



**Härnösands
kommun**
Samhällsförvaltningen

Detaljplan för Kvarteren Rodret, Kölen samt del av Fastlandet 2:64 och 2:85

Härnösands kommun
Västernorrlands län

Dnr: 2007-1328
Laga kraft 2008-07-08

Genomförandebeskrivning Antagandehandling

Planens syfte Syftet med planändringen är att kommunen vill möjliggöra att handel kan etablera sig på området.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan Detaljplanen som hanteras med normalt planförfarande förväntas kunna godkännas av Samhällsnämnden under försommaren 2008 och därefter antas av kommunfullmäktige.

Genomförandetid Planens genomförandetid är tio år från det datum planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning
Huvudmannaskap

Exploatören/erna ansvarar för utbyggnader, drift och underhåll. Respektive exploatör ansvarar för att undersöka föroreningar i området samt att åtgärda påträffad och eventuell tillkommande föroreningar till en nivå motsvarande MKM (mindre känslig markanvändning) enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden.

Exploatören/erna ansvarar för eventuella undersökningar och skyddsåtgärder mot buller- och vibrationer. Buller- och vibrationsnivåerna bör kontrolleras och dokumenteras innan nya lokaler tas i bruk.

Marken inom planområdet kommer att ägas av tillkommande exploatörer som därmed blir huvudman för området. Banverket och Kommun har ansvaret för iordningställandet av gång- och cykelväg invid järnvägen enligt genomförandeavtalet. Gång- och cykelväg inom planområdet avses ligga på allmän platsmark och kommunen är som en följd därav ansvarig för framtida skötsel och underhåll.

Exploatören ansvarar för att en mur tillkommer mot Bondsjöleden vid sned och exponerad inlastning.

Kommunen ansvarar för trädplanteringarna vid gång- och cykelvägen utmed järnvägen.

Exploatören bekostar och ansvarar för markbeläggning på kvartersmark enligt detaljplanens bestämmelse för Handel. Exploatören/erna står för flytt och kostnader av ledningar inom området.

Avtal

Markavtal mellan fastighetsägarna och Härnösands kommun har utförts träffats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Gång- och cykelvägen vid Kaptensgatan ska regleras till Fastlandet 2:64.
En fastighetsreglering skall ske från Fastlandet 2:11 och Fastlandet 2:85 för den del som är inom planområdet.
Fastighetsreglering skall ske för att ändra fastighetsgränserna för Kölen 13, för resterande del av planområdet skall en eller flera fastigheter bildas.

Parkering

En gemensamhetsanläggning för parkering ska bildas, när planområdet består av fler exploatörer.

Ledningar
EI, tele och VA

Försörjningen allmänna ledningar tryggas via ledningsrätt och ansvar tas av respektive ledningsägare. Ett U-område finns i detaljplanen.
Vid en eventuell flytt av optokabel inom planområdet ansvarar exploatören att kontakta HEMAB samt bekosta flyttningen.
Kontakt med HEMAB och bekostnad av utsättning, avstängning och eventuell flytt av resterande ledningar i området ligger hos ansvarig exploatör.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Kommunen upprättar och bekostar planändringen.

Inlösen

Härnösands kommun har löst in fastigheterna i området förutom Kölen 13 och har för avsikt att lösa mark från fastlandet 2:11 och 2:85.

Skyddsåtgärder

Kostnaden för stängsel invid järnvägen regleras mellan Kommun och Banverket enligt genomförandeavtal.

TEKNISKA FRÅGOR

Parkering

Parkeringsytorna ska planteras med träd med en systemlösning som bygger på uppbyggnad av skelettjord. Fastighetsägaren ansvarar för dimensioneringen och byggande av skelettjorden.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Upprättandet av denna genomförandebeskrivning har utförts utav Samhällsförvaltningen, Bygg- och miljö, Härnösands kommun.

Härnösand 2008-04-30

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Linda Johansson
Planarkitekt

REVIDERING

Efter utställning har genomförandebeskrivningen reviderats i följande avseenden:

Under rubriken ansvarsfördelning/huvudmannaskap har det i texten "exploatören/erna ansvarar för utbyggnader, drift och underhåll. Respektive exploatör ansvarar för att undersöka föroreningar i området samt att åtgärda påträffad och eventuell tillkommande föroreningar till en nivå motsvarande MKM (mindre känslig markanvändning) enligt Naturvårdsverket", tillkommit "generella riktvärden"

Under rubriken ansvarsfördelning/huvudmannaskap har följande text tillkommit, "Exploatören/erna ansvarar för eventuella undersökningar och skyddsåtgärder mot buller- och vibrationer. Buller- och vibrationsnivåerna bör kontrolleras och dokumenteras innan nya lokaler tas i bruk".

Under rubriken fastighetsbildning har följande text tagits bort, "Vid järnvägens västra sida har en del av Fastlandet 2:85 reglerats till Fastlandet 2:11".

Under rubriken fastighetsreglering har texten "en fastighetsreglering skall ske från fastlandet 2:11 till ..", ordet till har bytts ut mot och.

Under rubriken inlösen har följande text tillkommit, " och har för avsikt att lösa mark från Fastlandet 2:11 och 2:85".

Under rubriken tekniska frågor – parkering har i texten "parkeringsytorna ska planteras med träd med en systemlösning som bygger på uppbyggnad av skelettjord. Fastighetsägaren ansvarar för dimensioneringen av skelettjorden", tillkommit "och byggande".

Härnösands kommun
2008-05-26

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Linda Johansson
Planarkitekt



**Härnösands
kommun**
Samhällsförvaltningen

Detaljplan för Kvarteren Rodret, Kölen samt del av Fastlandet 2:64 och 2:85

Härnösands kommun
Västernorrlands län

Planbeskrivning Antagandehandling

Laga kraft 2008-07-08

Dnr: 2007-1328



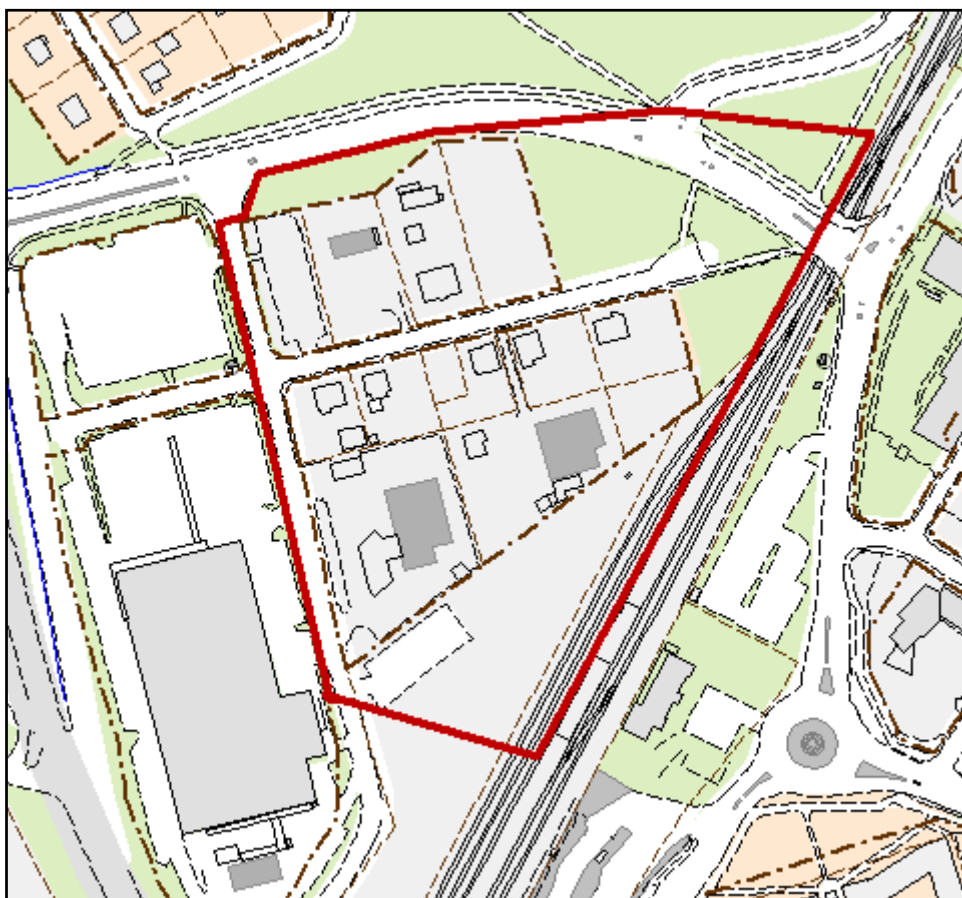
Handlingar

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Utlåtande
- Samrådsredogörelse
- Planprogram
- Programsamrådsredogörelse
- Förteckning över samrådsrets
- Fastighetsförteckning
- Sektioner
- Illustrationskarta
- Grundkarta

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
Kvarteret Rodret, Kölen samt del av
Fastlandet 2:64 och 2:85.
Härnösands kommun



Planområdet

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte och huvuddrag

Syftet med planändringen är att kommunen vill möjliggöra att handel kan etablera sig på området.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger ca 900 m från centrum. Bondsjöleden, Coop Forum och banvall omger planområdet och E4 ligger strax intill.

Areal

Planområdet omfattar ca 4,4 ha = 44 094 m². OKQ8 omfattar 4793 m². Området är tidigare planlagt.

Markägo- förhållanden

Marken inom planområdet ägs till stor del av Härnösands kommun. OKQ8 kommer fortsättningsvis att vara en egen fastighet. Järnhusen Stationer AB äger marken i planområdets södra del, norr om gång- och cykeltunneln. För OKQ8 samt för del av Fastlandet 2:85 kommer en fastighetsreglering att göras eftersom fastighetsgränserna har ändrats.

Härnösands kommun har för avsikt att sälja hela området. En avstyckning kan göras i ett senare skede om det tillkommer fler fastighetsägare. En gemensamhetsanläggning kan bildas för gemensamma utrymmen och funktioner.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Gällande översiktsplan från 1992 för Härnösands kommun redovisar området som Service, detaljhandel. I kommunens gällande översiktsplan från 1992 så anges planområdet som intresse för kulturmiljövård.



Från ÖP 1992

-  Service, detaljhandel
-  Blandad centrumbebyggelse
-  Park
-  Kulturmiljövårdsintr
-  Industriområde, militära anläggningar, Hamn och andra kommunikationer

Detaljplan	Gällande detaljplan för området antogs 1977-02-03.
Program	Ett planprogram har upprättats och varit ute på samråd från 2007-11-09 till 2007-12-07. En programsamrådsredogörelse har sammanställts från samrådstiden och är bifogad till handlingarna.
Kommunala beslut i övrigt	Samhällsnämnden beslutade 2007-04-12 § 91 att planändringen för det aktuella området får påbörjas.
Miljökonsekvensbeskrivning	Någon MKB har tidigare inte upprättats.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Kring Östra Bondsjögatan är till stor del husen redan rivna. Mindre verksamheter finns ännu kvar men även de kommer att rivas. OKQ8 kommer att vara kvar i sitt nuvarande läge. En mindre parkering finns i områdets nordöstra del invid Kaptensgatan/Bondsjöleden, användningen har varit låg. En grusig/sandig yta finns i områdets södra del.

Eftersom området har till stor del varit ett bostadsområde finns det blandad vegetation kvar. Det finns trädgårdsvegetation, varierande buskar vid banvallen samt en del träd. Träden längs med Östra Bondsjögatan kommer inte att behållas p.g.a. att de är gamla och angripna av sprängticka. Vid Bondsjöleden i områdets nordvästra del finns en mindre öppen grön yta som med sitt läge inte används av besökare utan mera att betrakta som ett inpediment.



*Grönområde inom planområdet,
bild tagen mot planområdets nordöstra sida*

I "Härnösand – stadens gröna struktur" ingår planområdet i ett större stråk. Analysen anger området som ett bristområde

av gröna utrymmen samt att det ligger långt ifrån ett rekreatiomsområde. I analysen finns förslaget att en park ska utvecklas inom det planerade området. Området markanvändning blir stora parkeringsytor med små ytor av grönska, någon park finns inte inplanerat i området. För att uppväga den hårdgjorda ytan har detaljplanen bestämmelser om att trädplanteringar ska finnas.

Geotekniska förhållanden och förorenad mark

En Geoteknisk undersökning har inte gjorts tidigare inom planområdet. Kommunen är skyldig att utföra en översiktlig geoteknisk undersökning gällande markförhållandena för att säkerhetsställa markens lämplighet för sitt tilltänkta ändamål innan byggnation kan ske.

Den översiktliga miljögeotekniska undersökningen för området har utförts utav Ramböll i Sundsvall under vintern 2007.

Undersökningsresultaten visade att området utgörs i stort utav ca 2-9 m sediment på morän, sedimentet består av silt, lerig silt, siltig lera och lera. Fyllning utgör det övre skiktet på ca 0,5-1 meter. Vid undersökningen låg grundvattnet på 0,6-1,2 meter under markytan.

Utförda jordanalyser i området av analyserade ämnen är generellt låga och ligger under riktvärdet för MKM (mindre känslig markanvändning). Ett provområde på fastigheten Kölen 3 översteg värdet över MKM för koppar och vid schaktning i anslutning till provpunkten rekommenderar Ramböll kompletterande provtagningar för att fastställa hur massorna ska tas omhand.

Fastighetsägaren ansvarar för att den kompletterande undersökningen utförs gällande säker grundläggning av byggnader. Fastighetsägaren ansvarar även att det förorenade området åtgärdas till riktvärdet MKM (mindre känslig markanvändning) enligt Naturvårdsverket.

Behovsbedömning för miljö- konsekvensbeskrivning

Den utförda behovsbedömningen för området ansågs inte leda till någon betydande påverkan på den befintliga miljön. I den checklista för behovsbedömning som utfördes för området ansågs resultatet inte leda till någon betydande inverkan på den befintliga miljön, hälsan eller på hushållningen med mark, vatten och andra resurser, dvs. allmänna intressen enligt 3 och 4 kap i Miljöbalken. Samhällsförvaltningen ansåg därför att någon miljökonsekvensbeskrivning för området inte behöver upprättas.

Riskbeskrivning

Ett PM som framtagits av Brandskyddslaget 2008-04-30 (reviderat 2008-05-05) ger en beskrivning för båda detaljplanerna och heter "Risker för ny bebyggelse inom

detaljplaneområden Bondsjöleden m.m. samt kvarteret Rodret m fl i Härnösands kommun”.

Planområdet ligger invid järnvägen västra sida där utplacerade byggnader ligger ca 25 meter från närmaste spårområde. Inom området ligger bensinstationen 60 meter från planerad bebyggelse.

På Ådalsbanan planeras det för 51 tåg/dygn. Uppdelningen av dessa är 21 godståg, 12 persontåg (snabbtåg), 12 persontåg (interregionala tåg), 6 persontåg (nattåg). Idag går det inte några persontåg norrut från Härnösand men 2 godståg per vecka trafikerar sträckan.

Godstågen som kommer att bli fler och mängden farligt gods kommer att öka i förhållande till tidigare trafiking.

I riskutredningen är det Ådalsbanan som har studerats som riskobjekt. Riskerna är urspårning och olycka där farligt gods är inblandat.

Ett tåg som spårar ur åker sällan längre än 25 meter och drabbade områden blir de som ligger närmast järnvägen. Vid olyckor med farligt gods har riskbeskrivningen utifrån transporterade ämnen identifierat olyckor som:

- Läckage och antändning av brännbar gas
- Läckage av giftig gas
- Läckage och antändning av brännbara vätskor

I nuläget är otillåtna passager över järnvägsområdet, sk spårspång, relativt vanligt inom Härnösands tätort. Detta kan föranleda olyckor där människor kan skadas allvarligt. Spårspång kan förebyggas med stängsel längs med järnvägen.

Slutsatsen från utredningen är att riskerna för omgivningen bedöms som så låga att de kan accepteras även med Ådalsbanan utbyggd. Förslag till åtgärder finns beskrivna men är inte nödvändiga.

Se vidare beskrivning i bif. PM. ”Risker för ny bebyggelse inom detaljplaneområden Bondsjöleden m.m. samt kvarteret Rodret m fl i Härnösands kommun”.

Markradon.

Marken är lågradonmark. Några särskilda åtgärder mot markradoninträngning är inte nödvändig. Marken är ej detaljundersökt.

Fornlämningar och kulturhistoria

Inga kända fornlämningar finns.

Bebyggelseområden

Bebyggelse

Detaljplanens utlagda byggrätt möjliggör ett effektivt markutnyttjande och tillskapar en grund för områdets framtida utveckling. Planen medger en flexibilitet gällande markanvändning och byggnadsutformning som är anpassningsbar efter marknaden behov. Byggnaderna kan utformas till en hel butiksyta eller delas in i flera mindre butiksytor. Den utlagda byggrätten medger en byggnadsarea på ca 11 000 m². OKQ8 har kvar sin placering men för att möjliggöra andra användningsområden i framtiden så får fastigheten i plankartan utöver G även beteckningen C (centrumändamål) och H (handelsändamål).

Kommersiell service

Service inom planområdet är OKQ8 samt närliggande Coop Forum med dagligvaruhandel. En handelsutredning har genomförts under vintern 2007/2008 utav marknadskonsulten Centrumutvecklingen. Utredningen är en delrapport och har undersökt de marknadsmässiga förutsättningarna för att etablera handel på Östra Bondsjögatan samt konsekvenserna för övrig handel i kommunen. Vad som har framkommit från utredningens delrapport för Östra Bondsjögatan var att platsen anses vara lämplig för att etablera volym- och lågprisorienterad handel eftersom Härnösand inte har den typen av områden idag. Lämplig inriktning för området kan vara bygghandel, möbler, sport, hemelektronik etc. Inriktningen för handeln på Östra Bondsjögatan ska främst vara ett komplement till centrumets handelsutbud och inte en konkurrent, en viss överlappning kan ske för områdena hemelektronik och sport. Utredningen redovisar att någon ytterligare dagligvaruhandel förutom Coop Forum finns det inte underlag för fram till 2015.

För området har inte bestämmelsen H som anger handel preciserats utan tillåter all slags handel på området. Kommunen har för avsikt att sälja området och kommer då i avtal att styra områdets inriktning. Eftersom kommunen inte vet vad som efterfrågas i framtiden är det inte önskvärt att styra upp inriktningen för snävt i området.

Se vidare beskrivning i bif. PM. "Marknadsanalys Östra Bondsjögatan – omsättningspotential och konsekvensbeskrivning"

Tillgänglighet

Tillgängligheten till och i området anses bli god eftersom området har en omedelbar närhet och exponering till stora huvudleder som exempelvis E4 och ligger nära de stora målpunkterna resecentrum och Coop Forum. Områdets struktur med inlastning mot Bondsjöleden samt butikernas

entré mot parkeringsplatsen tillskapar en tydlig koppling mellan entrén och parkeringen. För gång- och cykeltrafikanter bli tydligheten även god när gång- och cykelstråket leds intill järnvägens västra sida.

Bondsjöledens vägport, gång- och cykeltunneln vid resecentrumet samt en planerad gång- och cykelväg på Kaptensgatan kommer att stärka områdets tillgänglighet. För att skapa en tydlig koppling mellan entrén, busshållplatserna och parkeringsplatsen kan annan markbeläggning än asfalt anordnas på gång- och parkeringsytor.

För en säker passage vid Kaptensgatan ska övergångsställe finnas i mitten på Kaptensgata vid infarten för Coop Forum samt till det nya handelsområdet. Det blir ett stråk där människor kommer att korsa gatan när de vill förflytta sig i området som helhet.

Dessa passager under järnvägen kommer även att förstärka kopplingen mellan stadens olika delar och framkomligheten förbättras för gång- och cykeltrafikanterna.

Byggnadskultur och gestaltning

Byggnaderna inom planområdet ska anpassas till områdets struktur, till Coop Forum och till de framtida byggnaderna öster om järnvägen.

Eftersom Bondsjöleden är en av Härnösands huvudgata till centrum så ska den vara en välkomnande och tydlig gestaltande entré. Med tanke på detta har byggnadernas fasadmateriäl bestämts att 2/3 av trä, puts, tegel, fasadglas eller keramiska produkter. Vidare ska byggnaden uppdelas i minst två delvolymmer av olika byggnadshöjd för att skapa variation i byggnaden/byggnaderna.

Se vidare exempel på utformning för varuinlastning under rubriken Gator och trafik, parkering och varumottag.

Östra Bondsjögatan kommer att ligga kvar på sin ursprungliga plats och följer därmed den gamla vägsträckningen.

Vegetation i form av träd ska finnas på området och placeras i likhet med bifogad illustration.



Barkaby handelsplats - exempel på fasadmateriäl och utformning

Källa: Ulrika Signal, White Arkitekter AB, Stockholm

Gator och trafik

Gatunät

Trafikstruktur som omger planområdet är Bondsjöleden, Kaptensgatan (ingår delvis i planen) och järnvägen. I korsningen Bondsjöleden/Kaptensgatan kommer en cirkulationsplats att tillskapas för en bättre och smidigare genomströmning av biltrafiken.

Kaptensgatans norra del ska dimensioneras utifrån kapacitet för att klara av den ökade trafikmängden som området kommer att få med handelsområdets tillkomst.

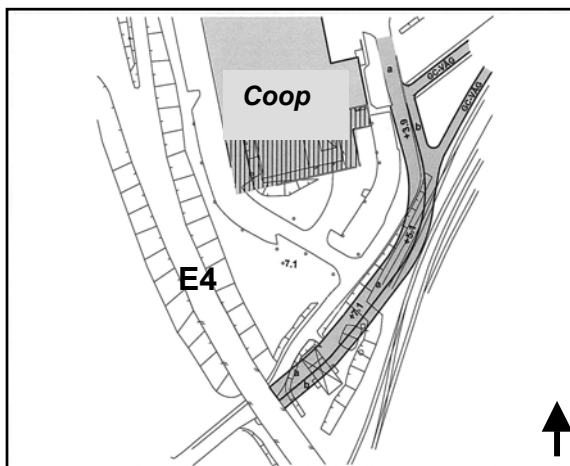
Kaptensgatan har idag en trafikmängd på 1635 bilar som trafikerar per dygn, mätpunkten är tagen på Kaptensgatan södra del. Den beräknade trafikmängden som har utförts utav WSP konsult under vintern 2007 med avseende till det tillkommande handelsområdet anger för Kaptensgatans norra del en ökning med ca 2200 fordon per dygn.

Kaptensgatans södra del beräknas få en ökning med ca 1000 fordon per dygn.

Kaptensgatans södra läge har en begränsad framkomlighet, åtgärden behövs och en grundligare utredning är nödvändig.

Östra Bondsjögatans sträckning ligger kvar i sitt nuvarande läge, som illustrationen visar så finns det möjlighet för s.k. rundkörning i området. Trafiken fördelas bättre i området eftersom det finns två in- och utfarter. Risken för köbildning minskar eftersom bilisten har två valmöjligheter att ta sig ut på Kaptensgatan. Vägens bredd är ca 7- 7.5 meter inom planområdet.

Se bifogad illustrationsplan över området.



Planerad framtida sträckning för Kaptensgatan med tillhörande gång- och cykelväg

Gång- och cykel

Möjligheten för gång- och cykeltrafikanter blir bättre mellan stadens östra och västra sida om järnvägen med tanke på de tillkommande passagerna vid resecentrum samt i vägporten för Bondsjöleden.

För nord/sydlig riktning kommer gång- och cykeltrafiken att förstärkas med den gång- och cykelväg som kommer att löpa parallellt med järnvägens västra sida. Från Murbersstaden ska man kunna gå och cykla över vägporten och inte behöva korsa Bondsjöleden.

För Kaptensgatan planeras en gång- och cykelväg längs med den östra sidan (samma sida som OKQ8 ligger). Den tillskapar bra framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter som kommer från norr (via Godsbäcksgatan) och ska vidare söderut eller mot centrum. För gång- och cykeltrafikanter som kommer från passagen vid resecentrum kan via Kaptensgatan smidigt komma till Coop Forum eller vidare norrut. Detta möjliggör att gång- och cykel kan planeras vidare i södergående riktning i skedet när den södra sidan av Kaptensgatan ska iordningställs för bättre framkomlighet. Se bifogad illustration för gång- och cykel samt busshållplatser.

För en säker passage vid Kaptensgatan ska övergångsställe finnas i områdets mittersta del där infarten finns för Coop Forum samt till det nya handelsområdet. Det bedöms bli en plats där människor kommer att korsa gatan.

En plats där besökare kan parkera sin cykel ska även finnas vid byggnadernas entré.

Se bifogad illustrationsplan för gång- och cykelvägar samt busshållplatser.

Kollektivtrafik

Den planerade cirkulationsplatsens vid Bondsjöleden/Kaptensgatan som ska tillskapas kommer inte att ändra busshållplatsernas placering på Bondsjöleden. Hållplatserna längs Bondsjöleden har tidigare utretts. Det

framkom att utrymmet där de ligger idag är tillräckligt och att plats finns för bussfickor.

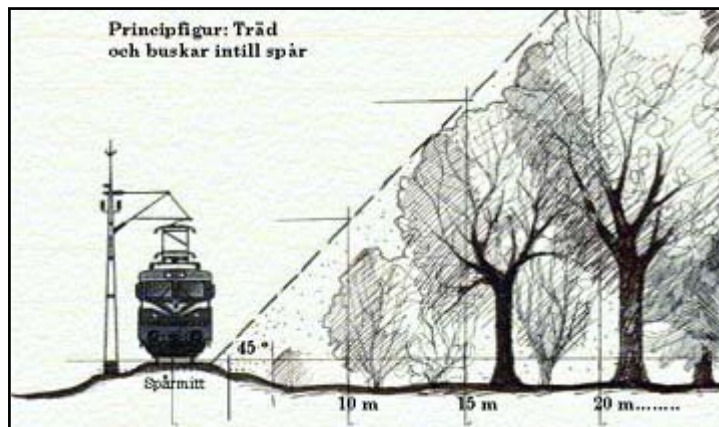
Dagens hållplatser på Kaptensgatan planeras att vara kvar och Swebus tur med "plus bussen" fortsätter att trafikera sträckan som den gör idag.

Järnväg

Planområdet gränsar till spårområdet och Härnösands resecentrum där antalet spår kommer att bli tre. Två uppställningsspår kommer även att finnas söder om gång- och cykelporten vid resecentrumet.

Tågtrafiken utgörs av både persontåg och godstrafik där trafiken kommer att öka till följd av utbyggnaden av Ådalsbanan. Hastigheten genom stationen blir 80 km/h från tidigare 40 km/h.

Banverket rekommenderar i "Markanvändning i järnvägens närhet" att vegetation invid järnvägen måste planeras med hänsyn till växtens storlek och utbredning när de är fullt utvuxna. Med för stora träd blir risken att trädens kronor växer in i kontaktledningssystemet och efterföljden blir fula ingrepp i trädkronan. Rekommendationen från Banverket är att i en 45 gradig vinkel från spåret och 10 meter ut får det endast finnas låg vegetation. Se bild nedan.



Rekommendationer för vegetation invid järnväg

Källa: Banverket: Bild från "Markanvändning i järnvägens närhet"

Hänsyn till vegetationen intill järnvägen kommer att tas i detaljplanen. Två vegetationsstråk kommer att finnas mellan järnvägen och gång- och cykelväg, samt mellan gång- och cykelväg och handelsområdet. Det möjliggör ett attraktivare gång- och cykelstråk samt för att bidra med områdets infiltrering av dagvatten. En planbestämmelse i detaljplanen anger att endast låg vegetation ska finnas invid gång- och cykelväg.

Parkering och varumottag

Områdets parkeringsplatser ligger placerad söder om utplacerad byggrätt och har ca 450 parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser är beräknat i förhållande till den tillkommande byggnadsarean och har bedömts till 40 p-platser/1000 m² byggnadsarea. Detaljplaneförslaget medger en bebyggelse och ett innehåll som till stor del tilltalar den bilburna besökaren. Se en mer ingående beskrivning av handeln under rubriken "kommersiell service". Vidare så anger detaljplanen för OKQ8 inte enbart beteckningen G (bilservice) utan även H (handel) och C (centrumändamål). Beteckningarna utöver G innebär att detaljplanen medger andra funktioner om OKQ8 flyttar från området. Antalet p-platser i området är befogat med hänsyn till de många byggrätter som planen medger. För att undvika skador på uppställda fordon på grund av avfallande last, isblock, gnistregn från tågtrafiken så bör parkeringsplatser inte uppföras närmare spårmit mitt än 15 meter. En bestämmelse finns i detaljplanen.

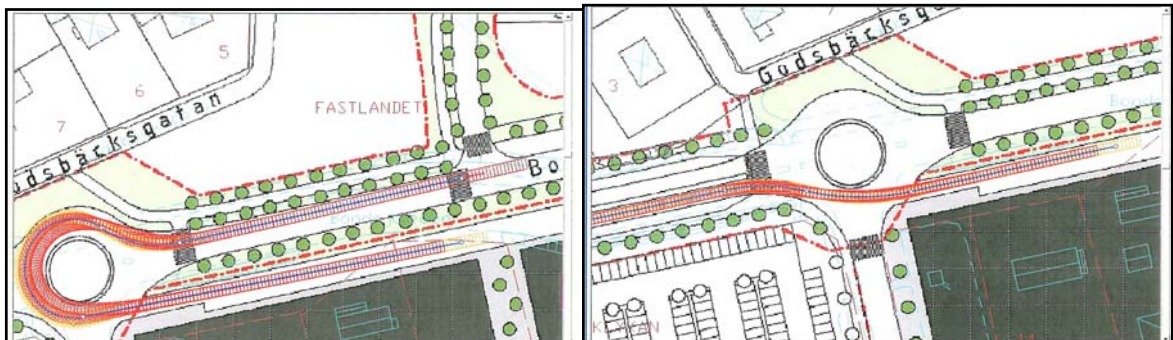
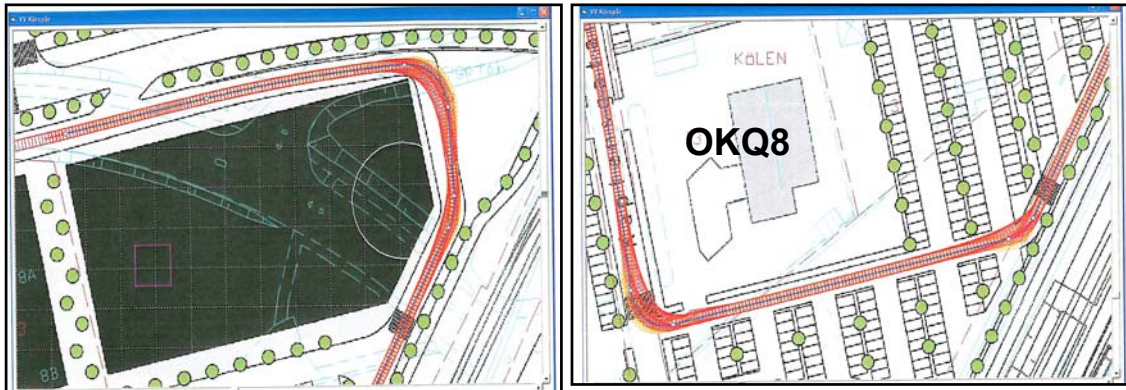
Området som domineras av hårdgjord parkeringsyta ska med hjälp av trädplantering erbjuda området ett grönare inslag. Trädplantering ska även hjälpa till med att infiltrera dagvattnet som med rätt lutning ska söka sig till infiltrationsplatserna. Infiltrationszonen för träden ska vara utformad som "skelettjord", vilket innebär att marken består utav jord och stenar. Med utformningen blir zonen luftig och träden riskeras inte att dränkas av för mycket vatten. Sammansättningen bildar även ett infiltrationssystem där vattnet renas naturligt och leds vidare till ett dagvattenrör som ligger i zonens bottenskikt.

För att tydliggöra markens användning, främst vid entrén och på parkeringsplatsen så ska på mark finnas kvadratisk/rektangulär betongklinkers (mindre inslag av smågatsten tillåts). "Nämnda markbeläggningar ska utföras på gång- och parkeringsytor, dock ej nödvändigtvis på körytor.

För områdets handikapparkeringar så kan god tillgänglighet ordnas genom att en takutformning ordas över parkeringsplatsen. Förslagsvis kan de tillkommande handikapparkeringarna i området utformas med denna möjlighet. En byggrätt i detaljplan finns för en enklare form av carport.

Områdets varumottagning är fördelat på områdets norra sida, mot Bondsjöleden, för att kunna uppnå en effektiv lastzon till byggnaderna. Genom denna utformning och indelning undviks varutransporter att blandas med oskyddade trafikanter. Varulastbilarna kör därefter runt och ut igen på Kaptensgatan, söder om OKQ8. Infarten till lastgatan kommer att ske från cirkulationsplatsen där det blir en extra avfart för varulastbilar. Infarten till lastgatan kommer att utformas med markbeläggning och

kantsten för att minska ner hastigheten samt uppmärksamma om den gång- och cykelväg som passerar förbi. Lastgatan bli 7-7.5 meter bred beroende på vilken lastutformning som exploatören väljer. Varuinlastningen kan ske genom snedlastning med 15 graders vinkel eller som längsgående lastning. Om exploatören väljer en sned inlastning så faller ca 500 m² bort på respektive byggnad för att göra utformningen möjlig. Det är även möjligt för en varulastbil att passera en lastbil som redan lastar.



*Körörelse för 24 meters lastbilar,
utförd utav WSP*

Eftersom lastzonen ligger mot Bondsjöleden och stadens entré så kommer krav att ställas på fasadens materialval. Fasaden ska bestå utav minst 2/3 av trä, puts, tegel, fasadglas eller keramiska produkter. Nedan visas exempel på hur en fasad med lastintag kan utformas.



Exempel på utformning av längsgående lastning
Källa: www.koncept.se

Samband med annan planering

Parallellt med detaljplanen pågår planläggning även för området öster och väster om järnvägen. Dess är detaljplanen för Coop Forum, samt detaljplanen för Bondsjöleden. Planerna medger var för sig ett innehåll och en tillhörande parkeringsnorm som är erforderligt för varje plans syfte.

Den inriktning som handel här vänder sig till tilltalar till stor del den bilburna besökaren. Den OKQ8 mack som ligger kvar inom området får beteckningarna H och C.

Jernhusens parkeringsbehov riktar sig mot resenärer. Det parkeringsbehov de har anses var uppfyllt på den östra sidan av järnvägen. En översyn planeras av den detaljplan som ligger söder om gång- och cykeltunnelns västra sida. I den planändringen kommer en översyn att göras av Kaptensgatans geometri och behovet av tillkommande parkeringar för Resecentrum. Politiska beslut om detta saknas i skrivande stund.

Störningar

Buller och vibrationer

I och med att OKQ8 kommer att vara kvar i området kan verksamhetens tvätthall och biltvätt skapa störningar mot handelsområdet och till viss del mot Coop Forum. Det sattes upp ett plank vid denna sida för att då minska ner på störningen mot bostadsområdet. För att fortsättningsvis skärma av ljudet så kommer detta plank som är 2 meter att ges en byggrätt i detaljplanen.

De främsta källorna till buller inom detaljplaneområdet är väg- och järnvägstrafik.

Idag är trafiktätheten på Ådalsbanan begränsad, vilket ger små bullerstörningar. Med en fullt utbyggd Ådalsbana kommer järnvägstrafiken att påverka de centrala delarna av

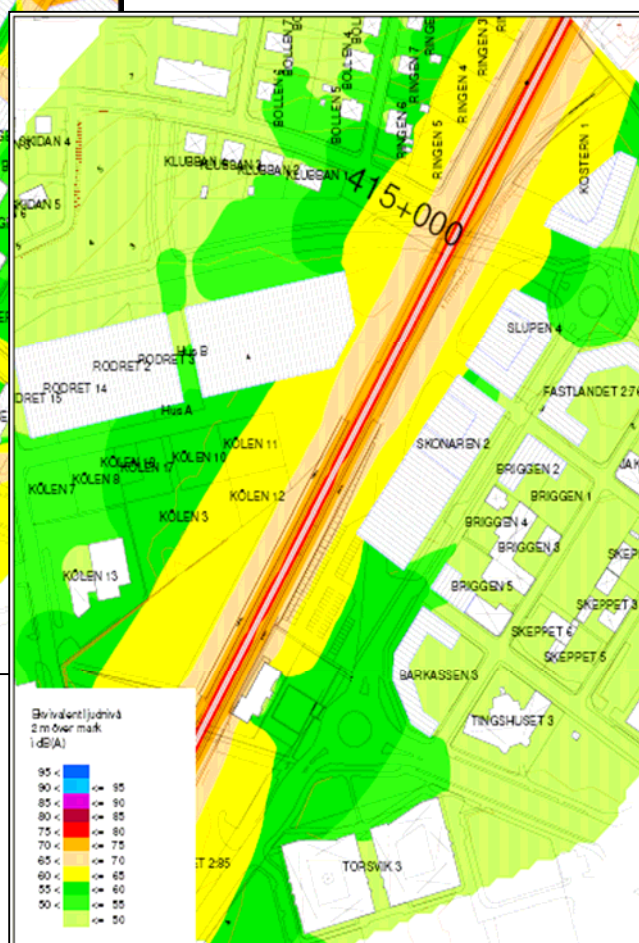
Härnösand, och därmed också planområdet, betydligt mer än idag.

Trafiken på Bondsjöleden beräknas inte förändras i någon större omfattning. Däremot kommer sänkningen av Bondsjöleden med port under järnvägen att medföra något lägre ljudnivåer från vägtrafik än i dagsläget.

En utredning avseende buller från järnvägstrafik har genomförts för detaljplaneområdet av ÅF-Ingemansson. Nedan redovisas bullerutbredningskartor för maximal och ekvivalent ljudnivå från järnvägstrafiken.



Karta 1 Maximal ljudnivå från järnvägstrafik.
Beräkningar utförda av Banverket.



Karta 2 Ekvivalent ljudnivå från järnvägstrafik.
Beräkningar utförda av Banverket.

För handelsverksamhet finns inga riktvärden för buller från infrastruktur.

För arbetslokaler med tyst verksamhet finns däremot regler och riktlinjer. Enligt Boverkets byggregler ska nybyggnad av kontorslokaler genomföras så att ljudnivån i kontorsrum inte överskrider 35 dBA ekvivalent och 50 dBA maximal ljudnivå.

Bullerstörningar från planerad handelsverksamhet vid närliggande bostäder är beroende av hur exploatören väljer att utforma byggnader och platser för lossning av varor. En inbyggnad av lastkajer kan tex minska bullerspridningen. Närliggande bostäder får dock väsentligt högre ljudnivåer från vägtrafiken på Bondsjöleden. Bondsjöledens påverkan på omgivningen konsekvensbeskrivs dock inte i denna detaljplan utan i detaljplanen för Bondsjöleden.

Inom detaljplaneområdet visar vibrationsmätningar i befintliga bostadshus att vibrationsnivåerna i området är relativt låga.

Det finns inga riktvärden för vibrationer från trafik varken avseende handel eller arbetslokaler för tyst verksamhet. Vid nybyggnation av sådana lokaler bör man dock sträva efter att minimera vibrationer. Inom planområdet förebyggs vibrationer lämpligen genom grundläggning ner till fast botten.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

I samband med detaljplan för Bondsjöleden har ledningars placering diskuterats med Hemab och en lösning har uppnåtts.

I området måste dagvattenhanteringen utgå ifrån de lokala förutsättningarna. Jordarna i området består främst av lera och silt. På grund av utrymmesbrist kan det inte bli aktuellt med våtmarkslösningar och på grund av jordarnas täta karaktär så är infiltration inte tillämplig.

Skelettjordar ska hantera områdets omhändertagande av dagvatten. Genom vattengenomsläpplig asfalt och infiltrationsytor i ikringliggande diken m.m. så ska vattnet leds ut till trädplanteringarnas skelettjord och filtreras för att sedan ledas ut till recipient. Skelettjordar fungerar även som ett vattenmagasin vid kraftig nederbörd.

Risken för igensättning av skelettjordarna minskas genom infiltration. Dräneringsvattnet leds därefter ut i recipient.

Fjärrvärme

Någon fjärrvärme finns inte i området. I och med detaljplanen för Bondsjöleden så kan kommunen erbjuda tillkommande bebyggelse att ansluta sig till fjärrvärmenätet.

El och tele	Nuvarande anslutning kan nyttjas för el. I samband med detaljplan för Bondsjöleden har ledningars placering diskuterats med Teliasonera och en lösning har uppnåtts.
Optokabel	En optokabel passerar områdets norra del och går sedan vidare österut. I planförslaget för området ligger den mellan de båda byggnaderna och berörs då inte. Om fallet blir att endast en byggnad tillkommer så blir optokabeln berörd. Denna åtgärd kan bli att ledningen måste flyttas, den kommande exploatören får då själv bekosta en flyttning av ledningen i samarbete med Hemab. Ett u-område finns i plankartan längs med Bondsjöleden och vidare söderut vid järnvägen vid behov om ledningen skulle behöva flyttas.
Avfall	Återvinningsstationen som fanns med i detaljplaneprogrammet har tagits bort. Återvinningsstationen som idag finns hos Coop Forum kommer att planeras in i kommande detaljplan söder om gc-tunneln vid resecentrum.
Administrativa frågor	
Genomförandetid	Genomförandetiden har satts till 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Upprättandet av denna detaljplan har utförts av Härnösands kommun, Samhällsförvaltningen i samarbete med White Arkitekter AB, WSP och Banverket.

Härnösands kommun
2008-04-30

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Linda Johansson
Planarkitekt

REVIDERING

Efter utställning har planförslaget revideras i följande avseenden:

Planbestämmelsen H1 som anger handel, ej dagligvaruhandel ersätts med H handel som innebär att området tillåter all slags handel.

Planbestämmelsen "marken får inte bebyggas" tillkommer på plankartan.

Användningsgräns ändras till egenskapsgräns i det område där handel får byggas.

Planbestämmelsen v1 tillkommer och anger ”Byggnad bör utformas så att en enda sammanhängande volym undviks. Byggnadskroppen bör uppdelas i minst två delvolym av olika byggnadshöjd”.

Mark närmast Bondsjöleden som är lastgata blir mark som inte får bebyggas.

Mellan gång- och cykelvägen och där handel får byggas (mot Kaptensgatan) tillkommer ”mark som inte får bebyggas”. Planbestämmelsen n2 tillkommer.

Planbestämmelsen n2 som anger ”plantering i form av träd ska finnas i enlighet med illustration” ändras i texten från ”träd” till ”lövträd”.

U-området på parkeringsytan som anger att ”marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar” borttas och begränsas till en mindre markyta bredvid järnvägen. De båda u-områdena ansluter till korridoren under järnvägen som förbinder u-området för Bondsjöledens detaljplan. Området blir mark som inte får bebyggas.

I området mellan järnvägen och handelsområdet har ett område tillkommit. Planbestämmelsen n2 har lagts till och anger ”plantering i form av lövträd ska finnas i enlighet med illustration”.

På plankartan har texten för plank, ”Bullerplank skall anordnas till en höjd av 2 meter” utökas med ”i anslutning till tvätthall”.

Planbestämmelsen p1 har tillkommit på parkeringsytan och i planområdets norra del mot järnvägen. Planbestämmelsen anger att ”parkering får anläggas med minsta avstånd från mitten av närmaste järnvägsspår om 15 meter”.

På plankartan har texten om ”Stängsel eller annan avgränsning får..”, ordet får har där bytts ut till bör.

Efter utställning har planbeskrivningen revideras i följande avseenden:

Under rubriken riskbeskrivning tillkommer texten ”(reviderat 2008-05-05)”.

Under rubriken teknisk försörjning – optokabel, tillkommer texten ”ett u-område finns i plankartan längs med Bondsjöleden och vidare söderut vid järnvägen vid behov om ledningen skulle behöva flyttas”.

Under rubriken järnväg skrivs texten "ett vegetationsstråk" om till "två vegetationsstråk".

Textraden "två vegetationsstråk kommer att finnas mellan järnvägen och gång- och cykelväg," utökas med "samt mellan gång- och cykelväg och handelsområdet".

Under rubriken gång- och cykel kommer följande text att tas bort, "en bestämmelse för detaljplanen anger att en gång- och cykelväg ska finnas inom området".

Under rubriken parkering och varumottagning tillkommer texten, "för att undvika skador på uppställda fordon på grund av avfallande last, isblock, gnistregn från tågtrafiken så bör parkeringsplatser inte uppföras närmare spårmiten än 15 meter". En bestämmelse finns i detaljplanen.

Under kommersiell service har följande text tillkommit, "för området har inte bestämmelsen H som anger handel preciserats utan tillåter all slags handel på området. Kommunen har för avsikt att sälja området och kommer då i avtal att styra områdets inriktning. Eftersom kommunen inte vet vad som efterfrågas i framtiden är det inte önskvärt att styra upp inriktningen för snävt i området".

Härnösands kommun
2008-05-26

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Linda Johansson
Planarkitekt

