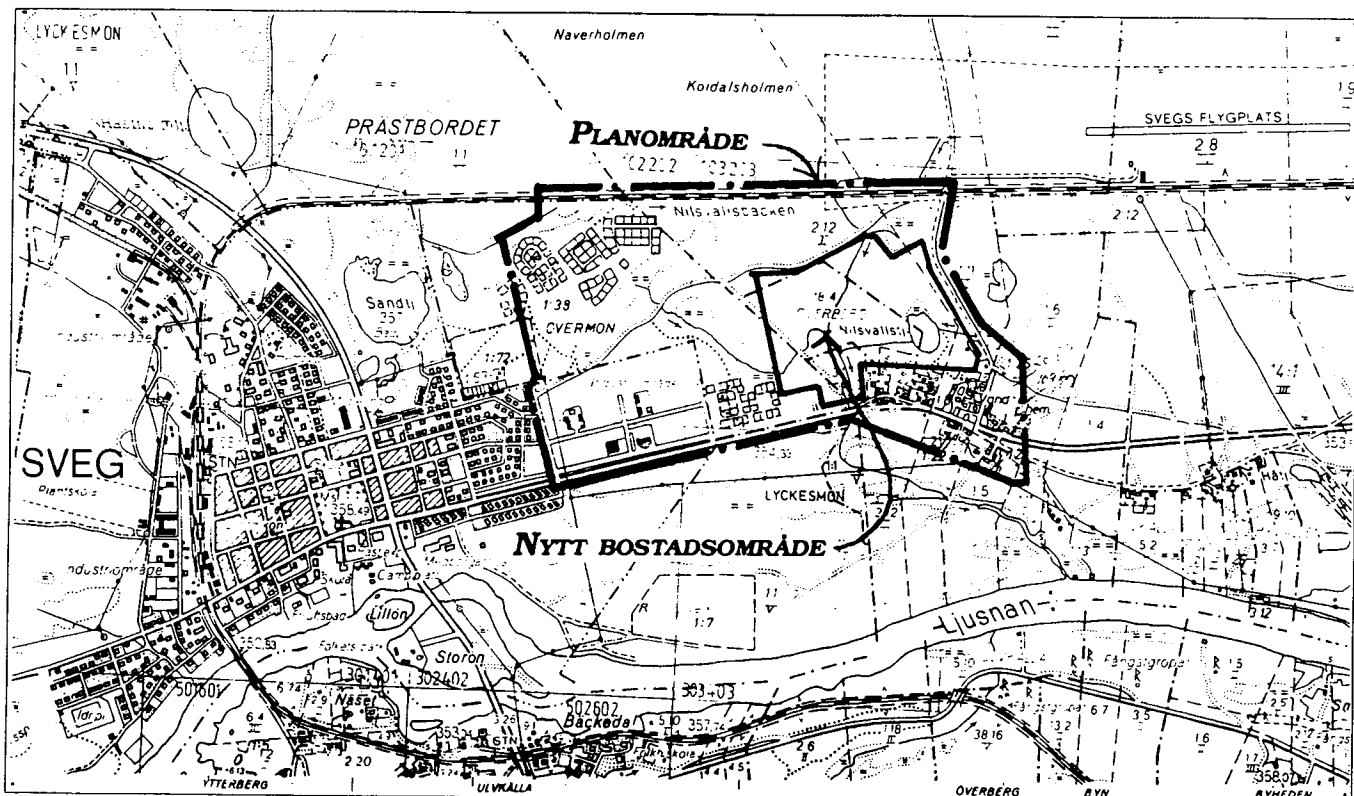


# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR ÖSTRA SVEG HÄRJEDALENS KOMMUN



Antagandehandling 1991-08-30

FÖRDJUPAD ÖVESIKTSPLAN  
FÖR  
ÖSTRA SVEG  
HÄRJEDALENS KOMMUN

**Innehåll**

Inledning  
Befintliga förhållanden  
Omgivningspåverkan mm  
Förslag till markanvändning

## **Inledning**

Denna fördjupade översiktsplan utföres som ett led i den kommunomfattande översiktsplaneringen. Planen omfattar den östra delen av Svegs samhälle och berör ett ca 150 ha stort område. Planarbetet påbörjades 1987 av förre stadsarkitekten Kurt Fendrich och har fullföljts av Ulf Alexandersson under ledning av kommunens planeringsgrupp.

Området har sedan lång tid tillbaka reserverats som ett framtida utbyggnadsområde för bostadsbebyggelsen i Sveg. En av kommunfullmäktige antagen disposition över Östra Sveg har sedan 1975 varit byggnadsnämndens handledning för utbyggnad av området.

## **Befintliga förhållanden**

### **Gällande planer**

För planområdets västligaste delar gäller detaljplaner upprättade mellan år 1964 och 1984. Detaljplanerna är dels avsedda för bostadsbebyggelse dels för industri.

### **Markförhållanden**

Terrängen inom det aktuella området består huvudsakligen av fast mark, grus och sand, med öar av sankmark som avvattnas med diken och smärre vattendrag mot Ljusnan. Växtligheten utgörs av vacker barrskog, mest tall med liten undervegetation.

Inom planområdet finns inga kända fasta fornlämningar.

### **Markägoförhållanden**

Den ännu oexploaterade marken inom området är huvudsakligen kommunägd.

### **Riksintressen**

Inom planområdet finns inga riksintressen. I viss mån berörs dock riksväg 81, inlandsbanan samt flygplatsverksamheten av planen.

## **Omgivningspåverkan mm**

### **Industribuller**

När stadsplanen för det sk Östra Industriområdet fastställdes 1964-09-09 förutsågs inte den relativt omfattande bostadsbebyggelse som sedermera har skett i Sveg. Det östra industriområdet låg då i utkanten av planerad bebyggelse och industriidkare som etablerade sig där ansåg att de hade ett gynnsamt läge. I planbestämmelserna för industriområdet anges att området får användas endast för industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Industriverksamheten inom området har expanderat kraftigt och medfört att främst RYDAB:s verksamhet medför vissa bullerstörningar. Frågan om flyttning av hela RYDAB:s verksamhet till

västra industriområdet har diskuterats, men bedömts som orealistiska pga hittills nedlagda investeringar.

Ljudstörningarna från RYDAB domineras huvudsakligen av lastningsbuller samt av ljud från upplagsplatserna. Verksamheten är av sådan omfattning och bedrivs med sådana störningar att den till viss del måste anses stå i strid med gällande planbestämmelser för industriområdet.

Företaget är väl medveten om att man förorsakar buller och försöker begränsa nivån så långt möjligt och med hänsyn till ekonomiska förutsättningar. För närvarande arbetar man inte nattskift och lastar endast i undantagsfall efter kl 22.00. Lastningen sker normalt på dagtid på sk växelflak.

Bullerfrågorna har utretts av K-Konsult vid tre olika tillfällen, dels i "Externt industribuller från RYDAB AB, Sveg 1984-12-05", dels "Bullerfrågor kring stadsplan, Sveg 1985-05-10" och slutligen "Buller från RYDAB, åtgärder med avseende på bostäder 1988-05-03". Av dessa utredningar framgår att bostadsbebyggelse i närområdet kring RYDAB förutsätter uppförande av ca 6 m högt bullerskydd kring RYDAB:s tomt. Dessa bullerskärmar skulle bli ett mycket dominerande inslag i stads- och landskapsbilden. Bullerskyddet beräknades 1988 kosta drygt 700 000 kronor.

Av bullerutredningarna framgår att ingen tillkommande ny bebyggelse bör placeras närmare RYDAB:s bullerkällor än 500 meter om inte bullerdämpande åtgärder utföres. Bullret från lastning och lossning hos RYDAB påverkar även befintliga bebyggelseområden, varför lämpliga bullerdämpande åtgärder bör eftersträvas oberoende av placering av ny bebyggelse.

### **Järnväg**

För att inte tillkommande bebyggelse skall störas av järnvägstrafiken föreslås att ny bebyggelse ej placeras närmare järnvägen än 150 m.

### **Flygbuller**

Den nuvarande flygtrafiken bedöms inte vara störande för tillkommande bostadsbebyggelse inom östra Sveg.

Utredning pågår om lokalisering och storlek av framtida flygplats i Härjedalen kommun. Om utredningen kommer fram till att Svegs flygplats skall byggas ut, skall flygets ev bullerpåverkan på kommande bostadsbebyggelse beaktas. Områdenas gränser kan därför komma att korrigeras m h t till buller, flygplanstyp mm. Den nu mest aktuella flygplanstypen, SAAB 340, medför dock en relativt marginell bullerpåverkan för det planerade bostadsområdet, bl a beronde på val av banriktning.

I utredning "Svegs flygplats, rapport, utredningsplan" upprättad av Scandiaconsult 880315 framgår följande:

#### Flygbuller

Under årens lopp har olika metoder använts för att beräkna flygbuller kring en flygplats, alltifrån bullerschabloner till komplicerade databeräknade bullermattor.

Flygbullret kring Svegs flygplats kan lämpligen delas upp i två slags buller nämligen

a) verkligt buller från flygplan

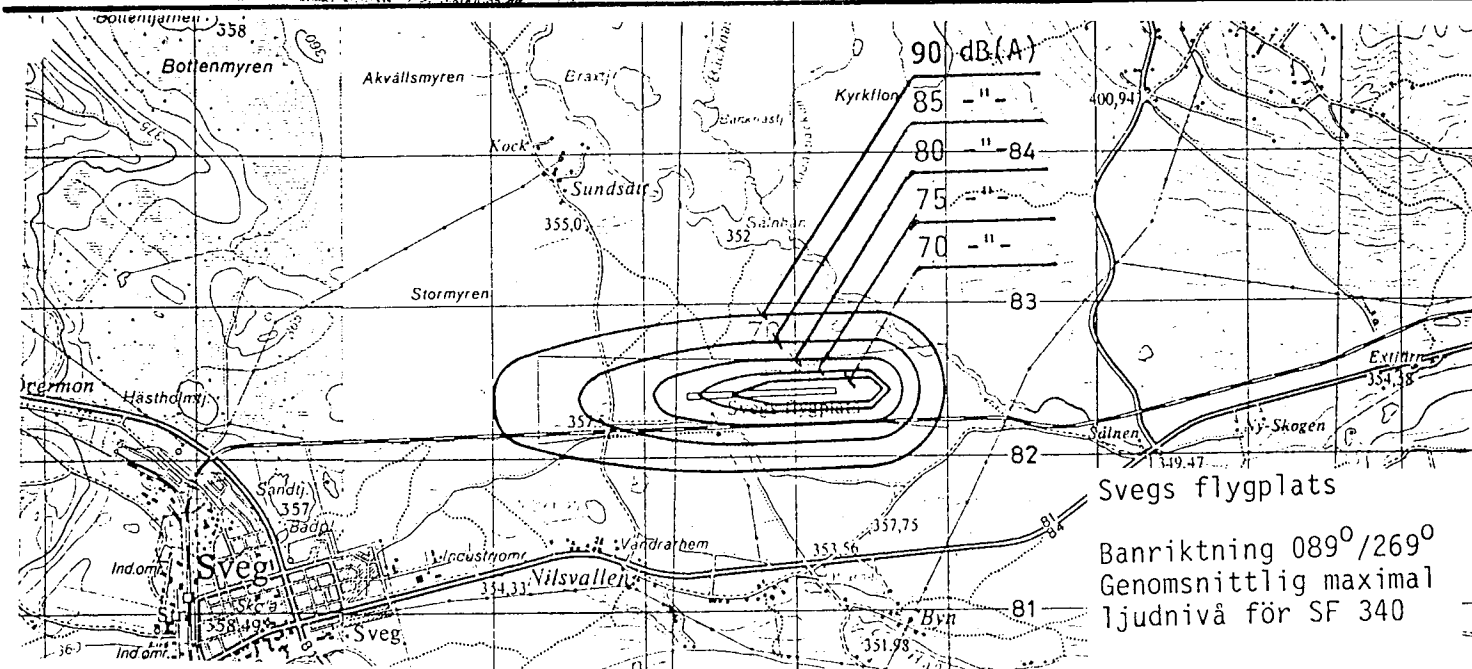
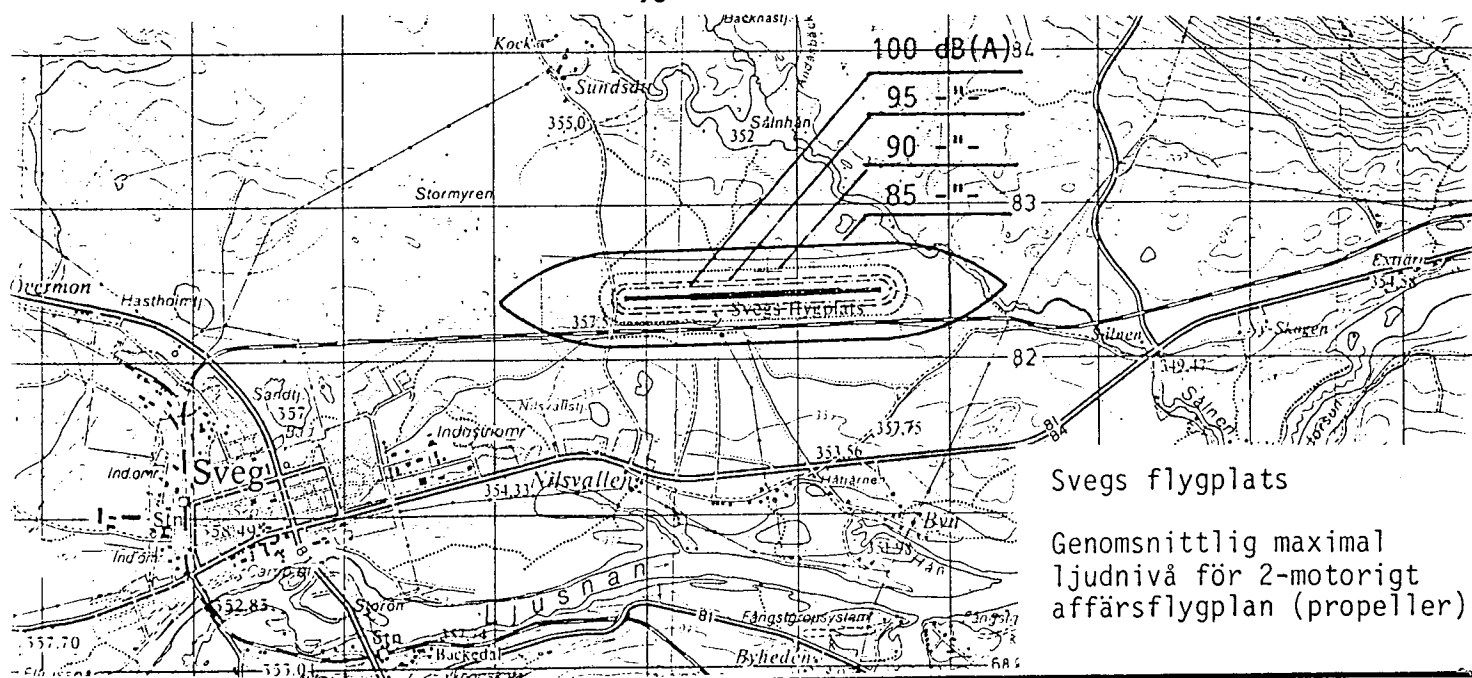
b) irritation över ihärdigt flygande med småplan (ex start- och landningsövningar)

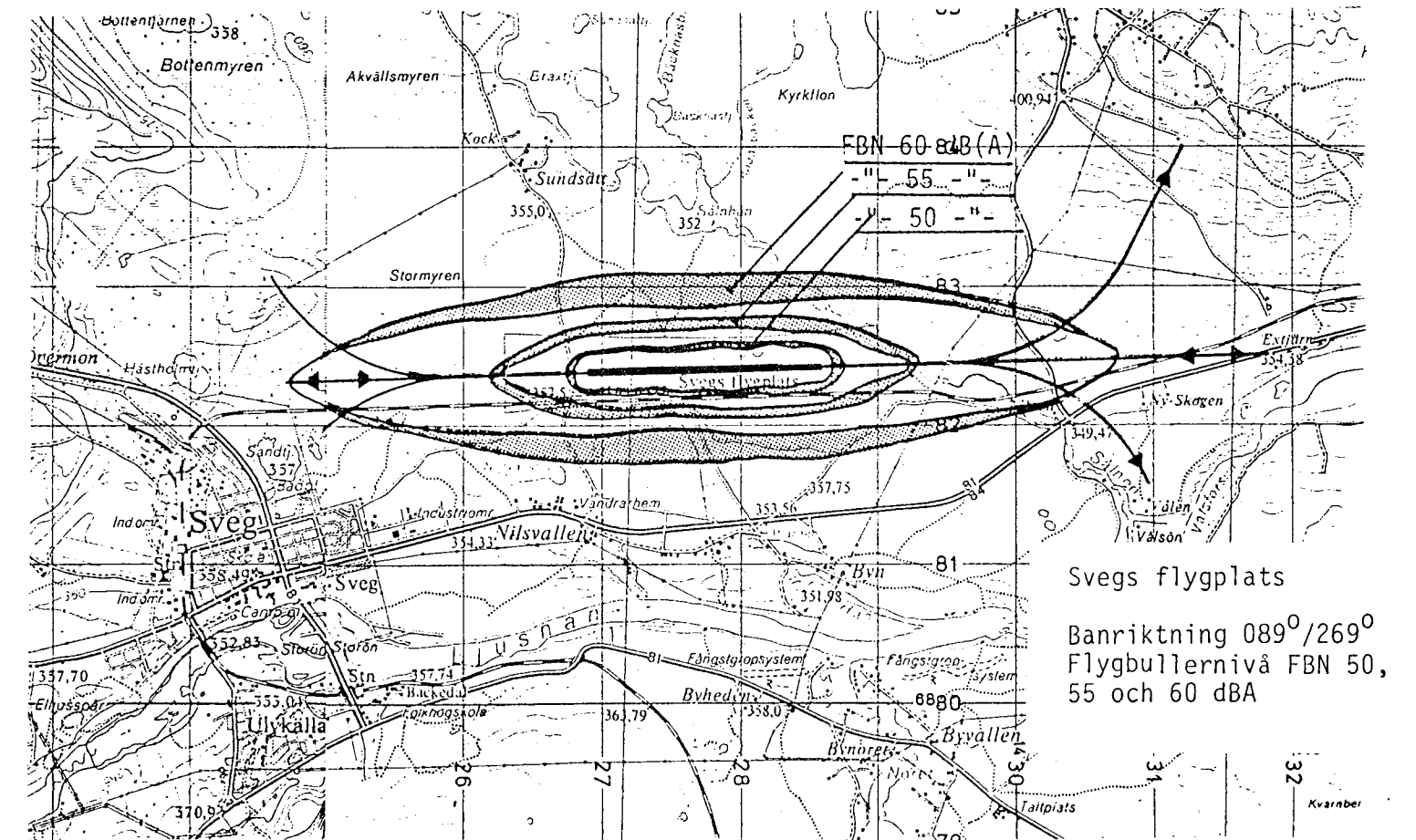
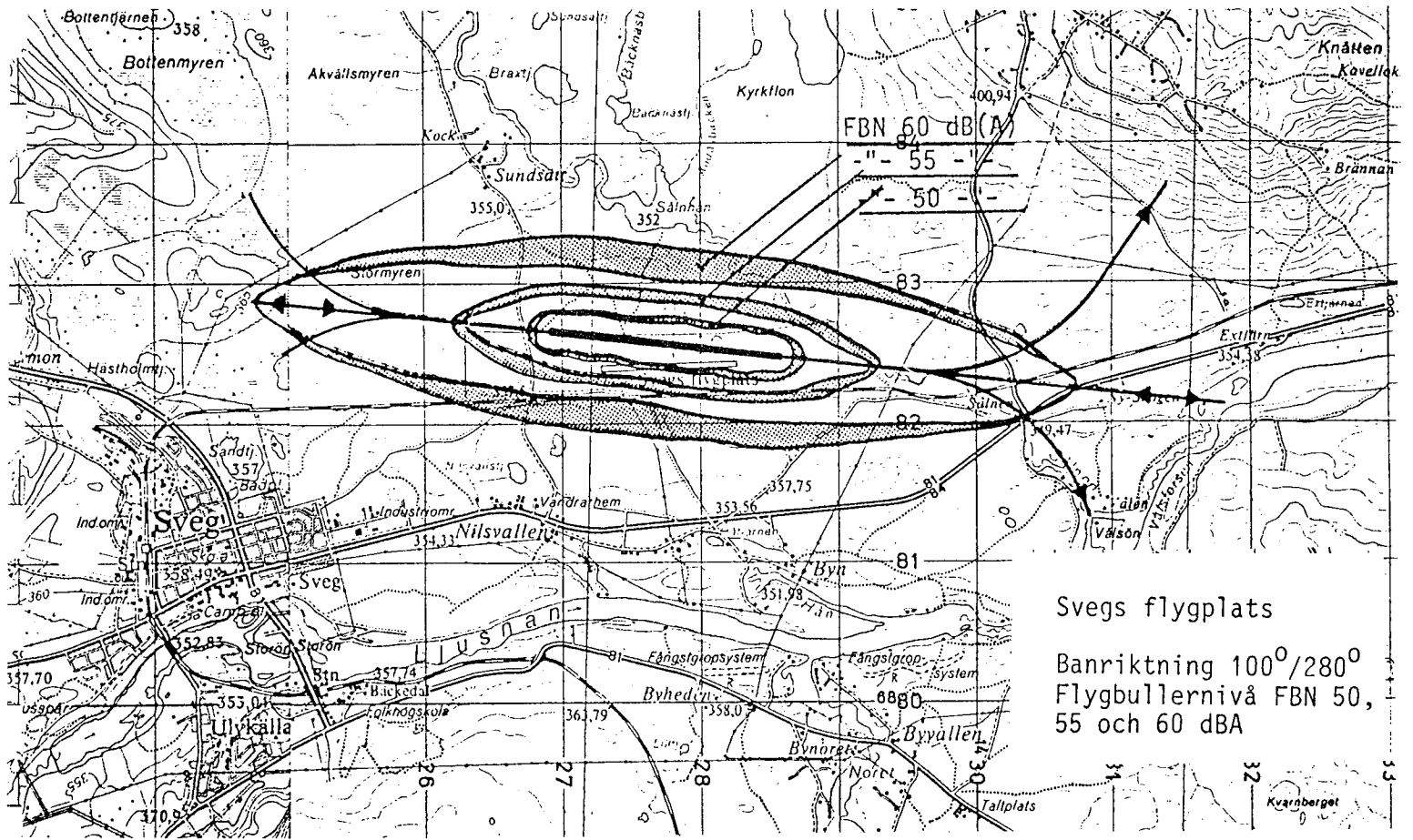
Bullerberäkningar enligt a) utförda enligt FBN-metoden visar att "flygbullermattan" SAAB340 sträcker sig strax utanför fältgränsen. Planverket utarbetade bullerschabloner i slutet på 60-talet med timglasliknande utseende och anser att de bör gälla. Vi anser att dessa schabloner kan användas vid planering av bebyggelseområden med förekomst av speciellt bullerkänslig bebyggelse (ex sjukhus).

Genomsnittlig maximal ljudnivå för SAAB 340 och tvåmotorigt propellerflygplan redovisas.

Ur bullersynpunkt är det vridna banläget ( $100^{\circ}/280^{\circ}$ ) att föredra.

Nedan redovisas flygbullernivåerna för olika flygplanstyper.





## Förslag till markanvändning

### **Bostäder**

De föreslagna bullerdämpande åtgärderna som tidigare redovisats, bedöms som orealistiska m h t utseende och kostnader. Tillkommande bostadsbebyggelse placeras därför på ett avstånd av minst 550 m från störningskällorna inom RYDAB. Därigenom överskrids ej Naturvårdsverkets riktlinjer rörande externt industribuller.

Området bedöms sammanlagt kunna rymma ca 2 - 300 lägenheter beroende på fördelningen mellan friliggande småhus, kedje- och radhus eller flerbostadshus. Någon närmare precisering av var de olika bebyggelsekategorierna skall placeras föreslås ej i den fördjupade översiktsplanen. Områdets storlek innebär att det kommer att utgöra utbyggnadsområde under en ganska lång tidsperiod. Efterfrågan av olika boendetyper varierar under åren, varför området successivt avses indelas i lämpliga etapper och där varje etapp innehåller en lämplig fördelning mellan friliggande bostadshus, kedje/radhus samt flerbostadshus med lägenheter.

Detaljplanerna inom området utformas så att de möjliggör lämplig inplacering av permanenta lokaler för barnomsorgen samt ger möjlighet till att under begränsad tidsperiod använda exempelvis småhus för barnomsorg.

Vid detaljplaneringen skall hänsyn tas till ev bullerpåverkan från flygplatsen. En vridning av banläget bör eftersträvas då detta medför minsta bullerpåverkan på området för bostäder. Närmare gränser kan för närvarande inte fastläggas i avvaktan på klarläggande om flygplatsfrågan, framtida flygplanstyp, banriktning mm.

Badplatsen vid Nilsvallstjärn samt andra rekreationvärden kring tjärnen säkerställs och tillvaratas som en tillgång i detaljplanen för området.

Enstaka kompletteringar inom de befintliga bostadsområdena vid Nilsvallen bedöms som möjlig utan föregående detaljplanering. Övriga utbyggnadsområden skall detaljplaneras. Om bostadsområdena indelas i flera detaljplaneetapper bör dessa föregås av en sammanhållen dispositionsplan för hela området.

### **Trafik, gång- och cykelvägar**

Huvuddelen av området föreslås matas via en ny infartsväg från väg 81/84 väster om Nilsvallen. En mindre del av området kan dessutom matas via vägen till flygplatsen. Eventuellt kan områdets matning påverkas om Svegs flygplats byggs ut. Flygplatsvägen kan då eventuellt läggas om och samordnas med matarväg till det nya bostadsområdet.

Vägen genom skogen belägen norr om befintligt industriområde och de föreslagna bostadsområdena kan i befintligt skick delvis användas som gång- och cykelväg mot samhället. Huvuddelen av gång- och cykeltrafiken förutsättes dock ske på den gång- och cykelbana som byggts längs norra sidan av väg 81/84 fram till Nilsvallen. Denna väg kompletteras med anslutningar genom själva bostadsområdena.

### **Område för icke störande industri**

RYDAB har redovisat behov av ytterligare mark för sin långsiktiga expansion. Området öster om befintligt industriområde fram till en mindre bäck reserveras därför som område för icke störande industri. Mellan det utökade industriområdet och befintligt bostadsområde bevaras naturmarken. Med hänsyn till närheten till det befintliga bostadsområdet måste det maximala bullret från det utökade industriområdet begränsas så att det inte överskrider Naturvårdverkets riktlinjer rörande externt industribuller. Högsta tillåtna bullernivå fastställs i den detaljplan som ska föregå områdets utbyggnad.

### **Reservområde för bostäder**

De nu bullerstörda områdena i närheten av det befintliga industriområdet är idag olämpliga som bostadsområden. Om förändringar av verksamheten inom industriområdet genomförs i framtiden och bullerstörningarna minskar kan de föreslagna områdena för bostadsbebyggelse utökas något västerut.

### **Handel, skola, idrott**

Vid Sandvägen föreslås ett mindre område reserveras för framtida handelsändamål samt för- och lågstadieskola med tillhörande bollplan.

Öster om flygplatsvägen föreslås ett småindustriområde för icke störande verksamhet. Inom området finns redan idag mindre industriverksamhet.

### **Natur- och strövområden**

Området mellan de föreslagna bostadsområdena och järnvägen bibehålles som ett natur- och strövområde med kontakt in i de centrala delarna av samhället norr om Made in Sveg.

Fd grusgropen öster om Blåbärsstigen föreslås användas som ungdomslekplats.

### **Vatten och avlopp**

De föreslagna utbyggnadsområdena för bostäder mm anslutes till kommunens vatten- och avloppsnät. Va-avdelningen har 1988 översiktligt utrett initialkostnaderna för att etablera ett nytt bostadsområde öster om Härjelast och därvid kommit fram till storleksordningen 1,5 milj kronor.

*Till den fördjupade översiktsplanen för Östra Sveg hör som underlagsmaterial bullerutredningar utförda av K-Konsult daterade 1984-12-05, 1985-05-10 och 1988-05-03.*