

Miljökonsekvensbeskrivning

SAMRÅDSHANDLING

MILJÖBEDÖMNING AV

DETALJPLAN FÖR RESECENTRUM MM

DEL AV BJÖRKFORNS 1:122 m.fl

HEMAVAN I STORUMAN KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN



STORUMAN KOMMUN

ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING

Eftersom detaljplanen för Hemavans resecentrum kan antas medföra betydande miljöpåverkan har denna miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Detaljplanen syfte är att skapa förutsättningar för att utveckla befintlig flygplats genom nytt resecentrum och service i anslutning till flygplatsen. Förslaget följer fördjupad översiktsplan för Hemavan.

Fördjupad översiktsplan för Hemavan, antagen 2011-05-03, har till stor del utgjort underlag för arbetet tillsammans med planeringsunderlag från länsstyrelsen.

Planområdet ligger inom riksintresse för naturvård, friluftsliv och rörligt friluftsliv. Riksintresse för rennäring och kulturmiljö finns i planens influensområde.

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar följande fyra huvudpunkter som bedömts som extra viktiga att utreda samtidigt som planen tas fram:

1. Riksintressen;

Naturmiljö Vindelfjällen utgör det största riksintresset för naturvård i Västerbottens län. De utpekade värdena i området har geovetenskapligt värde. Riksintresset Ahasjön med Hemavandeltat och Laisholmsdeltat är värdefulla för fågellivet i egenskap av rast- och häckningslokaler för främst vadare och änder. Planens genomförande kan innebära en liten negativ påverkan på naturmiljön om den medför att fler människor rör sig där.

Friluftsliv Hela Hemavan ligger inom riksintresse för friluftslivet. Syftet med detaljplanen är att den ska utöka möjligheterna till friluftsliv och tillgängligheten till fjällen. Skoterleden går genom planområdet och säkerställs i planen som gång- och cykelväg som vintertid används som skoterled. Planalternativet har positiv påverkan på turismen och riksintressena.

Rennäring Ett turistcentrum med bättre serviceunderlag genererar ökad turism vilket leder till ytterligare negativa effekter på renskötseln i området. Inga åtgärdsförslag i detaljplanen bedöms som aktuella, däremot bör information om renskötseln nå ut till ortsbor och turister för att minska negativ påverkan. Det är dock inget som kan regleras i en detaljplan.

Kulturmiljö Det gamla odlingslandskapet med övervattnade våtmarker i fjällbygd utgör riksintresse för kulturmiljö. Raningarna som utnyttjades för slåtter ända till början av 1940-talet hyser ett rikt växt- och fågelliv. Då ingen djurdrift längre förekommer är det ett renodlat naturvårdsjordbruk som bedrivs på markerna. Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på riksintresse för kulturmiljö.

2. Hälsa och säkerhet;

Mark Hemavans flygplats ligger på finkorniga älvsediment bestående av silt och finsand, vars mäktighet är uppskattad till 15-30 m (VAB 1991). I huvudsak utgörs de övre markskikten sydväst om rullbanan av tunna torvlager. Bitvis finns sand- och grusskikt insprängda mellan torv och silt eller som skikt mellan siltlager. Sammanfattningsvis kan påstås att det är stor variation i jordarter inom området. Till följd av stora variationer rekommenderas att ytterligare markundersökningar utförs innan byggnader uppförs.

Översvämningsrisk I den fördjupade översiktsplanen för Hemavan framgår det att under de senaste 20 åren har höga vattenflöden påverkat de flacka områdena intill älven. Skadorna har dock hittills varit begränsade men bl.a. medfört störningar för Hemavans flygplats. Vid byn Portbron nedströms Hemavan finns en smal passage i älvfåran och vid ökade flöden riskerar översvämningsarna uppströms att bli omfattande.

Klimatpåverkan Klimatförändringar förutspås orsaka både fler extrema vädersituationer, vilket ökar risken för översvämningsar. Det har förekommit översvämningsar i alla tider, skillnaden

nu är att det förväntas komma oftare och bli allt värre. Detta gör att det blir allt viktigare att anpassa planering och byggande till dessa förändrade förutsättningarna.

Inom planområdet behöver man på sikt ställa in sig på att verksamheten påverkas av avbrott p g a översvämning vid fler tillfällen under året än vad som sker i nuläget. Området bedöms som olämpligt för bebyggelse om inga åtgärder vidtas för att minska påverkan av översvämningar. För att säkerställa ett säkert byggande inom planområdet, anges i planbeskrivningen ett antal bestämmelser. I samband med bygglov bör frågan om översvämningståtgärder alltid följas upp. Ny kunskap och teknik ger nya förutsättningar att hantera översvämningproblematiken.

Avloppsreningsverk Hemavans avloppsreningsverk ligger inom detaljplaneområdet. Tomterna som angränsar till reningsverket har markanvändning Handel (handel och hantverk med inriktning på turism och kultur) och Natur i den nya detaljplanen. Det är ca 200 meter mellan reningsverket och platsen för resecentrum.

Reningsverket kan påverka omgivningen negativt genom oönskad lukt. Byggnaden har fläktar som låter och det sker även transporter till och från byggnaden som genererar buller. Konsekvenserna för verksamheten kan bli att åtgärda buller och lukt om detta leder till en konflikt med omkringliggande handel.

Buller Inom planområdet finns verksamheter som genererar buller, bl a trafik till och från befintliga verksamheter. Yttre bullerpåverkan sker från flygtrafiken.

Planens genomförande bedöms endast öka trafiken i området marginellt eftersom flygplatsen och reningsverket är befintliga verksamheter och skoterleden redan är i bruk. Ökad skotertrafik bedöms kunna påverka bullernivån mest. Om bullernivån visar sig leda till problem bör bullerdämpande åtgärder vidtas.

Flygplatsen ingår inte i detaljplanen men ljudet från start- och landning påverkar ett större område. Det sker dock endast ett mindre antal flygningar till Hemavan airport och uppgradering av flygplatsen bedöms inte som möjlig, vilket gör att antalet start och landningar bedöms vara fortsatt lågt.

3. Strandskydd

Planens genomförande påverkar inte förutsättningarna för den allmänrättsliga tillgången till strandområdet och förändrar inte livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten på sådant sätt att hinder för markanvändningen skulle föreligga. Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på strandskyddets syfte

4. Landskapsbild

Förutom området närmast älven, som säkerställs som Park, är det en liten del av en skogsdunge som säkerställs som natur. Landskapsbilden inom planområdet förändras från en skogsdunge och gles bebyggelse till att bli mer hårdgjord och tätare bebyggd. Planen reglerar byggnadshöjden till maximalt 9 meter för resecentrumet, flygledartorn får göras högre. Förändringen får betraktas som relevant i en tätorts centrala del.

Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på landskapsbilden

SAMLAD BEDÖMNING

Planen syftar till att underlätta för näringsverksamhet som är beroende av att det finns flygförbindelser till och från Hemavan. En ökad turistverksamhet bedöms ge ökade negativa effekter för rennäringen. För övriga riksintressen samt strandskydd och landskapsbild bedöms planen inte medför någon betydande miljöpåverkan.

Hemavans flygplats ligger på finkorniga älvsediment och inom planområdet är jordartsvariationen stor. Osäkerheten kring markens stabilitet tillsammans med förväntade klimatförändringar med ökad nederbörd och risk för fler översvämningar gör att lämpligheten av vald plats kan ifrågasättas. En alternativ placering av flygplatsen har dock utretts tidigare utan framgång. För att säkerställa ett säkert byggande inom planområdet, anges i planbeskrivningen ett antal bestämmelser.

Rekommendation

För att utröna markens stabilitet rekommenderas det att ytterligare markundersökningar utförs innan byggnader uppförs. I samband med bygglov bör frågan om översvämningssåtgärder alltid följas upp. Ny kunskap och teknik ger nya förutsättningar att hantera översvämningssproblematiken.

INLEDNING

BAKGRUND

Storumans kommun ser ett stort behov av att utveckla Hemavan Tärnaby Airport som ett led i den fortsatta utvecklingen av besöksnäringen i kommunen.

Detta samrådsförslag till miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en sammanfattning av de utredningar och miljöaspekter som framkommit inom miljöbedömningsprocessen, fram till samrådsskedet av detaljplanen för nytt resecentrum vid Hemavan Tärnaby Airport.

Miljöbedömningsprocessen pågår parallellt med framtagandet av övriga planhandlingar. Processen kommer att pågå fram till antagande av detaljplanen.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Enligt 4 kap. 34§ plan och bygglagen (PBL) skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas som följer bestämmelserna i 6 kap. 11-18 och 22 §§ miljöbalken, om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så som avses i 4 § Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivning.

Detaljplanen för Hemavan Tärnaby Airport har av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Storuman, i samråd med Länsstyrelsen, bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan såsom anges ovan. Denna miljökonsekvensbeskrivning har därför arbetats fram för att dokumentera och beskriva hur miljöbedömningsprocessen har fortlöpt under planarbetet.

SYFTE

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling kan främjas. Under miljöbedömningsprocessen ska den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra, identifieras, beskrivas och bedömas. Miljökonsekvensbeskrivningen är dokumentet som redovisar de negativa och positiva miljöeffekter som planen kan antas medföra, samt rekommenderade åtgärder för att minska konsekvenserna av dessa.

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för att utveckla befintlig flygplats genom nytt resecentrum och service i anslutning till flygplatsen.

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Beskrivningen av miljökonsekvenserna har i huvudsak inriktats på själva planområdet. I den mån det har ansetts motiverat har även påverkan på andra områden behandlats.

NIVÅAVGRÄNSNING OCH OMFATTNING

Miljökonsekvensbeskrivningen inriktar sig i första hand på de miljökonsekvenser som planen kan antas medföra på lokal nivå. Aspekter som rör regional och nationell nivå behandlas och redovisas under stycket miljömål. Där beskrivs planens konsekvenser utifrån relevanta miljömål. Innehållet i en MKB regleras i 6 kap 12 § Miljöbalken. Enligt Miljöbalkens 6 kap 13 § skall en MKB innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till:

1. Bedömningsmetoder och aktuell kunskap
2. Planens innehåll och detaljeringsgrad
3. Allmänhetens intresse
4. Att vissa frågor kan bedömas bättre i andra skeden, till exempel vid byggprojektering, tillståndsprövning av verksamheter eller åtgärder.

ÄMNESAVGRÄNSNING

Efter samråd med länsstyrelsen har kommunen gjort ställningstagandet att miljöbedömningen ska beskriva konsekvenserna för:

- **Riksintressen**
- **Hälsa och säkerhet**
- **Strandskydd**
- **Landskapsbild**

ALTERNATIVREDOVISNING

NOLLALTERNATIV

Syftet med nollalternativet är ge en likvärdig bas för jämförelser mellan olika alternativ. Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som beskriver den troliga utvecklingen vid Hemavan Tärnaby Airport om ny detaljplan inte kommer till stånd. Den troligaste utvecklingen innebär att pågående markanvändning sannolikt fortgår. Nollalternativet beskrivs för att visa på de konsekvenser som med tiden bedöms uppstå. Under rubrikerna "effekter och konsekvenser" jämförs noll- och planalternativet.

ALTERNATIV LOKALISERING

Lokaliseringen av ett resecentrum i Hemavan behandlas i Fördjupad översiktsplan för Hemavan, antagen 2011. Där framgår att en fortsatt god utveckling av besöksnäringen och Hemavan Tärnaby som destination är mycket viktig och att detta ställer krav på utveckling av nuvarande flygplats och förändring av terminalbyggnaden. Området vid flygplatsen föreslås planeras och utvecklas till Hemavans Resecentrum, en knutpunkt för samtliga trafikslag.

Denna miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för nytt resecentrum mm utreder därmed inte alternativ lokalisering.

DETALJPLANEALTERNATIVET



Ungefärligt område för detaljplanen

Planområdet gränsar i väster till Umeälven och i övrigt till mark som i huvudsak är ianspråktagen för turistiskt ändamål. Detaljplanen från 1990 föreskriver småindustri på båda sidor om tillfartsvägen närmast flygplatsen. En uppstädning och byte av markanvändning har planerats och i samband med detta en utveckling av terminalens funktion till att också vara resecentrum. Någon uppgradering av flygplatsen bedöms inte vara möjlig varför planen bara innefattar resecentrum, tillfartsväg och markanvändning i anslutning till resecentrum.

Detaljplanen medger resecentrum för allmänna kommunikationsmedel samt komplementbyggnader för flygverksamheten.

Marken närmast Umeälven är planlagd som parkmark och båtlänning, genom det området går även en skoter/gc-väg. Intill skotervägen finns ett mindre område avsatt för skotergarage och serviceverksamhet för skotrar, här tillåts även uppställning av personbilar och släpvagnar. I planområdets norra del finns ett avloppsreningsverk och marken närmast är planlagd för handel inriktat på turism och kultur. Två områden vid lokalgata 1 är planlagda som naturmark.



ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA 1** Lokaltrafik
- LOKALGATA 2** Lokaltrafik, även tillåten skotertrafik
- GC-VÄG SKOTER** Gång- och cykelväg som vintertid används som skoterled
- NATUR** Naturområde
- PARK** Park eller planering, område för allemansrättsligt friluftsliv. Vegetation ska var typisk för platsen.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- F** FLYGLATS marken får bebyggas med kompletbyggnader för flygverksamheten.
- FHT** FLYGLATS samt resecentrum för allmänna kommunikationsmedel, bussgodis samt handel som riktar sig mot turistisk verksamhet.
- H1** HANDEL, handel och hantverk med inriktning på turism och kultur.
- H2** HANDEL, skoterservice och uthyrning samt handel med inriktning på turism och kultur.
- Ps** SKOTERGARAGE, uppställning av personbilar och släpvagnar, serviceverksamhet med anknäring till skoter får förekomma.

- E** AVLOPPSRENINGSVÄRK
- E1** TRANSFORMATORSTATION
- V** BÅTLÄNNING

UTNYTTJANDEGRAD

25 % av marken får bebyggas.

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

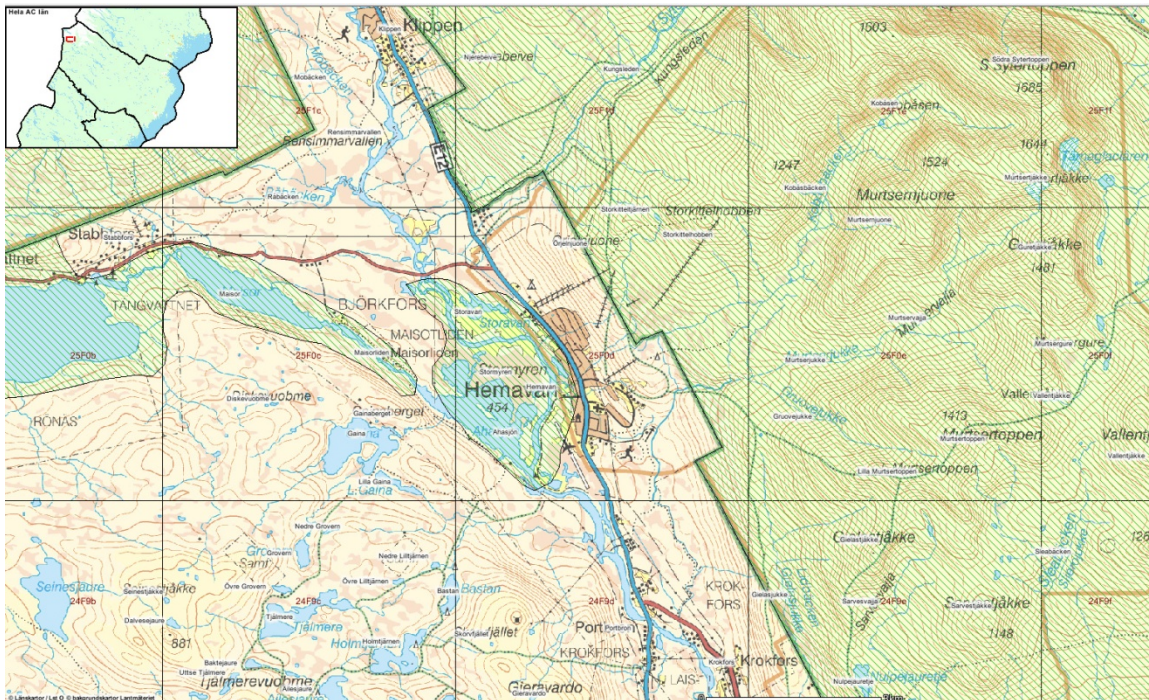
- I, II** Högsta antal våningar.
- Högsta byggnadshöjd. Flygledartorn får göras högre.

inom planområdet får inte nya byggnader uppföras med en höjd på färdigt gotv understigande +458,6
inom planområdet får bara källarlösa hus uppföras

Plankartan med bestämmelser, samrådsförslag.

ANALYS AV MILJÖASPEKTER

RIKSINTRESSE NATURMILJÖ



Grön skrafferad yta visar område för riksintresse naturmiljö

Nulägesbeskrivning

Vindelfjällen utgör det största riksintresset för naturvård i Västerbottens län (NRO24001). Värdena avser fjällandskap, geovetenskap, sjö, vattendrag, våtmarkscomplex, skogslandskap, myrcomplex, odlingslandskap, flora och fauna.

Planområdet ligger inom utpekade område för riksintresset naturmiljö, Ahasjön med Hemavandeltat, Laisholmdeltat (NRO24006) Riksvärde: Geovetenskap

Hemavandeltat och Laisholmdeltat är två representativa deltar i olika utvecklingsstadier. Det förstnämnda är ett moget delta som fyllt ut stora delar av Ahasjön, det senare är ett ungt delta.

Deltat i sjön är ca 60 ha och vackert utbildat med väl markerade levéer och älvvallar. En större strängmyr, Stormyran, hör också till formerna. Vegetationen på deltat består av olika typer av kärr, vidsträckt videsnår, ängsmark samt hedbjörkskog.

I området finns anmärkningsvärt många östliga låglandsarter som annars är ovanliga inne i fjällområdet. Ängsbruk har tidigare förekommit inom stora delar av deltat. Numera slås cirka 15 hektar öppen sötvattenstrandäng (raning) på östra sidan om Stormyren. De torraste delarna av ängsmarken domineras av örtrika tuvtåtel-rödven-samhällen med arter som smörbollar, ormrot, fjällskära och myskbrodd. På lite fuktigare marker växer även arter som åkerbär, brunrör och kråklöver, medan våta partier ofta domineras av norrlandsstarr och ängsull.

Båda deltaområdena är värdefulla för fågellivet i egenskap av rast- och häckningslokaler för främst vadare och änder. Inom Hemavandeltat häckar fortfarande 10-15 par av den numer ovanliga dubbelbeckasinen. Vadarter som häckar i området är bl.a. myrsnäppa, brushane, drillsnäppa, grönben och gluttsnäppa. Kricka och bläsand är vanliga änder.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativ

Utan detaljplan kommer beslut för kommande ändringar i området att luta sig mot antagen fördjupad översiktsplan som bland annat förordar ett skotercentrum. Eventuellt kan en ökad skoterkörning inom deltat ge negativa effekter på övervintrande fågelarter.

Planalternativ

Befintlig markanvändning fortgår och kompletteras med ytterligare turistisk verksamhet, främst skoteruthyrning etc. Marken närmast älven planläggs som parkmark i ny detaljplan, område för allemansrättsligt friluftsliv med vegetation typisk för platsen, anges i planbestämmelse.

Planens genomförande kan innebära liten negativ påverkan på naturmiljön om fler människor rör sig i området.

Åtgärdsförslag

Inga ytterligare åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen.

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

Nulägesbeskrivning

Riksintresse för friluftsliv (3:6 MB) och rörligt friluftsliv (4:2 MB) täcker stora delar av fjällkedjan. Hela Hemavan ligger inom utpekade område för riksintressena.

Riksintresse för friluftsliv kan hänföras till miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser som säger att "mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas".

Effekter och konsekvenser

Det friluftsliv som bedrivs i Hemavan är främst skidåkning, skoteråkning, vandring, jakt och fiske. På kartan nedan visas skoterlederna.



Enligt den fördjupade översiktsplanen för Hemavan ska tillgänglighet till fjällen och Hemavans värde som skid- och rekreationsområde skyddas. Beträffande turism och friluftsliv prioriteras en aktiv utbyggnad för att öka tillgängligheten till fjällvärlden.

Nollalternativ

Nuläget kvarstår med flygplats och skoterled som det är placerat och utformat som i dag. Möjligen kan antalet turister sjunka något om platsen inte upplevs attraktiv.

Planalternativ

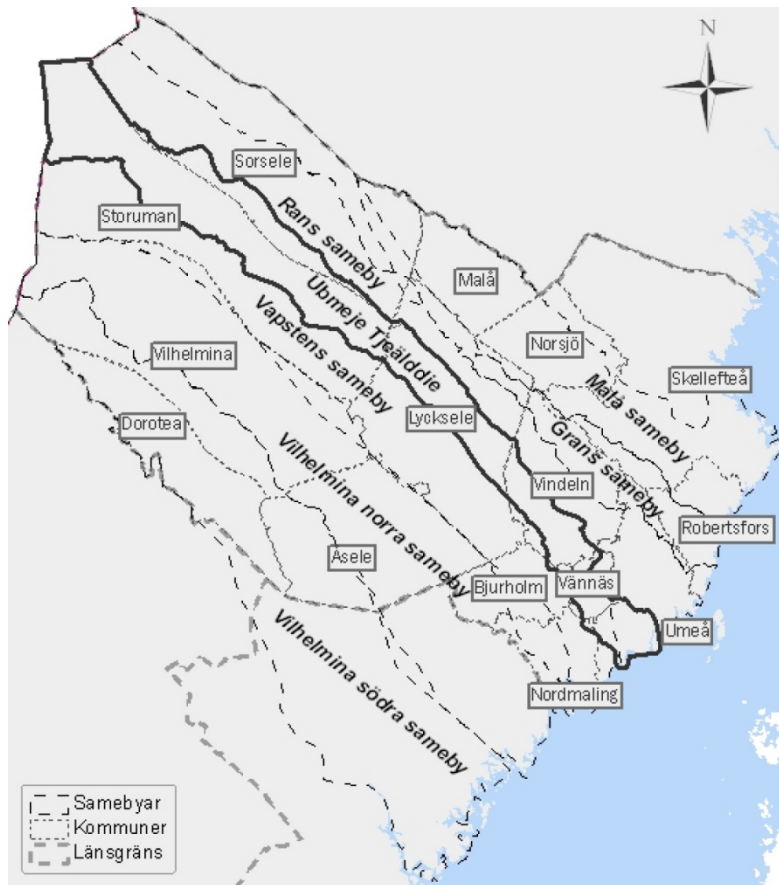
Syftet med detaljplanen är att den ska utöka möjligheterna till friluftsliv och tillgängligheten till fjällen. Skoterleden går genom planområdet och säkerställs i planen som gång- och cykelväg som vintertid används som skoterled. Planalternativet har positiv påverkan på turismen och riksintressena.

Åtgärdsförslag

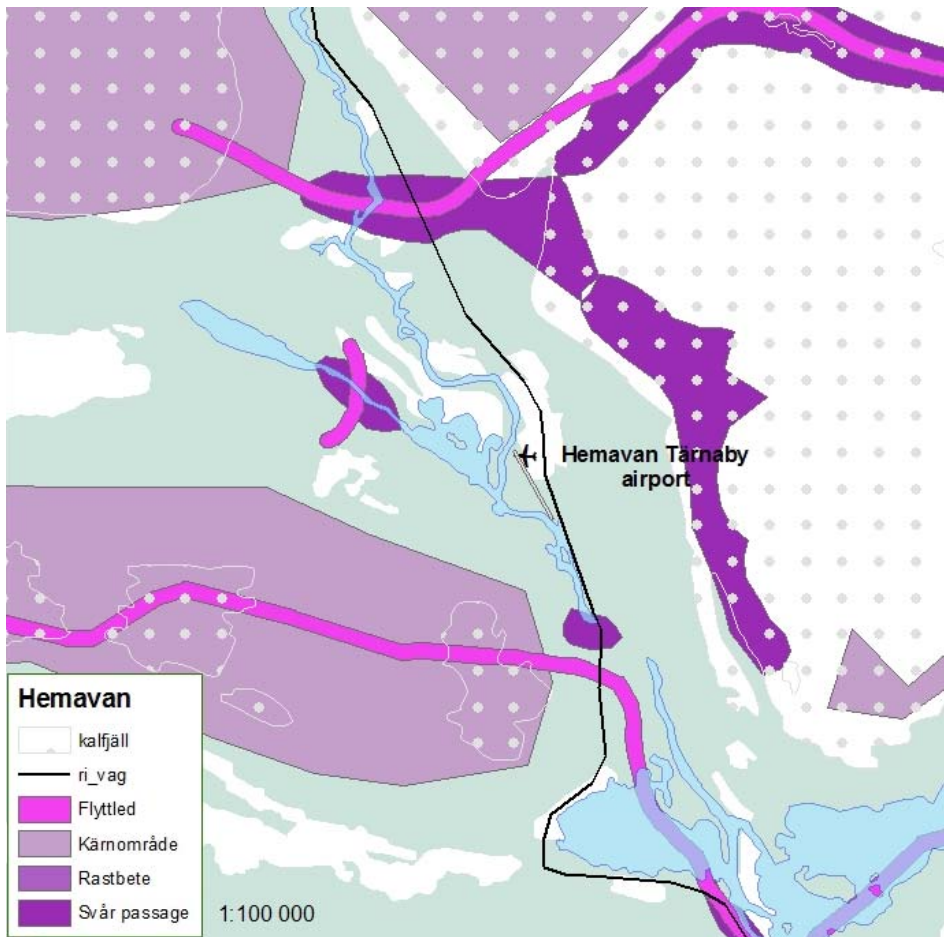
Inga ytterligare åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen.

RIKSINTRESSE RENNÄRING

Nulägesbeskrivning



Samebyn Umeje tjeälddie har sina åretruntmarker inom Sorsele och Storumans kommuner. Vinterbetesmarker finns inom Storuman, Sorsele, Lycksele, Vindelns, Bjurholm, Vännäs, Nordmaling och Umeå kommuner. Under sommarhalvåret är renarna vanligtvis högre upp i fjällkedjan. På höstkanten förflyttas renarna söderut.



Rennäringens markanvändning i området

På kartan ovan framgår vilka områden som är av riksintresse för rennäringsen. Samebyns anläggningar för den praktiska driften av renskötseln finns spridda över hela samebyns område.

Effekter och konsekvenser

Turismen i området har sedan lång tid tillbaka varit mycket omfattande. Detta gäller särskilt vinterturismen som varit föremål för stora satsningar på bl a hotell och andra anläggningar. Detta gör att mycket människor dras till fjällområdet under vårvintern och våren.

Detaljplanens genomförande genererar ökad turism vilket är störande för renskötseln när det påverkar områden som renskötseln har ett kontinuerligt behov av. Intrång av detta slag är något som återkommer med jämna mellanrum eftersom detta är en fortgående verksamhet i samhället. Detta får dock inte expandera ut över renbetesmarken så att det medför ett direkt hinder för utövandet av renskötseln.

Ubmeje tjeälddie upplever problem med turister som inte tar hänsyn till den verksamhet som samebyn bedriver i området. Särskilt märkbart är det under april månad då skoterförare, hundspannsekipage m fl rör sig i fjällvärlden utan tillräcklig kunskap som behövs om rennäringsen. Denna aktivitet också har ökat under flera år. Under denna tid av året infaller vajornas dräktighetstid vilket av naturliga skäl innebär att det finns ett behov av lugn och ro. Turistanläggningarnas information om detta uppfattas som bristfällig och till stora delar obefintlig. I maj månad infaller renens kalvningstid. Under denna tid råder skoterförbud inom kalvfjällsområdet förutom på de skoterleder som finns. Detta förbud respekteras dock inte utan skoterkörning förekommer ofta inom kalvningssområdena. Även hundspannsekipage kör ofta ohejdat omkring trots att det finns renar i närheten.

Nollalternativ

Nollalternativet, att nuvarande markanvändning fortgår, innebär att turister har Hemavan och fjällvärlden som destination. Renskötseln är i nuläget redan påverkat av det rörliga friluftslivet.

Planalternativ

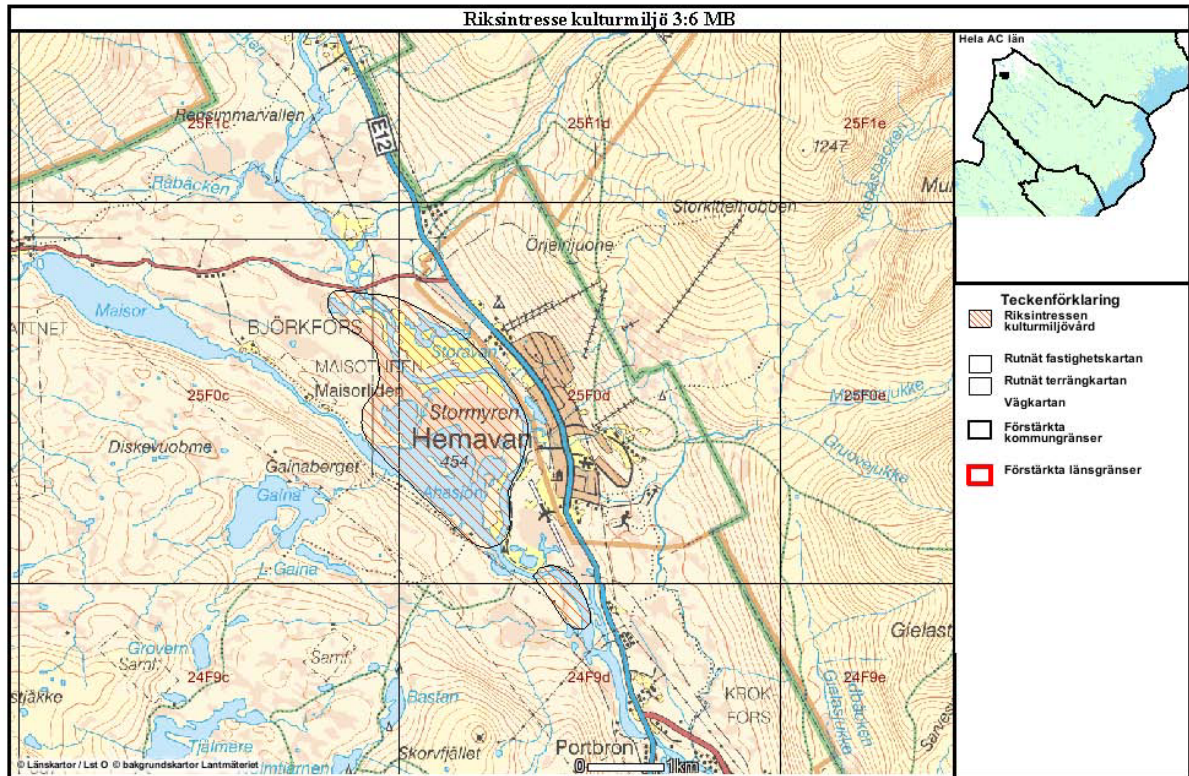
Ett turistcentrum med bättre serviceunderlag genererar ökad turism vilket leder till ytterligare negativa effekter på renskötseln i området.

Åtgärdsförslag

Inga åtgärdsförslag i detaljplanen bedöms som aktuella, däremot bör information om renskötseln nå ut till ortsbor och turister för att minska negativ påverkan. Det är dock inget som kan regleras i denna detaljplan.

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ

Nulägesbeskrivning



Kartan visar område för riksintresse kulturmiljö

Nulägesbeskrivning

Det gamla odlingslandskapet med övervattnade våtmarker i fjällbygd utgör riksintresse för kulturmiljö. Raningarna utnyttjades för slätter ända till början av 1940-talet. I samband med Umeälvens reglering avsattes medel för att bevara och vårda området för framtiden. Här finns ett rikt växt- och fågelliv. I området mynnar Slipstensbäcken, där en kvarnplats med vattendrivna slipstenar anlades på 1860-talet. Kvarnplatsen var i bruk till slutet av 1800-talet, och slipstenarna har rustats och området vårdas årligen.

Kommunens målsättning är att på olika sätt slå vakt om Hemavans speciella natur- och kulturvärlden. Förståelse och kontakt med bygdens historia upplevs som viktig, inte minst av ortsborna, och är av stort värde för besöksnäringen.

En utgångspunkt i den fördjupade översiktsplanen för Hemavan (2011) är att försöka bevara kvarvarande odlingsmark i Hemavan. Då ingen djurdrift längre förekommer är det ett renodlat naturvårdsjordbruk som bedrivs på markerna. Eftersom större delen av Hemavans öppna mark utgör riksintresse naturvård och/eller kulturmiljö vill kommunen klara ut villkoren för en realistisk, långsiktig skötsel av markerna eller en omprövning av nuvarande ambitioner.

Enligt Riksantikvarieämbetets fornsök finns det inga fornlämningar i eller i närheten av planområdet. Området är så pass stört av både översvämningar och sentida aktiviteter att sannolikheten att påträffa bevarade fornlämningar bedöms som liten. En arkeologisk utredning torde inte vara behövlig.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativ

Utan detaljplan kommer beslut för kommande ändringar i området att luta sig mot antagen fördjupad översiktsplan som bland annat förordar ett skotercentrum.

Planalternativ

Detaljplan styr upp vilka verksamheter som bereds plats inom området, bl a turistisk verksamhet med skoteruthyrning. Eventuellt kan en ökad skoterkörning på jordbruksmarker ge negativa effekter för produktionen men knappast på riksintressets syfte att kulturmarken ska hållas öppen. Snarare medför planens syfte att underlätta för näringslivet till att bibehålla det naturvårdsjordbruk som bedrivs på markerna idag.

Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på riksintresse för kulturmiljö.

Åtgärdsförslag

Inga ytterligare åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Mark

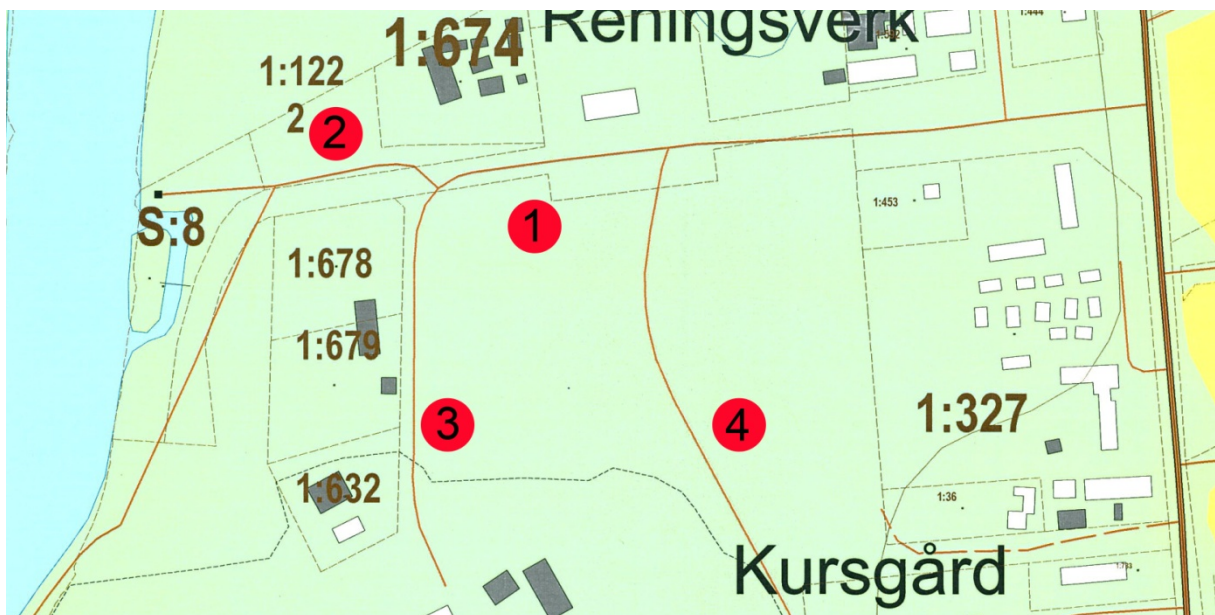
I höjd med flygplatsen förenas Umeälven med Tängvattnet och här har iserosionen gett upphov till jorddjup på 50-60 m i dalgångarna (Scandiaconsult 1999). På dalsidorna dominerar jordlagren av morän. Dalgångens plana botten upptas i ytan av silt och finsand. Dessa sediment underlagras bitvis av isälvsavlagringar bestående av sand och grus.

Hemavans flygplats ligger på finkorniga älvsediment bestående av silt och finsand, vars mäktighet är uppskattad till 15-30 m (VAB 1991). I huvudsak utgörs de övre markskikten sydväst om rullbanan av tunna torvlager. Bitvis finns sand- och grusskikt insprängda mellan torv och silt eller som skikt mellan siltlager. (Källa: *Utredning Yt- och grundvattenflöden vid Hemavans flygplats, 2003*)

En undersökning av jordartslager och grundvattennivå utfördes september 2013.

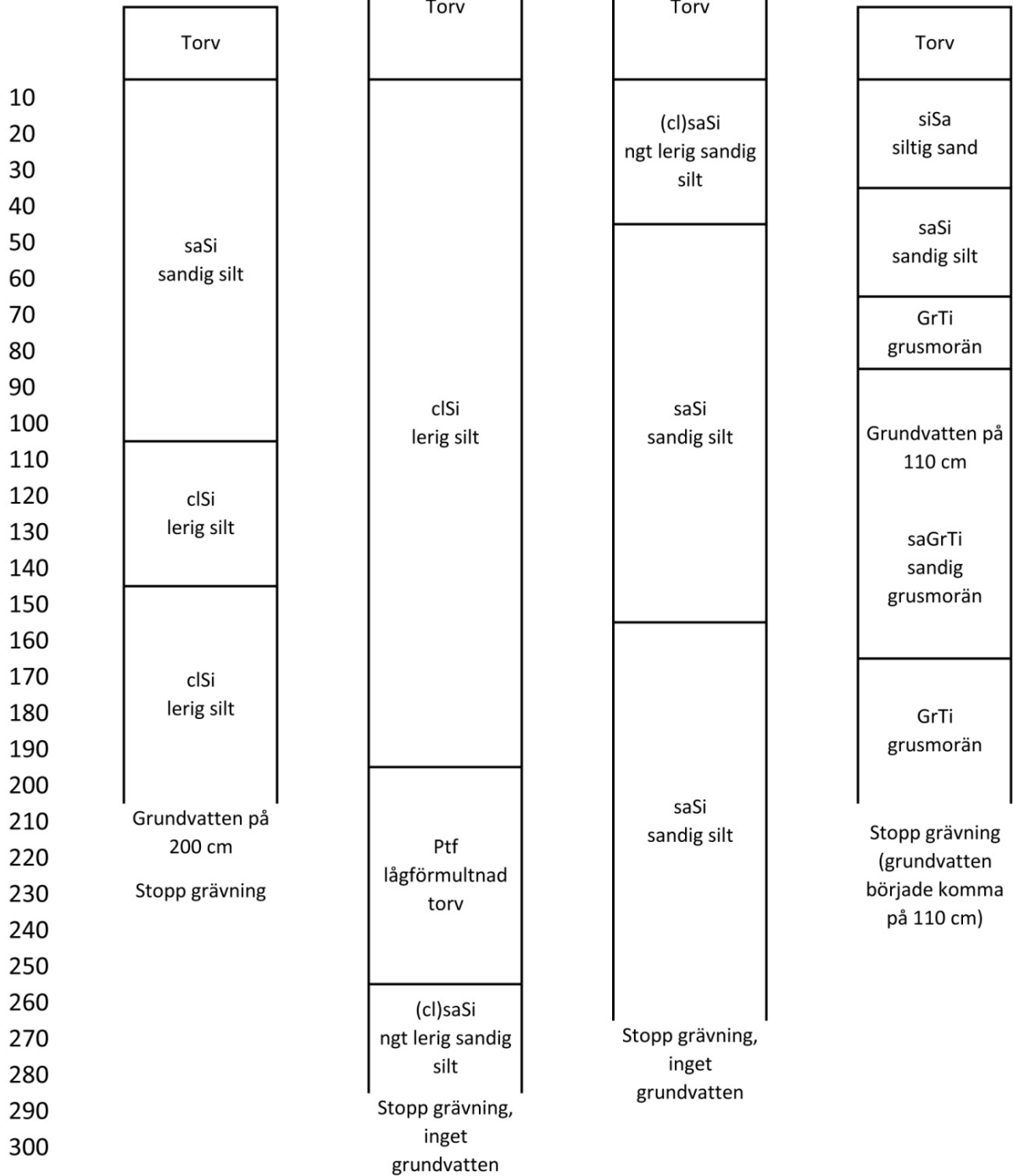
Sammanfattningsvis kan påstås att det är stor variation i jordarter inom området. Den östra delen av planområdet utgörs av grövre material, medans den västra och norra delen utgörs av finsediment. I provgrop nr 2 påträffades även torv på ca två meters djup, vid grävning av spillvatten ledning genom planområdet har det även påträffats träd på detta djup inom ett område mellan provgrop 1 och 4. I provgropen med grövre material trängde vatten fram på litet djup, så har även varit fallet vid grävning av spillvattenledningen längs med västra sidan av grusvägen som går genom området.

Till följd av stora variationer rekommenderas att ytterligare markundersökningar utförs innan byggnader uppförs.



Provgroparnas läge

Mått
under
torv



Översvämningsrisk

I den fördjupade översiktsplanen för Hemavan framgår det att under de senaste 20 åren har höga vattenflöden påverkat de flacka områdena intill älven. Skadorna har dock hittills varit begränsade men bl.a. medfört störningar för Hemavans flygplats. Reglering och avtappning av ovanförliggande vattenmagasin kan vid extrema väderlägen bära viss skuld till detta. Ett allvarigare hot, inte minst inför befärdade framtida höga flöden, utgörs av ett naturligt hinder vid byn Portbron nedströms Hemavan. Hindret utgörs av en smal passage i älvfåran och vid ökade flöden riskerar översvämningarna uppströms att bli omfattande. Med hänsyn till att lågt belägna delar av Hemavan redan är bebyggda och för att tryggt kunna vidareutveckla byn måste åtgärder vidtas för att säkra ett vidgat flöde förbi den trånga passagen vid Portbron.

År 2003 gjorde Storumans kommun en undersökning av yt- och grundvattenflöden vid Hemavans flygplats. (*Rapport: Yt- och grundvattenflöden vid Hemavans flygplats – halkbekämpning med urea, Tyréns, Umeå 2003-06-01*). Följande information om vattenflöden är hämtat från ovan nämnda rapport.



Översiktskarta

Umeälven är reglerad och flödet vid flygplatsen beror dels uppströms på regleringen från Klippens kraftstation och dels nedströms på överfallsdammen mellan Hemavan och Portbron. Vid kraftverket i Klippen uppgår medelvattenföringen till 30 m³/s. I praktiken varierar flödet mellan 0,5 och 50 m³/s. Flödet från Tångvattnet är inte reglerat och uppgick 1961-90 i medeltal till 6,9 m³/s (SMHI 1995). I maj var genomsnittsflödet 11,8 m³/s.

Nederbörden uppgick under perioden 1961-90 till i genomsnitt 748 mm/år (SMHI 2001). Om avdunstningen antas uppgå till ungefär 100 mm/år återstår 650 mm/år som kan bidra till avrinning och grundvattenbildning

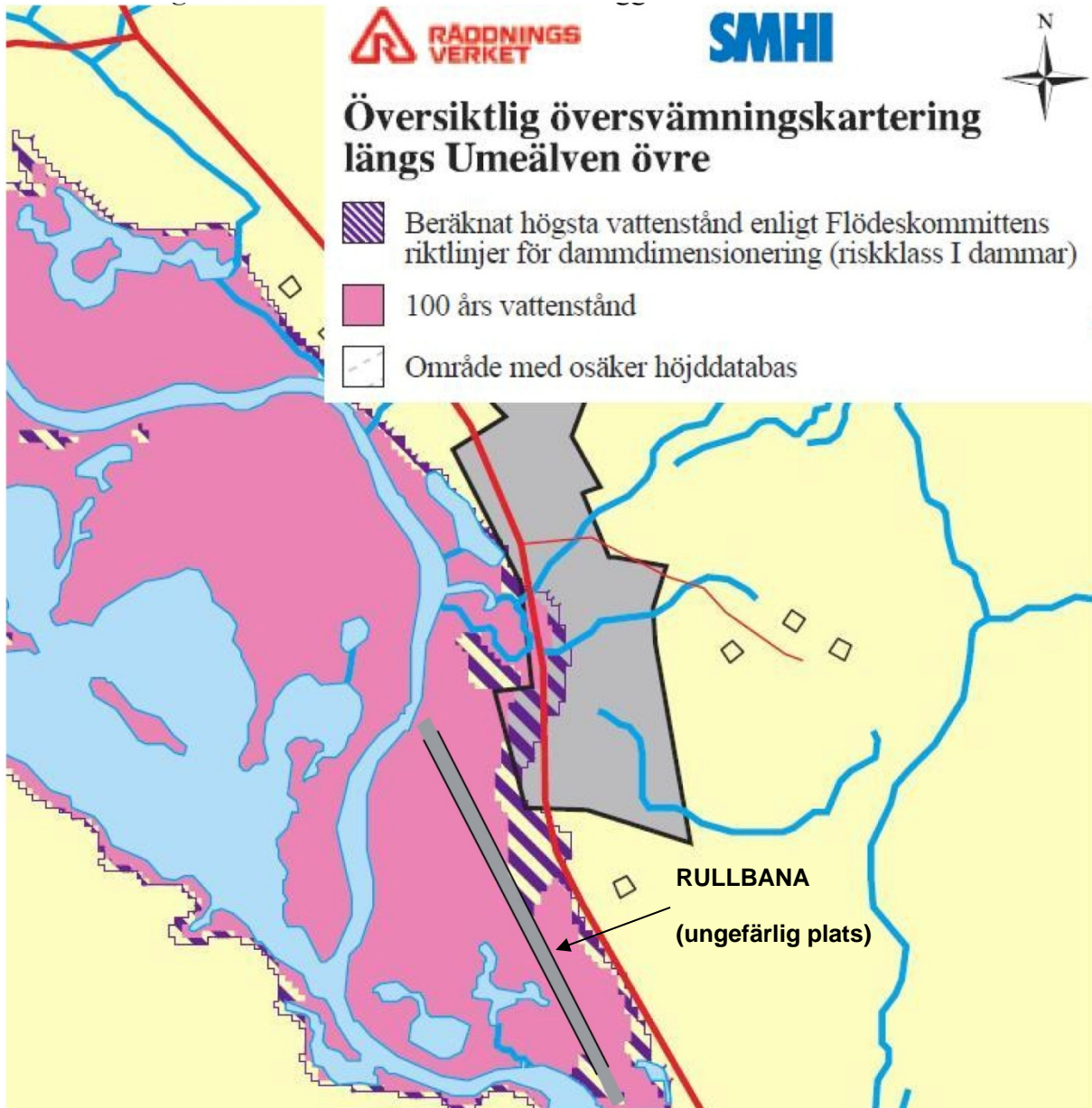
Området kring flygplatsen, mellan älven och väg E12, är flackt. Älven står i förbindelse med ett antal korvsjöar som ligger sydväst om flygplatsens rullbana. Vid platsbesöket i maj var det ett tydligt inflöde från älven mot dessa sjöar. Det visar att sjöarna har täta bottensediment och att sjöarna till största

delen består av ytvatten och inte grundvatten. När vattennivån i älven successivt sjunker kommer flödet till korvsjöarna att vända och sjöarna avvattnas i stället.

Längs rullbanans östra sida finns ett dike som avvattnar delvis i norr men framför allt till Långavan i söder. Sedan något år tillbaka är Långavan uppdämd ner mot Umeälven, den s k spegeldammen. Anledningen är att Långavan inte ska påverkas så mycket p g a regleringen vid Klippens kraftstation. Vid platsbesöket i maj var nivån i Långavan så pass hög att vattnet i diket vid rullbanan stod stilla. Samtidigt var nivån i Långavan högre än i Umeälven. Uppdämningen bidrar alltså till att rullbanan avvattnas relativt långsamt via detta dike. I diketets norra del bedömdes avrinningen vara något snabbare.

I norr avvattnas rullbanans västra del mot naturliga vatten. Avrinningen mot korvsjöarna var inte påtaglig vid platsbesöket. Vid rullbanans sydvästra del, söder om korvsjöarna, leds ytvatten mot ett naturligt vattendrag samt mot Umeälven. Det vatten som inte avleds via dikena i väster kommer att ta sig via myrmarken mot Umeälven.

Områdets avrinning sker långsamt. Flera vattenpölar observerades utmed stråkytorna längs rullbanan och pölarnas nivå var högre än vattennivån i intilliggande diken. Samtidigt är det tänkbart att en del ytvatten dräneras mot Umeälven via rullbanans förstärkningslager, särskilt då tjälen ligger djup.



Bilder på översvämning vid flygplatsen hämtad från planbeskrivningen

Klimatpåverkan

Klimatförändringar förutspås orsaka både havshöjning och fler extrema vädersituationer, vilket ökar risken för översvämningar. Det har förekommit översvämningar i alla tider, skillnaden nu är att det förväntas komma oftare och bli allt värre. Detta gör att det blir allt viktigare att anpassa planering och byggande till dessa förändrade förutsättningarna.

SMHI, avdelning Miljö & Säkerhet, har på uppdrag av Länsstyrelsen i Norrbottens län utfört en klimatanalys av den svenska fjällkedjan. Sammanställningen avser dagens och framtidens förhållanden avseende nederbörd, temperatur, snö samt isläggning och islossning för ett urval sjöar.

Syfte med analysen är att ge en bild av klimutförhållandena i fjällkedjan såväl under dagens klimutförhållanden som enligt framtida klimatscenarier. Arbetet är baserat på observationer och analyser från SMHI samt klimatscenarier från den internationella klimatiforskningen. Framtidsberäkningarna avser i första hand perioden fram till 2100.

För att ge en bild av de osäkerheter som råder om framtidens klimat har ett antal klimatscenarier utnyttjats i arbetet. Detta urval är baserat på vad som varit tillgängligt vid SMHIs forskningsavdelning när rapporten skrevs. Scenarierna representerar en god bredd av den internationella forskningens resultat och är betydligt mer omfattande än det begränsade antal scenarier som fanns tillgängliga när Klimat- och sårbarhetsutredningen lade fram sitt slutbetänkande hösten 2007. Den stora spridningen mellan olika klimatmodeller ger en mer nyanserad bild än vad som tidigare varit fallet. Man bör vara medveten om att klimatiforskningen ständigt kommer med nya resultat som kan komma att modifiera bilden ytterligare.

Följande huvuddrag framgår av föreliggande klimatanalyser:

- Klimatberäkningarna visar en gradvis ökning av årsmedeltemperaturen under det innevarande seklet för alla delar av fjällkedjan. I många fall innebär detta att medeltemperaturen under vår och höst kan förskjutas från under noll till över noll, under vintern väntas medeltemperaturen öka men troligen ligga kvar under noll under detta sekel.
- Vegetationsperioden förläng likartat i de olika fjällregionerna och till följd av gradvis ökande temperatur och det är främst slutet av säsongen som förlängs. Medianen av de olika klimatscenarierna visar att vegetationsperiodens längd ökar med 25-75 dagar i slutet av seklet jämfört med referensperioden 1961-1990.
- Årsmedelnederbörden väntas öka med mellan 10 till 40 % mot slutet av seklet då klimatsceniernas ensemblemedian studeras. Förändringen är likartad i de olika studerade regionerna med en tendens till tydligast ökning vintertid. Resultaten visar stor spridning mellan åren vilket också är fallet med observationerna.
- Snötillgången beräknas minska i fjällkedjan efterhand som klimatet väntas bli varmare. Snöns maximala vatteninnehåll, den största snömängden under ett år, beräknas minska med mellan 0 och 40 % mot slutet av seklet. Det är främst efter mitten på seklet som minskningen tar fart.
- Antalet snödagar väntas minska för samtliga regioner i fjällkedjan under innevarande sekel. Minskningen av antalet snödagar ökar kring år 2040. Vid jämförelse mellan referensperioden och slutet av seklet är förändringen mellan cirka 30-50 dagar.

Med de för denna undersökning framtagna metoderna tycks det vara möjligt att simulera isläggning och islossning utifrån lufttemperatur relativt väl. Analysen av framtida isläggning och islossning visar att i takt med förväntat ökande temperaturer förkortas också issäsongen. Framför allt är det isläggningen som väntas senareläggas något mer än vad islossningen tidigare läggas.

Avloppsreningsverk



Hemavans avloppsreningsverk ligger inom detaljplaneområdet. Tomterna som angränsar till reningsverket har markanvändning Handel (handel och hantverk med inriktning på turism och kultur) och Natur i den nya detaljplanen. Det är ca 200 meter mellan reningsverket och platsen för resecentrum.

Till avloppsreningsverket kommer spillvatten från hela Hemavan samhälle. Vattnet renas först mekaniskt i silar, varvid de grövsta partiklarna frånskiljs och förs till en container inne i reningsverket.

Vattnet leds därefter till sedimenteringsbassänger. Inga kemikalier tillsätts. Efter uppehåll och sedimentering i bassängerna leds vattnet vidare till en pumpgrop där det pumpas vidare till öppna infiltrationsdammar belägna på Remma några kilometer nordväst om samhället.

Den verksamhet som i dagsläget bedrivs utanför reningsverket utgörs av lagring av material, hämtning av "grovrens" och slam med lastbil respektive slambil, samt att slambilen under sommaren spolar och fyller sin tank när den far runt och tömmer enskilda avloppsbrunnar. Planen utanför reningsverket är även avlastnings- och parkeringsplats för bilar och släpvagnar med snöskotrar på vintern.

Det kan uppstå dålig lukt, i mer eller mindre omfattning, kring reningsverket. Hur ofta det inträffar är svårt att säga, men uppskattningsvis minst några gånger per månad. Hur den dåliga lukten påverkar området kan även ha med väderförhållanden att göra. Lukten torde till stor del komma av att dålig lukt inne i reningsverket ventileras ut via fläktar som går periodvis.

Under 2014 kommer reningsverkets mekaniska rening att byggas om till en bättre metod. Grovrenscontainern försvinner därmed och ersätts med vanliga avfallskärl som blir tömda i samband med tömning av hushållssopor i övrigt.

I samband med övrig ombyggnad kommer fläktarna att bytas ut, det är oklart om dålig lukt utanför reningsverket då minskar. Eventuellt kan lukt bli vanligare förekommande i och med att det blir byte till fläktar som går under längre period men med lägre genomströmning. Om stora problem med dålig lukt skulle uppstå finns möjlighet att sätta in "luktraining" på den utgående luften vilket torde minska eventuella problem avsevärt.

Effekter och konsekvenser

Det finns i nuläget stor risk för översvämning av detaljplaneområdet, främst i samband med islossning på våren och när stora vattenmängder släpps från Klippens kraftstation uppströms planområdet.

Med ökad årsmedeltemperatur och ökade mängder nederbörd under framförallt höst, vinter och vår blir effekten mer och kraftigare regn och mindre nederbörd i form av snö. Det medför att översvämningar i samband med snösmältningen minskar medan översvämningar pga av skyfall ökar. Tidigare översvämningar har i huvudsak skett i samband med vårfloden, framöver kan det antas ske vid fler tillfällen spritt över året.

Eventuella föroreningar inom planområdet kan spridas vidare när marken översvämmas.

Den stora variationen av jordartsskikt medför en osäkerhet vad gäller markens stabilitet, vilket kan påverka byggnader och andra konstruktioner.

Reningsverket kan påverka omgivningen negativt genom oönskad lukt. Byggnaden har fläktar som låter och det sker även transporter till och från byggnaden som genererar buller. Konsekvenserna för verksamheten kan bli att åtgärda buller och lukt om detta leder till en konflikt med omkringliggande handel.

Bedömning

Inom planområdet behöver man på sikt ställa in sig på att verksamheten påverkas av avbrott p g a översvämning vid fler tillfällen under året än vad som sker i nuläget. Området bedöms som olämpligt för bebyggelse om inga åtgärder vidtas för att minska påverkan av översvämningar.

För att säkerställa ett säkert byggande inom planområdet, anges i planbeskrivningen en bestämmelse om lägsta höjd på färdigt golv. Bara källarlösa hus får uppföras. När det gäller terminalen ges möjlighet att uppföra permanenta invallningar. Dessa invallningar ska vid normalfallet medge passage för rörelsehindrade och bagagetransport. Detta är möjligt eftersom flygplatsen är avstängd vid de tillfällen när översvämning råder.

Avståndet mellan reningsverket och föreslaget område för handel är litet och luktproblematik kan sannolikt uppstå vilket kan leda till en konflikt mellan verksamheterna. Fläktar som kan generera buller kan konstrueras om för att minska negativ påverkan, det är däremot svårare att åtgärda oönskad lukt. Att placera handel och hantverk med inriktning på turism och kultur så nära ett avloppsreningsverk kan vara olämpligt sett ur ett hållbarhetsperspektiv.

Åtgärdsförslag

I samband med bygglov bör frågan om översvämning åtgärder alltid följas upp. Ny kunskap och teknik ger nya förutsättningar att hantera översvämningproblematiken. För att utröna markens stabilitet rekommenderas det att ytterligare markundersökningar utförs innan byggnader uppförs. Kemikalier måste hanteras och förvaras på ett sådant sätt att risken för negativ påverkan på omgivningen minimeras.

Buller

Trafik till och från befintliga verksamheter genererar buller. Det finns dock inga trafikmätningar eller bullerberäkningar för fordonstrafik i området.

Av- och pålastning av snöskotrar på släp sker i området intill skoterleden, detta medför buller. Skoterleden löper längs med älven. Ökad skoteranvändning p g a planerad ny skoterrelaterad verksamhet medför att bullret från skotertrafiken kan öka.

I dagsläget uppstår visst buller från fläktar vid reningsverket, dessa körs periodvis. Fläktarna kommer att bytas ut och det är då möjligt att sätta in fläktar med låg ljudnivå. Det finns även en Återvinningsstation inom området som genererar buller från tömning med lastbil.

Yttre bullerpåverkan sker från flygtrafiken.

Bedömning

Planens genomförande bedöms endast öka trafiken i området marginellt eftersom flygplatsen och reningsverket är befintliga verksamheter och skoterleden redan är i bruk. Ökad skotertrafik bedöms kunna påverka bullernivån mest. Om bullernivån visar sig leda till problem bör bullerdämpande åtgärder vidtas.

Flygplatsen ingår inte i detaljplanen men ljudet från start- och landning påverkar ett större område. Det sker dock endast ett mindre antal flygningar till Hemavan Tärnaby Airport och uppgradering av flygplatsen bedöms inte som möjlig, vilket gör att antalet start och landningar bedöms vara fortsatt lågt.

Åtgärdsförslag

Inga åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen.

STRANDSKYDD



Rött område visar strandskyddat område som föreslås upphävas i detaljplanen.

Strandskyddet syftar till att bevara land- och vattenområden för att de är biologiskt värdefulla samt att främja allmänhetens friluftsliv. Tack vare strandskyddet har vi möjlighet att promenera längs stränderna, bada, fiska, åka skridskor och göra strandhugg från en båt. Strandskyddet skyddar också djur och växter som lever på och i närheten av stränderna samt i vattnet.

Delar av planområdet omfattas av strandskydd. För att kunna nyttja marken krävs en ny strandskyddsdispens (en tidigare dispens från strandskyddet upphör i samband med att en ny detaljplan upprättas). Som särskilt skäl för dispensen anförs i detta sammanhang att marken redan är ianspråktagen på sådant sätt att den saknar betydelse för strandskyddets syfte på de områden där dispens krävs i enlighet med MB 7kap. §18c, punkt 1.

När det gäller marken som angränsar mot älven (planlagd som parkmark i ny detaljplan) saknas ovan nämnda skäl. I stället anförs att fri passage längs strandlinjen är säkerställd genom befintliga stigar och GC-vägar/skoterleder som inte påverkas av planerad markanvändning. Intresset att ta området i anspråk bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset. I det allmänna intresset ligger då främst den utveckling som Hemavan kan få genom kommersiella och turistiska mervärden som markanvändningen ger i samband med ett resecentrum. En strandskyddsdispens i detta läge medverkar till utvecklingen av Hemavans möjlighet att utvecklas som Västerbottens viktigaste turistområde (MB 7 kap. § 18d).

Effekter och konsekvenser

Nollalternativ

Dispens från strandskyddet fortsätter att gälla i tillämpliga delar.

Planalternativ

Planens genomförande påverkar inte förutsättningarna för den allmänrättsliga tillgången till strandområdet och förändrar inte livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten på sådant sätt att hinder för markanvändningen skulle föreligga.

Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på strandskyddets syfte

Åtgärder

Inga ytterligare åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen. Planens bestämmelser (prickmark och Park) betraktas som tillräckliga för att upprätthålla strandskyddets syfte inom planområdet.

LANDSKAPSBILD



En några år gammal bild över Hemavan mot flygplatsen och Umeälven

Nulägesbeskrivning

Området har sen många århundraden tillbaks utgjort Sameland med renskötsel som en viktig utkomst. Samekulturens avtryck från äldre tid och fram till i dag utgör en viktig del i bygdens identitet.

Umeälven bildar i sitt övre lopp ett mäktigt deltaland mellan Artfjället i väster och Norra Storfjället i öster. Före Umeälvens reglering översvämmades deltats naturliga ängsmarker årligen av vårfloden. Dessa flödesängar, eller raningar, utgjorde mycket goda slåttermarker vars värde och möjligheter upptäcktes av traktens första nybyggare under tidigt 1800-tal.

Hemavans samhälle ligger i Umeälvens dalgång med orörd fjällmiljö omkring. Turist och rekreationskaraktären som präglar miljön grundlades redan på 50-talet för att växa sig stark under 60- och 70-

talets stora efterfrågan på fritidsboende. I samhället finns idag flertalet skidpistar och fritidshus. Flygplatsen ligger i det låglänta området vid Umeälven. Närmaste bebyggelse ligger ca 300 meter vid sidan av flygplatsens rullbana.

Vid infarten till flygplatsen finns ett mindre skogsparti som döljer anläggningen.

Effekter och konsekvenser

Nollalternativ

Utan detaljplan kommer beslut för kommande ändringar i området att luta sig mot antagen fördjupad översiktsplan som bland annat förordar ett Turistanläggning, boende och service i området närmast infarten.

Planalternativ

Förutom området närmast älven, som säkerställs som Park, är det en liten del av en skogsdunge som säkerställs som natur. Landskapsbilden inom planområdet förändras från en skogsdunge och gles bebyggelse till att bli mer hårdgjord och tätare bebyggd. Planen reglerar byggnadshöjden till maximalt 9 meter för resecentrumet, flygledartorn får göras högre. Förändringen är relevant i en tätorts centrala del.

Planen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan på landskapsbilden

Åtgärdsförslag

Inga ytterligare åtgärdsförslag bedöms nödvändiga i detaljplanen. Planens bestämmelser som reglerar bebyggelsen anses inte påverka landskapsbilden på ett betydande negativt sätt.

MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999. De beskrivs närmare i miljöbalkens 5:e kapitel. Miljökvalitetsnormer skiljer sig från de flesta andra miljöregler genom att de tar sikte på tillståndet i miljön och inte hur mänsklig verksamhet ska utformas. Utgångspunkten för en norm är kunskaper om vad människan och naturen tål. Normerna kan även ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. De flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. I dag finns det miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.


I den fördjupade översiktsplanen för Hemavan framgår det att kommunen i dagsläget inte arbetar systematiskt med miljökvalitetsbedömning av luft och vatten.

MKN VATTEN

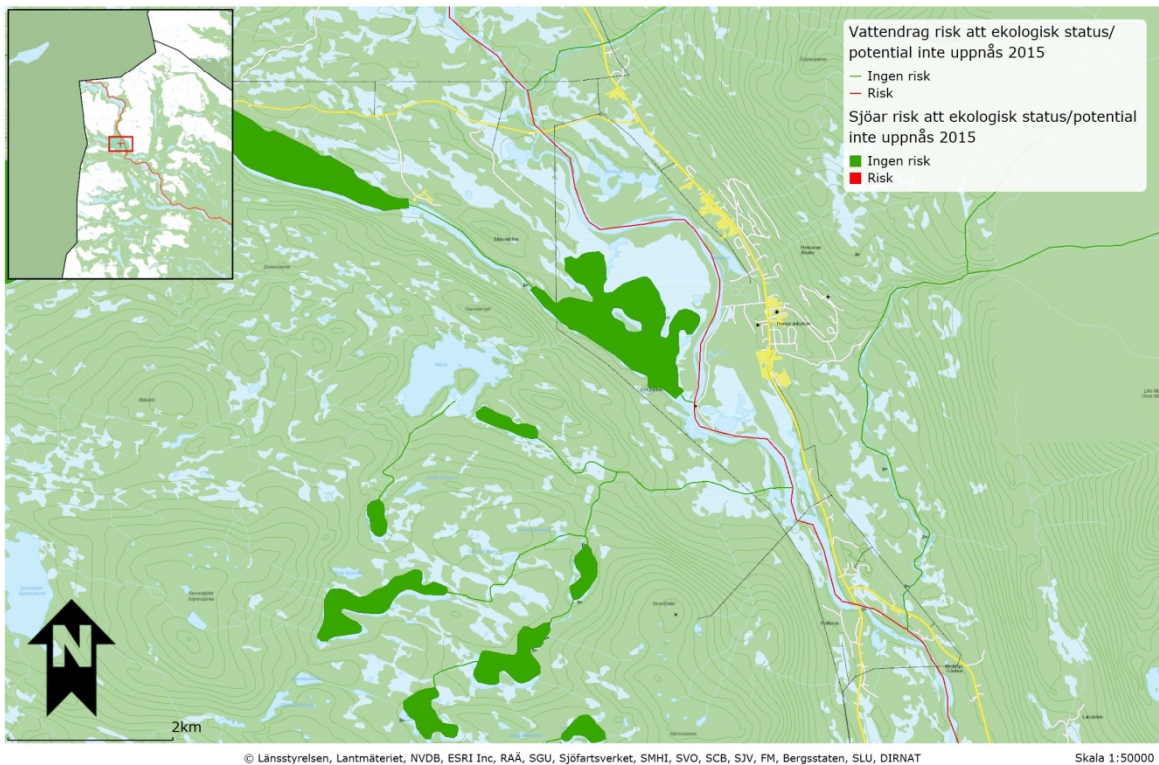
Det svenska genomförandet av EU:s ramdirektiv för vatten innebär att Sverige ska kartlägga och analysera alla vatten, fastställa mål och kvalitetskrav och upprätta åtgärdsprogram för vattenmiljöerna i Sverige samt övervaka dem. Vattenmyndigheten har gjort bedömningar och fastställt nuvarande ekologiska och kemiska status. De har även beslutat om vattenförekomstens miljökvalitetsnorm.

Miljökvalitetsnormerna anger vilken status vattenförekomsten ska uppnå år 2015. Andra kvalitetskrav får fastställas om det finns särskilda skäl exempelvis för de vattenförekomster som förklaras som konstgjorda eller kraftigt modifierade eller som av andra skäl har medgetts undantag från att nå god status. Om god status av någon anledning inte anses tekniskt eller ekonomiskt rimlig att uppnå innan år 2015 kan Vattenmyndigheten besluta om generellt undantag med tidsfrist. Det innebär att vattendraget i stället ska uppnå god status senast år 2021.

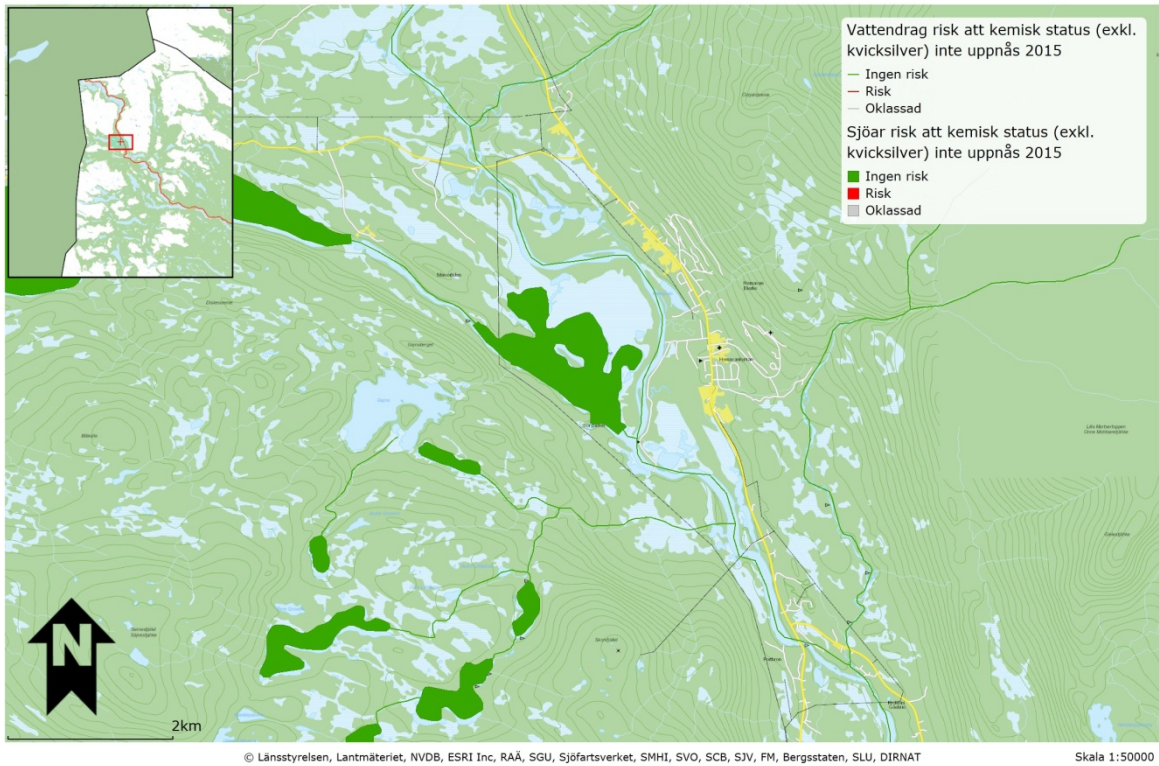
Vattenförekomster som förklarats som starkt modifierade eller konstgjorda ska vid klassificeringen jämföras med de naturliga förekomster som de liknar mest. Då tillåts en del av den påverkan som modifieringen orsakar. Dessa förekomsternas kvalitet benämns *potential* och graderas i de fem klasserna: maximal, god, måttlig, otillfredsställande samt dålig potential. Målet är att vattenförekomsterna ska uppnå lägst god status/potential senast år 2015 och att ingen vattenförekomst status försämrats. Den ekologiska statusen/potentialen omfattar biologiska, fysikalisk-kemiska och hydrologiska kvalitetsfaktorer för ytvatten.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN					
UMEÄLVEN			AHASJÖN		
Ekologisk status			Ekologisk status		
Status 2009		Måttlig ekologisk potential	Status 2009		God ekologisk status
Kvalitetskrav		God ekologisk potential 2021	Kvalitetskrav		God ekologisk status 2015
Riskbedömning		Risk	Riskbedömning		Ingen risk
Kemisk status (exkl. kvicksilver)			Kemisk status (exkl. kvicksilver)		
Status 2009		God kemisk ytvattenstatus	Status 2009		God kemisk ytvattenstatus
Kvalitetskrav		God kemisk ytvattenstatus 2015	Kvalitetskrav		God kemisk ytvattenstatus 2015
Riskbedömning		Ingen risk	Riskbedömning		Ingen risk

Riskbedömning ekologisk status



Riskbedömning kemisk status



Beskrivning

Den ekologiska potentialen i Umeälven har klassificerats till måttlig och Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk potential med tidsfrist till

2021 (4 kap 9§ vattenförvaltningsförordningen och 3 kap 1 § NFS 2008:1). Det är ekonomiskt orimligt och/eller tekniskt omöjligt att vidta de åtgärder som skulle behövas för att uppnå god ekologisk potential 2015. Om alla möjliga och rimliga åtgärder vidtas kan god ekologisk potential förväntas uppnås 2021.

För Umeälven har flödesförändringar p g a vattenreglering konstaterats som en orsak till att god ekologisk potential är i riskzonen att inte nås till 2015. För att avgöra vilka åtgärder som krävs för att skapa hydromorfologiska förutsättningar för att uppnå god ekologisk status krävs ytterligare utredning. Vattenförekomsten omfattas av ett generellt undantag, i form av tidsfrist till 2021, från miljö kvalitetsnormen att uppnå god ekologisk potential.

Planen beskriver inte dagvattenrörelser i områden men enligt Utredning, Yt- och grundvattenflöden vid Hemavans flygplats (Wiklund och Larsson Tyréns AB 2003), sker avrinningen från området långsamt och det finns flera skäl att tro att en betydande del av ytvattnet bildar grundvatten; dels för att området är flackt och dels för att grundvattnet ligger ytligt.

Effekter och konsekvenser

Det finns i nuläget stor risk för översvämning av detaljplaneområdet, främst i samband med islossning på våren och när stora vattenmängder släpps från Klippens kraftstation uppströms planområdet.

Eventuella föroreningar inom planområdet kan spridas vidare när marken översvämmas.

Bedömning

Det är tveksamt om punktkällor som oljespill från upplagsytor och parkeringar inom planområdet medför någon risk för att Umeälvens kemiska ytvattenstatus inte ska uppnå god status (exklusive kvicksilver) fram till 2015 eller 2021

Åtgärdsförslag

Planen kan kompletteras med bestämmelser för parkeringar och uppställningsytor med en lägsta markhöjd över beräknat 100-årsflöde.

Kemikalier måste hanteras och förvaras på ett sådant sätt att risken för negativ påverkan på omgivningen minimeras

MKN LUFT

Regeringen utfärdade år 1998 en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. De ämnen som reglerades var kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly. Förordningen har sedan dess reviderats ett antal gånger och kompletterats med ytterligare normer, för partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Normerna baseras huvudsakligen på krav i EU-direktiv. Förordningen heter idag Luftkvalitetsförordning (2010:477). Om en miljö kvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas, kan ett åtgärdsprogram behöva upprättas.

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna, i samverkan eller på egen hand, och att tillhandahålla aktuell information om föroreningsnivåerna. Naturvårdsverket ansvarar för kontroll av miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och svaveldioxid i landsbygd samt miljö kvalitetsnormerna för ozon.

MKN BULLER

Människors hälsa kan påverkas negativt av buller. Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller infördes därför år 2004 (SFS 2004:675), men även som en följd av EU:s direktiv för bedömning och hantering

av omgivningsbuller (dir 2002/49/EG). Genom förordningen ställs det krav på att buller från olika källor ska kartläggas och att åtgärdsprogram ska tas fram.

Syftet är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Kartläggningen ska ske i två steg och utföras av kommuner och Trafikverket. I ett första steg gäller kravet kommuner med mer än 250 000 invånare, vägar med mer än sex miljoner fordon per år, järnvägar med mer än 60 000 tåg per år och flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser (starter och landningar) per år. I ett andra steg gäller kartläggningen kommuner med mer än 100 000 invånare, vägar med mer än tre miljoner fordon per år och järnvägar med mer än 30 000 tåg per år.

MAF Arkitektkontor AB, Luleå

Upprättad 2013-11-25

Mia Sundström
Samhällsplanerare

Lars-Erik Gunnars
Landskapsarkitekt LAR/ MSA