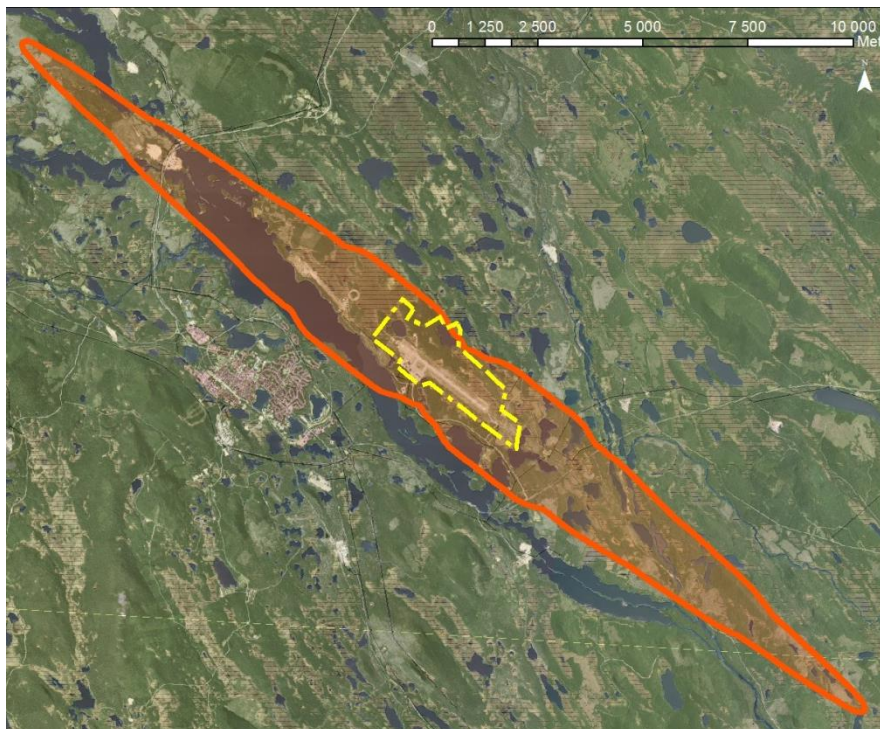
Hälsa, skydd och störningar

Buller

Visst buller förekommer i dagsläget då befintlig flygplats är lokaliserad inom området.

Eventuellt buller från fordonstestbanor/-vägar bedöms inte ha någon påverkan i det större sammanhanget då området redan berörs av befintliga flygförbindelser. Se även vidare beskrivning under "Fordonstest" under rubriken "Trafik och vägar". Inga bostäder finns i direkt anslutning till flygplatsen, utan närmsta permanentboende finns i Mellannäs och Framnäs.

Enligt Miljööverdomstolens beslut 2005-12-06 (målnummer M7207-04) ska Arvidsjaur flygplats bland annat genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadshus för permanentboende som på grund av verksamheten vid flygplatsen under fler än ett kalenderår i följd mellan 22:00 och 06:00



exponeras för buller överstigande 70 dB(A) vid sammanlagt 300 tillfällen under 100 dygn per år. Bullerkurvor i vardera inflygningsriktning för olika flygplanstyper har därför tagits fram. Utifrån dessa bullerkurvor har en zon tagits fram inom vilken ny bostadsbebyggelse (inklusive fritidshus) därför inte bör etableras.

Figur 21. Bullerzon i orange färg och planområdesgräns i gult. Grundkarta © Lantmäteriet.

Visst buller från fordonstestverksamheten kan förekomma under delar av året. Det finns olika riktlinjer för olika sorters buller, varav flera går att applicera på platsen. För trafikbuller är från 1 juli 2017 tillåtet med nivåer upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för bostäder på över 35 m² (förordning 2015:216).

Naturvårdsverket har riktvärden för att bedöma den lämpliga bullerbegränsningen vid olika sorters motorbanor. Deras riktvärden för maximal ljudnivå i dBA på vardagar vid bostads fasad är samma som för trafikbuller, alltså 60 dBA. För kvällar (kl. 19-22), söndagar och helgdagar (kl. 7-19) har Naturvårdsverket 55 dBA vid fasad.

Enligt Boverkets riktvärden för industribuller så är acceptabla nivåer för bostadsbebyggelse följande nivåer för frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad:

	L_{eq} dag (06–18)	L_{eq} kväll (18–22)	L_{eq} natt (22–06)
	Lördagar, söndagar och helgdagar L_{eq} dag + kväll (06–22)		
Bostadsbebyggelse utan anpassning	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Bostadsbebyggelse med tillgång till ljuddämpad sida och bulleranpassad byggnad	60 dBA	55 dBA	50 dBA

Maximala ljudnivåer (L_{Fmax} > 55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen från industri enligt Boverket. Om de berörda byggnaderna har tillgång till en ljuddämpad sida avser begränsningen i första hand den ljuddämpade sidan.

Kommunen gör bedömningen att de nivåer som innebär att det krävs en ljuddämpad sida inte kommer att bli aktuellt för boenden i närområdet. Det buller som bedöms kunna komma utav planerad markanvändning industri kommer vara likt trafikbuller då det handlar om fordonskörning på väg. I den guide för uträkning av uppskattade trafikbullernivåer som Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting tagit fram finns avstånd på upp till maximalt 350 meter från väg och längre avstånd än så bedöms av dem inte relevanta då bullernivåerna bedöms bli så pass låga (närmsta bostaden ligger 600 meter bort från plangräns).

Vid en tillståndsansökan enligt miljöbalken för anläggande av fordonstestbanor görs bedömningen om huruvida gränsvärdena kan komma att överskridas och då kan även verksamheten villkoras för att minska eventuella störningar för närboende. Skulle det i ett senare skede uppkomma störningar som överskrider värdena finns även i detta skede möjlighet att ställa krav på verksamheten för att

reducera uppkomna störningar. Detta kan exempelvis vara genom att på olika sätt begränsa omfattningen av verksamheten eller styra inom vilka tider och nivåer på buller som är tillåtet. Dämpande åtgärder på själva bostadshuset kan också vara en möjlig lindrande lösning, vilket enligt flygplatsen tidigare förts dialog kring mellan fastighetsägarna och flygplatsens ansvariga i frågan om flygbuller.

Vegetation och växtlighet kan ge viss bullerdämpning. När en del av skogsområdet tidigare avverkades inom fastigheten Björkberget 1:29, norr om flygplatsdelen, sparades en del vegetation och skog intill fastighetsgräns och inom andra områden på fastigheten, som nu till viss del kan ha positiv inverkan på ev. buller från testverksamhet inom Björkberget 1:29. Då fordonstestverksamheten är tilltänkt främst vintertid bör också vägas in att snö som material även tenderar att absorbera buller till viss del på grund av sin sammansättning. För att ytterligare minska störningar från fordonstest skulle snövallar kunna plogas upp som avgränsar testytan inom planområdet från området utanför, som en sorts naturlig bullervall.

Eventuell störning från fordonstestverksamheten för de få boende och fritidshusägare som finns i området bedöms som liten. Det finns inte heller bostadshus som är placerade direkt i anslutning till området, vilket tidigare nämnts, se avsnittet om "Bebyggelse". I förhållande till flygplatsens störning bedöms den som än mindre. Trafikverket gör bullerberäkningar för störande trafikbuller inom avstånd på maximalt 300 meter från vägar. På längre avstånd från vägar är risken att bullernormerna överskrids minimal (ev. störning bedöms som liten) och bullerberäkningarna blir osäkra enligt Trafikverket.

Det är möjligt att ett visst bakgrundsbuller kan förekomma under säsongen som fordon testas inom planområdet, men nivåerna invid ex. bostaden på Mellannäs 2:1 med närområde bedöms som låga och utifrån hur det är planerat är fordonstestverksamheten endast tilltänkt aktiv under en begränsad tid av året. En bestämmelse läggs in i plankartan gällande om gränsvärdet för tillåtna bullernivåer enligt gällande bullerförordning invid bostadsfasad skulle överskridas bör bullerplank uppföras längs den fastighetsgräns på Björkberget 1:29 som vetter mot bostadshuset i Mellannäs (se plankarta för exakt sträckning). Bullerplank ska då bekostas verksamhetsutövaren med den störande verksamheten. Vilken sträcka längs fastighetsgränsen som då anses ge tillräcklig bullerdämpning genom tillkomsten av bullerplank får utredas om detta mot förmodan skulle bli aktuellt. Detta på grund av att lokalisering och utformning av framtida fordonstestbanor och verksamhet inom området idag inte är fastställt. Därav läggs bestämmelsen in i plankartan längs en stor del av norra fastighetsgränsen för att ge möjlighet till bullerplank där behovet uppstår.

Referens från annan bullerrapport

En rapport gällande Mätning och kartläggning av buller vid fritidshus intill upplagade isbanor på sjö (Vibroakustik Sverige AB, bilaga 2) har i ett annat sammanhang upprättats. Även om förhållandena inte kommer att vara identiska med de som är aktuella inom denna plan är rapporten ändå intressant som referens och för jämförelse med faktiska uppmätta bullervärden för banor. Rapporten omfattar tre olika banor i Arvidsjaurs kommun och verksamheten som bedrivs på dessa är på is och av event-karaktär (vilket kan anses generera högre bullervärden än den testverksamhet som är aktuell inom denna plan). Impulsvärdena i denna rapport är inte lika aktuella som referens i

detta fallet som de andra värdena eftersom impulsvärdena kopplas mer till eventverksamhetens karakteristiska ”nöjesåkning” med ex. snabba, plötsliga accelerationer.

Högsta ekvivalenta ljudtrycksnivå som där uppmättes från bilar som kör på sjön var vid den mätpunkt som var ca 50 meter ifrån närmsta del på upplogade isbanan (52,3 dB, Volkswagen-banan). Maximal ljudtrycksnivå uppmätt på denna bana var 63,5 dB. Vid den mätpunkt som var 200 meter bort från Porsche-banan, också med eventverksamhet, hamnade den högsta ekvivalenta ljudtrycksnivån på 40,2 dB och maximal ljudtrycksnivå på 54,1 dB för bilar som kör på sjön.

Avståndet mellan närmsta permanentboende och plangräns är ca 600 meter, samt av ”mildare” karaktär än vid eventverksamhet, varvid eventuellt buller vid bostaden bör bli på mycket låga nivåer.

Förroreningar

Viss trafikökning kan ske lokalt på platsen i form av fler besökare till anläggningarna inom området. Påverkan anses dock bli liten och den totala påverkan på naturen hade blivit större om vägarna för fordonstest anlades längre ifrån flygplatsen. Detta då många verksamma inom fordonstest tar sig till ”testregionen” med flygplan till Arvidsjaur flygplats och sedan transporterar de sig vidare till övriga anläggningar med bil eller buss. Det finns alltså i sammanhanget en miljövinst att göra genom att samlokalisera testanläggningen med flygplatsen.

De fordon som är aktuella för fordonstest är vanligen fordon som ligger ett par år före de som finns på marknaden just då (oftast personbilar). Testen handlar om nya bilar, den senaste tekniken och inte sällan moderna elbilar i olika tappningar. Nyare bilar och elbilar genererar även mindre buller och mindre utsläpp än äldre, vilket ger en positiv inverkan på miljöpåverkan.

Verksamhetsutövaren inom fordonstestområdet ska ha ett kontrollprogram som reglerar hur olyckor ska förhindras och vilka rutiner som gäller vid en eventuell olycka. Detta inkluderar rutiner kring hur utsläpp till följd av olyckor ska hanteras. Saneringsmedel ska finnas tillgängligt och det finns även egen räddningstjänstpersonal på plats (flygets) som kan rycka in om nödvändigt. Sanering ska ske omedelbart av det drabbade området och då testverksamheten är tilltänkt vintertid minskas den direkta infiltrationen av ev. föroreningar ner i marken av snön. Plogbilarna som används inom flygets fastighet uppfyller klass Euro 5-standard på utsläppsnivåer.

Radon

Det finns ingen kännedom om radonrisken i området. Enligt kommunens översikts- och tillväxtplan bör en undersökning av radonhalten i marken ske vid nybyggnation för att minska hälsorisen (undantaget fritidshus och enklare byggnader). Om inte en radonundersökning genomförs bör radonsäkert byggnande tillämpas.

Risk för skred/höga vattenstånd

Under året varierar tillflöde på vatten till vattendrag i kommunen. Under tider på året som vid ex. snösmältning tenderar vattendrag och våtmarker få större mängd vatten till sig. Bäckarna som rinner

från Vattentjärnen och vidare sydost inom planområdet bedöms vid kraftigare klimatförändringar få ytterligare ökad mängd vatten till sig i framtiden. Bedömningen görs dock att det inte bör vara ett hinder för att ta marken som helhet i området i anspråk och anlägga ex. vägar/banor för fordonstest samt tillhörande bebyggelse. Detta så länge medvetenheten finns om att åtgärder kan behövas för att säkerställa bäckens framkomlighet och för att hindra skador på infrastruktur och egendom. Mark där det föreligger översvämningsrisk anses inte lämplig för bebyggelse och har markerats med prickmark i plankartan.

Några indikationer på risker för ras, skred och erosionsproblem finns inte idag inom planområdet. Vid en framtida utveckling, för att säkerställa Norrmyrans status, beläggs ett av områdena närmst Norrmyran med en planbestämmelse om att fördröjningsdike och erosionsskydd ska anläggas om banor kan komma att anläggas inom området, även om risken för ev. erosion kan anses liten.

Teknisk försörjning

Avlopp

Flygplatsen lämnade år 2008 in en anmälan om nybyggnation av en avloppsanläggning inom fastigheten med högre kapacitet än tidigare äldre anläggning. Den nya anläggningen är dimensionerad för ca 400 personekvivalenter, vilket ger god mån för ökad nyttjandegrad. Flera av avloppen, ex. från hangarerna och verkstade passerar oljeavskiljare innan det släpps vidare ut till avloppsanläggningarna.

Vatten och vattenskyddsområde

Flygplatsen har en egen vattentäkt (djupborrad brunn) varifrån de tar vatten för sin verksamhet och övriga verksamheter lokaliserade inom området. Ett vattenskyddsområde för vattentäkten som ligger ca 150 meter ifrån befintlig terminalbebyggelse är under upprättande. I detta förslag har skyddszoner upprättats för marken som är tillrinningsområdet för att säkerställa vattnets kvalitet (primär, sekundär och tertiär skyddszon). Marken inom den primära och sekundära zonen får enligt förslaget inte användas för:

- Upplag av bark, timmer och skogsbränsle.
- Uppläggning av snö från trafikerade ytor utanför skyddszonerna är förbjudet.
- Anläggningar för infiltration eller utsläpp av hushållsvatten eller avloppsvatten i mark får inte anläggas.
- Avloppsledningar med tillhörande brunnar skall vara täta, inspekteras regelbundet och vid behov omedelbart läggas om eller renoveras.
- Hantering av kemikalier, petroleumprodukter och andra ämnen skadliga för vattentäkten bör undvikas inom detta område.
- Upplag av asfalt och oljegrus.
- Lagring av vägsalt. Användning av vägsalt inom området är förbjudet.
- Markvärmeanläggningar i berg, jord eller grundvatten får inte anläggas.
- Borring, beläggningsarbeten, andra förbättringsarbeten eller liknande typer av arbeten får inte förekomma utan tillstånd från bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden.
- Uppställning av arbetsfordon samt fordonstvätt är förbjudet.

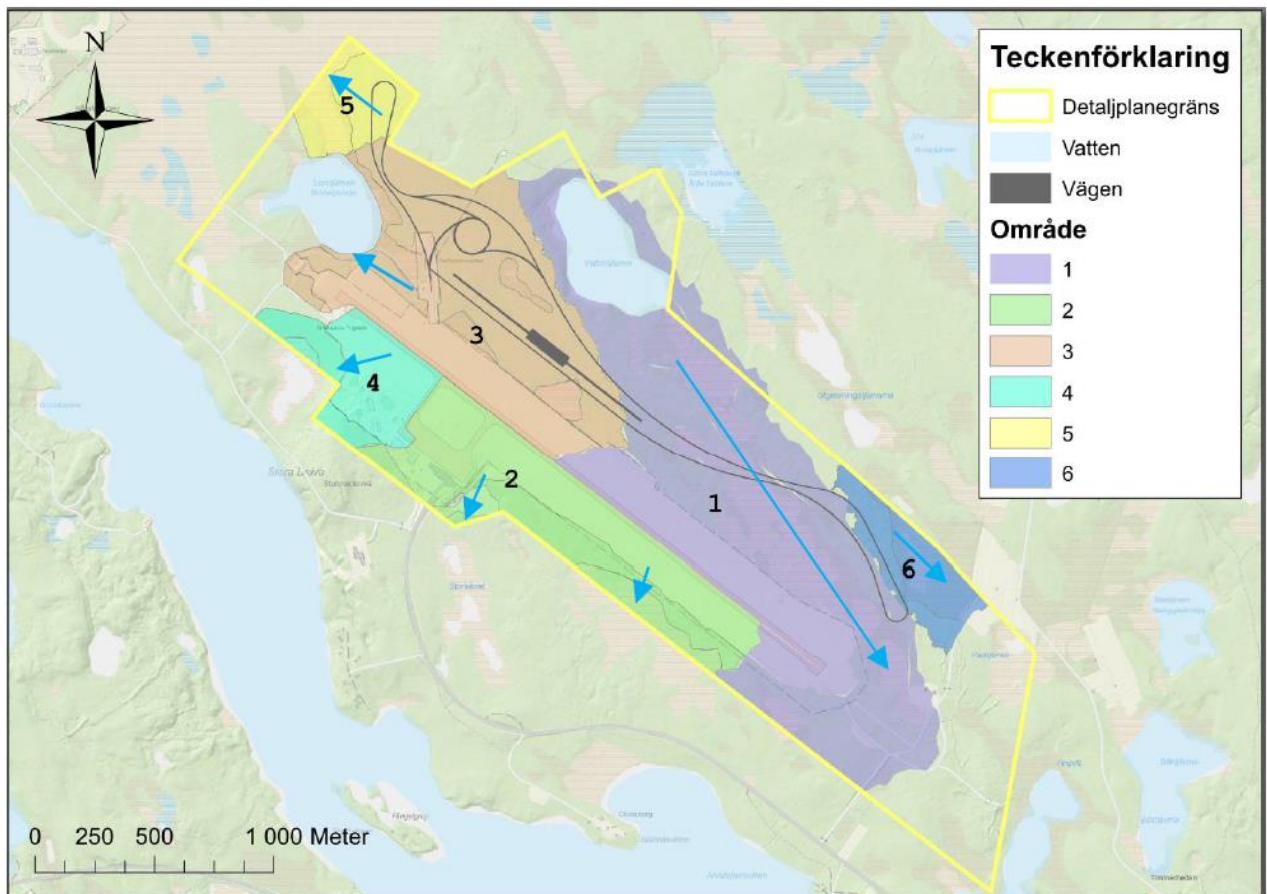
Inom tertiära zonen får inte:

- Permanenta upplag av bark, timmer och skogsbränsle förekomma. Maskinell markberedning får inte förekomma utan tillstånd från bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden.

För fullständig information om vad som avses tillåtas och inte inom och ikring vattenskyddsområdet hänvisas till vattenskyddsområdeshandlingarna i ärendet.

Dagvatten

Dagvatten avleds från rullbana, taxivägar, stationsplatta och vägar till omfattande dagvattens- och dräneringssystem. Dagvatten från rullbanan leds via dräneringsledningar ner genom makadamlager. Vattnet leds via diken mot omkringliggande myrområden och våtmarker. Avrinning sker huvudsakligen åt tre håll inom området: mot Norrmyran, sydväst mot Arvidsjaursjön genom myr och våtmark (Storkärret bl.a.) och sydöst mot Framnäs och Ringeltjärnen, se figur 20.



Figur 20. Karta ur WSP's Dag- och grundvattenutredning för planområdet och blå pilar visar huvudstråken för vattenavrinningen inom planområdet.

Den dag- och grundvattenutredning som WSP visar inga hinder för planerad markanvändning. Utredningen klargör vissa områden där vattenavrinningen är högre än andra platser inom planområdet. Dessa områden har belagts med prickmark då bebyggelse inom dessa ytor inte kan anses lämpligt på grund av ökad översvämningsrisk. Att anlägga fordonstestbanor/skogsbilsvägar eller liknande anses inte som något hinder så länge dag- och ev. grundvattens flöden och genomströmning tas i beaktning.

Inom planområdets övre del, inom fordonstestsytan, tillåts en hårdläggning av markyta på högst 10%. För flygplatsverksamheten tillåts en hårdläggning på 40% av markytan och stor del av denna beräknade yta kan redan idag räknas som mer eller mindre hårdlagd (landningsbana, bebyggelse, vägar m.m.). Hårdläggning av yta innebär inte per definition asfaltsbeläggning utan kan vara yta på annat sätt iordningställd som innebär försvårad infiltration.

Naturmarks-ytorna har utökats sedan samrådsversionen med utgångspunkt i den genomförda konsultutredningen och de har positiv inverkan på infiltrationen i området. Infiltration anses i viss mån kunna ske inom hela området men en dagvattenhantering som enbart grundar sig på infiltration bedöms inte vara möjligt. Lokal fördröjning och rening av dagvatten föreslås innan vidare avledning mot recipienterna. För testbanor föreslås avvattning via öppna diken intill testbanorna och trummor för vidare avledning av dagvatten genom vägbanor vid lågpunkter. Med anledning av resultatet från utförd dag- och grundvattenutredning läggs en planbestämmelse (n₁) ut om att erosionsskydd och dagvattenfördröjning enligt plankarta ska anläggas om området närmast Norrmyran (nordost) avses exploateras med fordonstestbanor. Detta för att bromsa, sprida och möjliggöra rening av vattnet innan det når Lomtjärnen. Där banor går på bank föreslås bankdiken anläggas om terrängen lutar mot vägen annars kan dagvatten från vägen översila vägslänten. Vidare beskriver utredningen att *”dikena föreslås följa befintlig terräng vilket betyder att inga större förändringar sker för de vattenmängder och föroreningsmängder som når recipienterna ur dagvattensynpunkt. Trafikmängden på testbanan väntas bli relativt låg så rening av dagvattnet i dikena bedöms vara en tillräcklig åtgärd.”*

Värme

En ny pelletspanna har nyligen köpts in för att säkerställa värmeförsörjningen.

Ledningar

Vattenfall har hög-, mellan- och lågspänningsledningar inom delar av området. I området kring terminalbyggnaden är samtliga ledningar luftgående och kommunens optiska fiberkablar går tillsammans med Vattenfalls ledningar. Ledningsrätt finns för båda berörda ledningar sedan år 2003 (Lantmäteriet, akt 25-F2003/119) och innefattar ett område på fyra meter på var sida om ledningarna. I plankartan är en administrativ bestämmelse utlagd gällande markreservat för allmännyttiga luftledningar, ”l”, för berört område.

Vattenfall har även i de sydöstra delarna av planområdet en hög- och mellanspänningsledning som går varierande i luft och mark. Berört område läggs ut med en administrativ bestämmelse i plankartan gällande markreservat för allmännyttig ledning. Området innefattar en yta på två meter på var sida om berörd ledning, ”u₁” och ”l”. Ledningsrätt finns inte enligt Lantmäteriet.

Skanova har en markgående teleledning i sydöstra delarna av planområdet som går över båda fastigheterna Björkberget 1:29 och Framnäs 1:30. För markgående teleledning läggs en administrativ bestämmelse ut i plankartan gällande markreservat för allmännyttig teleledning. Området innefattar en yta på två meter på var sida om berörd ledning, "u₂". Ledningsrätt finns inte enligt Lantmäteriet, dock kan ledningsägaren ha någon form av äldre nyttjanderättsavtal som inte är inskrivet hos Lantmäteriet.

Bildandet av ledningsrätt initieras av ledningsägare i de fall ledningsrätt inte finns. Varje ledningsägare ansvarar för att korrekta rättigheter är bildade för respektive ledning.

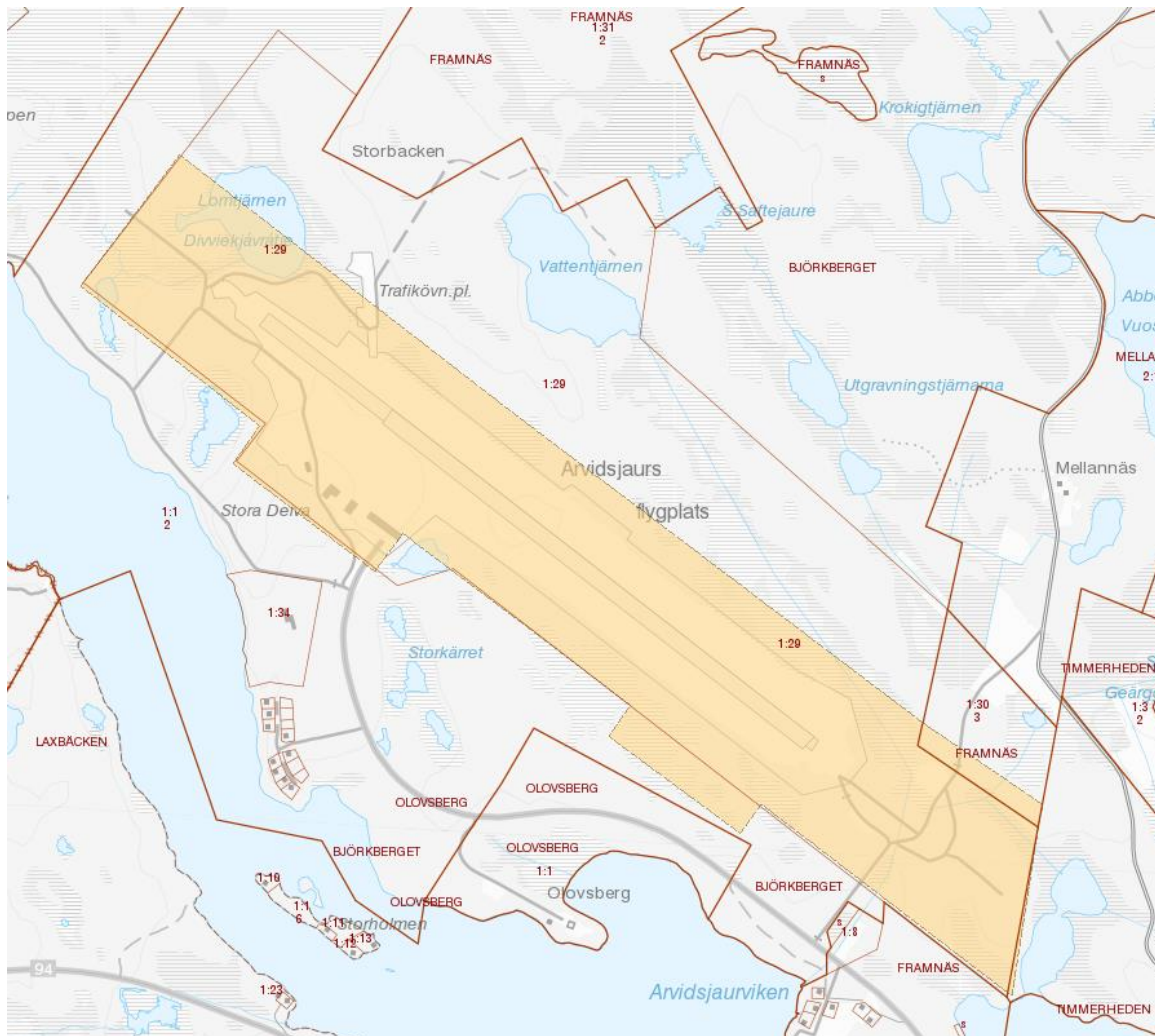
Avfall

Enligt en grov uppskattning har flygplatsen cirka 14 500 kg hushållsavfall/år. Återvinning av ex. lysrör, glödlampor, batterier etc. sker vid återvinningscentralen. Regelrätt omhändertagande av farligt avfall sker.

Avfall omhändertas enligt kommunens avfallshanteringsprogram.

UPPHÄVANDE AV DETALJPLAN FRÅN ÅR 1987

Planförslaget innebär att ett antal mindre ytor i planområdets utkanter upphävs. Den gamla detaljplanen vann laga kraft 1987-12-21 och dess genomförandetid gick ut 1 juni 1992. 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 de små ytor som berörs av upphävandet kan inte antas vara av betydande intresse för allmänheten eller på annat sätt av stor betydelse. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft styckades motsvarande yta av till en ny fastighet till förmån för flygplatsen. Den gamla detaljplanen och fastighetens utsträckning stämmer i huvudsak, men vid vissa fastighetsgränser är detaljplanen smått "förskjuten" i dess utsträckning och berör därigenom även andra fastigheter som inte är tilltänkta för flygplatsändamål. En rektangulär yta avses även den upphävas, så att enbart del av Björkberget 1:29 är planlagd för flygplatsändamål. Slutresultatet blir att den nya detaljplanen omfattar området inom fastigheten Björkberget 1:29 och Framnäs 1:30>3, för en planenlig markanvändning.



Figur 21. Markerad yta visar vilka ytor som innefattas av tidigare detaljplan.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Myren inom planområdet undantas från exploatering för att minimera ev. påverkan på känsliga arter. Detta bedöms bidra till att bibehålla statusen på området och torde därigenom inte innebära negativ påverkan på arter som svampen myrmurkling. För att ytterligare minska ev. risker för påverkan lämnas ett skyddsavstånd till myren på 20 meter eller mer som naturmark. Ev. exploatering i området kring myren bör utformas med hänsyn till myren och dess skyddade status. Med anledning av resultatet från utförd dag- och grundvattenutredning läggs en planbestämmelse ut om att erosioskydd och dagvattenfördröjning ska anläggas inom det 40 meter breda området närmast Norrmyran avses exploateras med fordonstestbanor.

Inom en del av planområdet och över där befintlig flygplats redan är etablerad finns riksintresse för naturvård. Planens genomförande som helhet bedöms inte leda till någon nämnvärd negativ påverkan på riksintresset.

Framkomlighet för bäcken som rinner från Vattentjärnen och vidare sydost inom planområdet behöver vid exploatering i området säkerställas för att minska risk för översvämning inom området. Området närmst bäcken och övriga områden inom plan där förhöjd översvämningrisk förekommer är undantagen bebyggelse genom prickmark i plankartan. Att anlägga fordonstestbanor/skogsbilsvägar eller liknande på prickmark anses inte som något hinder så länge dag- och ev. grundvattens flöden och genomströmning tas i beaktning. Andel hårdlagd yta har också begränsats.

Bullerbilden på och omkring området bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande. Eventuellt tillkommande buller från fordonstestbanor/-vägar bedöms i sammanhanget på platsen bli marginellt.

För att minimera påverkan på riksintresse för rennärning har Arvidsjaur flygplats fört en dialog med Östra Kikkejaure sameby gällande samebyns intressen i området. Parterna har ingått en skriftlig överenskommelse för en gemensam lösning för båda parternas intressen.

Planens genomförande bedöms bidra till den ekonomiska utvecklingen inom kommunen och stärker Arvidsjaur position som en kommunikationsnod i Norrlands inland. Utökad verksamhet i anslutning till den befintliga flygplatsen skapar också förutsättningar för utveckling av verksamheterna kring flygplatsen. Detta kan i sin tur leda till fler arbetstillfällen i regionen, bidra positivt till samhällsekonomin och till ökad tillväxt för kommunen. Fler jobb kan också innebära en minskad benägenhet att behöva flytta från kommunen, vilket skulle hjälpa till att minska den avfolkning av inlandet i sin helhet som idag sker. Om fler invånare stannar och om fler flyttar till kommunen skapar det positiva effekter som ett större underlag för att upprätthålla offentlig och kommersiell service i kommunen som helhet.

Exploatering

Idag är den totala byggnadsarean på 10 400 m² inom Björkberget 1:29 och fastighetsarean är 4 394 940 m². Idag är den totala byggnadsarean på 10 400 m² inom Björkberget 1:29 och fastighetsarean är 4 394 940 m². Det innebär att mindre än 0,2% av fastigheten är bebyggd. Största exploateringsytan i byggnadsarea sätts till 32 000 m² för ytan med fordonstest och samma för flygtrafiksytan. Detta för att möjliggöra vidare utveckling inom planområdet. Detta innebär som maximalt en total bebyggelseandel av planområdet på ca 1,39 % (med skiftet Framnäs 1:30<3 inräknad med sina ca 216 400 m²).

Flygplatsområdet betecknas i plankartan som "F" (flygtrafik, grå yta) och ges en total exploatering på 32 000 m² i total byggnadsarea.

Det område ”J₁” (fordonstest, blågrå yta) ges en exploatering på 32 000 m² i total byggnadsarea. Detta för att möjliggöra tillkomsten av bebyggelse tillhörande testnäringsen inom berörd yta.

Den mindre ”J₁”-ytan för fordonstest som ligger mellan plangräns och norr om Vattentjärn anses lämplig för anläggandet av vägar/banor för fordonstest vintertid, men mindre lämplig för bebyggelse. Detta på grund av dess avlägsna läge från övrig bebyggelse och närhet till myrmark med visst naturvärde. Ytan är därav försedd med prickmark och inga byggnader är tillåtna att uppföras inom området.

Maxhöjd på bebyggelse regleras till 20 meter på samtliga områden där exploatering är tillåtet i plankartan.

Inom planområdets övre del, inom fordonstestsytan, tillåts en hårdläggning av markyta på högst 10%. För flygplatsverksamheten tillåts en hårdläggning på 40% av markytan och stor del av denna beräknade yta kan redan idag räknas som mer eller mindre hårdlagd (landningsbana, bebyggelse, vägar m.m.) eller på annat sätt iordningställd med grus eller som grusbelagd skogsbilsväg inom området.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen handläggs enligt reglerna för så kallat utökat förfarande med tillhörande samråd och granskning. Om inga väsentliga ändringar görs i detaljplanen efter granskningen kan den gå vidare för antagande och vinner därefter laga kraft ca en månad efter antagandebeslutet. Om planen överklagas fördröjs handläggningstiden.



När planen vunnit laga kraft kan genomförandet påbörjas. Genomförandetiden är beräknad till 10 år.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Flygplatsen äger idag hela fastigheten Björkberget 1:29, vilket är resultatet av en fastighetsreglering för något år sedan då marken norr om flygplatsen köptes till befintlig fastighet. Att bibehålla området som en fastighet är även avsikten efter planläggningen, detta även om planen medger en annan användning på del av fastigheten (fordonstest). Tillträde inom planområdet till fordonstestområdet sker från området för flygtrafik via befintliga vägar eller framtida anlagda vägar inom fastigheten. Utbyggnaden av dessa vägar, kostnader och underhållsansvar för dessa sker enligt

överenskommelse mellan berörda markägare, ev. tillsammans med framtida exploatör om det skulle vara aktuellt.

Ett av skiftena till fastigheten Framnäs 1:30 planläggs som industri (fordonstest), samma användning som anslutande del av Björkberget 1:29. Detta innebär att dessa två fastigheter med fördel skulle kunna regleras ihop för en sammanhängande fastighet med fordonstest och flygverksamhet, men planen medger inga tvingande åtgärder för en sådan reglering.

Av planen kommande Lantmäteri-förrättningar bekostas av köparen om inget annat överenskommes köpare och säljare emellan.

I de sydöstra delarna av planområdet finns en enskild utfartsväg med tillhörande servitut som korsar Björkberget 1:29 samt Framnäs 1:30 och går vidare i nord/sydlig riktning. Denna väg markeras ut som "VÄG" med enskilt huvudmannaskap i plankartan. Vägens förutsättningar och underhåll regleras i lantmäteriakt 25-F1991-462.

Enskilt huvudmannaskap gäller för allmän platsmark inom planområdet ("VÄG" och "NATUR"). Detta berör en enskild väg (se ovan) och Norrmyran med mycket högt naturvärde. Ingen skillnad i markägo är nödvändigt till följd av planen och den utlagda allmänna platsmarkens ursprungliga karaktär bevaras genom planläggningen. Fastigheterna ligger utanför tätorten och har inga intilliggande områden med kommunalt huvudmannaskap, omfattar inte bostäder eller tätortsutökning, varvid enskilt huvudmannaskap anses lämpligast för området.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploatören/fastighetsägaren ansvarar för alla kostnader som uppkommer i samband med nybyggnation eller ombyggnation.

Planavtal

Planavtal har tecknats mellan Arvidsjaurs kommuns samhällsbyggnadsförvaltning och Arvidsjaurs flygplats. Kommunen står för kostnaden för planhandläggningen, medan övriga kostnader tillfaller Arvidsjaurs flygplats.

TEKNISKA FRÅGOR

Markteknisk undersökning för tillkommande vägar eller banor för fordonstest har tidigare skett inom det område som detaljplanen avser.

Kompletterande geoteknisk undersökning kan behöva göras i samband med bygglov beroende på vad som ska utföras och var inom planområdet.

Åtgärder för dagvattenhantering i samband med anläggning av fordonstestbanor/-vägar kan behövas, vilket tidigare nämnts, samt bilaga 3, WSP's Dag- och grundvattenutredning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år efter den dag planen vinner laga kraft. Under planens genomförandetid har fastighetsägaren rätt att utnyttja byggrätter enligt detaljplan. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen upprätta ny detaljplan över området utan hänsyn till tidigare redovisade men icke utnyttjade byggrätter.

Huvudmannaskap

För allmän plats "NATUR" och "VÄG" gäller enskilt huvudmannaskap.

Strandskydd

Planen berör inte strandskyddat område

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Planen är upprättad och granskad av nedanstående tjänstepersoner.

Planupprättare

Granskare

Agneta Naucèr
Samhällsplanerare
Arvidsjaurs kommun

Britta Lundgren
Samhällsplanerare
Arvidsjaurs kommun