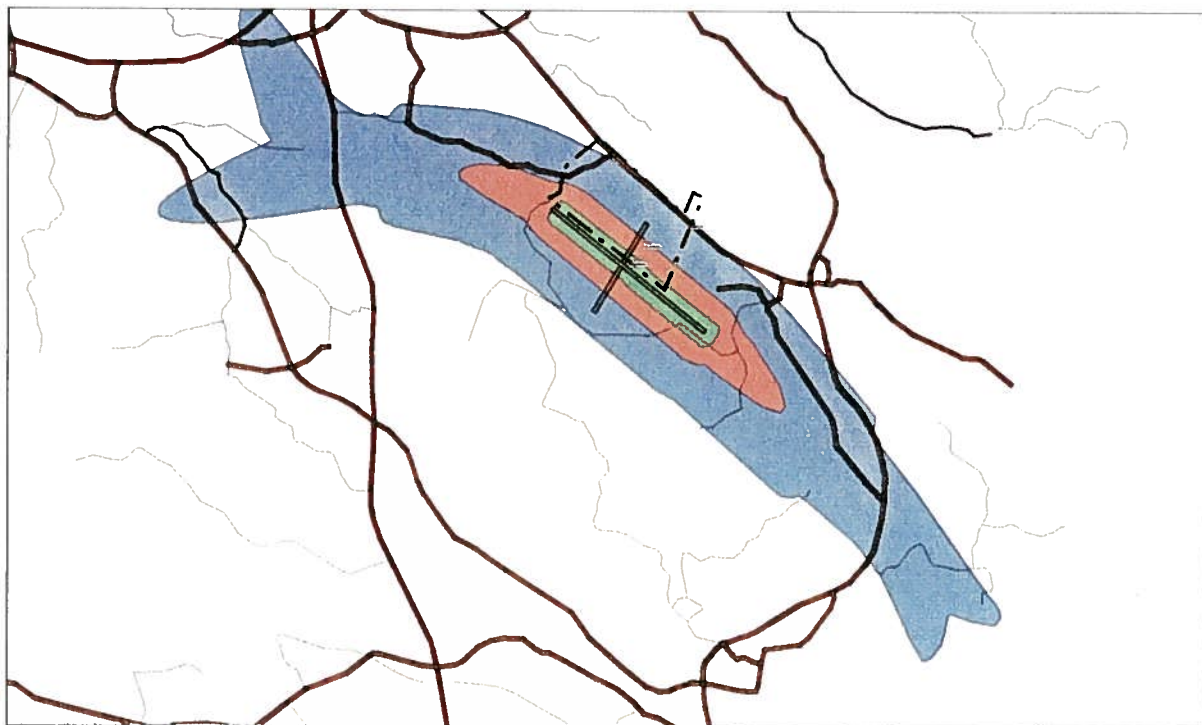


**FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDERHAMN
FLYGSTAD OCH UPPHÄVANDE AV FÖRDJUPAD
ÖVERSIKTSPLAN FÖR AV F15 FLYGBULLERPÅVERKADE
OMRÅDEN**



ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 1999-08-30

Kommunfullmäktige

1999-08-30

§ 135

Dnr 97/257

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDERHAMNS FLYGPLATS

Handlingar

Fördjupad översiktsplan för Söderhamns Flygstad och upphävande av fördjupad översiktsplan för av F 15 flygbullerpåverkade områden, antagande handling

Kommunledningsstabens tjänsteutlåtande 1999-05-06.

Arbetsutskottets protokoll § 204

Kommunstyrelsens protokoll § 201

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

Kommunfullmäktige beslutar antaga översiktsplanen med den redaktionella ändringen i antagandehandlingen att orden "av teknisk natur" i första stycket andra meningen sidan 20 skall utgå.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
<i>Ys Uca</i>	<i>ES</i>		

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDERHAMN FLYGSTAD OCH UPPHÄVANDE AV ÖVERSIKTSPLAN FÖR AV F15 FLYGBULLERPÅVERKADE OMRÅDEN

Innehållsförteckning

FÖRORD	Sid 4
1. Bakgrund	Sid 5
1.1 Allmänt	
1.2 Planarbetets organisation	
1.3 Formella utgångspunkter	
1.4 Analys	
1.5 Mål	
1.6 Liten ordlista	
2. Söderhamn Flygstad	Sid 10
2.1 Områdets avgränsning	
2.2 Nuvarande markanvändning	
2.3 Riksintressen	
2.4 Grundvatten	
2.5 Kulturvärden	
2.6 Rörligt friluftsliv	
2.7 Service	
2.8 Bostäder	
2.9 Teknisk försörjning	
2.10 Kommunikationer	
2.11 Utgångspunkter för områdesbestämmelser och andra åtgärder	
3. Konsekvenser Flygstaden	Sid 22
3.1 Buller	
3.2 Luftpåverkan	
3.3 Grundvatten	
3.4 Skyddsavstånd	
3.5 Riskfrågor	
4. Förändring av flygbullerpåverkat område	Sid 26
4.1 Bakgrund	
4.2 Flygbullerpåverkat område 1998	
4.3 Rekommendationer	
4.4 Konsekvenser	
Bilagor	
1. Skyddsföreskrifter för Östanbo grundvattentäkt	
2. L _{Amax} 70 dBA för scenario 1, 2 och 3	
3. Yttre gräns för restriktioner L _{Amax} 70 dBA scenario 3	
4. Länsstyrelsens granskningsyttrande	

Förord

Planområdet är begränsat till området Flygstaden. I en andra etapp kommer resterande del av det gamla flottiljområdet att planläggas. Nedläggningsbeslutet och avvecklingen av Hälsinge flygflottilj F 15 innebär att området konverteras från försvarsanläggning till företagspark med civil flyganläggning.

Översiktsplanen har som syfte att analysera kommunala aspekter samt redovisa allmänna intressen med betydelse för utvecklingen av Flygstaden som var kärnan i det före detta flottiljområdet. Översiktsplanen är ett grovt instrument för markanvändning. Fortsatt arbete kommer att ske inom ramen för Flygstaden AB's verksamhet.

Ett antagande av denna fördjupade översiktsplan innebär också upphävande av den fördjupade översiktsplanen "Särskild analys av flygbullerpåverkade områden samt rekommendationer för förändrad markanvändning av dessa" som fullmäktige antog den 28 augusti 1995. Bakgrunden till denna plan var i första hand riksintresset försvar, som tidigare hävdats både i 1984 och 1990 års version av den kommuntäckande översiktsplanen.

Kort tid efter det att 1990 års plan antagits, påbörjade fortifikationsförvaltningen ett förberedelsearbete för koncessionsprövning av samtliga flottiljer i landet inför försvarsbeslut 1996. Koncessionerna skulle omfatta en utökning av flygverksamheten från 2 divisioner AJS 37 Viggen till 3 divisioner JAS 39 Gripen. Den nya flygplanstypen och de ökade antalet flygörelserna medförde att det av flygbuller påverkade området utökades.

Detta var anledningen till tillkomsten av 1995 års plan. En konsekvens av denna plan var ökad restriktivitet över en större yta av kommunen genom bland annat till- och ombyggnadsbegränsningar i befintligt bostadsbestånd, och borttagande av ett stort antal översiktsplanlagda bostadsområden i Söderhamn, Sandarne och Ljusne.

Föreliggande plan minskar kraftigt den yta över vilken restriktivitet för flygbuller ska gälla. Däremot tar även denna översiktsplan ställning för att tidigare (enligt 1990 års plan) översiktsplanlagda bostadsområden, som togs bort i samband med antagandet av 1995 års plan ej återgår. Anledningen till detta ställningstagande är att lång tid förflutit sedan 1990 års planläggning och stor förändring skett i den allmänna samhällsutvecklingen under tiden. Tillkommande bostadsområden måste analyseras och planläggas i en större helhetsbild, och detta måste göras i den nya heltäckande översiktsplan för kommunen.

Översiktsplanens inriktning som bland annat innebär att flygverksamheten prioriteras säkras genom områdesbestämmelser alternativt detaljplaner. Ett sådant arbete initieras parallellt med beslut om antagande av översiktsplanen.

Kommunen kommer i egenskap av ansvarig för flygplatsen även att starta arbetet med tillståndsansökan enligt miljöbalken bland annat utifrån de förutsättningar som anges i översiktsplanen. Denna prövning kommer att klargöra under vilka förutsättningar den framtida flygverksamheten kommer att kunna bedrivas bland annat utifrån omgivningens känslighet för störningar.

1. Bakgrund

1.1 Allmänt

Riksdagen har genom det försvarspolitiska beslutet den 13 december 1996 beslutat att verksamheten vid Hälsinge flygflottilj ska upphöra. Verksamheten ska vara helt avvecklad den 30 juni 1998. Kommunfullmäktige antog i § 156/95 fördjupad översiktsplan för av F15 flygbullerpåverkade områden. Denna översiktsplanering var ett led i kommunens strävan att bibehålla och ge möjligheter för F 15 att utveckla sin verksamhet. Planen täcker det område som skulle påverkas av flygbullernivån FBN 55 dBA med tre divisioner JAS 39 Gripen. Denna översiktsplan gäller tills dess att nytt beslut om markanvändningen inom området fattas av kommunfullmäktige.

På grund av försvarsbeslutet finns ej den dimensionerande förutsättningen för planens restriktioner kvar. Kommunstyrelsen beslutade därför i § 53/97 att en anpassning av gällande översiktsplan skulle göras. Program för översiktsplan för Söderhamns Flygstad och Helsinge Airport antogs därefter. KS § 150/97.

Genom nedläggningen och avvecklingen av F15 ställs kommunen inför en rad frågor som rör den framtida användningen av flottiljområdet. Översiktsplanens syfte är inte att ge svar på alla dessa frågor. Ambitionen har dock varit att planen ska ge ett samlat beslutsunderlag samt kunna fungera som program för detaljplanarbetet och styra mot en önskvärd utveckling. Följande frågor har stått i fokus:

Hur ska F 15-området utvecklas utifrån en helhetssyn för hela kommunen

Hur skall befintliga mark- och lokalytor nyttjas?

Hur ska man skydda grundvattnet inom området?

Hur hanterar man eventuella riksintressen?

Är kommunikationerna inom och till området bra?

Vilka flygbullerstörningar får man i framtiden från flygplatsen?

1.2 Planarbetets organisation

Arbetet med fördjupad översiktsplan för Flygstaden drivs av kommunledningskontoret med planeringschef Kerstin Oremark som ansvarig tjänsteman och Ingemar Olofsson som planförfattare. Planförslagets olika delar utarbetades inledningsvis av en arbetsgrupp bestående av Dick Nilsson och Karin Danielsson Stadsarkitektkontoret, Björn Lindqvist Tekniska kontoret, Christina Åström från miljökontoret och Ingemar Olofsson Kommunledningskontoret som samordnare. Christer Hjort och Sven Jonsson från F15-projektet har även deltagit i utformningen av planen.

1.3 Formella utgångspunkter

Kommunstyrelsen godkände i § 53/97 förslag till utvecklingsprojekt över F15-området. Beslutet innebar bland annat att en anpassning av översiktsplanen skulle göras till de nya förutsättningar som föreligger innanför och utanför flottiljområdet i och med nedläggningen av flottiljen.

Kommunstyrelsen gav i sitt beslut följande utgångspunkter för denna anpassning:

F 15- området utveckling ska ske med en helhetssyn för hela kommunen.

Området ska planeringsmässigt hållas samman.

Säkerställande ska göras för önskvärd användning av området.

Nya förutsättningar kan komma att behöva beaktas med avseende på områdets miljöförutsättningar och pågående miljösaneringsprogram.

Området skall detaljplaneras.

En översiktsplan skall även tillgodose följande generella krav:

Redovisa grunddrag i markanvändningen.

Redovisa hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Tillgodose riksintressen.

Hushålla med mark och vatten.

Beakta miljö- och hälsoaspekter

Området kallas Söderhamn Flygstad och flygplatsen har arbetsnamnet Helsing Airport.

1.4 Analys

Kommunstyrelsen gav i sitt beslut beträffande utvecklingsprojekt för F15-området utgångspunkten att områdets utveckling ska ske med en helhetssyn för hela kommunen.

F 15's utveckling innebär att lokaler med en bruksarea av cirka 70 000 kvadratmeter (varav cirka 5000 kvm är belagd med hyresgäster) ställs till förfogande utanför den egentliga stadsbebyggelsen (F 15's bruttoarea enligt inventering 82 150 kvm). En översiktlig inventering av tillgången på lediga lokaler i Söderhamn med omland gjordes i september 1997 och gav resultatet att cirka 11 000 kvm lokaler var tillgängliga med relativt kort varsel. Ytterligare 12 000 kvm kan göras tillgängliga på längre sikt i form av lokaler under omsättning samt lokaler ej byggda men som har stöd i bygglov och detaljplan. Av Vågbrohemmets 15 500 kvm lokaler ovan jord var 7200 kvm tomma i december 1997.

Nedläggningen av F 15 innebär därför att tillgången på lediga lokaler i Söderhamn med omland ökar väsentligt.

I befintliga industriområden inom Söderhamns stad finns cirka 25 ha ledig detaljplanlagd mark. I de flesta fall är marken klar för byggnation med utbyggd teknisk försörjning. Dessutom finns ytterligare 40 ha som för närvarande består av skogsmark och förbereds formellt genom behandling som områdesbestämmelser.

För att kunna avgöra hur den nya situationen passar in i en önskvärd samhällsutveckling har en SWOT-analys gjorts. En SWOT-analys innebär att man analyserar vilken styrka, svagheter, möjligheter och hot en samhällsutveckling har. Analysen har gjorts med utgångspunkten hur F 15's omvandling från militär flygbas till en krigsbas med en civil samhällsdel på det gamla flottiljområdet överensstämmer med en önskvärd samhällsutveckling för Söderhamn.

Styrka

En fungerande flygplats med banlängd som även tillåter större flygplanstyper
Väl underhållna lokaler finns för olika syften till exempel logistikverksamhet. Framför allt

finns speciallokaler anpassade till flygverksamhet men där även annan bullrande och skrymmande verksamhet är möjlig. Lokaler och angränsande ytor har även utvecklingsmöjligheter. Området har möjlighet att bli en bra företagspark. Företag kan starta i liten skala och växa inom området.

Flygverksamheten är väl förankrad genom tillstånd enligt miljöskyddslagen i översiktsplanen och hos Söderhamns befolkning.

F 15- området har en väl utbyggd och väl fungerande infrastruktur.

Området har goda kommunikationsmöjligheter genom att det ligger i anslutning till Flygvägen nära väg E4, Ostkustbanan och kommunens hamnar.

Ett industrispår från gamla Ostkustbanan ansluter till flygfältets östra del.

Svagheter

Det är svårt att fysiskt integrera flottiljområdet med den övriga tätortsbebyggelsen eftersom det har lokaliserats avsides för att ej störa annan verksamhet.

Området passar i första hand industriell verksamhet. Tjänstesektorn efterfrågar normalt ett mera centrumnära område.

Vissa funktioner inom tjänstesektorn som exempelvis handel som riktar sig mot enskilda konsumenter bör inte förläggas till Flygstaden eller andra perifera samhällsdelar för att slå vakt om stadskärnans centrumfunktion.

Ett utdraget urbant band och perifera samhällsdelar innebär stora transportbehov.

Fortsatt flygplatsdrift innebär att bostäder även fortsättningsvis ej bör lokaliseras i närheten av området.

Ytligt grundvatten och skyddsområde för Östanbo vattentäkt försvårar nyttjandet av flottiljområdet.

Möjligheter

Området med sitt byggnadsbestånd och sin infrastruktur har en utvecklingspotential som skulle kunna leda till mer än 1000 arbetstillfällen.

Flygplatsen utvecklas med frakt- och personflyg som en del i ett internationellt flygnät.

Industrispåret upprustas och utvecklas fram till Flygstaden för att ge möjlighet att kombinera transporter mellan järnväg och flyg.

Söderhamn Flygstad blir en drivbänk som lockar företag och idéer till kommunen.

Områdets speciella egenskaper lockar till sig kompetens och verksamheter som ger ”spinoff”-effekter.

Fjärrvärmens kapacitet utökas och nätet byggs ut till Sandarne tätort.

Hot

Reguljär civil flygverksamhet försvinner från området.

Gamla Ostkustbanan klassas ner så att möjligheterna att trafikera den med gods försämras.

Endast en liten del av området fylls med verksamhet.

Omflyttning sker enbart av inom kommunen befintlig verksamhet och konkurrerande centrumfunktioner läggs inom området.

Ett stort utbud av lokaler kan skapa oreda i fastighetsmarknaden.

Verksamheten kan ge grundvattenskador som kan påverka kommunens vattentäkt i Östanbo.

Slutsatser

Söderhamn Flygstads strategiska värde utgörs i första hand av läget. I nära anslutning till Flygstaden finns en för regionen unik kombination där transporter på flyg, lastbil, tåg och på fartyg kan mötas och omlastas. Översiktsplanens inriktning bör därför vara att ge flexibilitet samt prioritera åtgärder som underlättar och ger förutsättningar för olika transportanknutna verksamheter. Förutsättningarna för etablering av ett logistikcentrum är därför synnerligen goda.

Det väl underhållna lokalbeståndet och infrastrukturen inom Flygstaden kan genom sin omfattning och variation tillfredställa de flesta behov för nyetablering av olika verksamheter. Lokaler och angränsande ytor har även utvecklingsmöjligheter. Företag kan starta i liten skala och växa inom området. Området har därför möjlighet att utvecklas till en bra företagspark. Sammantaget förutsätter detta en kraftfull satsning på företagsetablering till kommunen samtidigt som en sådan måste samordnas och styras till den för kommunen bästa lösningen.

Vissa funktioner inom tjänstesektorn som exempelvis handel som riktar sig mot enskilda konsumenter och delar av offentlig service samt vissa övriga servicefunktioner bör inte förläggas till Flygstaden eller andra perifera samhällsdelar för att slå vakt om stadskärnans centrumfunktion. Med denna inriktning skapas ett mervärde för kommunen som ej konkurrerar med stadskärnans utveckling.

Tillgången på ej bebyggd men planerad industrimark i Söderhamn är god. Detta i kombination med de resurser som ställs till förfogande genom Flygstaden ökar mångfalden av industrimark av hög kvalitet.

Grundvattentäktens skyddsområdesbestämmelser begränsar möjligheterna att utnyttja området.

Kommunen som helhet bör ha en struktur som så långt möjligt tillgodoser de positiva värden som en småstad kan erbjuda. Samtidigt bör styrkan i varje delområde utnyttjas och utvecklas så långt som möjligt. Härvid är Flygstaden med sina speciella egenskaper en resurs som kan locka till sig kompetens och verksamheter som ger ”spinoff”-effekter för hela kommunen.

1.5 Mål

Översiktsplan för Söderhamn Flygstad har följande mål som utgångspunkt. Målen ska ses som en sammanfattning av planens ändamål.

F 15-området utveckling ska ske med en helhetssyn för hela kommunen.

En utvecklingsplan tas fram för området

Området ska planeringsmässigt hållas samman,

Översiktsplanen förtydligar och ger gemensamma planeringsförutsättningar.

Lämplig utformning säkerställs genom områdesbestämmelser.

Säkerställande ska göras för önskvärd användning,

Bullermattans restriktioner bibehålls inom ett område som är tillräckligt stort för att ge flygverksamheten handlingsfrihet och utvecklingsmöjligheter.

Fortsatt flygplatsdrift ska ges hög prioritet,
Verksamhet med flyganknytning prioriteras.
Bullerkänsliga verksamheter lokaliseras ej till området.

Översiktsplanen ska fungera som program för områdets markanvändning och bebyggelse

Tydliggöra lämplig markanvändning.
Utgöra ett bra beslutsunderlag
Tydliggöra konsekvenser av olika åtgärder.

Hushålla med mark och vatten

Lokaler, anläggningar och markområden återanvänds så långt som möjligt.

En god teknisk försörjning bibehålls

Teknisk försörjning integreras med övriga kommunen.

Säkra en bra miljö.

Miljöstrategin för Söderhamns kommun utgör ett övergripande måldokument.
Utgå från visionen att miljö- och utvecklingsarbetet i Söderhamns kommun ska vara en ekologiskt uthållig utveckling som är socialt attraktiv och ekonomiskt livskraftig.

Grundvattnet inom området skyddas.

Verksamheter ges tydliga regler.
Beredskap för olyckor.
Regelbunden tillsyn.

Koldioxidutsläppen från energisektorn ska minska.

Uppvärmning bör ske genom förnyelsebara bränslen.

Tätortsuppbyggnad och lokalisering av övrig bebyggelse och anläggningar ska ske så att värdefulla odlingslandskap och andra kulturvärden inte skadas.

Gröna och blå stråk eftersträvas och värdefull vegetation bibehålls.

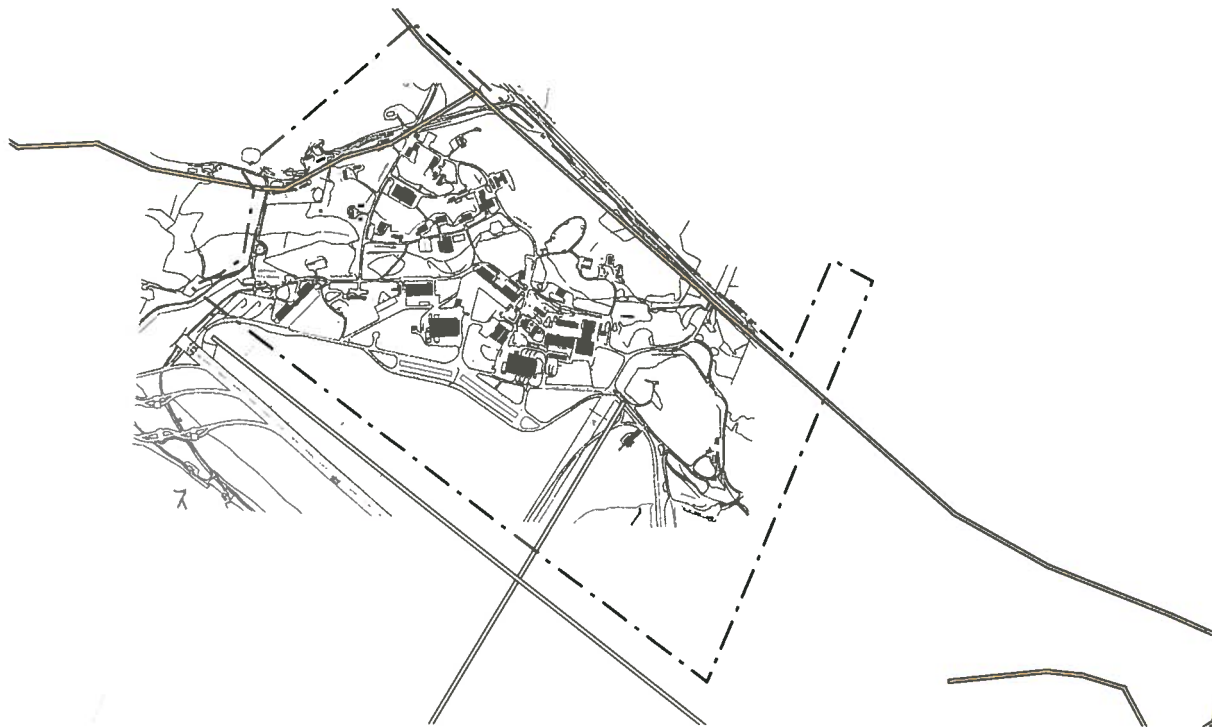
1.6 Liten ordlista

Buller	Icke önskat ljud
dBA	Ett mått på ett ljuds styrka mätt genom ett A-filter som värderar olika frekvenser ungefär som ett människoöra.
FBN	Ett sätt att mäta flygbullers genomsnittsnivå där buller kvälls- och framför allt buller nattetid ges ökad betydelse.
Frekvens	Antalet svängningar per sekund hos ljudet. Mäts i Hertz (Hz).
Impuls	Ett sätt att mäta buller från skjutbanor och andra ljudkällor med kort varaktighet.
LAmx	En bullerhändelses maximala ljudnivå mätt genom ett A-filter som värderar olika frekvenser ungefär som ett människoöra.
LTO-cykel	”Landing and takeoff” Landnings- och startcykel.

2. Söderhamn Flygstad

2.1 Områdets avgränsning

Området omfattas av den yta som innehåller flottiljens lokaler, utrustning och andra anläggningar och som varit flottiljens kärnområde. Planområdet är i huvudsak begränsat till fastigheten Östansjö 42:2 delen norr om flygfältet alltså det område som kommunen köpt av försvarsmakten. I området ingår även närbelägna delar av väg 583 Flygvägen samt Östansjövägen. Även skjutbanan norr om Flygvägen ingår.

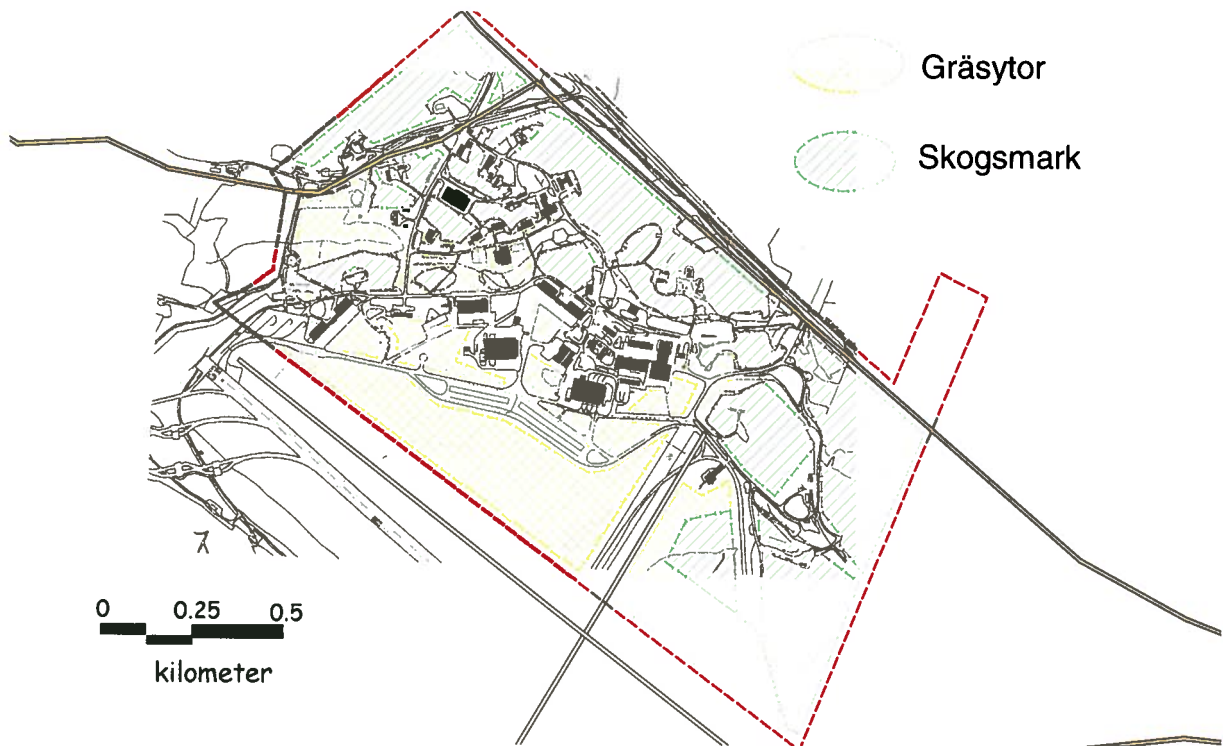


Figur 1. Områdets avgränsning

2.2 Nuvarande markanvändning

Flottiljområdet ligger inom fastigheten Östansjö 42:2. Inom området finns ett hundratal byggnader av mycket varierande karaktär och utformning. Byggnaderna är i huvudsak väl underhållna.

Området runt banorna är i stort sett plant. Den norra delen motsvarande området med kasernbebyggelse har större nivåskillnader som innebär att marken lutar upp mot Flygfältsvägen. Här omgärdas bebyggelsen av friytor med skogsmark i huvudsakligen fullvuxen barrskog. Längs Kasernvägen finns anlagda gräsytor mellan husen med glesa bestånd av större träd som björk, gran och tall.



Figur 2. Befintlig vegetation.

Den militära verksamheten med sina lokaler var organiserad så att servicefunktioner som kaserner, utbildningslokaler, mässor och restauranger upprätthölls inom områdets norra delar. Verkstäder, hangarer och annan flyganknuten verksamhet bedrevs i anslutning till landningsbanorna alltså i områdets södra delar.

2.3 Riksintressen

Verksamheten vid F15 gav konsekvenser för ett stort område på grund av det militära riksintresset. Riksintresset omfattade förutom de militära anläggningarna även den bullermatta som den militära flygverksamheten gav upphov till.

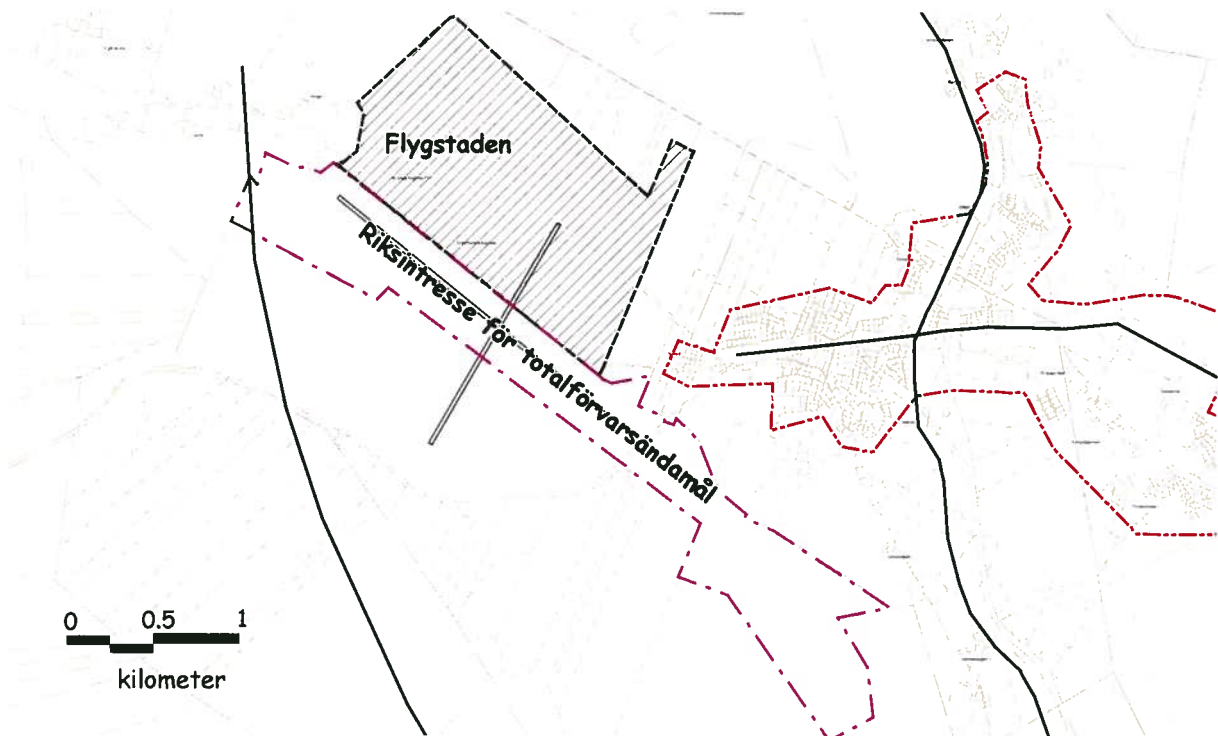
De område där Försvarsmakten hävdar fortsatt riksintresse är själva flygfältet med tax- och rullbanor, uppställningsplatser samt hinderfria ytor runt fältet som erfordras för att möjliggöra start och landning. Basen kommer i fortsättningen endast att nyttjas som krigsbas. Bullerkurvor kring flygfältet kommer inte att hävdas som riksintresse.

Det är viktigt även i framtiden att tillkommande byggnader och anläggningar t ex vindkraftverk och telemaster inte hindrar användningen av startbanan vid in- och utflygningar.

Området gränsar till området för Flygstaden men ingår ej i detta. Åtgärder som vidtas inom området för fördjupad översiktsplan för Flygstaden Söderhamn bedöms ej påverka riksintresset försvar. Försvarsmaktens behov av att kunna återta området bedöms ej heller påverka utvecklingsmöjligheterna för de delar som numera ägs av kommunen.

Med anledning av försvarets tidigare verksamhet vid F15 finns ett område med förbud mot bebyggelse till hinder mot försvaret enligt 12 kapitlet 4 § plan- och bygglagen. Kommunen förutsätter att området tas bort alternativt anpassas till de nya förutsättningar som

nedläggningen av flygflottiljen ger. Dessa omständigheter bedöms ej påverka förutsättningarna att utnyttja Flygstadens område.



Figur 3. Riksintresse för totalförvarsändamål.

Bullermattans storlek och det område som kommunen belägger med restriktioner för att ge flygintresset företräde begränsas av det område där flygbullret beräknas överstiga 70 dBA mätt som maximal ljudnivå (Se figur 13). Detta område bedöms även inrymma eventuella störningar från övningsverksamhet med militärt flyg under förutsättning att denna sker vid enstaka tillfällen. Området bedöms även vara tillräckligt stort för att ge handlingsfrihet för olika alternativ för framtida civil användning av flygfältet. Förändringar av bullermattans storlek, restriktionernas innehåll samt konsekvenser redovisas i kapitel 4.

Övriga riksintressen som ligger inom eller i anslutning till det område som berördes av flygbuller från F15 är;

Ostkustbanan som passerar väster om Söderhamn flygstad.

Ålsjöns naturreservat som är beläget väster om planområdet kan eventuellt påverka flygverksamheten på grund av reservatets rika fågelliv. Frågan prövas inom ramen för tillståndsansökan enligt miljöbalken.

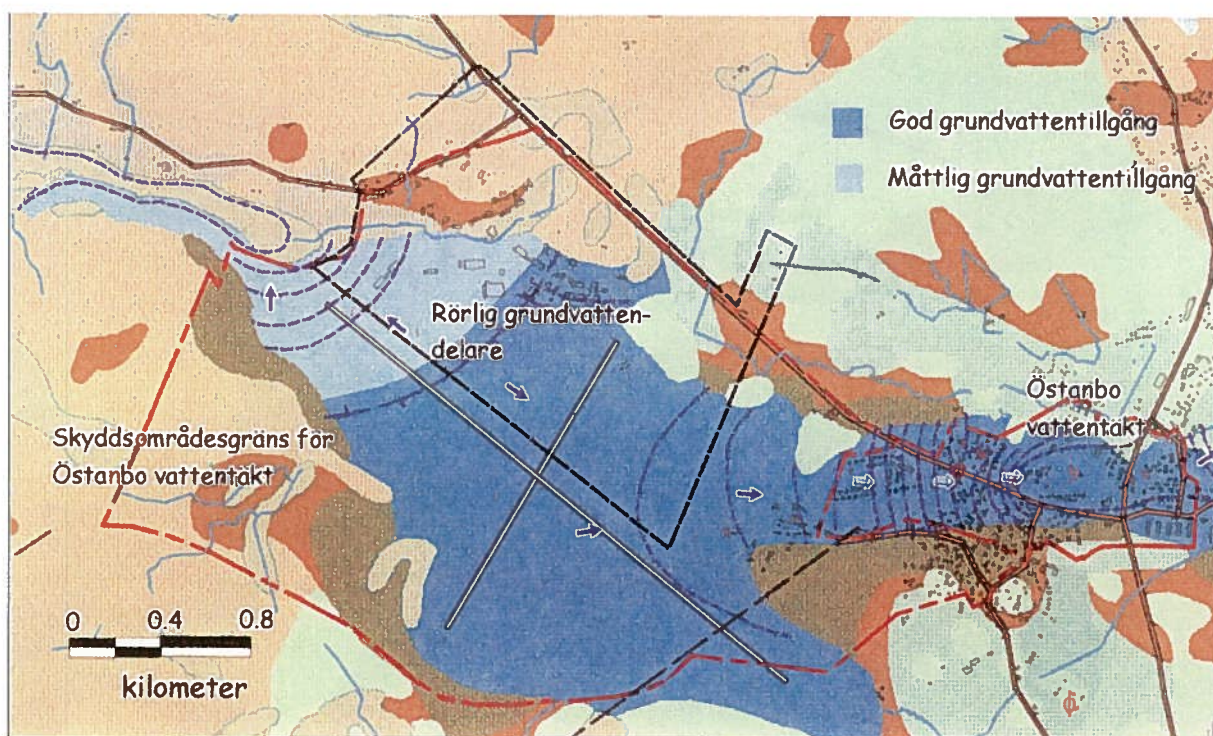
Lugnesjöns naturreservat beläget cirka 2 kilometer norr om planområdet.

Rekommendationer

Enbart verksamheter som överensstämmer med riksintresset inplaneras.

2.4 Grundvatten

Området är beläget på en del av den sand - och grusavlagring som kallas Ljusnanåsen. Den del som ligger mellan Ålsjön och Östanbo. Ljusnanåsen är en mäktig grundvattentillgång som vid Ålsjön och Kinstaby genom två täkter försörjer stora delar av kommunen med dricksvatten. Grundvattnet är av mycket god kvalitet och behöver endast genomgå en enkel behandling innan det kan distribueras till abonnenterna. Kommunen har även tagit grundvattentillgången i Östanbo i anspråk genom en vattentäkt som försörjer samhällena Sandarne - Östanbo med dricksvatten. Efter en vattenläcka har en överföringsledning byggts från ledningsnätet i Söderhamn. Detta innebär att även Sandarneområdet försörjs från vattentäktarna i Ålsjön och Kinstaby. Östanbo vattentäkts framtida användning är oklar och utreds för närvarande.



Figur 4. Grundvattenkarta för flottiljområdet med omgivningar.

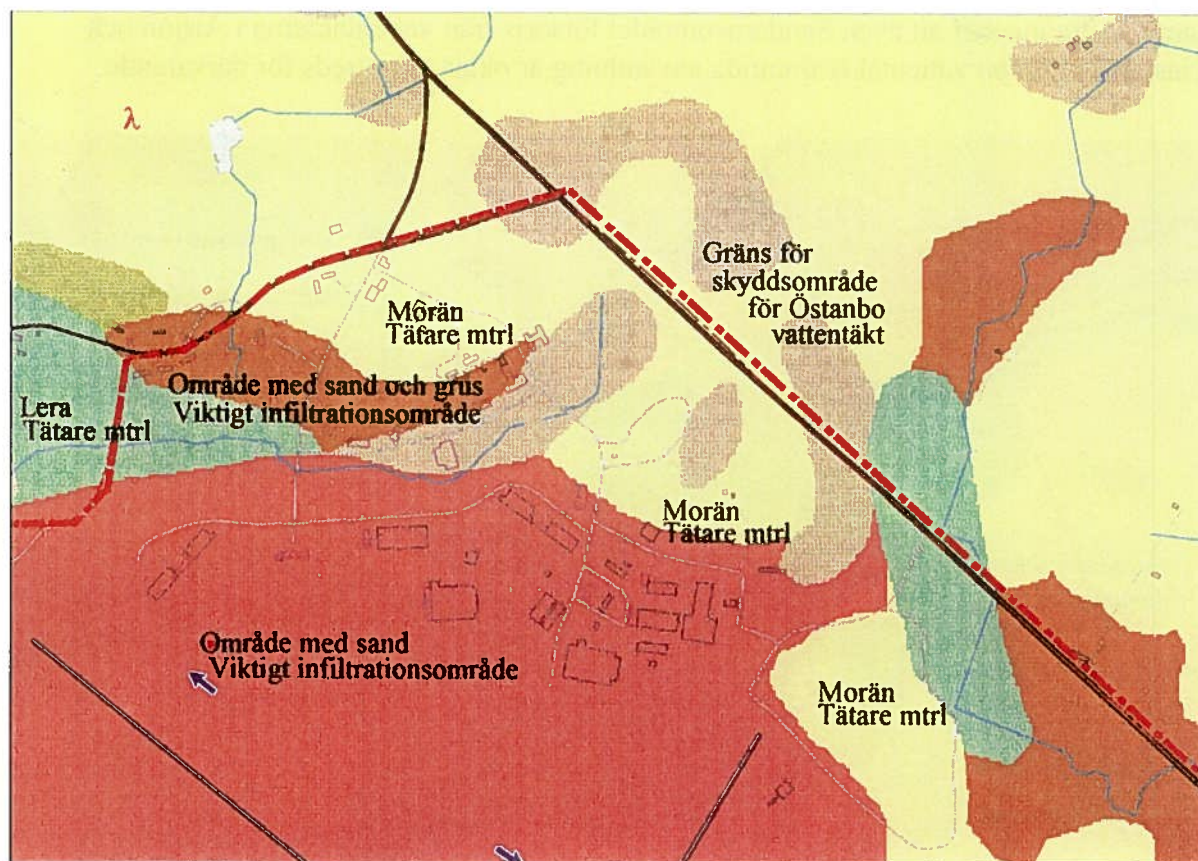
En rörlig grundvattendelare sträcker sig genom området i en nord - sydlig riktning och delar grundvattenflödet i ett västligt och ett östligt flöde. Det västliga flödet mynnar vid Ålsjön och omgivande våtmarker och det östliga flödet följer sand- och grusavlagringen österut mot den kommunala vattentäkten i Östanbo

SGU har inventerat Söderhamns kommun på grundvattentillgångar, bedömt riskerna för dem och sammanfattat informationen i en sårbarhetskarta. Ur den kan man utläsa att grundvattnet inom det här området ligger ytligt. Jordartskartan visar dessutom på isälvsavlagringar bestående huvudsakligen av sand och grus, vilket betyder att området består av jordarter med hög vattengenomsläpplighet. Grundvattentillgången har därför ett dåligt *naturligt* skydd.

Av grundvattensskyddskartan framgår att framför allt den södra delen av området befinner sig inom ett område med genomsläppligt material med ett dåligt grundvattenskydd.

Rekommendationer

Området "Söderhamn flygstad" ligger inom skyddsområdet för Östanbo vattentäkt. De begränsningar som finns inskrivna i skyddsområdesbestämmelserna reglerar verksamheten inom området. Den framtida användningen av vattentäkten utreds för närvarande. Efter beslut om användning kommer en anpassning av skyddsområdesbestämmelserna att ske. Inledningsvis bör nuvarande skyddsområdesbestämmelser tillämpas. Om en förändrad inriktning för Östanbo vattentäkt innebär lindrigare restriktioner för området bör en anpassning göras.



Figur 5. Karta som beskriver grundvattnets sårbarhet inom flottiljområdet.

Skyddsområdesbestämmelser för Östanbo vattentäkt bilaga 1.

Tills vidare ges följande rekommendationer;

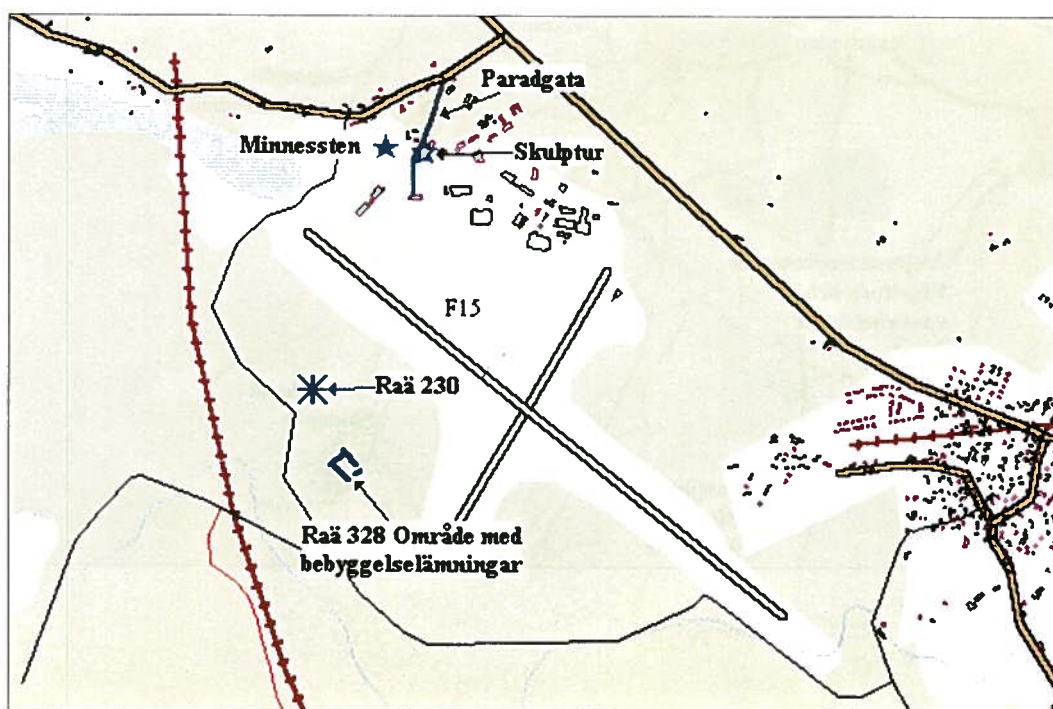
- Planbestämmelserna utformas så att etablering av verksamhet som strider mot skyddsområdesbestämmelserna ej kan ske.
- För redan etablerad verksamhet bör restriktioner ges i varje enskilt fall för hur stora mängder av aktuella kemikalier som samtidigt får hanteras och lagras.
- Miljö- och hälsofarliga ämnen, exempelvis petroleumprodukter, fenolhaltiga preparat, tjärprodukter, kemiska bekämpningsmedel, vägsalt med mera måste hanteras på sådant sätt att grundvattnet inte riskeras att förorenas.
- Utsläpp av avloppsvatten och deponering av avfall får inte ske.

2.5 Kulturvärden

F15's kanslihus, flygverkstad och flygförråd togs i bruk hösten 1946. 60 % av byggnaderna byggdes under åren 1945 till 1947. Flygfältet permanentades 1948. Ombeväpningar har därefter inneburit att byggnadsbeståndet anpassats och kompletterats.

Ingen bebyggelse inom området är byggnadsminnesförklarad. Däremot finns objekt och miljöer som har kulturella och andra värden vilka bör beaktas i planeringsarbetet. Följande objekt bedöms ha sådana värden.

- Kanslivägen är den stora och ursprungliga gatan in i området och den slutar vid kanslihusets entre. Gatan har en viss karaktär av paradgata och huvudstråk som bör bevaras.
 - Officersmässen med den omgivande öppna miljön med ängsmark, ädelövträd och ceremoniplatsen vid minnesstenen över F15.
 - I områdets västra del ligger en grupp med radhus från tiden för flottiljens tillkomst. Husen uppfördes som bostäder för anställda vid F15.
 - Skulpturgruppen "Blommor och bin" i korsningen Kanslivägen/Kasernvägen.
-
- Inom flottiljområdet finns följande fornlämningar enligt Riksantikvarieämbetet:
 - Raä 230. Röse, 7 meter i diameter och 0,7 meter högt. Beläget sydväst om flygfältet utanför Flygstadenområdet.
 - Raä 328. Område med bebyggelselämningar söder om flygfältet, tre husgrunder varav en med spisröse, terrasskanter (efter tomt eller odling samt stenmur). Troligen sentida ej fornlämning.



Figur 6. Kulturvärden och forminnen

Rekommendationer

Objekt med kulturella värden skyddas och bevaras.

2.6 Rörligt friluftsliv

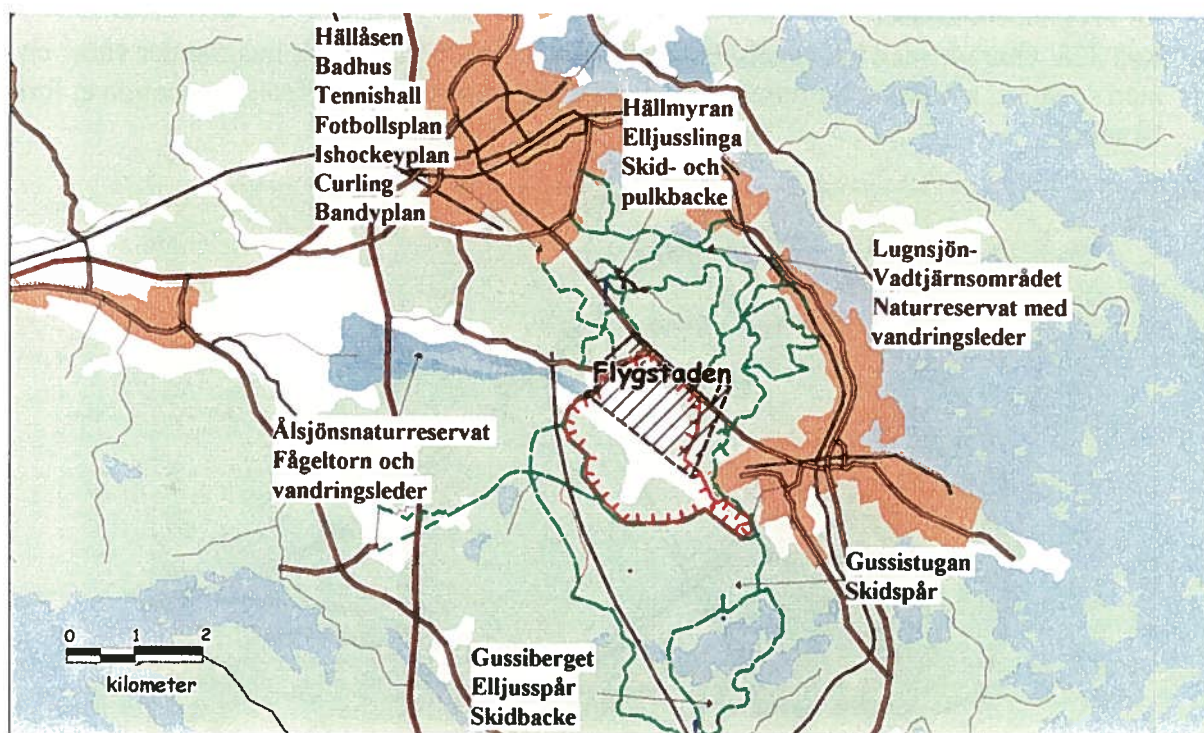
Inom flottiljområdet finns sporthall, tennisbanor, fotbollsplan och skjutbanor.

Flygstadenområdet ligger i anslutning till ett tätortsnära område som på olika sätt nyttjas för det rörliga friluftslivet. Hällåsen med olika sportanläggningar, Hällmyran med motionsspår för vinter och sommar, Lugnsjön-Vadtjärnsområdet med naturreservat och naturstigar, Ålsjöns naturreservat med vandringsleder och fågelskådartorn, fisketjärnar.

Det ursprungliga flottiljområdet är inhägnat och tillträde har på grund av den militärstrategiska betydelsen ej varit möjligt inom stängslet.

Rekommendationer

Allemansrättsliga värden bör väga tungt inom hela det tätortsnära område som Flygstaden är en del av. Samband mellan objekt intressanta för det rörliga friluftslivet bör stärkas genom led-system och trafiksäkra passager. Delar av området kommer även fortsättningsvis att vara inhägnat.



Figur 7. Rörligt friluftsliv

2.7 Service

Inom Flygstadenområdet bedrivs en viss serviceverksamhet. Restaurang, kiosk/närbutik med mera. Lämpliga lokaler och utrymmen för service finns alltså redan.

Avståndet till Söderhamn med ett fullständigt utbud av privat och offentlig service är cirka 4 kilometer. I Sandarne som är beläget 3,5 kilometer från området finns affär, post och pizzeria.

Rekommendationer

Befintlig service i Söderhamn och Sandarne tillgodoser de flesta behoven. Inom området finns lokaler med utrymmen för matservering med mera.

2.8 Bostäder och andra störningskänsliga lokaler

I områdets nordvästra hörn finns enstaka bostadsbebyggelse i form av de radhus som uppfördes vid flottiljens tillkomst. Dessutom finns ett antal hus med mindre hyreslägenheter som nyttjats av flottiljpersonal också i områdets västra delar.

I bostäder, lokaler för vård och omsorg samt undervisningslokaler ställs långtgående krav på en bullerfri miljö. För buller i bostäder och lokaler för vård och omsorg anges som riktvärde LA max 45 dBA. Detta värde avser att skydda människor mot bullerstörningar under insomning och sömn. Både bostäder och lokaler för vård och omsorg kräver dessutom en relativt bullerfri utomhusmiljö för att anses ha god kvalitet.

Beträffande skolor och undervisningslokaler ställs krav på god talkommunikation framför allt under dagtid. Enligt SOU 1993:65 "Handlingsplan mot buller" anges 25-30 dBA som eftersträvansvärda bakgrundsnivåer. Boverket har uppdrag att utreda vilka krav som ska ställas utifrån dessa utgångspunkter. Uppdraget kommer att avrapporteras till regeringen under senare delen av 1999.

Hela Flygstaden är belägen inom det område där flygbullret i framtiden kan överstiga 70 dBA LA max. Med hänsyn till att man vill ge goda förutsättningar att utveckla den civila flygverksamheten inom Flygstaden bör därför bostäder samt nya vårdbyggnader ej lokaliseras till Flygstaden.

Rekommendationer

Nya bostäder för permanent- eller fritidsboende får ej tillkomma inom området.

Nya vårdbyggnader får ej tillkomma inom området.

2.9 Teknisk försörjning

Området värmeförsörjs från en egen oljeeldad och eluppvärmd panncentral via ett kulvertnät. Kulvertnätet har byggts om under 90-talet och är i gott skick.

Leveransspänningen är 10,5 kV och den abonnerade effekten har varit 1730 kW samt ett separat abonnemang 1320 kW för en elpanna. Högspänningsnätet har tekniskt sett godtagbar konfiguration men har begränsad kapacitet för eventuella utbyggnader och effekttökningar.

Området har eget vattenledningsnät som försörjs via kommunal ledning från Östanbo vattentäkt. Eget spillvattennät finns. Spillvattnet pumpas till ledningsnätet i Sandarne som betjänas av reningsverket i Källskär där kapacitet finns för ytterligare anslutning. Delar av området dräneras via dagvattennät

Rekommendationer

Uppvärmning bör även fortsättningsvis ske med fjärrvärme.
Användning av ickefossila bränslen bör eftersträvas.
Nya verksamheter bör anslutas till befintligt fjärrvärmenät och vatten- och avloppsnät.
Dagvatten omhändertas lokalt.

2.10 Kommunikationer

Söderhamn ligger i Hälsingland vid södra Norrlandskusten och har idag en välutbyggd infrastruktur med nära avstånd till centrala Sverige.

Större vägar med betydelse för verksamheten inom Söderhamn Flygstaden är E4, Väg 301(Bollnäsvägen) och 642(Tvärleden), 583 (Flygvägen) samt väg 639 (Östansjövägen). Väg E4 ingår i det nationella stamvägnätet medan väg 301 ingår i det regionala vägnätet. Vägarna 583, 639 och 642 ingår i det lokala vägnätet.

Väg 639 ansluter i sned vinkel mot väg 583. Detta samt ett siktskymmande backkrön på väg 583 gör att korsningen har låg trafiksäkerhet. En ny korsning bör därför byggas genom att korsningen flyttas österut. Anslutningen kan då göras vinkelrät mot väg 583 och god sikt erhålls åt båda hållen. Nuvarande två anslutningar ersätts därmed med en. En ny infart från Flygvägen med god standard byggs till områdets östra del.

Genom Söderhamn löper Ostkustbanan. Söderhamn Flygstad har direktförbindelse för järnväggods mot industrispåret Ljusne-Stugsund för vidare befordran längs Ostkustbanan. Via Kilatorsspåret kan Norra Stambanan nås. Ett industrispår från gamla Ostkustbanan ansluter till flygfältets östra del.

Hamnar finns i Långrör Sandarne, avstånd till Flygstaden ca 4 km, vattendjup vid kaj 8,3 m, kajlängd 80 m samt i Orrskär Ljusne, avstånd till Flygstaden ca 14 km, vattendjup vid kaj 10,5 m, kajlängd 100 m vattendjup vid pir 11,3 m, kajlängd 100m.

Söderhamns flygplats, belägen vid Flygstaden har tre turer dagligen till Stockholm /Arlanda, ej lördagar/söndagar.

Bussförbindelser. Söderhamn har en relativt väl utbyggd kollektivtrafik. Lokaltrafiken utgörs för närvarande av Linje 27 och 62 som passerar längs Flygvägen med hållplats Flyget. Från och med januari -99 kommer en ny linje att angöra Flygstaden med 2 turer morgon respektive eftermiddag.

Gång- och cykelnät finns ej utbyggt till området.

Söderhamn bildar en viktig knutpunkt för det nationella datatransportnätet. Det finns fysiskt skilda vägar till omvärlden i optokabel en längs E4 och en västerut mot Bollnäs. Dessutom har en ny optokabel lagts i nya Ostkustbanan. Försörjning via riksnätet är därför och kompletteras med det stadsnät som är under uppbyggnad.

Rekommendationer

Eventuell ny vägförbindelse med väg E4 behandlas i nästa planeringsetapp.

Fortsatt flygverksamhet säkerställs.

Väganslutning mot väg 583 Flygvägen förbättras. Detta görs genom att korsningen med väg 639 flyttas söderut och nuvarande två anslutningar ersätts av en väg. En ny infart mot

Flygstadens östra del öppnas via befintlig grind och transportväg och ges en sådan standard att även tyngre transporter kan välja att angöra området från denna infart.

Industrispåret byggs ut fram till Flygstaden vilket ger möjlighet att kombinera transporter mellan järnväg, flyg och hamnverksamhet.

Gång- och cykelväg byggs ut från Hällåsen till Söderhamn Flygstad. Inom området finns ett utbyggt gång- och cykelvägnät som bibehålls och anpassas till nya verksamheter.

Möjlighet finns för kollektivtrafik att passera genom området på genomfartsgata.

Området ansluts till nationell infrastruktur för data- och telekommunikation.

1. Ny bebyggelse utmed väg 583 skall av trafiksäkerhets- och miljöskäl ej medges närmare vägområdet än 30 meter. För övriga allmänna vägar gäller 12 meter.
2. Nya anslutningar av enskilda vägar och utfarter till väg 583 skall endast undantagsvis medges. Samordning skall i första hand ske.

2.11 Utgångspunkter för områdesbestämmelser och övriga åtgärder

Översiktsplanens inriktning som bland annat innebär att flygverksamheten prioriteras säkras genom områdesbestämmelser alternativt detaljplaner. Ett sådant arbete initieras parallellt med beslut om antagande av översiktsplanen.

För begränsade områden kan områdesbestämmelser antas för att säkerställa att syftet med en översiktsplan uppnås eller att ett riksintresse tillgodoses. Inom vissa delar av Flygstaden bedöms områdesbestämmelser vara ett lämpligt planinstrument genom att dessa enbart redovisar vilka begränsningar som ska finnas och övrigt är tillåtet om inte annat följer av andra regler eller lagar. Detta skulle ge den flexibilitet som eftersträvas.

Inom området finns en mängd lokaler och ytor där förutsättningar finns att bedriva olika verksamheter. Områdesbestämmelserna bör skapa förutsättningar att utnyttja dessa ytor och lokaler så flexibelt som möjligt. Samtidigt innebär olika allmänna intressen att vissa ramar måste sättas

I ett samhällsplaneringsperspektiv finns förutsättningar som begränsar de verksamheter som är lämpliga att lokalisera till Flygstadenområdet. Vissa funktioner inom tjänstesektorn som exempelvis handel riktad mot enskilda konsumenter, offentlig service samt vissa övriga servicefunktioner bör inte förläggas till Flygstaden. Beträffande offentlig verksamhet bör särskild bedömning göras i varje enskilt fall.

Följande bör tjäna som utgångspunkt för områdesbestämmelser för Flygstaden;

Kommunal verksamhet bör i första hand placeras in i kommunens tätorter och befästa befintliga strukturer. Viss kommunal verksamhet kan ändå vara lämplig att placera inom Flygstaden.

I övrigt bör tillämpliga delar av de allmänna intressen och övriga förutsättningar som redovisas i punkterna 2.1-2.10 i denna plan beaktas.

Följande åtgärder bör vidtas utanför det tidigare Flygstadenområdet.;

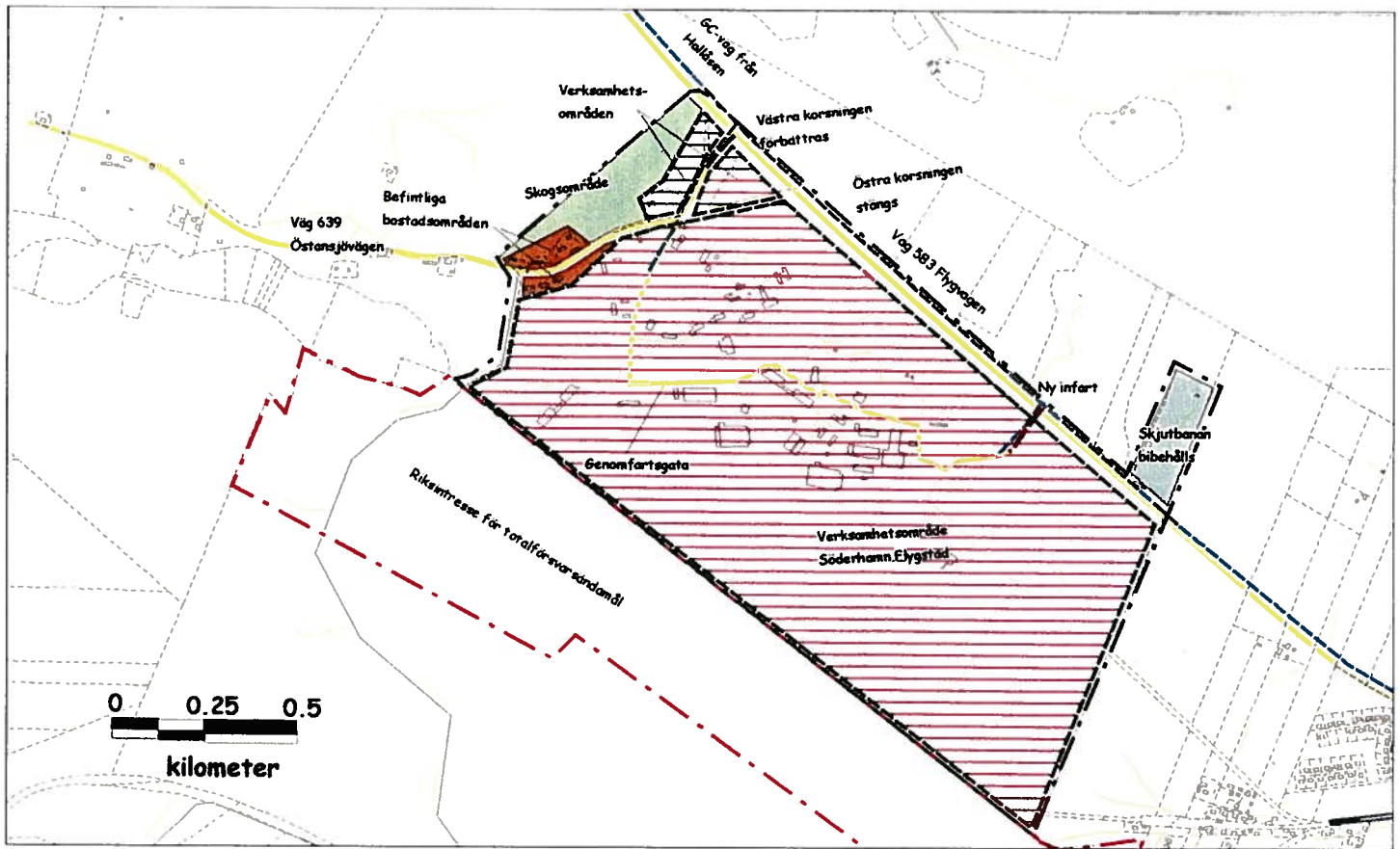
Befintlig skjutbana norr om Flygvägen väster om Flygstaden bibehålls.

Västra avfarten till området från Flygvägen förbättras och verksamhetsetablering tillåts längs tillfartsvägen så att visuell kontakt skapas med Flygvägen och förutsättningar ges för en förbättrad marknadsföring av området.

Väg anslutningen mot väg 583 Flygvägen förbättras. Detta görs genom att korsningen med väg 639 flyttas söderut och nuvarande två anslutningar ersätts med en. En ny infart mot Flygstadens östra del öppnas och ges en sådan standard att även tyngre transporter kan välja att angöra området från denna infart.

Industrispåret byggs ut fram till Flygstaden så att möjlighet ges att kombinera transporter mellan järnväg och flyg.

Gång- och cykelvägen längs Flygvägen byggs ut från Hällåsen till Söderhamn Flygstad. Inom området finns ett utbyggt gång- och cykelvägnät som bibehålls och anpassas till nya verksamheter.



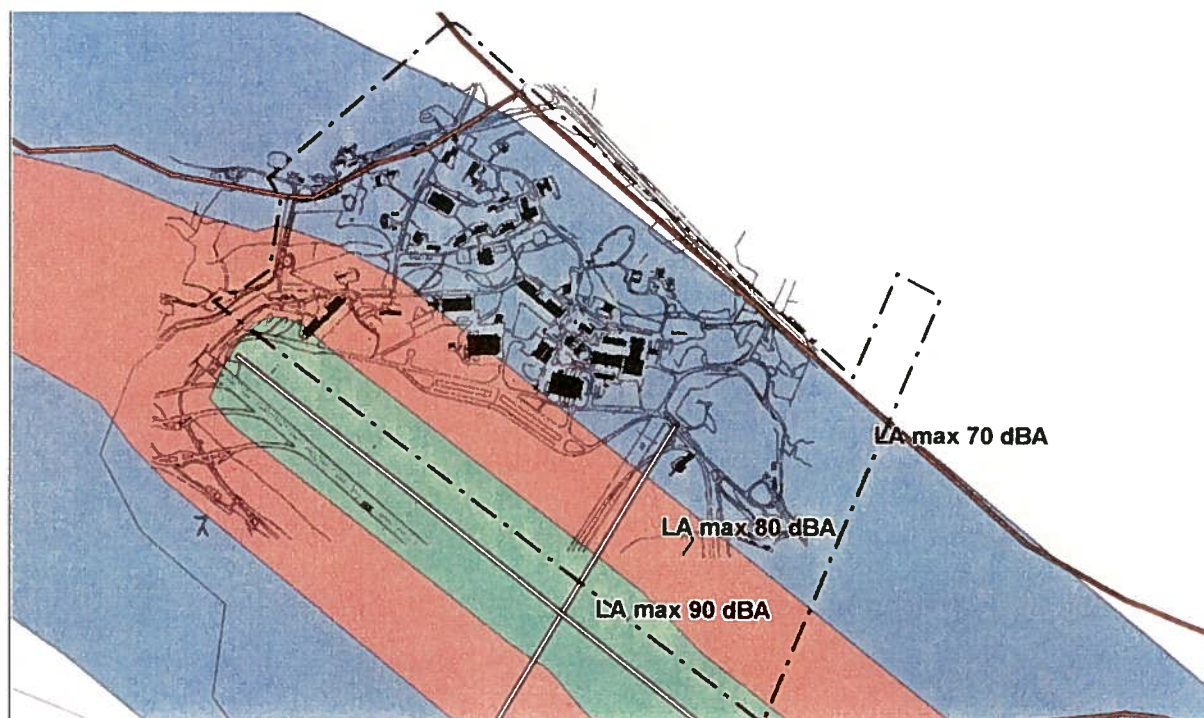
Figur 8. Förslag till markanvändning, Söderhamn Flygstad.

3. Konsekvenser Flygstaden

3.1 Buller

Flygbuller

Området påverkas av flygbuller från landningsbanan. Beräkningar av flygbullret har gjorts i tre scenarier. De tre scenarierna beskrivs närmare under punkten ”4.2 Flygbullerpåverkat område 1998”. Enligt det dimensionerande scenariot kommer delar av området att utsättas för flygbullernivåer med en maximal ljudnivå som överstiger 80 dBA. Övriga delar av området kommer att påverkas av buller överstigande 70 dBA. Med en normal fasaddämpning motsvarande 25 dBA erhålls därmed inomhusnivåer på mellan 55 och 45 dBA. Långsiktigt planeringsmål för bostäder och liknande miljöer är att bullret utomhus ej ska överstiga 70 dBA och inomhus nattetid 45 dBA.



Figur 9. Flygbuller inom Flygstaden.

Trafikbuller

Området påverkas av vägbuller från väg 583 som har ett uppmätt trafikflöde av 4500 fordon per dygn. Riktvärde för god miljö kvalitet utomhus vid bostäder är 55 dBA (Leq) för vägtrafikbuller. Denna nivå överskrids inom avståndet 55 m från vägmitt. 75 m från vägmitt är den beräknade nivån 53 dB(A). Inom Flygstadenområdet finns ej bostäder som påverkas av trafikbuller från väg 583.

Buller från skjutbanor

Inom området finns en skjutbana som ligger strax utanför F15-området. Den har kapacitet för 20 skyttar och ett skothåll på 300 m. Ljudnivån från skjutbanor kan vara betydande framför allt i form av så kallade impulsljud. Omgivande marker nyttjas för tätortsnära rörligt friluftsliv. Fortsatt verksamhet vid skjutbanan kan inverka störande för denna verksamhet. Naturvårdsverkets riktvärden för rörligt friluftsliv är 60-75 dB(A) Impuls, dag och kväll samt 55 - 65 dB(A) Impuls på natten.

3.2 Luftpåverkan

Flygverksamhet ger upphov till utsläpp av luftföroreningar från en rad olika källor. Flygplanens avgaser från såväl normal flygverksamhet som från motorprovning, medför en störning på den yttre miljön, liksom hanteringen av drivmedel och fordonstrafik i anslutning till flygplatsen.

Flygplanens avgaser utgörs framförallt av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och koldioxid. Oförbränt drivmedel kan också släppas ut i närheten av startplatserna. Från drivmedels-hanteringen sker utsläpp av kolväten vid lagring, ompumpning och tankning.

Under en LTO-cykel släpper en Cessna 404 ut 270 kg koldioxid, 4,60 kg kolmonoxid, 0,52 kg kväveoxider och 1,73 kg kolväten. Detta kan jämföras med utsläppen från en JAS 39, m efterbrännkammare som släpper ut 870 kg koldioxid, 1,40 kg kolmonoxid, 3,43 kg kväveoxider och 0,21 kg kolväten under en LTO-cykel.

Utsläpp av kväveoxider kan medföra hälsoproblem för pollenallergiker och astmatiker. Annars bidrar kväveoxider i första hand till försurningen samt göder mark och vatten.

Kolväteutsläpp bidrar till bildning av marknära ozon, som samverkar med kväveoxidutsläppen när det gäller hälsopåverkan särskilt på känsliga personer. Marknära ozon hämmar även tillväxten av skog och grödor.

I verkstäder används lösningsmedel samt ett antal andra kemiska produkter av vilka en del avgår i form av utsläpp till luften.

Den planerade verksamheten vid flygplatsen samt inom Flygstaden bedöms ge en betydande minskning av luftpåverkan jämfört med den verksamhet som tidigare bedrevs vid flygflottiljen genom den avsevärda minskningen av flygverksamhet.

3.3 Grundvatten

Risken för infiltration av föroreningar och kontaminering av grundvattnet är förhållandevis stor för hela området på grund av områdets jordar som utgörs av genomsläpplig sand och grus.

En huvudgrundvattendelare sträcker sig genom områdets centrala delar i en nord - sydlig riktning och delar grundvattenflödet i ett västligt och ett östligt flöde. Eventuella kemikalieutsläpp väster om grundvattendelaren kan påverka Ålsjön och omgivande våtmarker och utsläpp öster om grundvattendelaren kan följa sand- och grusavlagringen österut mot den kommunala vattentäkten i Östanbo. Även några enskilda vattentäkter i

österut mot den kommunala vattentäkten i Östanbo. Även några enskilda vattentäkter i Nyhedsområdet ligger i ett utsatt läge.

Verksamheten på en flygplats innefattar avisning av flygplan, halkbekämpning av banor, tvätt av flygplan och andra fordon. Dessa aktiviteter innebär användning av kemikalier, som i viss mån sprids på ytor där avrinningen får infiltrera i den omgivande marken.

Verksamhetsetablering inom skyddsområdet för Östansjö grundvattentäkt innebär ej att riskerna för kemikalieolyckor och dylikt ökar. En mer småskalig verksamhet innebär däremot att möjligheterna till kontroll och samordning minskar. Försvarets organisation och resurser stod tidigare som garant för att skador på grundvattnet minimerades.

3.4 Skyddsavstånd

Skyddsavstånd upprätthålls i första hand mellan verksamheter och störningskänsliga objekt som bostäder och lokaler för vård och omsorg. Frågan bör uppmärksammas vid nyetablering av verksamheter inom Flygstaden för att motverka framtida störningar.

Följande exempel på skyddsavstånd kan illustrera vad som bör iakttas.

För den typ av verksamhet som tidigare fanns inom F15 verksamhetsområde i form av reparation och omlackering av flygplansdelar krävs ett skyddsavstånd på 200 meter till störningskänsliga objekt. Lackering i större skala med utsläpp av mellan 10 till 50 ton lösningsmedel/år kräver ett skyddsavstånd av 400 meter.

Övriga typer av finmekanisk och elektronisk industri kan verka med ett skyddsavstånd till störningskänsliga objekt på 200 meter.

Väljer man att begränsa verksamheterna till mindre störningsalstrande verksamheter som ger små risker och störningar kan skyddsavståndet till störningskänsliga objekt krympas.

Inom området finns i dag en oljeeldad anläggning på sammanlagt 10 MW. Runt en sådan krävs ett skyddsavstånd på 50 meter. Byts denna till en fastbränsleeldad anläggning behöver skyddsavståndet utökas till 200 m.

I Boverkets Allmänna råd 1995:5 "Bättre plats för arbete" redovisas olika utgångspunkter för hur skyddsavstånd upprätthålls. Dessa bör vara vägledande för etableringar inom Flygstaden.

3.5 Riskfrågor

Grundvatten

Så gott som hela Flygstadenområdet ligger på den åsformation som kallas Ljusnanåsen. Den är en mäktig vattenförande ås, som försörjer Söderhamns kommun med dricksvatten till merparten av de hushåll som är anslutna till det kommunala nätet. Åsmaterialet inom området är dessutom infiltrationsbenäget enligt SGU's utredning. Det betyder att föroreningar som hamnar på markytan snabbt infiltreras i marken och kan nå grundvattnet inom en relativt kort tid. Östanbo vattentäkt som ligger i sydostlig riktning från Flygstadenområdet räknat, är den

kommunala vattentäkt som har det mest utsatta läget av de kommunala vattentäkterna i åsen. Användningen av denna vattentäkt utreds för närvarande.

Grundvattenytans lutning den sista kilometern fram till vattentäkten visar en snabb grundvattenrörelse vilket förstärker risken för förorening av vattentäkten.

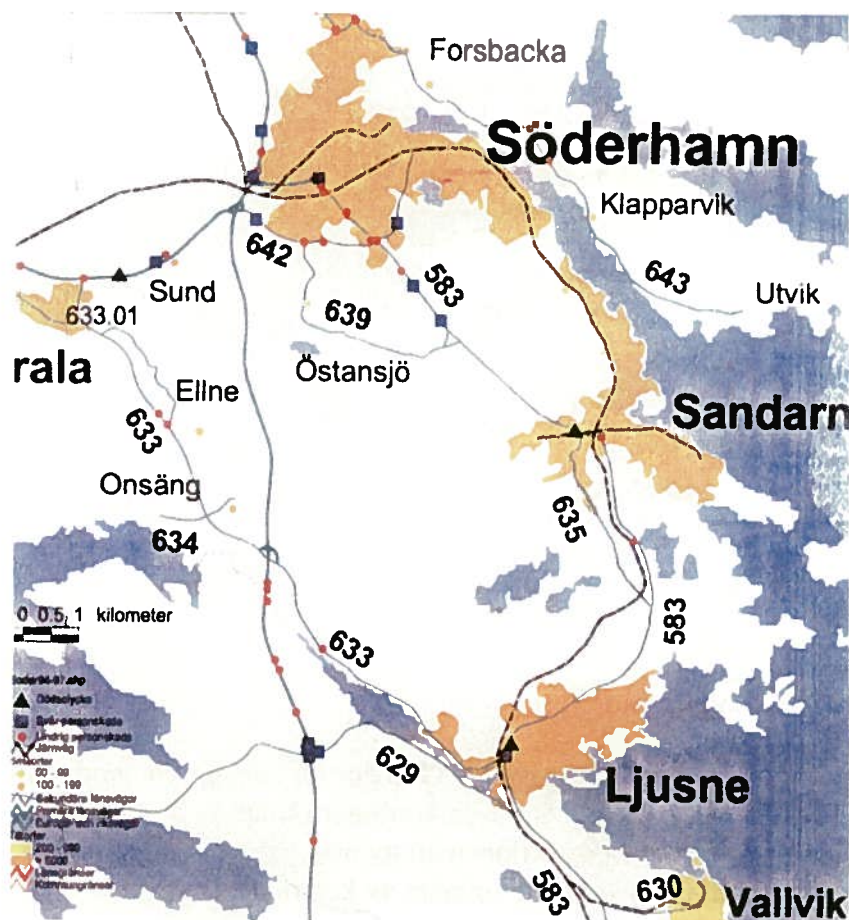
Flygstadenområdet måste betraktas som en riskfaktor för grundvattnet i Ljusnanåsen och Östanbo vattentäkt. Verksamheterna inom Flygstadenområdet måste därför iaktta försiktighetsmått som minimerar riskerna. De faktorer som utgör risker är framför allt lagring, hantering och transporter av brandfarliga varor och andra kemikalier.

Ett tänkbart skadefall när det gäller flygplatser och verkstäder är flyghaveri och brand. En flygplansbrand eller brand i en verkstad medför ofta att brandfarliga varor eller andra kemikalier fattar eld och förorenar släckvattnet vilket därefter infiltrerar i åsen. Detta scenario bör därför vara dimensionerande för förebyggande åtgärder.

Transporter av farligt gods

Längs de större bilvägarna räknar man med att cirka 25 % av transportererna är farligt gods vilket sannolikt också är fallet när det gäller väg 301. Verksamheten vid Flygflottiljen innebär att stora mängder drivmedel transporterades från Långrörs oljehamn till F15. Inriktningen för Flygstaden innebär även transporter av farligt gods men i mindre omfattning.

Trafiksäkerhet och olycksstatistik



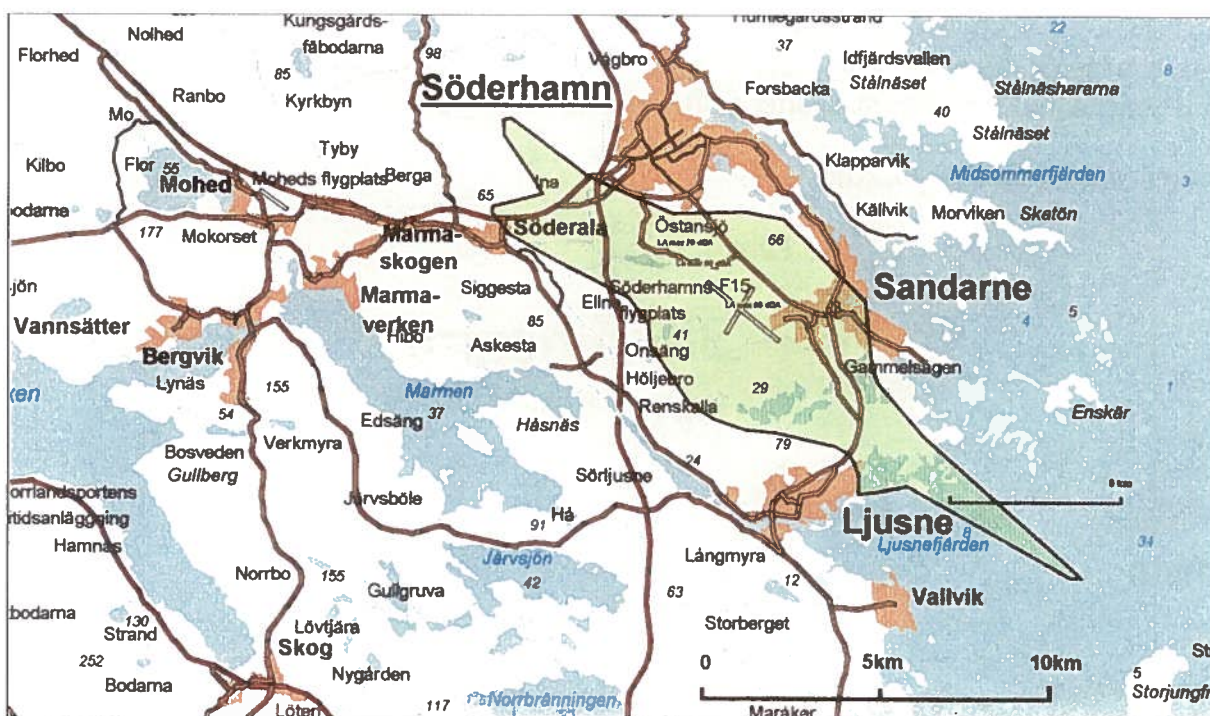
Figur 10. Personskadeolyckor 1994-97 i Söderhamn med omnejd. (Källa Vägverket)

4 Förändring av flygbullerpåverkat område

4.1 Bakgrund

Kommunfullmäktige antog i § 156/95 fördjupad översiktsplan för av F15 flygbullerpåverkade områden. Denna plan var ett uttryck för kommunens strävan att bibehålla och ge möjligheter för F 15 att utveckla sin verksamhet. Planen täcker det område som skulle påverkas av flygbullernivån FBN 55 dBA med tre divisioner JAS 39 Gripen. På grund av försvarsbeslutet finns ej förutsättningarna för planens restriktioner kvar.

Den nya översiktsplanen bör därför hantera frågorna vilka flygbullerstörningar är det troligt att man får i framtiden från flygplatsen och vilka restriktioner bör detta ge för omgivningen? Det område som påverkats av flygverksamheten vid F15 har förändrats under åren bland annat beroende på verksamhetens omfattning och vilka flygplanstyper som använts. Redan i kommunens första version av översiktsplanen antagen 1984 lades restriktioner för bebyggelse på grund av flygbullet från F15. Dessa återkom senare i 1990 års version och området modifierades och utökades ytterligare 1995 i den fördjupade översiktsplanen för av F15 flygbullerpåverkade områden.



Figur 11. Flygbullerpåverkat område enligt 1990 års version av kommuntäckande översiktsplan.

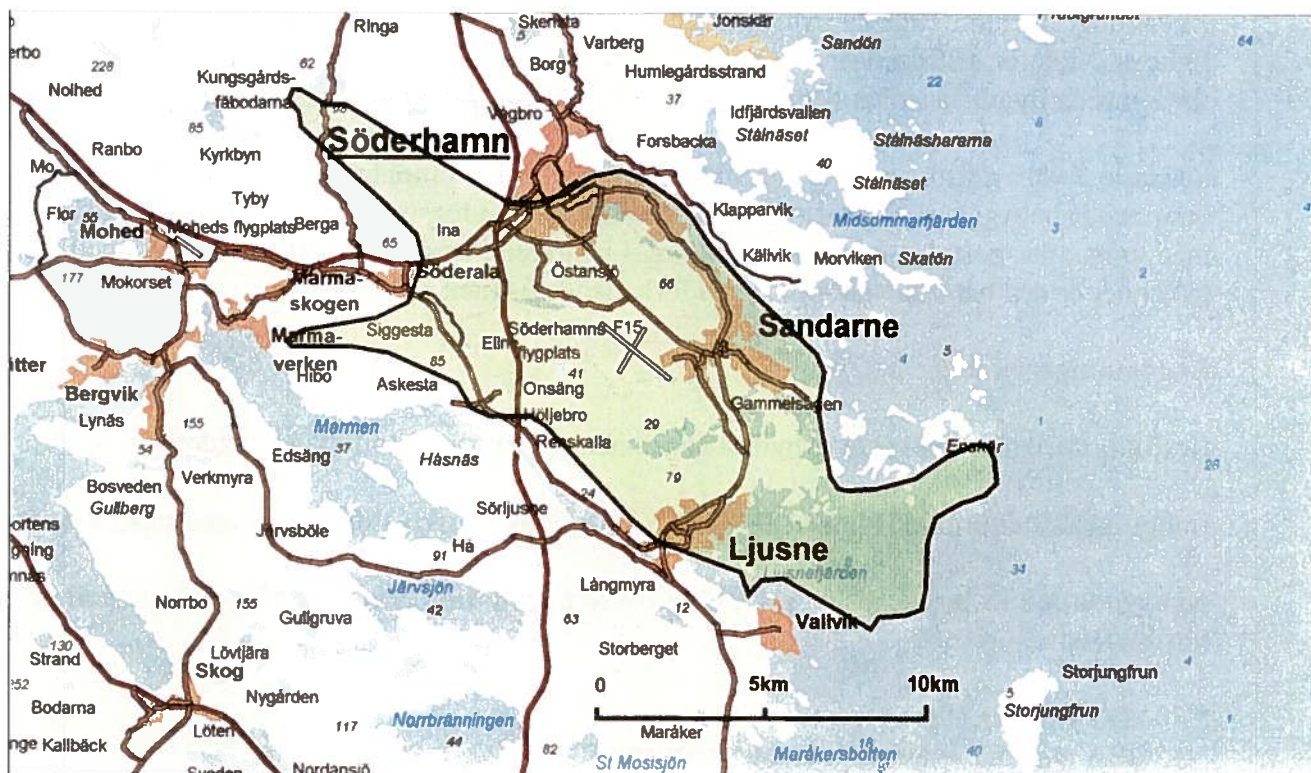
Flygbullerpåverkat område 1990

I den kommuntäckande översiktsplanen från 1990 gavs restriktioner för bebyggelse inom område där flygbullet översteg FBN 55 dBA. Översiktsplanen konstaterade att ny bostadsbebyggelse inom detta område var olämplig och gav restriktionen att ny bebyggelse kunde tillåtas enbart om starka skäl fanns. Planen täckte 56 kvadratkilometer av kommunens yta.

1995 års flygbullerpåverkat område

Kommunfullmäktige antog i § 156/95 fördjupad översiktsplan för av F15 flygbullerpåverkade områden. Denna plan syftade till att bibehålla och ge möjligheter för F 15 att utveckla sin verksamhet. Planen täcker det område som skulle påverkas av flygbullernivån FBN 55 dBA med tre divisioner JAS 39 Gripen. Planen täcker 130 kvadratkilometer av kommunens yta. Planen innebar att översiktsplanelagda bostadsområden i Söderhamn, Sandarne och Ljusne togs bort.

Planen angav att ny bostadsbebyggelse ej fick tillkomma inom området. Ej heller nytillkommande verksamheter för undervisning, omsorg och vård.



Figur 12. Flygbullerpåverkat område 1995

4.2 Flygbullerpåverkat område 1998

Framtidsscenario

För att få ett underlag för beräkning av storleken av störningarna från framtida flygtrafik har beräkningar gjorts för tre möjliga framtidsscenarioer.

Scenarier

- Scenario 1. Nuläge, civila flygrörelser som ingick i tillståndsansökan för F15 innebärande 3000 flygrörelser per år.
- Scenario 2. Fördubbling av trafik relativt scenario 1 samt trafikering med en något större flygplanstyp.
- Scenario 3. Lika som alternativ 2 men utökad med nattrafik med tyngre transportflygplan.

I bilaga 2 redovisas scenarierna 1, 2 och 3 med de områden där bullret överstiger 70 dBA beräknat som Lamax.

Det är angeläget att framtida flygverksamhet ges handlingsfrihet och framtida utvecklingsmöjligheter. Ytan för restriktioner kring flygplatsen bör ej heller vara onödigt stor. Handlingsfrihet för framtida flygverksamhet bedöms ändå vara så viktig att andra intressen måste stå tillbaka.

Scenario 3 väljs därför som utgångspunkt för planering av området samt för restriktioner för omgivande bebyggelse. Scenario 3 innebär alltså att ytan för restriktioner görs så stor att trafik med tunga transportplan nattetid blir möjlig. I jämförelse med nuvarande yta belagd med restriktioner är den berörda ytan trots detta förhållandevis liten.

Bedömningsgrunder

Restriktionerna för det valda scenariot har dimensionerats utifrån följande underlag;

Enligt Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 bör följande riktvärden inte överskridas vid

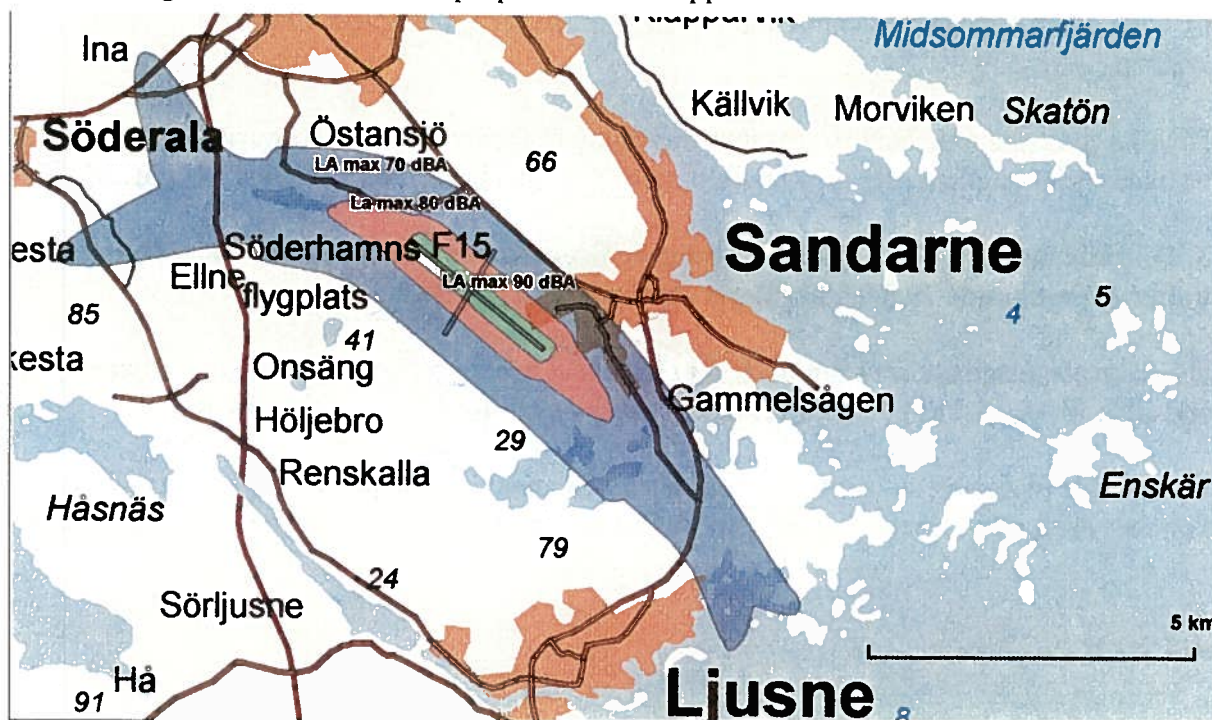
Nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid **nybyggnation** eller **väsentlig ombyggnad** av trafikinfrastruktur.

- * 30 dBA ekvivalent (FBN) ljudnivå inomhus,
- * 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid,
- * 55 dBA ekvivalent (FBN) ljudnivå utomhus vid fasad,
- * 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Åtgärdsprogram mot störningar i **befintlig** bostadsbebyggelse av flygtrafikbuller bör enligt propositionen syfta till att uppnå följande nivåer utomhus. Arbetet bedrivs i två etapper där den första etappen genomförs snarast och etapp 2 avvaktar analys av i vilken takt åtgärder kan genomföras. För arbetets etapper har följande riktvärden angetts;

Etapp 1	Etapp 2	
60 dBA	60 dBA	FBN-nivå utomhus
80 dBA	70 dBA	Maximal ljudnivå när området regelbundet exponeras för bullernivån i medeltal minst tre gånger per natt.
90 dBA	80 dBA	Maximalnivå när området regelbundet exponeras för bullernivån dag- och kvällstid.
100 dBA	90 dBA	Maximalnivå när området regelbundet exponeras för bullernivån endast dagtid vardagar och enstaka kvällar.

70 dBA mätt som maximal nivå väljs som utgångspunkt för dimensionering av bullermattans storlek. Ställningstagandet innebär att ytan är tillräckligt stor även om man i framtiden skärper kraven och genomför infrastrukturpropositionens etapp 2.



Figur 13. Bullermatta enligt scenario 3 som ger yttre gräns för restriktioner. Se även bilaga 3 som ger en tydligare bild över vilka samhällsdelar som täcks av bullermattans 70 dBA-nivå.

4.3 Rekommendationer

- Arbetet med tillståndsansökan enligt miljöbalken påbörjas utifrån de förutsättningar som anges i översiktsplanen.
- Följande rekommendationer ska gälla för områdesbestämmelser, detaljplaner och vid bygglovgivning;

1. Område med flygbuller överstigande 70 dBA beräknat som maximal ljudnivå.

Inom område som kan förväntas påverkas av buller överstigande LAmax 70 dBA skall inga nya bostadsområden tillkomma. Undantag kan göras för bostäder direkt kopplade till flygverksamhetens behov.

Inom detta område får ej heller nya vårdbyggnader tillkomma.

Annan verksamhet som kan äventyra fortsatt flygplatsdrift får ej lokaliseras till området.

Viss kompletterande enstaka bostadsbebyggelse kan dock accepteras liksom normalt underhåll och komplettering av befintlig bebyggelse.

2. Område med flygbuller överstigande 80 dBA beräknat som maximal ljudnivå.

Inom område som kan förväntas påverkas av buller överstigande LAmax 80 dBA skall ingen ny bostadsbebyggelse tillkomma. Inom detta område får ej heller nya vårdbyggnader tillkomma.

Rivning för ersättande med nytt bostadshus kommer ej att medges. Renovering av befintliga bostäder och komplettering med badrum, garagebyggnader och liknande kan accepteras.

3. Område med restriktioner enligt tidigare översiktsplan men utanför område med flygbuller överstigande 70 dBA beräknat som maximal ljudnivå.

Översiktspanelagda bostadsområden som togs bort genom antagande 1995 av fördjupad översiktsplan för av F15 flygbullerpåverkade områden skall fortfarande vara upphävda.

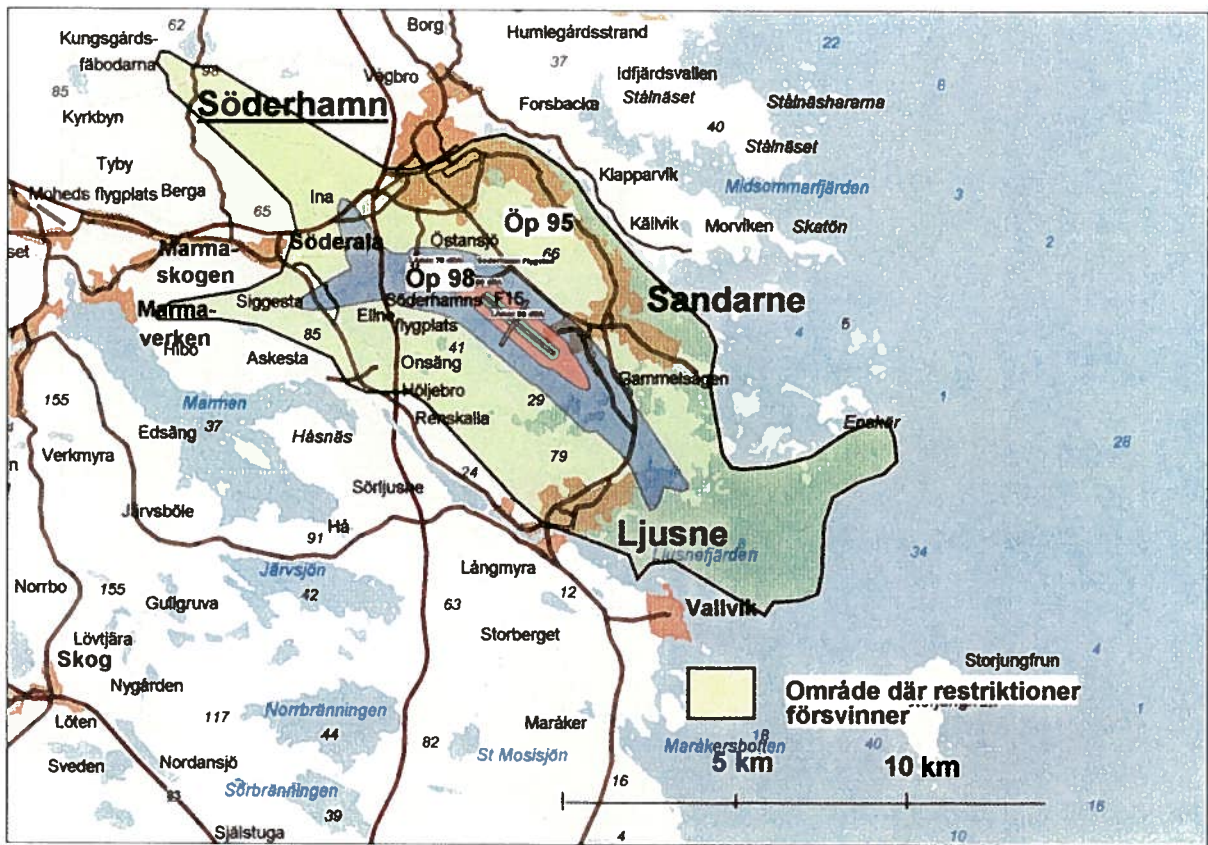
Beträffande planering av nya bostadsområden och annan övergripande samhällsutveckling kommer detta att bearbetas inom ramen för arbetet med ny kommuntäckande översiktsplanen.

4.4 Konsekvenser

Det scenario som valts som utgångspunkt för planering för restriktioner för omgivande bebyggelse innebär trafik även med tunga transportplan nattetid. Trots detta är flygbullerpåverkat område i 1998 års fördjupad översiktsplan avsevärt mindre än det område som reglerades i föregående översiktsplan från 1995 (23 km² respektive 130 km²). En stor del av kommunen kan därför befrias från de restriktioner för byggande som flygbullret ger. Tätorter där dessa restriktioner försvinner är den södra delen av Söderhamn, Sandarne och Ljusne. I övrigt berörs i huvudsak landsbygd.

Tidigare var cirka 45 % av kommunens befolkning bosatta under bullermattan innebärande cirka 6700 lägenheter. Tabellen nedan visar befolkning och antalet bostäder med mera som berörs av restriktioner med anledning av denna fördjupning av översiktsplanen.

Lamax-nivåer (dBA)	70	75	80	85
Befolkning	664	113	12	0
Småhus	240	41	8	1
Flerfamiljshus	2	0	0	0
Hyreshus med lokaler	2	0	0	0
Fritidshus	43	8	0	
Lantbruksfastighet	16	3	0	
Skolbyggnader	1	0	0	



Figur 14. Område där bullerrestriktioner försvinner.

Gävleborgs läns författningssamling

Länsförfattningar Länsstyrelsen



21FS 1984:9

Utkom från trycket
den 26 april 1984

Kungörelse om fastställande av skyddsområde för grundvattentäkt på fastigheten Östansjö 23:1 i Östanbo, Söderhamns kommun

utfärdad den 1 mars 1984.

Länsstyrelsen har med stöd av 2 kap 64 § vattenlagen (1918:523) fastställt skyddsområde för grundvattentäkt på fastigheten Östansjö 23:1 i Östanbo, Söderhamns kommun enligt bifogad karta samt dessutom med giltighet inom detta skyddsområde meddelat följande allmänna föreskrifter rörande vad som enligt 2 kap 63 § samma lag skall iakttas.

Inre skyddsområde

§ 1

För grundvattnet giftiga eller skadliga ämnen såsom petroleumprodukter, fenolhaltiga preparat, tjärprodukter, kemiska bekämpningsmedel, vägsalt m m får inte hanteras eller förvaras på sådant sätt att risk kan uppkomma för förorening av grundvattnet.

Förvaring och hantering av större mängd än 100 liter av ovan angivet slag, brandfarlig vara undantagen, får inte ske utan att miljö- och hälsoskyddsnämnden efter hörande av kommunstyrelsen lämnat tillstånd därtill. När det gäller brandfarlig vara skall förvaring, transport och hantering ske i överensstämmelse med tillämpningsföreskrifterna till förordningen den 1 december 1961 (nr 568) om brandfarliga varor. I enlighet med dessa föreskrifter erfordras tillstånd från byggnadsnämnden för förvaring av mer än 250 liter brandfarlig vätska. I samband med sådant tillstånd, kan nämnden föreskriva de ytterligare åtgärder mot grundvattenförorening som kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden i särskilda fall finner erforderliga.

På plats där cistern fylls eller där ämnen av ovan angivna slag eljest hanteras skall på väl synlig plats uppsättas en skylt med texten "Fara för vattenförorening. Skyddsområde". Skylten, som tillhandahålles av gatukontoret, skall utföras enligt föreskrifterna i Statens industriverks författningssamling 1981:2, punkt 2.6.

§ 2

Uttag av grus, sand och lera eller schaktning i övrigt får inte ske till större djup än 3 meter över högsta naturliga grundvattenyta såvida inte länsstyrelsen efter att ha hört kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnat medgivande härtill.

Högsta naturliga grundvattenytans läge skall fastställas av exploatören i samråd med länsstyrelsen. Schaktning för byggnad vartill byggnadslov lämnats får dock ske utan särskilt medgivande från länsstyrelsen.

På väl synlig plats vid infart till område där grustäkt eller annan schaktning i större omfattning bedrivs, skall genom exploatörens försorg uppsättas en skylt, som tillhandahålles av gatukontoret, med texten "Skyddsområde för vattentäkt. Spill eller läckage skall omedelbart anmälas till brandkåren." Gatukontoret får dessutom uppsätta skyltar med samma text på de andra platser där gatukontoret så finner erforderligt.

§ 3

Stationärt uppställd arbetsmaskin, som drivs med flytande bränsle, samt regelbunden uppställning av dieseldrivna fordon eller arbetsredskap får förekomma endast om sådana skyddsåtgärder mot grundvattenförorening vidtagits, som anges i Statens industriverks författningssamling 1981:2 punkt 4.8.

§ 4

Inom området får inte tippas eller utläggas avfall eller fyllnads- eller avjämningsmassor, som kan försämra grundvattenkvaliteten eller menligt påverka den naturliga grundvattenbildningen. Annat slag av tippning eller utläggning får endast ske efter medgivande av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

§ 5

Industriell inrättning eller annan anläggning med för grundvattnet skadligt avfall, såsom syror, lutar eller metallsalter, får inte anordnas.

§ 6

Anläggning för utnyttjande av värme ur jord eller grundvatten och som inte omfattas av prövningsplikt enligt miljöskyddslagen får inte anordnas utan att miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnat tillstånd därtill.

§ 7

Ledning för avloppsvatten jämte tillhörande brunnar skall utföras med de särskilda krav på täthet som föreskrives i byggnadslov eller där sådant lov inte erfordras av miljö- och hälsoskyddsnämnden i samband med författningssenslig prövning av ledningen enligt 7 § hälsoskyddslagen.

§ 8

Avloppsvatten får inte utsläppas på eller i marken om inte miljö- och hälsoskyddsnämnden prövat att så kan ske utan fara för förorening av grundvattentillgången.

§ 9

Gödselstäder, urinbrunnar och ensilageanläggningar får anordnas endast om betryggande åtgärder vidtages mot förorening av grundvattnet. Skyddsåtgärderna skall utföras enligt anvisningar, som inhämtas hos miljö- och hälsoskyddsnämnden.

§ 10

Spridning av naturgödsel och andra gödningsmedel samt dammbindande ämnen får endast förekomma i den omfattning som normalt erfordras för normalt nyttjande av fastigheter för jordbruk och skogsbruk samt för sedvanligt underhåll av vägar. Spridning av kemiska växt- och skadedjursbekämpningsmedel samt avloppsslam får inte ske utan att miljö- och hälsoskydds nämnden lämnat tillstånd därtill.

Yttre skyddsområde

§ 11

För grundvattnet giftiga eller skadliga ämnen såsom petroleumprodukter, fenolhaltiga preparat, tjärprodukter, kemiska bekämpningsmedel, vägsalt m m får inte hanteras eller förvaras på sådant sätt att risk kan uppkomma för förorening av grundvattnet.

Förvaring och hantering av större mängd än 100 liter av ovan angivet slag, brandfarlig vara undantagen, får inte ske utan att miljö- och hälsoskydds nämnden efter hörande av kommunstyrelsen lämnat tillstånd därtill.

Brandfarlig vara skall förvaras, transporteras och hanteras i överensstämmelse med tillämpningsföreskrifterna till förordningen den 1 december 1961 (nr 568) om brandfarliga varor. I enlighet med dessa föreskrifter erfordras tillstånd från byggnadsnämnden för förvaring av mer än 250 liter brandfarlig vätska. I samband med sådant tillstånd kan byggnadsnämnden föreskriva de ytterligare åtgärder mot grundvattenföroreningar som kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskydds nämnden i särskilda fall finner erforderliga.

På plats där cistern fylls eller där ämnen av ovan angivna slag eljest hanteras skall på väl synlig plats uppsättas en skylt med texten "Fara för vattenförorening. Skyddsområde". Skylten, som tillhandahålles av gatukontoret, skall utföras enligt föreskrifterna i Statens industriverks författningssamling 1981:2 punkt 2.6.

§ 12

Uttag av grus, sand, lera och torv eller schaktning i övrigt får inte ske till större djup än 1 meter över högsta grundvattenytan. Exploatören skall i samråd med länsstyrelsen fastställa dennas läge, vilket får ske under arbetets gång. Schaktning för byggnad vartill byggnadslov lämnats får dock ske under denna nivå utan särskilt medgivande från länsstyrelsen.

På väl synlig plats vid infart till område där grustäkt eller annan schaktning i större omfattning bedrives, skall genom exploatörens försorg uppsättas en skylt, som tillhandahålles av gatukontoret, med texten "Skyddsområde för vattentäkt. Spill eller läckage skall omedelbart anmälas till brandkåren." Gatukontoret får dessutom uppsätta skyltar med samma text på de andra platser där gatukontoret så finner erforderligt.

§ 13

Stationärt uppställd arbetsmaskin, som drivs med flytande bränsle, samt regelbunden uppställning av dieseldrivna fordon eller arbets-

redskap får förekomma endast om sådana skyddsåtgärder mot grundvattenförorening vidtagits, som anges i Statens industriverks författningssamling 1981:2 punkt 4.8.

§ 14

Inom området får inte tippas eller utläggas avfall eller fyllnads- eller avjämningsmassor, som kan försämra grundvattenkvaliteten eller menligt påverka den naturliga grundvattenbildningen. Annat slag av tippning eller utläggning får endast ske efter medgivande av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

§ 15

Industriell inrättning eller annan anläggning med för grundvattnet skadligt avfall såsom syror, lutar eller metallsalter och som inte omfattas av provningsplikt enligt miljöskyddslagen får inte anordnas utan att miljö- och hälsoskyddsnämnden efter hörande av byggnadsnämnd och kommunstyrelse lämnat tillstånd därtill. I samband med sådant tillstånd kan miljö- och hälsoskyddsnämnden föreskriva de särskilda villkor för undvikande av grundvattenförorening som anses erforderliga.

§ 16

Anläggning för utnyttjande av värme ur jord eller grundvatten och som inte omfattas av provningsplikt enligt miljöskyddslagen får inte anordnas utan att miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnat tillstånd därtill.

§ 17

Avloppsvatten får inte utsläppas på eller i marken om inte miljö- och hälsoskyddsnämnden prövat att så kan ske utan fara för förorening av grundvattentillgången.

§ 18

Gödselstäder, urinbrunnar och ensilageanläggningar får anordnas endast om betryggande åtgärder vidtages mot föroreningar av grundvattnet. Skyddsåtgärderna skall utföras enligt anvisningar som inhämtas hos miljö- och hälsoskyddsnämnden.

§ 19

Spridning av naturgödsel och andra gödningsmedel samt dammbindande ämnen får endast förekomma i den omfattning som normalt erfordras för normalt nyttjande av fastigheter för jordbruk och skogsbruk samt för sedvanligt underhåll av vägar. Spridning av kemiska växt- och skadedjursbekämpningsmedel samt avloppsslam får inte ske utan att miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnat tillstånd därtill.

Allmänna bestämmelser

§ 20

Om trots föreskrivna försiktighetsmått grundvattenförorenande ämnen kommit ut inom skyddsområdet eller om annan händelse inträffat.

som kan befaras medföra skada på grundvattentillgången, skall anmälan härom omedelbart göras till brandkåren och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

§ 21

Om särskilda skäl föreligger kan undantag från ovan meddelade föreskrifter medges av länsstyrelsen. Lämnat medgivande kan återkallas av länsstyrelsen när så befinnes erforderligt.

§ 22

Tillsyn över verksamhet som regleras i dessa bestämmelser, utövas av miljö- och hälsoskyddsnämnden samt beträffande brandfarliga varor av byggnadsnämnden. Dessutom får tillsyn utövas av kommunstyrelsen.

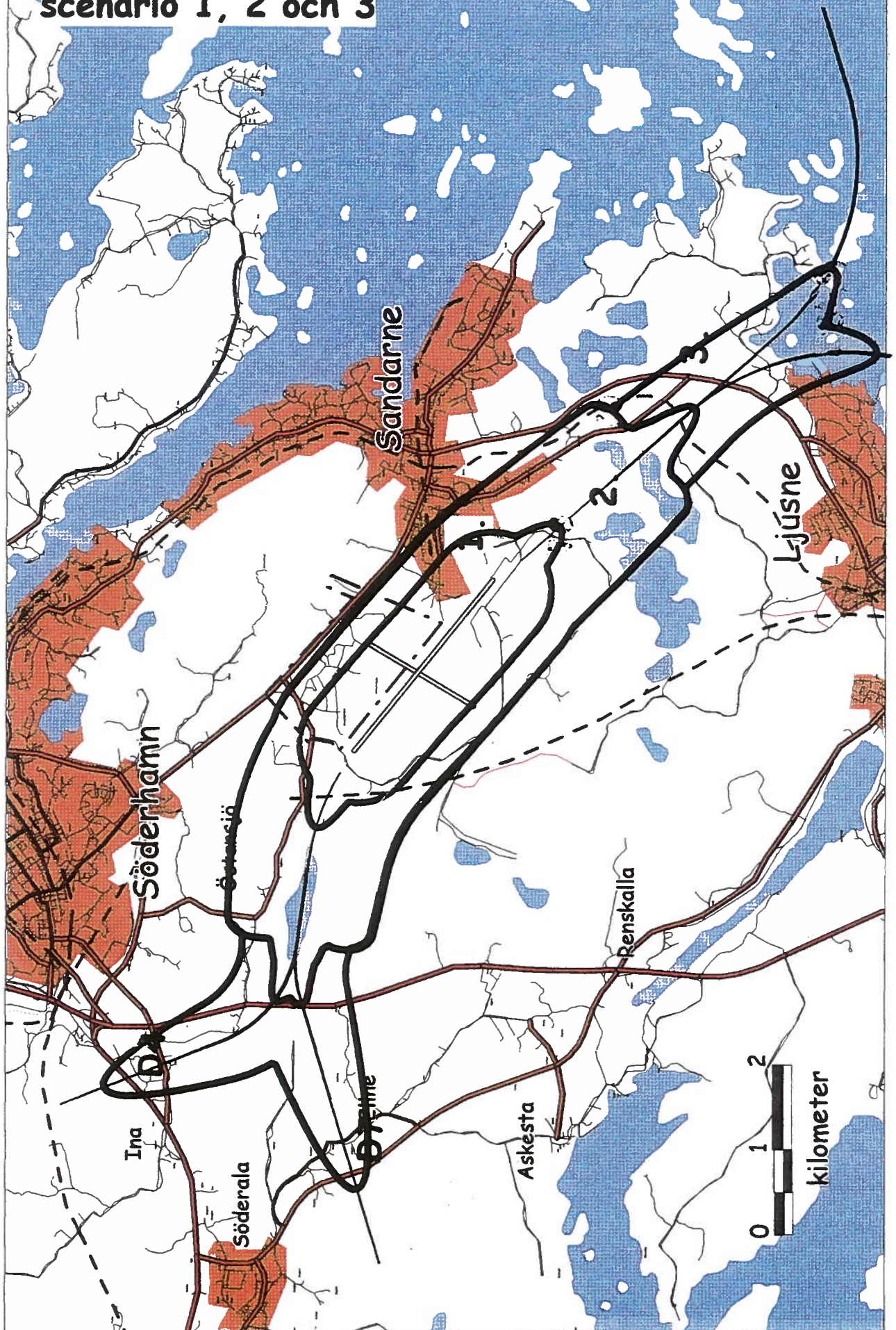
Tillsynsmyndighet får inte vägras att utföra de undersökningar som erfordras för kontroll av att dessa bestämmelser efterlevs.

Detta beslut skall enligt 2 kap 68 § vattenlagen (1918:523) träda i kraft omedelbart och gälla tills vidare.

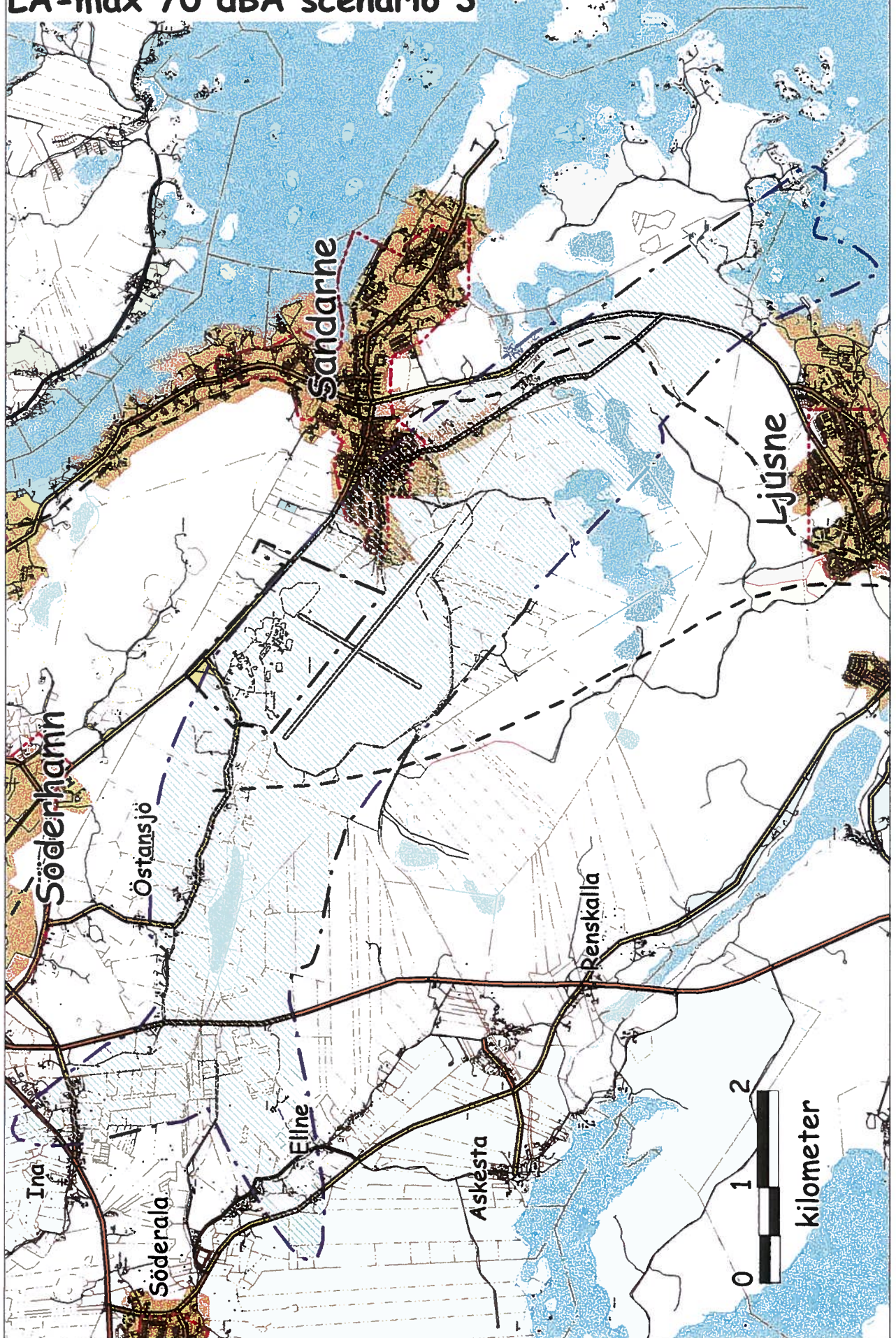
A Tollstorp

Rune Jonsson

Bilaga 2.
L_{Amax} 70 dBA för
scenario 1, 2 och 3



Bilaga 3.
Yttre gräns för restriktioner
LA-max 70 dBA scenario 3





Länsstyrelsen
Gävleborg
Fysisk planering
Anna Dehlin-Englund
Tel 026-17 12 88
Anna.Dehlin-Englund@x.lst.se

YTTRANDE

1999-03-15

201-10575-99

Byggnadsnämnden

1999 -03- 19

Söderhamns kommun
Byggnadsnämnden
826 80 SÖDERHAMN

Diarienumr	Handl.nr	Övertal

Förslag till Fördjupning av Söderhamns kommuns översiktsplan för Söderhamn Flygstaden och upphävande av Fördjupningen över F15 flygbullerpåverkade områden, Söderhamns kommun

Söderhamns kommun önskar upphäva Fördjupad översiktsplan för av F15 flygbullerpåverkade områden och har översänt förslag till Fördjupad översiktsplan för Söderhamn Flygstaden för granskning i samband med utställning under tiden 11 januari till 15 mars 1999 enligt 4 kap 3 § plan- och bygglagen. I den senare planen föreslås ändrad användning för en mindre del av den gällande planen. Båda planerna har varit föremål för behandling i Länsstyrelsens planberedning.

Det är i högsta grad god hushållning att denna fina miljö med tillsammans ansenliga byggnadsytor i välbyggda och väl underhållna hus fylls med nya verksamheter.

Riksintressen

Försvarsmakten hävdar riksintresse för själva flygfältet med taxi- och rullbanor, uppställningsplatser samt hinderfria ytor runt fältet som erfordras för att möjliggöra start och landning. Basen kommer i fortsättningen endast att nyttjas som krigsbas. Bullerkurvor kring fältet kommer inte att hävdas som riksintresse.

Det är viktigt även i framtiden att tillkommande byggnader och anläggningar t ex vindkraftverk och telemaster inte hindrar användningen av startbanan vid in- och utflygningar.

Övriga riksintressen påverkas inte av förslaget.

Kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer skyddas genom områdesbestämmelser såsom föreslagits i planen.

Hälsa och säkerhet

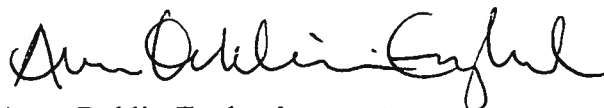
Om tillkommande verksamheter, som t ex kan vara bullerkänsliga, är lämpliga i befintliga eller nya byggnader inom området bedöms vid bygglovprövningen. Generella restriktioner mot viss användning torde därför inte behövas utan lämpligheten bör prövas vid de tillfällen då väsentligt ändrad användning är aktuell.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
801 70 GÄVLE	Borgmästarplan	026-17 10 00	026-61 13 10

Byggnaderna är väl isolerade mot buller för att den tidigare militära kontors- och utbildningsverksamheten skulle kunna äga rum. Fortsatt civil flygfart (dessutom av mindre bullrande art) torde, efter ytterligare bullerdämpande tekniska åtgärder, därför inte hindra de flesta verksamheter från att kunna etableras inom området och även utvecklas, växa och ge allt bättre underlag för kollektiv trafikförsörjning och annan gemensam service.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen anser inte att förslaget till fördjupning av översiktsplan för Flygstaden är av mellankommunalt intresse.



Anna Dehlin-Englund

Kopia till

Banverket, Gävle
Försvarsmakten, HKV, Stockholm
Fo 53, Gävleborgsgruppen
Vägverket, Gävle
Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen, länsledningen
försvar
kommunikation
kultur
miljö
plan
regionalekonomiska enheten
sociala enheten

g/söderh/föpgryt/flygstad

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
801 70 GÄVLE	Borgmästarplan	026-17 10 00	026-61 13 10