

**Detaljplan för
PAJALA FLYGPLATS
MOMMANKANGAS
Pajala kommun, Norrbottens län**

P L A N B E S K R I V N I N G

HANDLINGAR

Planförslaget är avfattat på plankarta i skala 1:4000 med planbestämmelser och illustration och åtföljs av denna planbeskrivning, en genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning.

Detaljplaneförslaget innebär en mindre justering av tidigare gällande detaljplan och är således av begränsad betydelse och saknar intresse för allmänheten. Därför kan sk enkelt planförfarande tillämpas vid upprättandet av detaljplanen. Det innebär att utställning av planförslaget ersätts med underrättelse till berörda sakägare och länsstyrelsen.

PLANENS SYFTE

Detaljplanen möjliggör för kommunen att anlägga en flygplats med tillhörande byggnader.

PLANDATA

Planområdet är beläget ca 10 km väster om Pajala centralort i Mommankangas mellan byarna Erkheikki och Peräjävaara och i anslutning till väg 395, Kirunavägen.

Planområdet omfattar endast själva flygplatsen, ca 130 ha. För omkringliggande mark sker en viss omgivningspåverkan. Eventuella ansökningar om bygglov i närheten av flygplatsen hanteras med stöd av 2 kap Plan- och bygglagen (PBL). Marken är i kommunal och privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

I översiktsplan för Pajala kommun finns ett område reserverat för framtida flygplats. Planområdet ligger inom förordnande till skydd för försvaret enligt PBL. Området kring holmen Keppansaari i Torne älv är fågelskyddsområde. Längs väg 395 råder generellt byggförbud inom

ett avstånd av tolv meter från vägområdet. Renskötsel i området ombesörjes av Sattajärvi sameby genom koncession. Planområdet berörs av detaljplan, som vunnit laga kraft 1992-03-19.

En arbetsgrupp inom Pajala kommun har undersökt lämplig lokalisering av en flygplats kring centralorten. Vid val av läge har hänsyn tagits till bl a förhärskande vindriktning, flyghinder, kuperad terräng och markbeskaffenhet.

Efter anhållan från flygplatsgruppen beslutade byggnadsnämnden 1991-06-05 att ställa sig positiv till lokalisering av flygplats i redovisat läge.

En kulturmiljövårdsplan för Pajala är upprättad. Under sommaren 1993 var området föremål för arkeologisk utredning. Flera fornlämningar finns inom detaljplaneområdet. Området kan komma att behöva undersökas arkeologiskt innan exploatering sker.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur, geotekniska förhållanden

Terrängen i området är i stort sett flack med vissa områden där mindre höjdskillnader (mindre än 1,0 m) finns. Vegetationen består i huvudsak av tallskog med mindre myrpartier i lågpunkterna.

En översiktlig grundundersökning har omfattat spadborring i 10 punkter, kontroll av grundvattennivån, jordprovstagning samt avvägning av den tänkta flygplatssträckan. Fälтарbetet utfördes under augusti 1989. Dessutom har en rätt omfattande komplettering utförts i juni 1991. Kompletteringen innefattade provtagning med spadborr i 17 punkter, viktsondering i tre punkter samt ytlig provtagning i ca 200 punkter.

Under ett 0,05-0,20 m tjockt lager skogstörv finns skiktade sandiga, siltiga och siltigt sandiga sediment. Materialet blir sandigare med djupet. Sanden tillhör tjälfarlighetsgrupp I, den siltiga sanden tillhör grupp II och silten/sandiga silten tillhör grupp III. Sanden är m o ej tjälfarlig medan den siltiga sanden tillhör måttligt tjälfarligt material. I myrområdena har torven en tjocklek av 0,3-1,4 m. Lagringen på sanden, silten och den siltiga sanden är fast förutom just under grundvattennivån där lagringen är halvfast.

Grundvattennivån inom området har observerats på djupet 0,8-1,5 m under markytan, dvs mellan nivåerna +162,20 och +163,10. I myrområdena ligger vattenytan direkt i markytan.

Geoteknisk bedömning

De sandiga och siltiga sedimenten har bra bärighet och kan efter vegetationsavtagning användas till terrasseringsmassor. Det sandiga och siltiga materialet är stenfritt och därmed lättschaktat.

I myrområdena har torven en tjocklek av 0,3-1,4 m och skall grävas ur för rullbanan.

Tjälakтивiteten blir varierande mellan normal till låg inom området beroende på material i undergrunden. Dock bör det beaktas att grundvattennivån ligger högt inom hela området varför överbyggnaden rekommenderas utfört något förstärkt (tjockare) än vid normala förhållanden.

Flygplatsen

Inom planområdet utläggs ett område för flygplats med övergångsytor (hinderfritt, dvs fritt från fasta föremål). Området medger en utbyggnad av upp till en 1700 meter asfaltbana med stråk, taxibana och uppställningsplatta och med en rullbana med bredden 30 meter. Rullbanan kommer i inledningsskedet att byggas med 1420 meters längd med en nominell banlängd på 1200 m.

Område för stationsbyggnad och hangar placeras på ett sådant avstånd från rullbanan att de ligger utanför övergångsyterna (här ca 175 m). Högsta tillåten byggnadshöjd är 20 meter.

Flygplatsen kommer att ingärdas med stängsel. Av hänsyn till renskötseln kommer stängslet att sammanfogas med befintliga spärrstängsel i Muckakangas.

Förstörringsanordningar byggs in i rullbana, ev taxibana och tillfartsväg.

Instrumentbanan utförs så att finskt luftrum inte berörs vid instrumentlandning.

Kapacitet

En 700-1200 m rullbana utan hjälpmedel kan nyttjas av flertalet propellerdrivna en- och tvåmotoriga affärs- och taxiflygplan under dagen då sikten är mer än 8 km och molnbasen mer än 300 m över omgivande mark.

En 1200 m bana med bankant- och inflygningsljus, inflygningshjälpmedel och stationsbyggnad med trafikledningstorn kan nyttjas av flertalet propellerdrivna en- och tvåmotoriga affärs- och taxiflygplan, såväl under dager som mörker och vid sämre väderlek.

En fortsatt utbyggnad till 1700 m banlängd gör det möjligt att använda flygplatsen för trafik med jetdrivna affärs- och taxiflygplan samt mindre passagerarflygplan typ SAAB 340. En sådan utbyggnad torde dock inte ske inom överskådlig framtid.

Hinder

I luftfartsverkets "Bestämmelser för civil luftfart" finns detaljerade definitioner på ytor som inte får genomträngas av hinder. Undantag härifrån kan i vissa fall medges. Hinder i dessa ytor kan medföra förbud mot användning eller andra inskränkningar i flygplatsens användbarhet.

Tidigare föreslagen banriktning innebar att såväl start- som inflygningssektorer kom väl nära bergen Lammivaara och Liviövaara, framförallt vid en eventuell banförlängning till 1700 m och eventuell framtida precisionsflygning. Precisionsflygning med hjälp av satelliter (GPS) kan vara ett faktum inom 10 år och kräver troligtvis inga investeringar på flygplatsen. Rullbanan föreslås därför vriden så mycket som möjligt från bergen med hänsyn till gjorda investeringar och möjliga markförvärv. För banlängd 1200 m finns inga fasta hinder.

Vid flygbanan finns några baracker som ligger under inflygningsstråket. Dessa baracker samt väg 395 ligger under inflygningsytan, men utgör inget hinder. Byggnad eller plats där folk stadigvarande uppehåller sig måste placeras/anläggas minst 810 m från denna anläggning. Berörd del av område för stationsbyggnad utläggs därför som 'prickmark' dvs mark som inte får bebyggas.

Gator och trafik

Planområdet gränsar mot vägområdet för allmän väg 395 med högsta tillåten hastighet 110 km/h. Anslutning mot väg 395 regleras med in- och utfartsförbud.

Inspektionsväg runt flygplatsen läggs utanför stängslet för att ge anslutningsmöjlighet till omkringliggande fastigheter.

Miljö

En miljökonsekvensbeskrivning för flygplatsen har upprättats i november 1993, se bilaga P1.

Teknisk försörjning

Inom området finns en luftledning, 20 kV. Förläggning anpassas till flygsäkerheten. Eleffektbehov beräknas i samband med detaljprojektering.

Televerkets mellanortskabel och lokalkabel ligger inom planområdet. Anslutningsmöjlighet bör finnas för ca 10 abonnenter inom området.

Vattentäkt anordnas lokalt i form av grävd eller borrhärad brunn. Eventuellt vattenbehov för brandsläckning, lokalisering av vattentäkt och utformning av vattenförsörjningsanläggning sker i samband med detaljprojekteringen. Dimensionerande anslutning torde understiga 50 pe.

Avloppsanläggning anordnas lokalt i form av slamavskiljning och infiltrations- eller markbäddsanläggning. Lokalisering och utformning av avloppsanläggning sker i samband med detaljprojekteringen och efter det att vattentäktens läge är bestämd. Dimensionerande anslutning torde understiga 50 pe.

Dagvatten avleds till omgivande terräng med dagvattenledningar och öppna diken inom resp utanför flygplatsens stråkområde.

Administrativa frågor

Utbyggnaden av flygplatsen kommer att utföras inom relativt kort period efter detaljplanens antagande. Planen ges därför en kort genomförandetid, som framgår av genomförandebeskrivningen.

Inom tidigare avsett område för flygplatsbyggnader föreslås att gällande detaljplan skall upphävas.

SAMRÅD

Upprättandet av tidigare detaljplan skedde i samarbete med kommunala nämnder och förvaltningar och flygplatsgruppen och i samråd med Länsstyrelsen, Vägverket, Telia, Vattenfall Norrbotten, Haparanda lantmäteridistrikt, I 22/Fo 66 och Sattajärvi sameby samt berörda sakägare. Synpunkter inkom även från Norrbottens Arméflygbataljon och Luftfartsverket.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Internt i kommunen har samarbete skett med byggnadsnämnden, kommunstyrelsen/trafiknämnden, näringslivsnämnden, tekniska kontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, kultur- och fritidsnämnden, räddningstjänsten och flygplatsgruppen.

Dessutom har samråd skett med Länsstyrelsen, Vägverket, Telia AB, Vattenfall Norrbotten Energi, Haparanda lantmäteridistrikt, I 22/Fo 66 och Sattajärvi sameby samt Norrbottens Arméflygbataljon, Norrbottens Flygflottilj och Luftfartsverket.

Fastighetsförteckning har upprättats av Haparanda lantmäteridistrikt.

Upprättad 13 april 1994

NAB, planavdelningen Luleå

Planförfattare

Göran Berggren
arkitekt SAR

Erik Palmqvist
planingenjör