



Detaljplan för Bondsjöleden mm Härnösands Kommun

Genomförandebeskrivning

Detaljplanen innebär att korsningen mellan Bondsjöleden och Ådalsbanan görs planskild. Bondsjöleden läggs då om till ett något nordligare läge och går under järnvägen för att anslutas via en cirkulationsplats till Djuphamnsvägen. Brännerigatans anslutning till Bondsjöleden tas bort och ny/tillfällig anslutning väster om kvarteret Klubban. Vidare innebär planförslaget att Järnvägsgränd breddas, samt att delar av nuvarande mark för Bondsjöleden och Stationsgatan kan bli kvartersmark och parkering.

1. Organisatoriska frågor

1.1 Tidplan

Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande. Samråd för planförslaget har skett under mars 2008. Samrådsredogörelse och revideringar av planförslaget har genomförts och beslut om utställning togs den 24 april. Utställningstiden är en månad varefter detaljplanen beräknas kunna godkännas av samhällsnämnden i maj 2008 och därefter antas av kommunfullmäktige.

Bygglov kan ges när planen vunnit laga kraft. Avsikten är att delar av genomförande ska kunna påbörjas under 2008.

1.2 Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

- Samhällsförvaltningen ansvarar för upprättande av detaljplan.
- Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.
- Kommunen är huvudman för gator och övrig allmän platsmark.
- Kommunen ansvarar för hur trädplanteringarna utmed Bondsjöleden och Järnvägsgatan utförs och att detta görs i samband med färdigställandet av Bondsjöleden och Järnvägsgatan.
- Respektive ledningsägare ansvarar för ledningsnätet.
- Banverket ansvarar för anläggandet av vägporten med tillhörande anläggningar. Till dessa anläggningar hör exempelvis vägtråget samt Gc-bro.
- Ansvaret, för anläggande och drift, inom kvartersmark åvilar respektive fastighetsägare.
- Exploatören bekostar och ansvarar för att fortsatt utredning avseende vibrationsförhållandena utförs i samband med exploatering av kvartersmark. Se

PM Geoteknik. Likaså ansvarar exploatören för erforderliga bullerskyddsåtgärder vid nybyggnad av bostäder och arbetslokaler för tyst verksamhet.

- Banverket ansvarar för att skyddsåtgärder/anordningar som är erforderliga enligt miljökonsekvensbeskrivningen avseende buller för befintliga bostäder och utförs.
- Kompletterande undersökningar och sanering av förorenad mark ska ske i enlighet med planbestämmelserna och kostnaderna åvilar exploatören.
- För allmänna VA-ledningar fram till anslutningspunkt ansvarar ledningsägare.
- Banverket/Kommunen ansvarar för tillkommande stängsel enligt genomförandavtal.

1.2 Avtal

Genomförandavtal samt komplementavtal, för Härnösand resecentrum etapp 2, har tecknats mellan Kommunen och Banverket rörande villkoren för planläggning, driftfrågor och ombyggnad av Ådalsbanan och Bondsjöleden.

Mellan ledningsägare och Banverket respektive Kommunen finns mellanliggande avtal som reglerar parternas förhållningssätt.

1.3 Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det datum planen vinner laga kraft.

2. Fastighetsrättsliga frågor

2.1. Fastighetsbildning

Fastighetsförteckning har upprättats. För planens genomförande kommer fastighetsreglering att behöva ske för fastigheter inom kvarteren Kostern, Jullen, Slupen, Skonaren samt fastigheterna Fastlandet 2:11, 2:64, 2:66, 2:76 och 2:85.

Gemensamhetsanläggningar får anordnas inom kvartersmark för parkering och andra gemensamma nyttigheter. För fastigheter som saknar tillräcklig parkering för sitt eget behov kan detta lösas med nyttjanderättsavtal till parkeringshus eller parkeringsanläggning. Lantmäteriförrättning bekostas av respektive fastighetsägare.

3. Tekniska frågor

3.1 Ledningar

Inom planområdet finns ledningar för el, tele, optokabel, VA respektive fjärrvärme.

Ledningsomläggningar kommer att krävas. Ledningar kan läggas i gatumark; eller i de

u-områden (mark för allmänna underjordiska ledningar på kvartersmark) som detaljplanen medger. Ny bebyggelse kan anslutas till befintliga/flyttade ledningssystem.

3.2 Markförhållanden, föroreningar

Markundersökningar, med fokus på läget för underfart, har utförts inom detaljplaneområdet under slutet av 2007. Resultaten visar bl.a. att marken är sättningskänslig och att föroreningar kan förekomma (se vidare *Översiktliga miljögeotekniska undersökningar för planärende inom kv Kölen och kv Rodret Härnösands kommun*, Ramböll Sverige AB, 2008.01.21). Fördjupade undersökningar och särskilda åtgärder kommer att krävas.

Sanering efter bensinstationsanläggningen inom Barkassen sker genom Spimfabs försorg och planeras att genomföras under 2008-2009.

Bygglov för åtgärder som innebär en väsentlig ändring av markens användning förutsätter att fortsatt utredning utförts och eventuell sanering av markföroreningar och avhjälpas enligt planbestämmelse.

4. Ekonomiska frågor

4.1 Kostnader för att upprätta detaljplan

Kostnader för upprättande av detaljplan regleras i genomförandeaftalet.

4.2 Kommunalekonomi

- Banverket projekterar och svarar för utbyggnaden av vägtråg, järnvägsbro med integrerad GC-bro, så att möjligheten att korsa Ådalsbanan bibehålls utan kostnad för kommunen.
- Kostnader för gatu- och ledningsomläggning kommer delvis att belasta kommunen.
- Kostnader för flytt av el-, VA- och fjärrvärmeledning inom allmän plats är reglerat i avtal med respektive ledningshavare.
- Kostnader för flytt av opto- och teleledningar finns reglerat i avtal.
- Kostnad för utredning och åtgärder för hur lokalt omhändertagande av dagvatten, i enlighet med MKB, ska lösas inom kvartersmark står exploitören för.
- Kostnader för de skyddsåtgärder/anordningar som, enligt Miljökonsekvensbeskrivningen är nödvändiga för planens genomförande kommer att regleras mellan parterna Banverket/Kommunen i samband med detaljprojekteringen.
- Åtgärder inom fastigheten Briggen 5, som orsakas av genomförandet av denna plan, ska regleras genom avtal mellan Kommunen och dess fastighetsägare.

5. Deltagare

Detaljplanearbetet leds av Samhällsförvaltningen, Bygg- och Miljö.

Härnösand 2008-05-30

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Ewa Fällgren
planingenjör

Laga kraft 2008-07-08

Dnr: SAM 07/0357.214214



**Härnösands
kommun**

Samhällförvaltningen

**Detaljplan för
BONDSJÖLEDEN Planskild
korsning mm**

ANTAGANDEHANDLING

2008-05-23

**Härnösands kommun
Västernorrlands län**



Planbeskrivning

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

BONDSJÖLEDEN mm

Härnösands kommun

Handlingar

Plankarta med bestämmelser
Illustration
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivning

Samrådsredogörelse
Fastighetsförteckning, sändlista
Sammanställning av yttranden planprogram
Planprogram
(Grundkarta)

PLANENS SYFTE

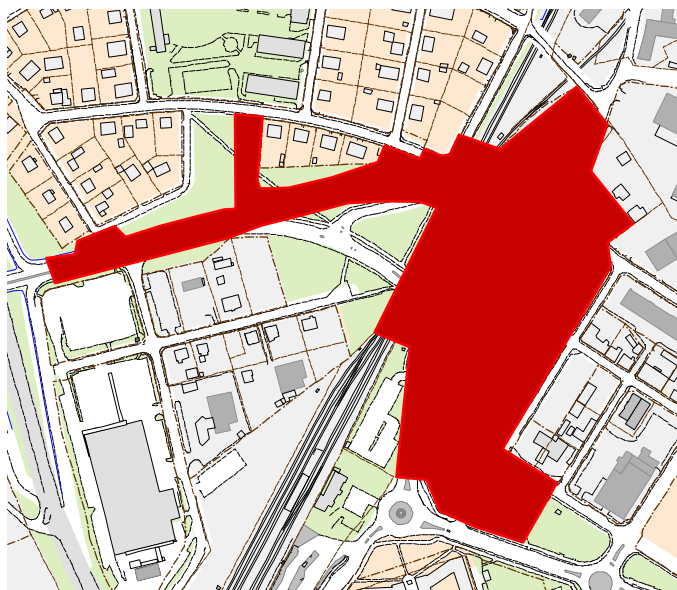
Planens syfte

I och med den nya utformningen av trafikförsörjningen för Bondsjöleden och arbetet med Resecentrum och Ådalsbanan är en planändring för området nödvändigt. Detaljplaneändringen syftar i först hand till att säkra väganslutningar och GC-förbindelser för omgivande trafiksystem och för att avgöra vilka verksamheter, anläggningar och boende som kan bli aktuell i omedelbar närhet av resecentrum.

PLANDATA

Planområdet sträcker sig längs Bondsjöleden med sin början öster om E4, därefter vidare över järnvägen och inkluderar områdena kvarteren Slupen, Briggen, Skonaren och Barkassen.

Planområdets
avgränsning



Areal

- del av Härnösand (område mellan kv. Klubban och Skidan) fastställd 1946-09-30
- kvarteret Klykan och Staget fastställd 1984-03-01.
- Bondsjöstaden fastställd 1927-04-08
- Kronholmens norra del fastställd 1961-09-28.

Fastighetsplan	Några fastighetsplaner eller tomtindelningar finns inte inom området.
Program	Ett planprogram har varit föremål för samråd 2004-11-16 till 2005-01-10 och ett informationsmöte har hållits i Franzénsskolans aula 2004-12-08. En sammanställning över synpunkter från programsamrådet har upprättats.
Kommunala beslut	2006-12-13 beslöt stadsbyggnadsnämnden att planändring för Bondsjöleden m. fl. får påbörjas.
Samband med annan planering	Under arbetet med framtagandet av detaljplanen har parallellt bedrivits ett arbete med att se planområdet i sitt stadsmässiga sammanhang. Här har bland annat stor hänsyn tagits till den parallella planprocess som pågår för handelsetableringen vid Östra Bondsjögatan, där olika faktorer vägts mot varandra. Strukturanalyser för en stadsutveckling som sträcker sig 20 –30 år framåt i tiden har också utarbetats och slutsatser har dragits varvid det konstaterats att den föreslagna infrastrukturen i detta planförslag inte väsentligt försvårar eller förhindrar en positiv utveckling av omkringliggande stadsdelar. Tillgängligheten i systemet och möjligheten för en flexibel utbyggnad med ett effektivt markutnyttjande, bedöms vara god om Kronholmen och Torsvik går en expansiv utveckling till mötes under den tidsrymd som angetts. Arbetet med de översiktliga studierna av Kronholmen, Torsvik och angränsande stadsdelar kommer att fortsatt bedrivas under den närmaste tiden. Ytterligare utredningar behövs för att klara ut hur anslutningen från Bondsjöleden till Murberget och Ängget ska lösas. Anslutningsvägen behöver vara klar från och med oktober 2008 då Banverket planerar att stänga av Brännerigatan mellan Bondsjöleden och Ängsvägen. På grund av detta och den tidsbrist detta för med sig ligger förslaget vid kvarteret Klubban kvar och ska byggas som en preliminär lösning och ett nytt planarbete kan påbörjas för att se över anslutningar och trafikflödena i området. Samhällsnämnden beslutade i § 91 den 24 april 2008 att planarbete får påbörjas för att hitta en bra trafiklösning för anslutning mellan Bondsjöleden och Ängget – Murbergsstaden.

Tankar finns även på att göra en översyn av den detaljplan som ligger omedelbart söder om föreliggande planförslag. 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.

Miljöbedömning

I plan- och bygglagen gäller från den 21 juli 2004 bestämmelse om miljöbedömningar av detaljplaner. När en kommun upprättar en detaljplan ska kommunen ta ställning till om en miljöbedömning måste göras eller inte. Miljöbedömning av planen krävs om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen har bedömt att planens genomförande medför en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Även länsstyrelsen har tidigare yttrat sig över detaljplaneprogram för del av Kronholmen 2005-01-17 och bedömde då att detaljplanen kunde antas medföra betydande miljöpåverkan.

MKB redovisar två planalternativ som jämförs med nollalternativet. Dels så redovisar miljöpåverkans effekter på vägplanering och dess underfart samt på effekter av den bebyggelse som möjliggörs inom området.

En bedömning av konsekvenserna mark, vatten, luft, buller, kulturmiljö, vibrationer, barriäreffekter, risk och säkerhet samt resursanvändning har studerats och analyserats.

Den nya vägdragningen och föreslagen underfart får främst konsekvenser på mark och vatten beroende på områdets markförhållanden och tidigare verksamheter samt att grundvattennivån är hög. Denna mark antas vara en rest av en igenfylld gammal tjärn (Brenneritjärn) och får därför anses vara sättningskänslig och tjälfarlig. Detta sammantaget med kunskapen om den ytliga grundvattennivån gör att hänsyn måste tas till omkringliggande mark och vatten. Bedömningen är att konsekvenser kommer att uppstå och då främst i byggskedet, svårigheterna bedöms dock vara hanterbara.

Buller från vägtrafiken på Bondsjöleden beräknas minska eftersom vägen sänks och trafiken minskar något. Buller från vägtrafiken på Järnvägsgatan (nuvarande Järnvägsgränd) ökar väsentligt i och med att den gatan övertar Stationsgatans funktion och trafikflöde. Utbredningen av buller från järnvägstraiken påverkar hur planområdet bebyggs. Föreslagen centrumbebyggelse närmast järnvägen kommer att skärma bakomliggande bostäder.

Kronholmens kulturmiljö påverkas inte negativt av planförslaget. Gatunätstrukturen är av riksintresse och en del bebyggelse är av intresse för kulturmiljövården.

Byggnader som tillkommer på Kronholmen kommer att tillföra en ny struktur jämförelsevis mot den som är idag, men byggnader som tillhör den äldre bebyggelsen avses att bevaras i möjligaste mån. Gatorna förstärker dessutom den riksintressanta rutnätstrukturen. Hänsyn har tagits till ovan nämnda i kvarteret Briggen, Barkassen och del av Fastlandet 2:76 där särskilda bestämmelser, k_1 och k_2 reglerar detta.

Miljötekniska undersökningar har utförts i området där det konstateras att det förekommer förorenad mark på vissa ställen. I planförslaget har därför en bestämmelse införts som kräver att marken skall åtgärdas enligt gällande lagstiftning, innan ny bebyggelse uppförs eller annan markanvändning föreslås. Miljökonsekvenserna redovisas mer detaljerat i den bifogade MKB.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur och landskap

Mark och vegetation

Planområdet är till största del exploaterat med gator och järnväg samt innefattande verksamheter och ett antal bostäder. De planteringar som finns är buskar och träd planterade längs Bondsjöledens norra sida. Övrig vegetation utgörs av gräsmattor samt olika sorters trädarter, träden är över lag gamla och ovårdade med några få undantag. Stora delar av området utgörs också av hårdgjorda ytor.

Fornlämningar

Inga registrerade fornlämningar finns inom planområdet. Skulle fornlämningar hittas i samband med markarbeten inom planområdet skall arbetet, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen mm, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Geotekniska förhållanden

Området för östra delen av tråget, den sk Brenneritjärnen, utgörs av ett utfyllnadsområde som historiskt även benämnts "soptipp". Inom planområdet har även funnits verksamhet i form av gummiverkstad, bussgarage och drivmedelsförsäljning.

Förorenad mark

Omfattande schaktarbeten kommer att behövas för byggandet av den nya sträckningen av Bondsjöleden med en vägport under järnvägen och ny bebyggelse i området. Som underlag för beslut och om hur schaktmassorna ska hanteras har flera miljötekniska markundersökningar genomförts.

Ramböll har i en översiktlig miljögeoteknisk undersökning 2008-01-21 konstaterar att av de utförda undersökningarna framgår att föroreningar av PAH (högaromatiska oljor) och metaller ställvis förekommer i halter över MKM i fyllnadsmassor i området. Med undantag av ett prov från området (vid f.d. Härnö Vulk) så har de föroreningar som påträffats i halter över riktvärdena för MKM påträffats inom området samt inom den f.d. Brenneritjärn. Planerade anläggningsarbeten i området för Brenneritjärn kommer att medföra en reduktion med avseende på föroreningsförekomsten (främst avseende PAH) i marklagren inom området. Vidare konstaterar Ramböll att med dagens markutnyttjande bedöms inte några kompletterande undersökningar eller efterbehandlingsåtgärder göras.

För den planfria korsningen Bondsjöleden-Ådalsbanan har förslag till platsspecifika riktvärden tagits fram (Ramböll 2008-04-08) utifrån en sammanvägning av hälso- och miljörisker. Med dagens markutnyttjande inom planområdet bedöms att inga ytterligare undersökningar behöver göras. Vid nyexploatering eller omställning till känsligare markutnyttjande inom planområdet ska en mer plats- och detaljspecifik bedömning av resulterande miljö- och hälsorisker göras. Dessa utredningar liksom eventuell sanering åvilar och bekostas av exploatören innan bygglov kan ges.

Den f.d. bensinmacken i kvarteret Barkassen har undersökts i Spimfabs regi och saneringar av marken planeras under hösten 2009. Detta sker också i Spimfabs regi. Här bör Naturvårdsverkets generella riktvärden gälla. Parametrarna för fisk, grönsaker och grundvatten i de generella riktlinjerna är dock undantagna inom planområdet, dvs området ska kunna nyttjas för bostadsändamål av innerstadskaraktär.



Den f.d. bensinmacken

Materialet har arbetats in i det tillhörande MKB dokumentet som ska redovisa en omfattande och samlad bedömning av vad planens genomförande får på miljön, hälsan eller på

hushållningen med mark, vatten och andra resurser dvs. de allmänna intressena enligt 3 och 4 kap MB. MKB ska redovisa hur risker och negativa konsekvenser ska tas omhand och beskriva förslag på åtgärder. Se MKB-sammanfattning under rubriken miljökonsekvensbeskrivning eller det fullständiga MKB dokumentet som medföljer detta förslag till detaljplan.

Radon

Markradon har undersökts i planområdet och uppmätta värden visade sig motsvara låg- till normalradonmark med värden mer åt normalradonhalt. Byggnader ska utföras med radonskyddad grundkonstruktion.

Bebyggelseområden

Bebyggelse och bostäder

Inom planområdet finns idag byggnader och verksamheter där bl. a. Vårdcentralen/Folktandvården (ska rivas) är belägen intill Stationsgatan. I det närliggande kvarteret Briggen finns ett hotell samt privata bostadshus. Inom kvarteret Barkassen finns detaljhandel och kvarteret Kostern inrymmer bland annat småindustri (glasmästeri).

Cirka 80 nya lägenheter planeras inom planområdet. Byggnaders placering utmed Järnvägsgränd/gatan uppförs i ny fastighetsgräns mot gatan för att erhålla ett tilltalande gaturum.

Eftersom byggnaderna kommer att ligga i ett utsatt läge för både bil- och tågtrafik så ska bostäder endast tillåtas i de byggnader som ligger öster om Järnvägsgränd/gatan och i de övre våningarna. Resterande del av byggnaderna kan användas för handel/centrumändamål/parkeringsanläggning.

Kommersiell service

Kronholmen har idag områden med diverse service/handel som inte är samlad på en och samma plats. Av Kronholmens service finns inom planområdet affär för fritidsfiske, färgbutik, hotell, tobakshörna, glasmästeri m m.

Omdaningen av infrastrukturen inom planområdet (och i närliggande kvarter) ger direkta och indirekta effekter på markanvändningen i förhållande till vad som är fallet idag. Nya möjligheter öppnar sig där bland annat handel kan bedrivas i större omfattning än idag.

Handelsyta i större sammanhängande volym får vara 1 800 kvadratmeter. 4 100 kvadratmeter för sammanlagt handel, service, verksamheter i bottenvåningar öster om Järnvägsgatan. Om planen genomförs fullt ut blir när det gäller

kontorsutrymmen, blir den sammanlagda ytan 10 000 kvadratmeter. Service, verksamheter i bottenvåningar öster om järnvägsplanen. Kontor, om planen genomförs fullt ut blir ca 10 000 kvadratmeter

Kronholmen är redan idag en viktig stadsdel. Här finns förutsättningar att utveckla den goda staden med en vital blandning av handel, boende och verksamheter. Med Kronholmens belägenhet mellan det närliggande centrum i öster, E4-genomfarten i söder, nytt handelsområde och resecentrum i väster och hamnen i norr, finns här en god potential för Härnösands framtida centrumutveckling. Stadsdelarna Kronholmen och Torsvik har dessutom en nära vattenkontakt som bidrar till dess attraktivitet.

Köpkraften i Sverige har allt sedan -60 talet stigit. Det ligger i ens kommuns ansvar att tänka långsiktigt och framåtriktat. Härnösands kommun tar ett stort ansvar för utveckling inom handeln i kommunen. Ett bevis på detta är att man gjort handelsanalysen tillsammans med Centrumutveckling AB. Kommunen är väl medvetna om att köpkraften i området är begränsat och att konkurrensen från angränsande kommuner är betydande. För att möta framtiden och kunna göra omfördelningar i handeln i kommunen så behöver området längs Bondsjöleden även för en eventuell utveckling inom handeln.

Härnösands kommun arbetar tillsammans med fastighetsägarna och handlarna i ett gemensamt utvecklingsprojekt för att stärka city-handeln. Målsättningen är också att området från Östra Bondsjöleden och inom mot centrum kommer att kunna ses som en handelsdestination i framtiden. Lansering av vårt nya begrepp "Handelsplats Härnösand" har precis påbörjats och visar de intentioner som handlarna, fastighetsägarna och kommunen har gemensamt.

Alternativet att inte tillåta handel i den här planen kan innebära att vi i framtiden behöver skapa handelsplatser som då kommer att vara betydligt längre från centrum vilket inte heller är bra för miljön.

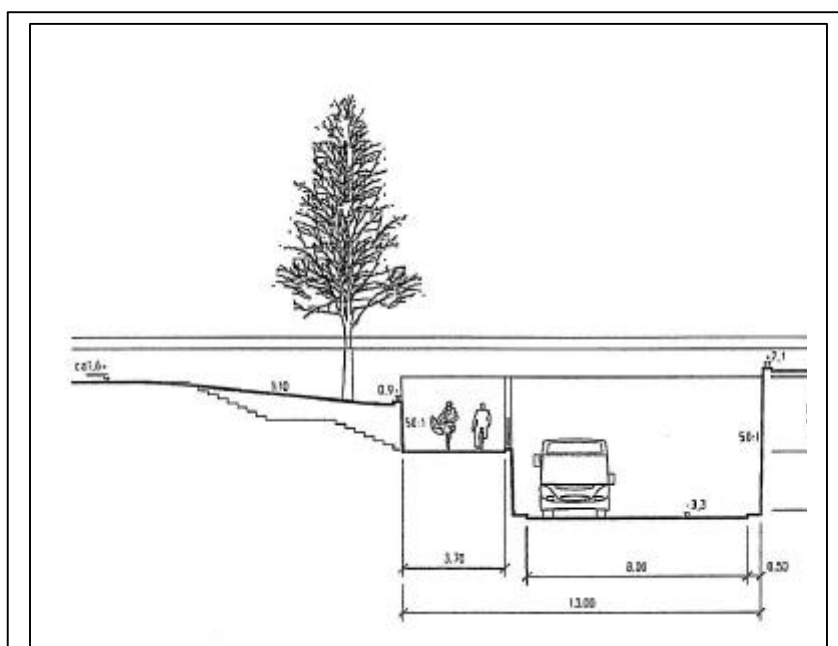
Om behovet av tillväxt av stadens centrum med alla dess funktioner uppstår, är det rimligt att anta att det är Kronholmen och Torsvik som i första hand utgör de stadsdelar som får bära den utvecklingen. Andra alternativ är annars att öka exploateringsgraden i den historiska och nuvarande centrumbildningen, men det torde inte vara möjligt utan dramatiska ingrepp som inte gagnar vare sig riksintresset eller den skala och karaktär som vi förknippar med Härnösand.

Tillgänglighet

Områdets omvandling anses bli god ur tillgänglighetssynpunkt. Gång- och cykelvägar har dimensionerats för att människor med olika behov ska kunna mötas. Det är också viktigt att den nya gång- och cykelvägen under järnvägen upplevs trygg att vistas i och att god omsorg lagts vid gestaltningen av denna. Övergångställen vid cirkulationsplatser har anpassats efter samråd med det kommunala handikapprådet.

Tillgänglighetskrav för nya byggnader redovisas i *Förordning om tekniska egenskaper på byggnadsverk*, 12 §. I paragrafen sägs att byggnader som innehåller bostäder, arbetslokaler eller lokaler till vilka allmänheten har tillträde skall vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att bostäderna och lokalerna är tillgängliga för och kan användas av personer med nedsatt röresle- eller orienteringsförmåga. Beträffande tillgänglighet för befintliga byggnader som byggs till eller ändras gäller samma krav som för nya byggnader för den tillbyggda eller ändrade delen. Tillgänglighetsfrågor för inomhusmiljöer prövas i samband med bygglov och bygganmälan.

Planförslaget möjliggör en planskild korsning i form av vägport under järnvägen, vilket ökar trafiksäkerheten och ger god tillgänglighet mellan östra och västra sidan av järnvägen. Vägportens ramper har en lutning som har dimensionerats enligt klassificeringen "god standard". Detta innebär att bland annat tung trafik får acceptabla förhållanden vid dåligt väglag. Detta innebär också att den gång- och cykelväg som ska ledas utmed ramperna på ett hyllplan en bit ovanför biltrafiken har en accepterad lutning för rullstolsburna.



Sektion på vägporten

Grönområdet framför f.d. Franzénskolan sluttar svagt mot Bondsjöleden och inom Kronholmen råder plana förhållanden. Tillgängligheten i de tillkommande byggnaderna kommer att prövas enligt gällande normer vid bygglovprövningarna. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anläggas.

Byggnadskultur och gestaltning

Kronholmen har varit ett enklare bostadsområde från slutet av 1800-talet och visar idag den tidiga rutnätsstadens kvartersindelning där några av husen står kvar på sin ursprungliga tomt. Området är angivet i kommunens översiktsplan som intresse för kulturmiljövård och Kronholmens struktur är av riksintresse. Se vidare beskrivning i den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen under texten kulturmiljö.

Stadsbilden kommer att förändras mot dagens stadsbild. Det Härnösand vi är vana vid har en ganska behaglig skala, en som kan sägas vara småskalig men ändå tydlig och distinkt med den klassiska stadens kännetecken i tydliga kvarter och gator.

Kronholmen ska bland annat utvecklas för olika verksamheter. Dessa kan vara handel, kontor och mindre företag som inte är störande för omgivningen. Boende kan även förekomma öster om Järnvägsgränd/gatan och gärna med handel i bottenvåningen.

Den handel som kan tänkas etablera sig i resten av området har en skala och ett utseende som vanligen skiljer sig från stadens form och struktur. Det är viktigt att dessa byggnader och anläggningar anpassas och gestaltas på ett acceptabelt sätt till stadens krav på skala, struktur och karaktär. Exempel på detta är en bestämmelse som tillförts detaljplanen om att fasader ska bestå av minst 2/3 trä, puts, glas, tegel eller keramiska material. Detta har gjorts för att tillgodose en av dessa grundkrav på bland annat gestaltning.

Härnösands har en stadsbild med få höga byggnader, därför ska de nya byggnaderna längs med Järnvägsgatan anpassas till den struktur staden har idag och vad som kan vara rimligt för stadens fortsatta tillväxt. Intensionerna är att samma skala och karaktär, byggnader i fyra våningar, som idag finns inom fastigheten Torsvik 3, ska gälla även för byggnaderna längs Järnvägsgatan.

Kvarteren Slupen och Skonaren, väster om Järnvägsgränd/gatan

Byggnaderna i kvarteret Skonaren och Slupen kommer att rivas. Det ger mycket goda förutsättningar för att skapa ett flexibelt område som kan inrymma handel, parkering och

centrumfunktioner. Området ligger utmed järnvägen så därför är inte bostäder lämpliga med risk för bland annat höga bullernivåer. Husen placeras i fastighetsgräns mot Järnvägsgränd/Järnvägsgatan eller längs Bondsjöleden, se illustration. Parkeringar läggs ut mot järnvägen. Högsta tillåtna våningsantal blir fyra våningar. Byggnaderna tjänar därmed som bullerdämpare från störningar som genereras utmed järnvägen. Bestämmelse finns att huvudentréer placeras mot Järnvägsgatan, sekundärt placeras entréer mot järnvägen. Syftet med detta är att undvika en baksideskaraktär mot Järnvägsgatan.

Ett parkeringshus på cirka 7 000 kvadratmeter med 240 parkeringsplatser kan byggas i södra delen av Skonaren ifall ytterligare parkeringsbehov uppstår. Gestaltningen är speciellt viktig så att detta hus blir estetiskt tilltalande i sin miljö. Inom området finns idag två transformatorstationer och dessa kommer att flyttas till ett område utlagt mot Järnvägsgränd/gatan.

Kvarteren Briggen och Barkassen samt övrig kvartersmark öster om Järnvägsgränd/gatan

De byggnader som är angivna som intresse för kulturmiljövård i kvarteret Briggen får var kvar med planbestämmelsen k_1 som innebär en varsamhetsbestämmelse.



Korsningen Strandgatan/Krukmakargatan. Hotell med tobaksaffär i bottenvåningen

För framtiden är det viktigt att bevara karaktären av 1800-talets träarkitektur på de befintliga k_1 husens exteriörer.

Taklutningarna på sadeltaken har stor betydelse för den ursprungliga utformningen. Vid framtida byte av taktäckning bör lämpligt material användas som falsad plåt, pannplåt eller lertegel. Kulör på fasadpanel, snickeridetaljer, dörrar och fönsterbågar har stor betydelse för den äldre trähusarkitekturens karaktär och vid ändring av befintliga byggnader skall samråd ske med stadsarkitekten eller motsvarande.

Ny bebyggelse kommer att placeras i fastighetsgräns mot Järnvägsgatan med högst fyra våningar. Bostäder samt centrumfunktioner får förekomma samt handel koncentrerad till bottenvåningen.

Kostern 1

Ny bebyggelse placeras enligt illustration mot Järnvägsgatan med parkeringar på norra delen av fastigheten. Föreslagen markanvändning är handel och/eller centrumfunktion i fyra våningar.

Del av kvarteret Julen

Den del av Fastlandet 2:66 som ligger inom kvarteret Julen ingår i mark för huvudgata. Området är avsatt för underjordiska ledningar.

Fastigheten Tingshuset 3

I gällande plan är markanvändningen allmänt ändamål för fastigheten. För att Tingshuset ska kunna användas för andra ändamål än statlig eller kommunal verksamhet (kommunalt eller statligt huvudmannaskap) har fastigheten tagits med i planändringen. Tingshuset uppfördes 1902-1905 för Ångermanlands södra domsaga efter tävlingsritningar av Stockholmsarkitekterna Frits Ullrich och Eduard Hallquist. Byggnaden är ett typiskt exempel på det tidiga 1900-talets jugendarkitektur, trots senare tiders om- och tillbyggnader. Planbestämmelsen Q införs som innebär att användningen anpassas till bebyggelsens kulturvärden. Bestämmelsen litet q införs också vilket innebär att befintlig exteriör bevaras samt att rivning av byggnaden inte tillåts.

Gator och trafik

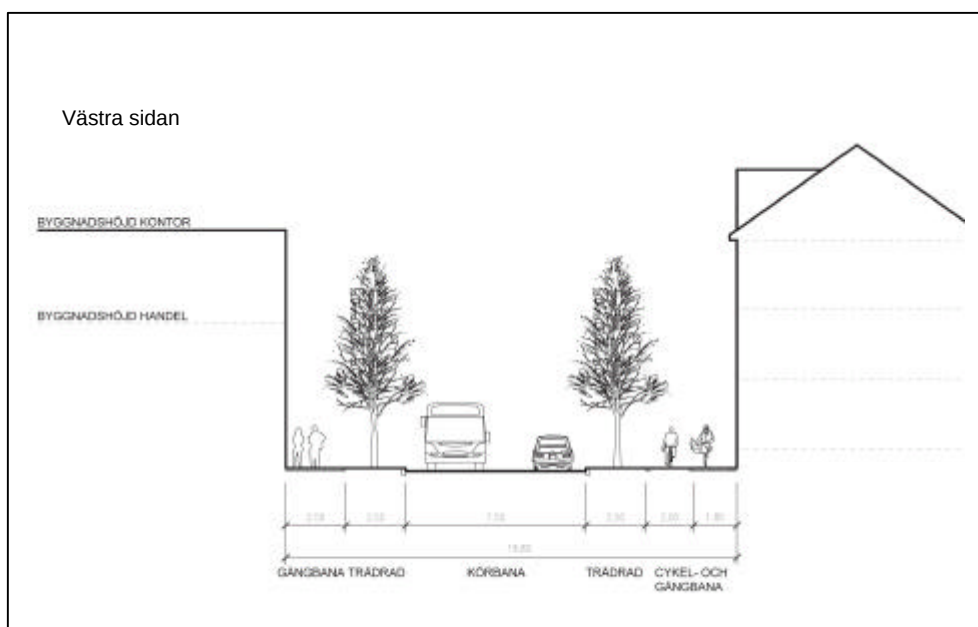
Gatunät

Ådalsbanans färdigställande kommer att ställa nya krav på gatunätet. En planskild korsning med en vägport under järnvägen samt delvis ny sträckning av Bonsjöleden med två nya cirkulationsplatser innebär förändringar av trafikflödet och gestaltningen av gaturummen.

Syftet med vägportens placering är bland annat att tillskapa en rimlig lutning för vägportens östra ramp. Syftet har även varit att lägga en god grund för Kronholmens framtida tillväxt och där

har hänsyn tagits till Kronholmens riksintresse för rutnätet och intresset för kulturmiljö. Den planerade strukturen innebär en förstärkning av riksintresset där man bl.a. åter lyfter fram rutnätsmönstret på Kronholmen med raka gator och kvartersindelningar.

I och med vägportens placering så kommer Bondsjöleden att få en ny sträckning på järnvägens västra och östra sida. För Bondsjöledens västra sida kommer gatan att flyttas norrut för att på den östra sidan sedan landa på fastigheten Slupen 4 samt Fastlandet 2:76 med en cirkulationsplats. Stationsgatan kommer att upphöra och Järnvägsgränd blir den huvudgata som ansluter till befintlig cirkulationsplats vid resecentrum. Järnvägsgränd byter namn till Järnvägsgatan genom planändringen. Järnvägsgränd kallas för enkelhet skull Järnvägsgatan i planhandlingarna.



Sektion Järnvägsgatan f d Järnvägsgränd, White arkitekter

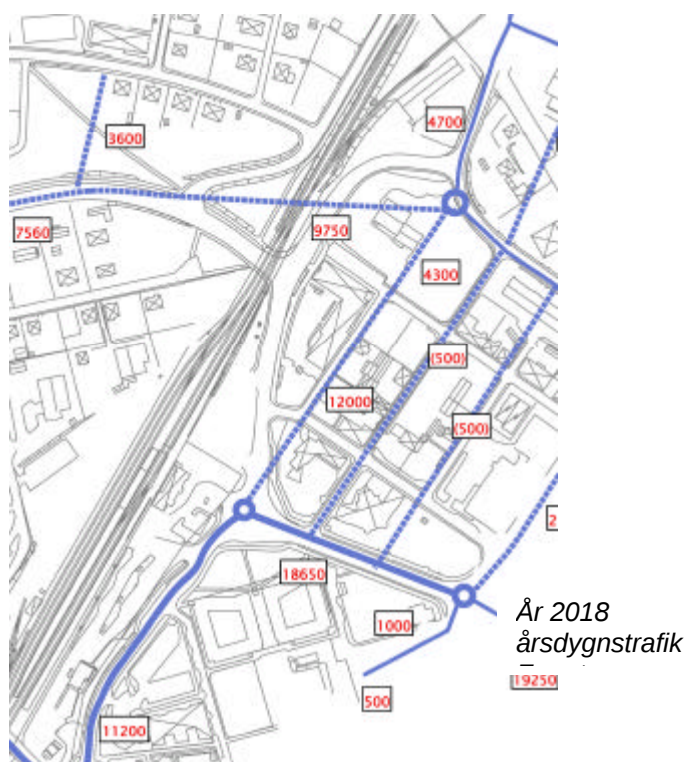
Ett flertal lösningar har utretts för den nya anslutningsgatan på den västra sidan av järnvägen för att tillskapa en ny anslutning från Bondsjöleden till Ängsvägen eftersom Brännerigatan inte kan vara kvar på grund av Bondsjöledens nya sträckning med tillhörande vägport och tråg.

I samrådsskedet framkom massiv kritik på det förslag till anslutning som presenterades i planförslaget. Ytterligare utredningar behövs för att klara ut hur anslutningen från Bondsjöleden till Murberget och Änget ska lösas. Anslutningsvägen behöver vara klar från och med oktober 2008 då Banverket planerar att stänga av Brännerigatan mellan Bondsjöleden och Ängsvägen. På grund av detta och den tidsbrist detta för med sig ligger förslaget vid kvarteret Klubban kvar och kan byggas som en preliminär lösning och ett

nytt planarbete ska påbörjas för att se över anslutningar och trafikflödena i området.

Nuvarande flöden på Stationsgatan/Bondsjöleden är höga eftersom det är en av infartslederna till Härnösands centrum. Gjorda undersökningar från 2002 för Härnösands tätort uppmättes under ett vardagsdygn på Stationsgatan 8400 bilar samt på Bondsjöleden 6600 bilar.

Trafiknätsplanen visar att Norra Ringvägen/Murbergsvägen ner mot Varvsallén trafikeras av 6000 bilar under ett vardagsdygn. Eftersom järnvägsöverfarten vid Norra Ringvägen stängs så kommer den nuvarande trafikmängden från Murbergstaden att ledas ner mot Bondsjöleden



Utförda undersökningar gjorda av WSP av planområdets framtida biltrafik visar att trafikökningen till följd av planerad utbyggnad av bostäder, handel och kontor är liten i förhållande till den trafik som idag trafikerar huvudgatunätet i området.

Järnvägsgatan kommer att få trafikflöden på ca 12000 fordon per dygn. I praktiken innebär byggande av ny vägport under järnvägen en trafikminskning på Järnvägsgatan och Bondsjöleden och en ökning på Järnvägsgatan söder om cirkulationsplatsen vid Resecentrum. Anledningen till detta är att sträckan mellan korsningen Bondsjöleden/Kaptensgatan och Nybron blir längre vid ombyggnad, vilket enligt trafiksimuleringsmodellen ger indikationer på att bilisterna istället kommer att prioritera infarten från E4:an vid

Järnvägsgatan istället, om de har centrum som målpunkt. Även Hamnleden norr om Djuphamnsvägen får en trafikökning då porten under järnvägen byggs.

Kapaciteten på gator och korsningar inom planområdet kommer att ligga under belastningsgraden 0,5. Detta innebär att risken för köer och fördröjningar till följd av kö eller nedsatt hastighet är liten.

Bondsjöleden och Järnvägsgatan markeras som huvudgata i planen och de övriga gatorna som lokalgator. Cirkulationsplatserna kommer att utformas med enkla körfält.

För att minska trafiken vid Hotell Royal och för att underlätta varutransporter för färgaffären i kvarteret Barkassen stängs Strandgatans anslutning mot Järnvägsgatan av. Även anslutningen till Holmgatan stängs för in- och utfart vilket medför säkrare gång- och cykelväg längs Järnvägsgatan. Fastigheten Briggen 4 har kvar sin utfart mot Järnvägsgatan eftersom utfarten från den fastigheten är svår att lösa på annat sätt.

Bondsjöleden och Järnvägsgatan kommer att försees med allér för att förstärka intrycket av entré och huvudstråk till staden samt kopplingen till Nybrogatan. Träd på båda sidor om gatan synliggör stadskaraktären tydligare ifall inte husen byggs.

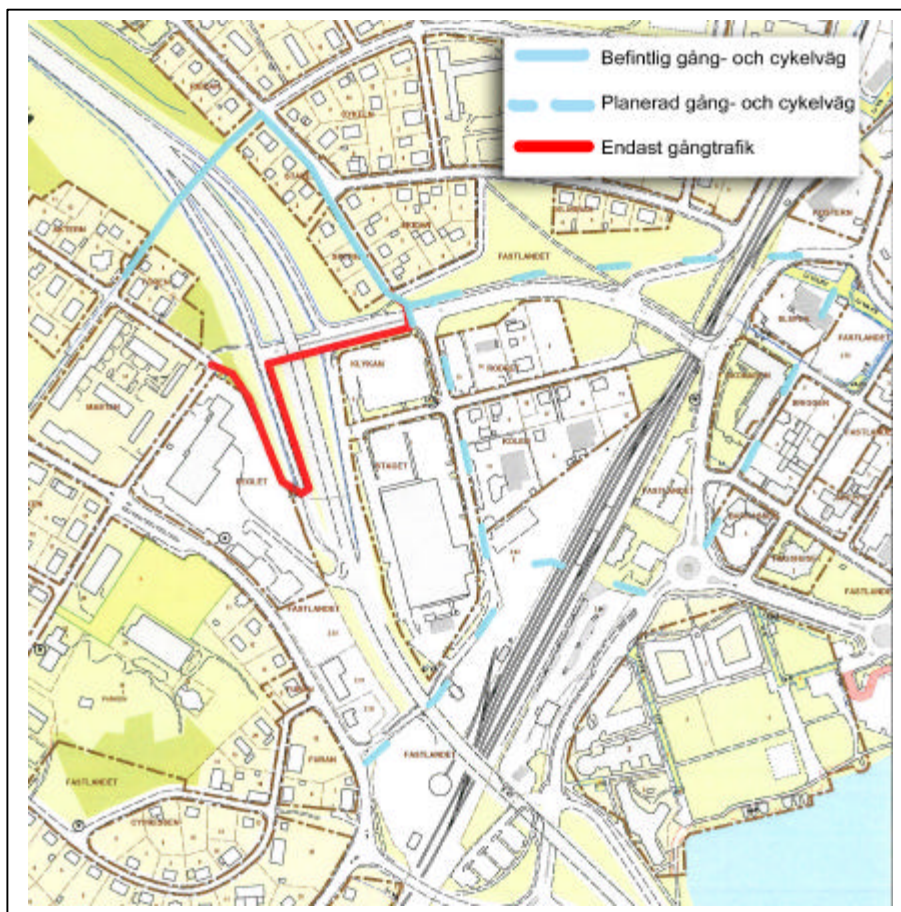
Gång- och cykel

I Härnösands kommuns gång- och cykelplan redovisas ett övergripande lokalt gång- och cykelnät som kompletterar den illustration som hör till detaljplanen. För gång- och cykeltrafikanter kommer en gång- och cykelbana att finnas vid Bondsjöledens norra sida samt vid Järnvägsgatans östra sida av den nya sträckningen.

Från Murbergstaden kommer en gång- och cykelväg att

- ledas ner i vägportens norra sida där gång- och cykelvägen finns placerad på en högre nivå än vägtrafiken. Gång- och cykelvägen fortsätter vidare mot Järnvägsgatan och kopplas därefter ihop med den befintliga gång- och cykelvägen på Nybrogatan.
- finnas invid järnvägsspårets västra sida. Gång- och cykelvägen som kommer från Murbergsstaden leds över vägporten och vidare parallellt med järnvägsspåret. Den ansluts därefter till gång- och cykeltunneln invid resecentrumet. Gång- och cykelvägen ska sedan ansluta till Kaptensgatans fortsatta sträckning söderut..

Ingen cykelväg anläggs öster om cirkulationsplatsen vid Kaptensgatan eftersom anslutningen mot Bondsjöstaden inte kan lösas på ett trafiksäkert sätt. Däremot kan en gångväg anläggas som ansluter till den befintliga gångvägen, se röd markering på nedan illustration. För boende väster om E4 är en säkrare cykelväg på befintlig GC-väg vid Västra Ringvägen, med bro över E4 vidare ner längs Ängsvägen och Godsbäcksgatan. Alternativet är att från området väster om E4 ta sig via södra delen av Kaptensgatan, antingen upp mot handelsområdet eller via nya gång- och cykeltunneln upp längs nya Järnvägsgrändgatan.



Ambitionen med de nu planerade GC-vägarna är att stadens invånare skall kunna gå och cykla till sina färdmål på attraktiva och trafiksäkra GC-stråk. Detta gynnar miljön i staden och främjar folkhälsan samt överensstämmer med miljömålet "god bebyggd miljö".

När det gäller GC-vägen från resecentrum norrut utmed järnvägens västra sida, se detaljplanen för kvarteren Rodret och Kölen.

Järnväg

Området gränsar till spårområdet och Härnösands resecentrum. 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. Trafikprognosen för 2015 är ca 50 tåg per dygn varav knappt hälften utgörs av godståg.

I samband med upprustningen av Ådalsbanan genomför Banverket bullerskyddsåtgärder med ambitionsnivå för bostäder på 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i sovrum och 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Vid ekvivalent ljudnivå utomhus över 60 dBA utreds behov av skyddad uteplats. Åtgärdsnivån för vibrationer är 1 mm/s vägd RMS.

Vid ny- och ombyggnad av bostäder och annan bebyggelse ansvarar exploatören för att vidta erforderliga skyddsåtgärder för buller och vibrationer.

Järnvägstrafiken innebär också risk för hälsa och säkerhet i och med transport av farligt gods på järnvägen.

I den översiktliga riskvärderingen avseende byggande i närheten av järnvägen har ett antal olyckor identifierats som kan påverka det aktuella planområdet. Frekvensen av identifierade olyckor bedöms dock vara så låg att de kan accepteras med den ökade trafiken då Ådalsbanan är utbyggd. Det har verifierats att de planerade skyddsavstånden mellan järnvägen och byggnader ger ett tillräckligt skydd.

I nuläget är otillåtna passager över järnvägsområdet, sk spårspring, relativt vanligt inom Härnösands tätort. Detta kan föranleda olyckor där människor kan skadas allvarligt. Spårspring kan förebyggas med stängsel längs med järnvägen. Åtgärden medför att järnvägens barriäreffekt ökar betydligt längs sträckan för dem som avser att korsa järnvägen till fots. Detta är en önskad effekt då passage av järnvägen på otillåtna platser inte bara är förbjudet utan även innebär en stor risk

Kollektivtrafik

Bondsjöledens busshållplatser som finns väster om korsningen Bondsjöleden/Kaptensgatan kommer att finnas kvar. Dessa kommer att åtgärdas med en bussficka med tillhörande väderskydd.

En bussficka i vardera riktningen på Järnvägsgatan kommer att finnas om behov av detta uppstår. Dessa fickor redovisas inte på plankartan utan utrymme kommer att tillskapas i alléområdena.

Parkering

Parkeringsbehovet är svårt att bedöma då det är beroende av vilken typ av handel som etablerar sig i området liksom kontor och bostäder. I framtiden kommer kanske resecentrum också

ha behov av fler parkeringsplatser beroende på att fler kommer att nyttja tåget istället för bilen för pendlingstrafik utanför kommunen. Parkeringsplatser kommer i största utsträckning att placeras mot järnvägen utom i kvarteret Kostern där parkeringsplatserna placeras längst norrut på fastigheten.

Parkeringen nedan är för maxalternativet med stor andel kontor. Om det istället blir handel löses parkeringen på respektive fastighet (1 800 kvm handel) med parkeringsplatser för markparkering. Delar av p-huset behövs till bostadsparkering (ca 40 platser) och övriga kan nyttjas för besöksparkering samt till viss handel/kontor i bottenvåningarna utmed Järnvägsgränd.

P-hus ca 240 pl (120pl för kontor, 40 pl för bostäder och för handel ca 80 pl

Bostäder ca 100 pl (markparkering)

Kontor (ca 230 pl markparkering)

Restaurang/hotell ca 20 pl

Järnvägsstationen ca 110 pl

Det är också tänkt att det ska finnas viss angöringsparkering utmed Järnvägsgränd/gatan hörande till handeln i bottenvåningarna.

P-tal:

Kontor 16 pl/1000 kvm

Handel 40 pl/ 1000 kvm

Bostäder 1,5 pl/ bostadsenhet

Varumottag

Varumottagning för verksamheter i kvarteren Slupen och Skonaren sker över u-området mellan fastigheterna. För byggrätten på södra delen av Skonaren sker varumottagningen in på fastigheten i förlängningen av Strandgatan.

Varumottagningen för restaurangen i kvarteret Briggen sker från Strandgatan liksom för färgaffären i kvarteret Barkassen.

Utfart

Utfartsförbud är utlagt längs Järnvägsgatan och södra delen av Bondsjöleden med undantag för varumottagning, se ovan.

Undantag har också gjort för Briggen 4 som har kvar sin utfart mot Järnvägsgränd. Utfart för Hotell och restaurant Royal sker mot Strandgatan, övriga utfarter, se illustration.

Farligt gods

Idag transporteras enbart mindre mängder farligt gods genom Härnösand. I och med utbyggnaden av Ådalsbanan uppsattas transporterade mängder öka. En riskbedömning avseende farligt gods på järnväg har genomförts för föreslagen bebyggelse inom detaljplaneområdet och den verifierar föreslagna skyddsavstånd mellan järnvägen och byggnader.

Teknisk försörjning

Allmänt så innebär vägportens- och cirkulationsplatsens placering att stora delar av den tekniska försörjningen som Hemab samt Telia Sonera har under marken kommer att påverkas. Området utgör en viktig knutpunkt där anslutningar finns inom varje tekniskt område och som försörjer staden.



Befintliga ledningar
White arkitekter

El

Omläggningen av elförsörjningen utgör inte några större komplikationer. Elkabeln kommer att flyttas till det u-område som tillskapas i detaljplanen strax norr om den föreslagna cirkulationsplatsen vid Järnvägsgränd/gatan.

Tele

Telia Soneras tele-ledningar som ligger förlagda i Bondsjöledens sträckning kommer också att behöva läggas om. Samlokalisering med övrig teknisk infrastruktur kommer att ske i möjligaste mån.

Vatten- och avlopp

Dagvatten är det vatten som rinner från tak, vägar och andra hårdgjorda ytor. I miljöbalken betraktas dagvatten som avloppsvatten.

Den översiktliga geotekniska undersökningen som Ramböll i Sundsvall har utfört på planområdet visar att lokalt omhändertagande av dagvatten kan vara komplicerat att utföra därför att

jordartens karaktär är täta. Dagvattenhanteringen i området måste utgå ifrån de lokala förutsättningarna. Detta medför t.ex. att olika former av våtmarkslösningar inte kan bli aktuella p.g.a. utrymmesbrist, hög grundvattennivå likaväl som infiltration inte är tillämpbar på grund av de kringliggande jordarnas täta karaktär (jordarna i området består främst av lera och silt). Dagvatten leds i dagsläget från planområdet via en separat dagvattenledning till recipienten Norra Sundet.

Dagvatten och en del ytvatten kommer att behöva pumpas upp vid vägporten eftersom porten ligger under grundvattennivån. Vattnet kommer att ledas till den dagvattenkulvert som läggs norr om Bondsjöleden.

Utifrån de lokala förutsättningarna är en möjlig lösning att dagvattnet hanteras i en skelettjord. Med skelettjord har man möjlighet att skapa bättre förutsättningar för rotsystemens utveckling. Under den "normala" planteringsytan skapar man en extra tilväxtzon för rotsystemen. Skelettjorden är uppbyggd av ensartad makadam under de hårdjorda ytorna i området såsom parkeringsytor och trottoarer. Dagvattnet infiltrerar till skelettjorden genom vattengenomsläpplig asfalt och infiltrationsytor i ikringliggande diken m.m. Skelettjorden fungerar därmed som ett vattenmagasin vid kraftig nederbörd, varvid en utjämnat dagvattenflöde kan dräneras ut från området under en längre tidsrymd. Genom infiltreringen elimineras risken för igensättningar av skelettjorden. Infiltreringen medför dessutom att partiklar som eventuellt innehåller miljöfarliga ämnen fastläggs varvid fortsatt spridning minimeras. Dräneringsvattnet leds därefter till recipienten.

I direkt anslutning till kanten för tråget till vägporten finns en kulverterad bäck som ingår i dagvattensystemet. Den kommer att beröras eftersom den ligger i direkt anslutning till tråget och flyttas därför ca 10 meter norrut från Bondsjöleden. Även öster om vägporten måste va-ledningar flyttas. Områden för ledningar har lagts ut på fastigheterna Kostern 1, Fastlandet 2:66, sydost om cirkulationsplatsen vid Järnvägsgatan på Fastlandet 2:76, inom kvarteren Slupen och Skonaren samt inom Fastlandet 2:85 och 2:11.

Grundvattenytan ligger på ca 0,8 -1,3 meter under markytan. Grundvattnet strömmar i östlig riktning, och påverkas av havsnivåns variationer. De klimatförändringar som förutspås skulle kunna innebära höjda grundvattennivåer.

Andelen hårdgjorda ytor ökar vilket ger större dagvattenbildning och mindre grundvattenbildning. Detta ger en ökad belastning på ledningssystemet nedströms.

Fjärrvärme	Fjärrvärmeledningarna kommer att ligga i vägporten och ledas till det u-område i detaljplanen som är tänkt att samla alla tekniska ledningar.
Optokabel	Ny sträckning för fjärrvärme ligger norr om cirkulationsplatsen i kvarteret Jullen. Även ett område sydost om cirkulationsplatsen är avsatt för fjärrvärmeledningar och en ny ventlikammare.
Störningar Ljud/buller	De främsta källorna till buller inom detaljplaneområdet är väg- och järnvägstrafik. I anslutning till detaljplaneområdet ligger flera mindre affärer och verksamheter som bedöms medföra störande buller i ringa omfattning. Vid Härnösands djuphamn, som ligger ca 200 m norr om detaljplaneområdet, förekommer tidvis bullrande verksamhet. 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. Omfattningen av vägtrafiken genom området beräknas inte förändras i någon större omfattning. Däremot kommer föreslagen ombyggnad av Bondsjöleden och Järnvägsgränd att medföra förändrade ljudnivåer för närliggande bostäder. Två bullerutredningar har genomförts för detaljplaneområdet. Den ena, som genomförts av ÅF-Ingemansson avser buller från järnvägstrafik. Den andra, som genomförts av WSP, avser buller från vägtrafik. I MKB redovisas riktvärden och en sammanfattning av beräkningsresultaten samt slutsatser om konsekvenser. Där ges också en teknisk bakgrund. Buller från järnvägen kommer att påverka detaljplaneområdet. Planalternativet med centrumbebyggelse väster om Järnvägsgatan ger lägre ljudnivåer för befintliga bostäder än nollalternativet eftersom dessa byggnader skärmar buller från järnvägen. Om föreslagen centrumbebyggelsen inte byggs får befintliga och planerade bostäder ljudnivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå från järnvägstrafik och därmed måste skyddsåtgärder vidtas. Vid föreslagna handels- och kontorsbyggnader beräknas maximal ljudnivå vid fasad mot järnvägen bli 86 dBA. Vid nybyggnad av kontorslokaler ska riktvärdet för tyst arbetsmiljö inomhus, 60 dBA maximal ljudnivå och 40 dBA ekvivalent ljudnivå, eftersträvas.

Buller från vägtrafik på Bondsjöleden blir enligt planförslaget något lägre än i nollalternativet i och med att vägen sänks. En bostad, Spetsen 3, beräknas dock få ljudnivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus och därmed måste skyddsåtgärder vidtas.

I planförslaget övertar Järnvägsgatan (f.d. Järnvägsgränd) Stationsgatans funktion och trafikflöde. Bullernivån vid befintliga bostäder efter Järnvägsgatan kommer därmed att öka med ca 10 dBA. Alla befintliga och nya bostadshus beräknas få ekvivalenta ljudnivåer utomhus över 55 dBA från vägtrafiken. För bostaden närmast gatan på fastigheten Briggen 4 beräknas ekvivalent ljudnivå utomhus bli 66 dBA.

Vid nybyggnad av bostäder gäller riktvärden enligt nationella riktvärden för trafikbuller och Boverkets allmänna råd. I och med att ljudnivån från vägtrafiken (och i förekommande fall även från järnvägen) beräknas överstiga riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå utomhus behöver tyst sida anordnas. Minst hälften av bostadsrummen, och uteplatsen, skall vara vända mot tyst sida. Med illustrerad utformning av nya bostadshus erhålls ljuddämpad sida mot innergårdar och riktvärden för tyst sida erhålls.

För befintliga bostäder på Spetsen 3 och Briggen 4 ska skyddsåtgärder för inomhusmiljö vidtas på grund av höga bullernivåer. Även skyddsåtgärder för utomhusmiljön bör övervägas.

Om buller från väg och järnväg slås samman överskrider ekvivalent ljudnivå utomhus riktvärdet för väsentlig ombyggnad av väg även vid Briggen 5. Det finns dock inga fastställda åtgärdsnivåer för sammanslagen ljudnivå mellan väg och järnväg för befintliga bostäder, varför det är tveksamt om skyddsåtgärder måste vidtas”.

Vibrationer

En översiktlig vibrationsutredning för detaljplaneområdet har genomförts. I MKB redovisas en sammanfattning av bedömningsgrunder, mät- och beräkningsresultat samt slutsatser om konsekvenser. Där ges även en teknisk bakgrund.

Vibrationer från tågtrafiken bedöms bli relativt låga inom planområdet. Vibrationsnivåer i befintliga bostäder inom planområdet bedöms inte överskrida 0,6 mm/s vägd RMS.

Vibrationsnivåer från vägtrafiken i planalternativet bedöms inte förändras nämnvärt i förhållande till nollalternativet. Däremot

kommer antalet störningstillfällen för boende efter Järnväsgatan att öka med ökad trafikering.

Det finns inte några av riksdagen fastställda riktvärden för vibrationer från trafik. Däremot finns en svensk standard, SS 460 48 61 "Vibration och stöt - Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader", som innehåller riktvärden för störningsmått. Enligt standarden ligger känseltröskeln för komfortvibrationer på 0,2 mm/s vägd RMS. Få människor störs av vibrationer på 0,4 mm/s vägd RMS medan nästan alla störs vid nivåer på 1 mm/s vägd RMS.

Vid nybyggnad av bostadshus bör därmed ambitionsnivån vara att vibrationsnivåerna ska underskrida 0,4 mm/s vägd RMS. För att uppnå detta behöver nya bostadsbyggnader grundläggas ner till fast mark.

Vibrationer i befintliga bostäder beaktas endast i samband med väsentlig ombyggnad eller nybyggnad av järnväg. I samband med upprustningen av Ådalsbanan övervägs åtgärder för bostäder med vibrationsnivåer över 1,0 mm/s vägd RMS. Några vibrationsåtgärder för befintliga bostäder är därmed inte aktuella.

Luftmätningar

Utförda mätningar har utförts av WSP med hjälp av SMHIs nomogrammetod. För Härnösand finns en bakgrundshalt för partiklar och kvävedioxid, till detta så har man sammanräknat den ökning trafikmängden ger för respektive gata och fått ett värde.

Sammanfattningsvis så beror halten av föroreningar i gaturummet mycket på hur det är utformat. Ett gaturum med en snäv gatusektion ger en högre i förhållande till ett gaturum som är mera generöst tilltaget.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från det datum planen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Upprättandet av denna detaljplan har utförts av Härnösands kommun, bygg och miljö i samarbete med Banverket Projekt Ådalsbanan.

MEDVERKANDE KONSULTER

White Arkitekter AB , WSP, Ramböll, ÅF-Ingemansson och
Metron Miljökonsult samt Brandskyddslaget.

Härnösand 2008-05-23

Birgitta Westerlind
Bygg- och Miljöchef

Ewa Fällgren
Planeringenjör

REVIDERING

Efter utställningen har detaljplanen reviderats på följande sätt.

1. På plankartan har bestämmelsen LOKALGATA ändrats till PARK [LOKALGATA] för område mellan Bondsjöleden och Ängsvägen.
2. PARK [LOKALGATA] med texten "Anlagd park, dessförinnan lokaltrafik fram till halva genomförandetidens utgång" har lagts till i bestämmelserna.
3. På plankartan har texten "Ny bostadsbebyggelse ska utformas så att komfortvibrationer inomhus i bostadsrum inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS, Ny bostadsbebyggelse grundläggs ner till fast mark" införts.
4. I planbestämmelserna under rubriken Generella bestämmelser har stycket om trafikbuller ändrats till "Trafikbuller ska inte överskrida 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasader som vetter mot tyst sida. Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, ska vara vänd mot tyst sida".
5. Dubbel allérad på norra sidan om Bondsjöleden har ändrats till enkel allérad.
6. I planbestämmelserna under rubriken Administrativa bestämmelser har texten "Bygglov för föreslagen markanvändning beviljas endast om undersökningar och åtgärder vidtagits till en nivå i enlighet med naturvårdsverkets generella riktlinjer. Parametrarna för fisk, grönsaker och grundvatten i de generella riktlinjerna är dock undantagna inom planområdet" ändrats till "Bygglov ska inte ges till åtgärder som innebär en väsentlig ändring av markens användning förrän markförorening har avhjälpits, se planbeskrivning, förorenad mark". Den tidigare texten kan dock gälla som stöd för den nu införda bestämmelsen. 26
7. En mindre revidering av plangräns för att länka mot detaljplan för kv Rodret m fl har skett.

8. Inom område PHC har beteckningen "mark får inte bebyggas" (prickmark) tagits bort eftersom bestämmelsen p₃ redan reglerar avståndet mellan bebyggelse och järnväg.
9. I planbeskrivningen sista i stycket om *Störningar Ljud/buller* har följande lagts till: "För befintliga bostäder på Spetsen 3 och Briggen 4 ska skyddsåtgärder för inomhusmiljö vidtas på grund av höga bullernivåer. Även skyddsåtgärder för utomhusmiljön bör övervägas. Om buller från väg och järnväg slås samman överskrider ekvivalent ljudnivå utomhus riktvärdet för väsentlig ombyggnad av väg även vid Briggen 5. Det finns dock inga fastställda åtgärdsnivåer för sammanslagen ljudnivå mellan väg och järnväg för befintliga bostäder, varför det är tveksamt om skyddsåtgärder måste vidtas".
10. I kvartersgräns mot område för järnvägstrafik har beteckning för stängsel satts in samt bestämmelsen för stängsel flyttats från Generella bestämmelser till Markens anordnande, utfart, stängsel.
11. I planbeskrivningen under rubriken Järnväg sista stycket efter meningen som börjar "Spårspring kan förebyggas"....läggs följande text till: *Åtgärden medför att järnvägens barriäreffekt ökar betydligt längs sträckan för dem som avser att korsa järnvägen till fots. Detta är en önskad effekt då passage av järnvägen på otillåtna platser inte bara är förbjudet utan även innebär en stor risk.*
12. Ny beteckning (p4) införs i kvarteren HC och PHC närmast järnvägen med bestämmelsetexten "Parkering får anläggas med ett minsta avstånd från mitten av närmaste järnvägsspår om 15 meter".

Härnösand 2008-05-30

Birgitta Westerlind
Bygg- och miljöchef

Ewa Fällgren
Planingenjör