



Samhällsförvaltningen

Samhällsnämnden

Tidsplanering samhällsnämnd 2025-11-27 kl. 08:15**Plats: KS-salen, Rådhuset.**

08:15	Upprop	Helena Elfvendal
08:20	Tilldelningsbeslut GC/VA Smitingen	Peter Norberg
08:30	Översyn av ÖP	Nina Sandberg
09:00	Detaljplan för samråd, Ålandsbros industriområde	Villiam Brännström
09:10	Planuppdrag, fastigheten Bondsjö 2:290	Villiam Brännström
09:20	Detaljplan för samråd, Köpmannen 10	Amme Hedström
09:30	Detaljplan för granskning, Starred 1:103	Frida Näsman
09:40	Paus	
09:55	Antagande av detaljplan, Sländan 45 m.fl.	Frida Näsman
10:05	Bygglov, ändrad användning av byggnad	Dick van Asperen
10:20	Tillsyn, olovlig åtgärd	Victoria Hesselius
10:30	Fördjupad genomgång av Nybroprojektet	Anders Edin
11:10	Parkeringsutredning centrala Härnösand	Thomas Jenssen
11:20	Återrapportering av uppdrag, frystorkad mat	Kia Olsson
11:30	Ny matsedel på skolan	Kia Olsson
11:40	Tillstånd för gårdsförsäljning av alkohol, Hemö Gin Destillery	Viktoria Söderlind
11:50	Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, Skafferiet	Viktoria Söderlind
12:00	Information om utbildning	Viktoria Söderlind
12:15	Lunch	
13:15	Verksamhetsplan 2026, samhällsnämnden	Helene Lager
13:30	Budgetuppföljning, oktober 2025	Johanne Lundgren
13:40	Delegationsbeslut för granskning: SAM-2025-2351	Katja Andersson
14:00	Delegationsbeslut för granskning: SAM-2025-2551	Dan Tjell
14:15	Sommaridrottsskola/idrottsfritids/fritidsgårdens dagar för mellanstadiet. Hur går det och hur planerar vi framåt?	Mattias Melander Sandra Sjölander

14:30	Förvaltningschef rapporterar	Helene Lager
14:40	Ordförande rapporterar	Helena Elfvendal
14:50	Gruppmöten	
15:10	Beslutsmöte	

Välkommen,

Helena Elfvendal



Samhällsnämnden

Samhällsnämnden

kallas härmed till sammanträde **torsdagen den 27 november 2025 kl. 08:15**
på KS-salen, Rådhuset.

Hålltider för sammanträdet

08:15	Upprop
08:20	Tilldelningsbeslut GC/VA Smitingen
08:30	Översyn av ÖP
09:00	Detaljplan för samråd, Älandsbros industriområde
09:10	Planuppdrag, fastigheten Bondsjö 2:290
09:20	Detaljplan för samråd, Köpmannen 10
09:30	Detaljplan för granskning, Starred 1:103
09:40	Paus
09:55	Antagande av detaljplan, Sländan 45 m.fl.
10:05	Bygglov, ändrad användning av byggnad
10:20	Tillsyn, olovlig åtgärd
10:30	Fördjupad genomgång av Nybroprojektet
11:10	Parkeringsutredning centrala Härnösand
11:20	Återrapportering av uppdrag, frystorkad mat
11:30	Ny matsedel på skolan
11:40	Tillstånd för gårdsförsäljning av alkohol, Hernö Gin Destillery
11:50	Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, Skafferiet
12:00	Information om utbildning
12:15	Lunch
13:15	Verksamhetsplan 2026, samhällsnämnden
13:30	Budgetuppföljning, oktober 2025
13:40	Delegationsbeslut för granskning SAM-2025-2351
14:00	Delegationsbeslut för granskning SAM-2025-2551
14:15	Sommaridrottsskola/idrottsfritids/fritidsgårdens dagar för mellanstadiet. Hur går det och hur planerar vi framåt?
14:30	Förvaltningschef rapporterar
14:40	Ordförande rapporterar
14:50	Gruppmöten
15:10	Beslutsmöte

Föredragningslista

1. Informationsärenden
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Tilldelningsbeslut GC/VA Smitingen
5. Verksamhetsplan 2026, samhällsnämnden
6. Planuppdrag, fastigheten Bondsjö 2:290

7. Antagande av detaljplan, Sländan 45 m.fl
8. Bygglov, ändrad användning av byggnad
9. Tillsyn, olovlig åtgärd
10. Parkeringsutredning centrala Härnösand
11. Tillstånd för gårdsförsäljning av alkohol, Hernö Gin Destillery
12. Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, Skafferiet
13. Återrapportering av uppdrag, frystorkad mat
14. Budgetuppföljning, oktober 2025
15. Uppdragsuppföljning 2025
16. Delegationsbeslut 2025
17. Ärenden för kännedom
18. Förvaltningschef rapporterar
19. Ordförande rapporterar
20. Övriga rapporter

Helena Elfvendal
ordförande



Samhällsförvaltningen
Helene Lager 0611-34 81 01
helene.lager@harnosand.se

Samhällsnämnden

Verksamhetsplan med drift- och investeringsbudget 2026 för samhällsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

att fastställa samhällsnämndens verksamhetsplan med tillhörande internkontrollplan för 2026, och

att överlämna samhällsnämndens verksamhetsplan med tillhörande internkontrollplan för 2026 till kommunstyrelsen för kännedom.

Beskrivning av ärendet

Samhällsnämnden har antagit verksamhetsmål samt indikatorer för att mäta måluppfyllelse. Utifrån detta har samhällsförvaltningen gjort en verksamhetsplan för 2026. Verksamhetsplan för 2026 är upprättad för hela samhällsförvaltningen där de olika verksamhetsgrenarna varit involverade. Verksamhetsplanen ska enligt riktlinjerna från kommunstyrelsen skickas till kommunstyrelsen för kännedom.

Verksamhetsplaner inom samhällsnämndens verksamhetsområde som rör myndighetsutövning tas i särskild ordning.

Ändringar som har gjorts sedan 2025, gällande nyckelaktiviteter:

Mål	Nyckelaktiviteter		Kommentarer
	2025	2026	
Plats för tillväxt	Företag och handlare har god vetskap om samhällsnämndens planering och satsning i kommunen.	Positiv förflyttning i företagsklimatet – gemensam kraftsamling för Norrlands nöjdaste företagare.	Förslag att ändra formulering för att tydliggöra fokus på att arbeta för ett bättre företagsklimat.

Ändringar som har gjorts sedan 2025, gällande indikatorer:

Mål	Indikatorer		Kommentarer
	2025	2026	
Plats för alla	Segregation mellan bostadsområden inom tätorten (ojämnlikhetsindex) -	-	Föreslå att tas bort för att det uppdateras för sällan och ger inte den indikation som är önskvärd.
	Halltider uppdelat på män/kvinnor, flickor/pojkar, uppdelat på åldersklass.	Föreslå att lägga till en indikator för plantider utomhus.	Tidigare har bara mätningar på gjorts på inomhushalltider, vår och höst.
Plats för tillväxt	-	Föreslås läggas till både plan och bygg	Handläggningstider från komplett ärende tills beslut är fattat.
	-	Föreslås läggas till både plan och bygg	Handläggningstider från inkommet ärende till komplett.
	Avprickning flera gånger per år vid olika tider, t.ex. till/från jobbet, för att mäta antal som använder gång- och cykelstråk.	Föreslås tas bort	För många faktorer kan påverka resultatet tex väder. Även en budgetfråga.
Modig miljökommun	Andelen ängsmark	Föreslå tas bort men ersätta med något annat eftersom den är klar.	Det finns ingen mer kommunal mark att utveckla till ängsmark.
	-	Återvinningsgrad vägbeläggingsmaterial	Mäta hur stor del av den asfalt som fräst bort som hamnar på vägbeläggning istället för på tipp.
Jämställd och jämlik välfärd	Könsfördelning inom detaljplaneprocessen hos kund	Föreslås tas bort	För att det inte går att påverka resultatet.

Helene Lager
Tf förvaltningschef

Johanne Lundgren
Controller



Härnösands
kommun



Samhällsnämnd

Verksamhetsplan 2026

2025-11-30

Verksamhetsplan 2026

Status: Påbörjad Rapportperiod: 2025-11-30 Organisation: Samhällsnämnd

Innehållsförteckning

Verksamhetsplan 2026	1
1 Utgångspunkt.....	2
2 Uppdrag och ansvarsområden.....	3
3 Viktiga händelser	4
4 Planerad verksamhet 2026	5
4.1 Uppdrag som tilldelats i årsplan	5
4.2 Målstyrning	6
4.3 Social hållbarhet.....	9
4.4 Övrig planerad verksamhet.....	9
5 Planerad verksamhet för kommande år	11
6 Ekonomiskt sammandrag	12
6.1 Nämndens budget	12
6.1.1 Budget per verksamhetsområde	13
6.1.2 Bidrag	14
6.1.3 Personal	14
6.2 Investeringsbudget.....	14
7 Internkontroll.....	16

1 Utgångspunkt



Kommunfullmäktige fastställde i maj 2025 kommunens årsplan för 2026. Genom beslutet fördelas uppdrag och ekonomiska ramar till nämnder och förvaltningar inom kommunen.

Nämndens verksamhetsplan utgår både från nämndens uppdrag enligt reglementet och från de särskilda uppdrag som tilldelats i Årsplan 2026. Planen beskriver de prioriteringar, satsningar och utvecklingsområden som nämnden kommer att fokusera på under året, samt hur resurserna ska fördelas och användas för att nå uppsatta mål och säkerställa en ändamålsenlig och effektiv verksamhet.

Uppföljning av verksamhetsplanen sker löpande genom fyramånadersrapport, delårsrapport och verksamhetsberättelse. På så sätt skapas ett systematiskt underlag för analys, styrning och vid behov justering av verksamheten.

2 Uppdrag och ansvarsområden

Samhällsnämnden har ansvarsområden som sträcker sig från myndighetsutövning i miljö, plan- och byggfrågor till utveckling av gator, kajer och vägar och drift och samverkan inom fritid och ungdomsfrågor. Nämnden ansvarar för kommunens investeringar i gator, gång- och cykelvägar, anpassningar vid byggnationer. Samhällsnämnden ansvarar för utveckling och drift av fritids- och friluftsanläggningar.

Samhällsnämnden ansvarar också för löpande frågor inom miljöarbete, fysisk planering, bostadsanpassning, skog- och naturvård, miljö och hälsoskydd, karthantering, livsmedelskontroller samt tillsyn och tillstånd för alkoholservering inklusive försäljning av folköl, tobak och livsmedel. Nämnden ansvarar även för skötsel och utveckling av kommunens gator och parker, samt för föreningsstöd. Skolskjutsar ligger inom nämndens ansvar liksom kommunens kostavdelning där produktionsköket Navet ingår.

Nämndens arbete styrs av reglementet som bestäms av kommunfullmäktige.

3 Viktiga händelser

Kosten

Kostavdelningen kommer arbeta med att handla mer lokalproducerade livsmedel som eventuellt kan påverka våra klimat mål och ekologiska mål. Jordbruksverket har ändrat upplägget och reglerna för skolmjölkstödet vilket innebär att vi får lägre bidrag. Nationella riktlinjer för skolmåltider ska uppdateras som eventuellt kan påverka våra mål.

Fritid

Under 2026 påverkas förutsättningarna av övergången till det nya boknings- och bidragssystemet Vitec Actor Smart Visitor Systems. Flera av kommunens anläggningar är ålderstigna och i behov av underhåll och investeringar, vilket tillsammans med ökade kostnader för energi och entreprenader påverkar ekonomin. Detta kräver prioriteringar och effektiviseringar för att kunna bibehålla en god kvalitet i fritidsverksamheten.

Plan & Bygg

Den 1 december 2025 trädde den nya plan- och bygglagen (PBL) i kraft. Beslutet om nya lagen togs av riksdagen i oktober 2025. För verksamheten kräver förändringen en stor arbets- och utbildningsinsats under hela 2026. Den nya lagstiftningen påverkar allt från mallar till rutiner och checklistor internt till dialog och information till kunder men även dialogen i de ärenden som handläggs. Tillsynsarbetet kommer att prioritera de mest akuta ärendena och i övrigt fokusera på att få till bra rutiner och arbetssätt för att kunna bedriva ett effektivt arbete kommande år inom den nya lagstiftningen.

Teknikenheten och miljöavdelningen

Teknikenheten och miljöavdelningen har under 2025 delat enhetschef. Kommande omorganisation i kommunen kommer att ge riktning för hur dessa ska organiseras under 2026 och framåt.

Trafik

Förvaltningen fortsätter att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken med att bygga om och förändra ett antal hållplatser. Genom att ansöka om statlig medfinansiering av hållplatsåtgärder så är förhoppningen att renovera hållplatser efter Gånsviksvägen och Trumpetgatan. Vidare i ett samarbete med Trafikverket så planeras också för hållplatsåtgärder bland annat i Ramsås, Stigsjövägen vid Bondsjöhöjdens IP och efter Solumsvägen i anslutning till Vårdkasens slalombacke. Genom att anlägga en hållplats där så möjliggör förvaltningen för ungdomar att kvällstid åka buss till/från vår populära slalombacke. Fortsatt fokus under året kommer att vara att utveckla våra hållplatser med nya väderskydd och tillgänglig information.

Vidare så planeras för att lämna över handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten eftersom nuvarande handläggare kommer att gå i pension under våren.

4 Planerad verksamhet 2026

4.1 Uppdrag som tilldelats i årsplan

Samhällsnämnden får 1,5 miljoner och socialnämnden 0,25 miljoner kronor till fritids- och föreningslivet – den största satsningen på många år. Det stärker civilsamhället, ökar delaktigheten och bidrar till en rik fritid för kommunens invånare.

Fritid tilldelas 1,5 miljoner kronor från Samhällsnämnden till satsningar inom fritids- och föreningslivet. Syftet är att stärka civilsamhället, öka delaktigheten och bidra till en rik och inkluderande fritid för kommunens invånare. Medlen inriktas på att förbättra förutsättningarna för spontanidrott och föreningsliv genom nya aktivitetsytor och tillfälliga hyressänkningar, vilket stärker tillgänglighet, delaktighet och engagemang i hela kommunen.

Kommunstyrelsen och nämnderna ska gemensamt styra och följa upp mot målsättningen att bli Sveriges bästa offentliga arbetsgivare.

För att samhällsförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare har nämndsövergripande arbetsmiljömål formulerats. Utvecklingsarbete för dessa mål sker på förvaltnings-, verksamhetsområdes- och enhetsnivå.

Samtliga nämnder ska prioritera stärkt företagsservice och förbättrat företagsklimat i Härnösand.

Förvaltningen ska fortsätta utveckla snabb och rättssäker handläggning av tillstånds- och bygglovsärenden. En del i detta är att utveckla digitala tjänster för enklare kontakt med kommunen för företagare samt genomföra utbildningsinsatser för handläggare i service och bemötande.

För att tydliggöra handläggningstider inom plan- och byggärenden som i dag uppfattas av företagare som långa, införs en ny indikator.

Kommunstyrelsen, nämnder och helägda bolag ska i samverkan stödja kommunens Tillväxtstrategi och kommande etableringar i regionen.

Förvaltningen fortsätter arbetet med samhällsbyggnadsprocessen tillsammans med kommunstyrelseförvaltningen för att vara så effektiva och transparenta i plan- och byggärenden.

Kommunens samtliga aktörer ska gemensamt främja arbete med suicidprevention och stödinsats för personer i kris.

Säkerställa att alla medarbetare har gått utbildningen Våga Fråga. Förvaltningen deltar också i rådet för Trygghet och Hälsa där vi ska verka för förbättrad hälsa hos medborgare i Härnösands kommun samt stödja kommunens övergripande insatser för ökad trygghet och hälsa.

Härnösands fritidsgård planerar aktiviteter kopplade till den nationella suicidpreventiva dagen och samarbete med Suicide Zero.

Kommunstyrelsen och nämnderna ska genom samverkan säkerställa att arbetet med att identifiera och stötta barn och unga i riskzon för kriminalitet utvecklas.

Fritidsavdelningen arbetar med att utveckla trygga och inkluderande fritidsmiljöer och aktiviteter för att möjliggöra att barn och ungdomar har en meningsfull fritid. Genom handlingsplan "Trygga Idrottsmiljöer" och samverkan med skola, socialtjänst, polis och föreningsliv bidrar fritid till att tidigt identifiera och stötta unga i riskzon samt förebygga utanförskap och kriminalitet

Kommunstyrelsen, socialnämnden, skolnämnden och samhällsnämnden ska gemensamt säkerställa tillgängliga bidrag för att stärka fritids- och föreningsperspektivet i SPFF (samverkan mellan skola, socialtjänst, polis och fritid).

Samhällsförvaltningen deltar inom arbetet med SPFF.

4.2 Målstyrning

Härnösands kommuns vision – Ett starkt och hållbart Härnösand med plats för alla – har sin grund i Agenda 2030. Visionen konkretiseras genom sex lokala inriktningar som definierar ett önskvärt framtida tillstånd som organisationen ska bidra till.

De lokala inriktningarna används som stöd i både planering och beslut, och utifrån dessa har nämnden formulerat mål för sin verksamhet. Genom verksamhetsplanen pekar nämnden ut nyckelaktiviteter som behöver genomföras för att nå målen, samt indikatorer som beskriver utvecklingen inom utvalda delar av arbetet.

Tjänsteorganisationen ansvarar för att omsätta nämndens nyckelaktiviteter till strategier och aktiviteter som genomförs i verksamheten.



Plats för alla

Mål: Vi skapar förutsättningar för ett jämställt, starkt och inkluderande föreningsliv i alla kommundelar.

Nyckelaktivitet

Engagera barn och unga till att röra på sig mer

Beskrivning:

För att nå målet behöver vi prioritera insatser som främjar flickors deltagande i fritids- och idrottsverksamhet. Det innebär att erbjuda avgiftsfria tider, skapa trygga mötesplatser som tjejkvällar, samverka med skola och föreningsliv samt tillgängliggöra utrustning via Fritidsbanken.

Indikatorer

Andel flickor resp. pojkar som besöker fritidsgården*

Antal aktiviteter för att stärka ungdomsverksamheten i kommundelarna

Fördelning halltider*

Andel av totalt föreningsbidrag som går till handikappföreningar

Segregation mellan bostadsområden inom tätorten (ojämnlighetsindex)*

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.

Mål: Vi har en hållbar och långsiktig samhällsplanering som skapar plats för såväl män och kvinnor som pojkar och flickor.

Nyckelaktivitet

Arbeta för en jämlik könsfördelning

Indikatorer

Andel flickor resp. pojkar som besöker fritidsgården*

Fördelning halltider*

Andel av totalt föreningsbidrag som går till handikappföreningar

Segregation mellan bostadsområden inom tätorten (ojämnlikhetsindex)*

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.



Plats för tillväxt

Mål: Vi har en enkel och rättvis myndighetsutövning för ett gott företagsklimat med en hög servicenivå.

Nyckelaktivitet

Positiv förflyttning i företagsklimatet- gemensam kraftsamling för Norrlands nöjdaste företagare

Indikatorer

INSIKT, Servicemätning

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.



Modig miljökommun

Mål: Vi prioriterar omställningen till ett hållbart och fossilfritt samhälle, hushållning av naturresurser och biologisk mångfald.

Nyckelaktivitet

Öka den biologiska mångfalden i stadsmiljö.

Beskrivning:

Vi behöver prioritera omvandling av gräsytor till ängsmark, luftkvalitetsförbättrande åtgärder och fortsatt arbete med inventering av förorenade områden.

Hållbara måltider

Beskrivning:

Vi behöver prioritera klimatanpassning av matsedlar, minskning av matsvinn, samarbete med leverantörer och lösning av tekniska hinder i kostdataprogrammet.

Indikatorer

Andel ängsmark

Andel närproducerad mat

Kollektivtrafikresande

Följsamhet handlingsplan gång-, och cykelstråk

Matsvinn

Antal som nyttjar gång-/cykelstråk

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.



Jämställd och jämlik välfärd

Mål: I Härnösand har kvinnor och män, flickor och pojkar, samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Nyckelaktivitet

En arbetsmiljö fri från diskriminering.

Beskrivning:

Vi behöver prioritera utbildningar i aktivt medarbetarskap och skapa en kultur av öppen dialog och gemensamt förhållningssätt.

Säkra och trygga miljöer

Beskrivning:

Vi behöver prioritera trygghetsfrämjande åtgärder som belysning, trygghetsvandringar och arbetsmiljöförbättringar, särskilt i kvinnodominerade yrkesmiljöer.

Indikatorer

Andel anställda med chefsbefattning*

Andel anställda fördelat på kön*

Könsfördelning inom detaljplaneprocessen hos kund*

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.



Attraktiv arbetsgivare

Mål: Medarbetare, såväl kvinnor som män, har ett hållbart och utvecklande arbetsliv med en välfungerande fysisk, organisatorisk och social arbetsmiljö, och god kompetens för sitt uppdrag.

Nyckelaktivitet

Förvaltningen arbetar strategiskt med kompetensförsörjning på kort och lång sikt.

Beskrivning:

Vi behöver prioritera utbildningar, erfarenhetsutbyten och kunskapsspridning, även under ekonomiskt begränsade förhållanden.

Förvaltningen jobbar för att vara en hälsofrämjande arbetsplats.

Beskrivning:

Vi behöver prioritera friskvårdsaktiviteter, sociala insatser och dialogbaserade forum som stärker arbetsmiljön.

Indikatorer

Antalet prao/trainee/exjobb på samhällsförvaltningen*

Hållbart medarbetarengagemang, HME

Antal anställda med fler än 30 sparade semesterdagar*

Långtidssjukskrivning*

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.

Mål: Medarbetare, såväl kvinnor som män, har balans mellan arbete och fritid.

Nyckelaktivitet

Förvaltningen jobbar för att vara en hälsofrämjande arbetsplats

Beskrivning:

Vi behöver prioritera insatser som främjar hälsa och återhämtning, såsom flexibla friskvårdsaktiviteter och schemaanpassade lösningar som når alla medarbetare.

Indikatorer

Antalet prao/trainee/exjobb på samhällsförvaltningen*

Hållbart medarbetarengagemang, HME

Antal anställda med fler än 30 sparade semesterdagar*

Långtidssjukskrivning*

*) Indikatorn kommer att redovisas könsuppdelad.

4.3 Social hållbarhet

Förvaltningen ska säkerställa att alla medarbetare har gått utbildningen Våga Fråga. Förvaltningen deltar också i rådet för Trygghet och Hälsa där vi ska verka för förbättrad hälsa hos medborgare i Härnösands kommun samt stödja kommunens övergripande insatser för ökad trygghet och hälsa.

Under 2026 fortsätter Fritidsenheten att utveckla arbetet inom ANDT och suicidprevention. På Härnösands fritidsgård kommer alkoblås att användas regelbundet för att skapa en trygg och drogfri miljö, och vid misstanke om narkotika kontaktas alltid polis. Arbetet mot doping stärks vidare genom att Hälledalshallen, som är certifierad i konceptet 100% ren hård träning (PRODIS), deltar i nätverk och genomför informationsinsatser. Inom suicidprevention planeras även 2026 aktiviteter kopplade till den nationella suicidpreventiva dagen och samarbete med Suicide Zero. Satsningen på mobila fritidsledare och etableringen av ett HBTQ+-café bidrar till fler trygga, inkluderande och hälsofrämjande mötesplatser för unga.

4.4 Övrig planerad verksamhet

Kosten

Fortsätta utveckla recept för att få nöjda matgäster. Vi ska påbörja och genomföra en ny livsmedels upphandling. Ny golvbeläggning i Produktionsköket ska genomföras. RISE har lanserat ett nytt verktyg "Nyckeltal för klimatet" för att kunna jämföra olika livsmedel utifrån deras klimatpåverkan, vilket underlättar vår måluppföljning. Göra förändringar utifrån att de Nationella riktlinjer för skolmåltider uppdateras. Införskaffa Duni-maskiner som ger möjlighet att förpacka matlådor med gas, så de får en längre hållbarhet vilket kan underlätta vid storhelger och vid krissituationer. En stor del av kostens arbete är att uppfylla lagkravet att måltider ska vara näringsriktiga och främja en god hälsa och att det ska serveras en säker mat med säker livsmedelshantering, egenkontrollprogram och spårbarhet. Det kommer fortsätta att vara så även kommande år.

Fritid

Under 2026 fortsätter Fritidsenheten att utveckla kommunens fritids- och idrottsanläggningar samt stärka samarbetet med föreningslivet. Fokus ligger på att etablera och vidareutveckla Ängets sportcenter som mötesplats, genomföra planerade förbättringar vid Myrans IP, Bondsjö IP, Höglätten och Västanåfallet samt skapa fler tillgängliga ytor för spontanidrott och rörelse. Under året införs det nya boknings- och bidragssystemet Vitec Actor Smart Visitor Systems, vilket bidrar till en mer effektiv och modern service gentemot föreningar och invånare. Fritidsenheten fortsätter också arbetet med ökad jämställdhet, tillgänglighet och trygga miljöer, i linje med kommunens mål om en attraktiv, jämlik och hållbar fritid för alla.

Plan & Bygg

Nya Plan & Bygglagen kommer att kräva mycket tid och engagemang från verksamheten, främst för bygglov. Det är prioriterat att på ett systematiskt sätt gå över till den nya lagstiftningens krav och samtidigt säkerställa en god och rättssäker handläggning av ärenden. Det finns en risk att ärenden kommer att ta lite längre tid än tidigare år utifrån alla nyheter i lagstiftningen för både handläggare och kunder. Inom plansidan kommer verksamheten att fortsätta följa det nya arbetssättet enligt det som tidigare beslutats inom samhällsbyggnadsprocessen. Verksamheten planerar för att även arbeta med ändringsarbeten i äldre planer. Inom kart- och mätenheten och GIS planeras för ett förbättringsarbete i de interna processerna för att säkerställa effektivitet och rättssäkerhet.

Teknik

Under 2026 kommer gatuavdelningen att jobba aktivt med att jobba ikapp en del saker som nerprioriterats under några år. Samarbetena med våra dotterbolag HEMAB och Härnösandshus fortsätter och ger goda resultat för alla inblandade. Färdigställandet av Nybron ger utmaningar i att ordna trafiksituationen i och med att bygget av Nybrogatan fortsätter. Arbetet med ett nytt förfrågningsunderlag för parkentreprenaden ska tas fram under året under förutsättning att politiken tar erforderliga beslut. Parkeringsavgifter på vissa områden ska införas enligt politiska beslut under 2026.

Miljö

Tillsynen kommer att planeras och genomföras utifrån de nationella planer och mål som nationella myndigheter tar fram. Särskilda projekt som kommer att genomföras är till exempel tillsyn för flerbostadshus inom hälsoskydd samt dagvatten och illegal avfallshantering inom miljöskydd. Fortsatt arbete inom inventering av förorenade områden och riskklassning av branschklassade objekt enligt framtagen handlingsplan.

Kommunen inrättade ett interimistiskt vattenskyddsområde runt Långsjön 2025. Under 2026 planeras en tillsynsrunda för att säkerställa att boende är medvetna om och följer föreskrifterna. Inom livsmedelskontrollen deltar miljöavdelningen i ett nationellt projekt, "Varmrätt" där olika idéer utvärderas för att underlätta hjälp till självhjälp för småföretagare att driva företag. Förstudien testar både generativ AI och andra metoder och verktyg.

Utifrån att Härnösand har på gränsen till för höga halter av partiklar i stadsluften kommer fortsatt mätning av luftkvalitet i centrum genomföras även under 2026, under vinterhalvåret kommer även kvävedioxid samt bensen att mätas genom vårt länsövergripande luftvårdssamarbete. Särskilda aktiviteter för att minska partikelhalterna genomförs också, till exempel kommer saltning att ersätta sandning i de centrala delarna samt att det satsas extra på bevattning när gator sopas under våren.

5 *Planerad verksamhet för kommande år*

De stora investeringar som planeras för 2027 är Nybrogatan, Kanaluddsparken, Skeppsbronsamt gång- och cykelväg samt vatten- och avlopp Smitingen som ska färdigställas våren 2027. Förvaltningen ser över behov av verksamhetssystem som passar för produktionsverksamhet med planeringsverktyg och uppföljning utifrån aktuell verksamhet. Parkentreprenaden upphör 2027-05-31.

Under 2027 planeras flera viktiga investeringar för att säkra drift och utveckling av kommunens fritidsanläggningar. En ny foderstation och en traktor ska anskaffas till Härnösands Hästsport Arena för att förbättra drift, säkerhet och effektivitet i verksamheten (totalt 1,5 miljoner kronor). Vid Höglätten planeras byte av sarg vid den utomhusbelagda NHL-rinken, en investering på cirka 1 miljon kronor som stärker säkerheten och möjliggör fortsatt användning. Därutöver avsätts 300 000 kronor till allmänna fritidsinvesteringar för mindre underhålls- och förbättringsåtgärder vid kommunens anläggningar.

6 Ekonomiskt sammandrag

6.1 Nämndens budget

Nämndens budget per konto	Utfall	Budget	Årsprognos	Budget	Plan	Plan
(mnkr)	2024	2025	2025	2026	2027	2028
Intäkter	275,3	303,0	311,1	325,3	338,7	348,4
- skattemedel	179,1	221,6	221,6	240,0	250,4	257,4
- övriga intäkter	96,2	81,5	89,5	85,3	88,2	91,0
Kostnader	-274,9	-303,0	-307,5	-325,3	-338,7	-348,3
- köp av huvudverksamhet	-37,9	-45,8	-50,6	-53,8	-55,6	-57,4
- personal	-82,7	-87,7	-84,1	-90,9	-93,7	-96,5
- lokalhyra	-26,9	-31,1	-31,0	-33,2	-34,3	-35,4
- övriga kostnader	-86,0	-94,5	-98,4	-100,9	-104,8	-105,4
- avskrivningar	-41,4	-43,9	-43,3	-46,5	-50,3	-53,7
Resultat	0,4	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0

Samhällsnämnden har för budgetåret 2026 blivit tilldelad 240,0 miljoner kronor i skattemedel från kommunfullmäktige. Tillsammans med 85,3 miljoner kronor i övriga intäkter har nämnden ett kostnadsutrymme på 325,3 miljoner kronor. Det är 22,3 miljoner kronor mer än år 2025.

Budgetposten övriga intäkter innehåller främst intern försäljning inom kostavdelningen samt även till socialförvaltningen. En annan stor post är fakturering till det kommunala bolaget HEMAB för tjänster som gatuenheten utför vid gatuunderhåll. Båda dessa intäktsposter har motsvarande ökade kostnadsposter.

Andra större intäkter som nämnden och förvaltningen har är taxor och avgifter vid myndighetsutövning samt uthyrning av idrottsanläggningar.

Bland kostnaderna ser förvaltningen en ökning främst inom köp av huvudverksamhet och övriga kostnader. Köp av huvudverksamhet är kostnader för upphandlade uppdragstjänster kommunen köper av andra som till exempel snöröjning, sopning, parkentreprenad samt andra anläggningstjänster men också drift av simhallen ligger under denna post. Kostnadsökningen jämfört med budget 2025, men också helårsprognos 2025, består mycket av indexökningar samt kopplingen till arbetet gatuenheten utför åt HEMAB.

Personalkostnaderna ökar med 6,8 miljoner kronor jämfört med helårsprognos 2025. Under budgetåret 2025 har förvaltningen arbetat hårt för att kompensera sjukfrånvaro utan att ta in vikarier samt att inte ersätta alla vakanta tjänster. Jämfört med budget 2025 ökar personalkostnaderna med 3,2 miljoner kronor vilket till stor del motsvarar den ungefärliga löneökningsskostnaden mellan åren.

Kostnaderna för lokalhyra har ökat från budgetår 2025. Förutom indexökningar så är också hyran för Ängets Sportcenter räknad på helår vilket i budget 2025 beräknades från augusti månad.

Budgetposten för övriga kostnader har ökat från 2025 års budget med 6,4 miljoner kronor men mot helårsprognosen 2025 endast 2,4 miljoner kronor. Den största ökningen står matproduktion inom kostavdelningen för, bara inköp av livsmedel från grossister är budgeterad till 26,2 miljoner kronor. Interna kostnader inom tillagnings- och mottagningsköken på förskolor och skolor är totalt 19,6 miljoner kronor. Till dessa interna kostnader finns som tidigare nämnt också motsvarande interna intäkter hos produktionsköket Navet.

Andra större budgetposter inom övriga kostnader är skolskjuts, utbetalning av bidrag, både föreningsbidrag och bostadsanpassningsbidrag, elkostnader samt inköp av förbrukningsvaror och -materiel. Inom övriga kostnader finns också den politiska satsningen på fritids- och föreningslivet budgeterad.

6.1.1 Budget per verksamhetsområde

Nettokostnad per verksamhetsområde (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Årsprognos 2025	Budget 2026
Nämnd	-1,8	-1,9	-1,8	-1,9
Förvaltningsledning inkl trafikenheten	-33,2	-23,6	-24,4	-28,2
Fritidsavdelningen	-50,3	-57,1	-56,0	-62,6
Kostavdelningen	-3,5	-48,8	-46,6	-51,6
Miljöavdelningen	-4,3	-4,8	-4,0	-4,4
Plan- och byggavdelningen	-11,8	-11,0	-10,6	-10,0
Teknikavdelningen	-38,1	-32,2	-33,2	-36,6
Avskrivningar	-35,8	-42,1	-41,3	-44,7
Totalt	-178,8	-221,5	-218,0	-240,0

Tabellen visar nettokostnaden, det vill säga skattemedelsbehovet, per avdelning inom samhällsnämndens verksamhetsområden.

I budget 2026 har trafikenheten redovisningsmässigt flyttats till förvaltningsledning. Tidigare år har korrigerats med trafikenhetens utfall och budget. jämfört med budget 2025 har nettokostnaden ökat med 4,5 miljoner kronor. Trafikenheten har tidigare debiterat övriga förvaltningar för skatter, avgifter och service som hör till kommunens bilar. I ett led att minska administration och kommuninterna transaktioner har kommunledningsgruppen beslutat att trafikenheten istället ska få kompensation för att hantera detta. Även en indexuppräknings för upphandlad skolskjuts ingår i det ökade skattemedelsbehovet.

Även fritidsavdelningen har en ökad nettokostnad år 2026 jämfört med tidigare år. Öppnandet av Ängets Sportcenter ger helårseffekt på intäkter och kostnader. Avdelningen har även en total budgetpost på 1,5 miljoner kronor som hör till den politiska satsningen som alltså inte finns med i tidigare års utfall och budget.

Kostavdelningen ökar sina nettokostnader likaså. Uppräknings på inköp från upphandlade grossister bidrar till det ökade behovet av skattemedel.

Miljöavdelningen och plan- och byggavdelningen står tillsammans för en minskning från årsprognosens nettokostnad på 0,2 miljoner kronor och från budget 2025 en minskning med 1,4 miljoner kronor. Inom båda avdelningarna har personalkostnaderna minskat jämfört budget 2025. Inom plan och bygg har samtliga kostnader minskat samt även minskade intäkter efter beslut i nämnden av att lämna bygglovstaxan på samma nivå som 2025.

Teknikavdelningen ökar sitt skattemedelsbehov år 2026 med 4,4 miljoner kronor jämfört med budget 2025. Den största ökade posten är budget för snöröjning som utökats med 2,9 miljoner kronor.

Nämndens samtliga intäkter och kostnader kopplade till investeringsprojekt ligger redovisade för sig i budget och utfall under posten avskrivningar. Inför 2026 förväntas skattemedelsbehovet för detta öka med 2,6 miljoner kronor.

6.1.2 Bidrag

Samhällsnämnden förväntar sig i budget 2026 att erhålla 2,9 miljoner kronor i bidragsintäkter. Bidragsintäkterna avser lönestöd från Arbetsförmedlingen, ersättning från Migrationsverket för nyanlända som befinner sig i etableringsfasen, skolmjölkstöd från Jordbruksverket, bidrag från Länsstyrelsen för genomförande av naturvägledning inom Västanaåfallets naturreservat, ersättning för kalkning av sjöar samt fiskevårdsbidrag. Från Trafikverket får samhällsförvaltningen bidrag för skötsel av enskilda vägar.

6.1.3 Personal

Personalkostnader per verksamhetsområde (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Årsprognos 2025	Budget 2026
Nämnd	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8
Förvaltningsledning inkl trafikenheten	-7,1	-7,5	-7,7	-8,0
Fritidsavdelningen	-12,4	-14,6	-14,2	-17,4
Kostavdelningen	-30,7	-31,5	-29,5	-32,1
Miljöavdelningen	-6,4	-6,5	-5,5	-6,0
Plan- och byggavdelningen	-11,5	-12,3	-11,9	-11,8
Teknikavdelningen	-12,9	-13,4	-13,5	-13,7
Totalt	-82,7	-87,7	-84,1	-90,9

Personalkostnader för samhällsnämnden budgeteras att bli 90,9 miljoner kronor under 2026. Det är 3,2 miljoner kronor högre än budget 2025 och 6,8 miljoner kronor högre än helårsprognosen som gjordes vid delårsbokslutet 2025.

Personalkostnaderna är beräknade med en löneökning på 3,5 procent utifrån lönenivån 2025 samt med ett personalomkostnadspålägg (PO-pålägg) på 40,66 procent.

Antal årsarbetare per verksamhetsområde	Budget 2025	Budget 2026	Förändring budget 2025/2026
Förvaltningsledning inkl trafikenheten	10,50	10,50	0,00
Fritidsavdelningen	23,79	27,90	4,11
Kostavdelningen	58,40	58,30	-0,10
Miljöavdelningen	8,60	7,80	-0,80
Plan- och byggavdelningen	17,10	15,75	-1,35
Teknikavdelningen	22,75	22,25	-0,50
Totalt	141,14	142,50	1,36

Tabellen antal årsarbetare visar antalet budgeterade månadsavlönade årsarbetare, eventuella budgetposter för timavlönade är inte medtagna i beräkningen.

Samhällsförvaltningen har i budget 2026 142,50 årsarbetare. Det är 1,36 årsarbetare högre än 2025 års budget. Den största förändringen mellan åren finns inom fritidsavdelningen där personal på Ängets Sportcenter under 2025 enbart budgeterades från augusti månad vilket påverkar årsarbetarantalet. Därav också ökningen av personalkostnaderna inom fritidsavdelningen.

6.2 Investeringsbudget

Investeringsbudget (mnkr)	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028

Fritidsavdelningen	5,7	1,7	6,4	10,1
Kostavdelningen	0,6	0,6	0,6	0,4
Teknikavdelningen	211,9	166,0	68,3	108,8
Totalt	218,1	168,3	75,3	119,3

Samhällsnämnden har tilldelats 168,3 miljoner kronor i investeringsbudget för 2026.

Fritidsavdelningens plan för året är mindre investeringar för underhåll och utveckling av fritidsanläggningar, främst vid friluftsområden, badplatser och spontanidrottsytor. Även åtgärder vid Västana och Sälsten är prioriterade inom budgeten. Större projekt planeras på längre sikt utifrån behov och tillgängliga medel. Under 2026 har fritid 1,7 miljoner kronor i investeringsbudget.

Kostavdelningen har tilldelats 0,6 miljoner kronor i investeringsbudget för 2026. I planen ligger investeringar i en ny ugn, en ny kvern samt nya transportskåp.

Teknikavdelningen har tilldelats 166,0 miljoner kronor i 2026 års investeringsbudget. Projektet med den nya bron kommer att fortsätta under året. Under juni månad kommer bron att öppnas för trafik medan arbeten med sidoytor och kaj fortsätter under större delen av 2026. Även delprojekt längs Nybrogatan planeras att starta under året.

Kommunens samprojekt år 2026 tillsammans med det kommunala bolaget HEMAB blir Prostvågen, Prästängsågen, Byvågen, Roslingsvågen samt Ådalsvågen. I samband med byggande av en ny bussdepå kommer det ske en utbyggnad av Västra Saltvik. Andra gatuprojekt som planeras genomföras under året är Gådeåvågen och Grönkullavågen. Andra åtgärder inom teknikavdelningens investeringsbudget är fortsättning av utbyte av gatubelysning.

7 Internkontroll

Under 2026 planerar samhällsförvaltningen att genomföra fyra internkontroller. Arbetet med internkontroll sker löpande genom att ledningsgruppen regelbundet identifierar och diskuterar verksamhetsrisker. Dessa risker sammanställs i en bruttolista som sedan risk- och konsekvensbedöms. Därefter presenteras listan för nämnden, som lämnar synpunkter och förslag inför det fortsatta arbetet.

Risk	Riskvärde	Sannolikhet	Konsekvens
1. Risk att tillgängligheten i det kommunala gaturummet är bristfälligt		2	2
Beskrivning: Risk att tillgängligheten i det kommunala gaturummet är bristfällig pga. otydlig ansvarsfördelning av tillgänglighetsfrågor, vilket kan leda till försämrad tillgänglighet för våra kommuninvånare.			
2. Risk att vi inte fångar upp behov av förändringar eller förbättringar pga. att investeringsprojekt inte utvärderas		2	3
Beskrivning: Risk att vi inte fångar upp behov av förändringar eller förbättringar pga. att investeringsprojekt inte utvärderas, vilket leder till att misstag kan återupprepas.			
3. Risk att strategisk trafikplanering inte sker på grund av att trafikplanerare saknas		2	2
Beskrivning: Risk att strategisk trafikplanering inte sker pga. trafikplanerare saknas, vilket leder till att framtida infrastruktur inte planeras tillräckligt.			
4. Risk att teknisk utrustning försvinner		2	4
Beskrivning: Risk att teknisk utrustning försvinner pga. att rutiner för utlåning saknas, vilket leder till en möjlig ekonomisk förlust			

Kontrollmoment	Frekvens	Metod
1. Risk att tillgängligheten i det kommunala gaturummet är bristfälligt		
Kontroll av ansvarsfördelningen gällande tillgänglighet	Vid ett tillfälle under perioden januari till augusti.	Identifiera och beskriva olika ansvarsområden samt deras gränsdragningar till varandra. Skapa ett kortfattat dokument och förslag till tydliggöranden om behov av detta finns.
Beskrivning: Kontroll av ansvarsfördelning gällande tillgänglighet		
2. Risk att vi inte fångar upp behov av förändringar eller förbättringar pga. att investeringsprojekt inte utvärderas		
Utvärdera projekten vid projektet slut under 2025	Vid ett tillfälle under perioden januari till augusti.	Kontroll hur uppföljning sker och vid behov föreslå förbättringsförslag.
Beskrivning: Utröda för att skaffa oss erfarenhet. Syftet är att inte tappa lärdomar från olika projekt. Beskriva kortfattat hur uppföljning sker och vid behov föreslå förbättringsförslag.		
3. Risk att strategisk trafikplanering inte sker på grund av att trafikplanerare saknas		

Utredda konsekvenser av ej tillsatt trafikplanerare.	Efter varje projekts genomförande fram till och med augusti.	Kontroll ska göras i samband med utvärderingar av : - om- och nybyggnadsprojekt av gator samt gång- och cykelvägar - genomförda detaljplaner där trafikplaneringsfrågor har varit av betydelse Här bedöms hur behovet av trafikplaneringskompetens tillgodosetts i resp byggprojekt eller detaljplanearbete. Dessutom görs en årlig övergripande bedömning av trafikfrågorna i kommunen innehållande resultat av gjorda trafikmätningar, dito miljörelaterade mätningar samt olycksstatistik.
--	--	---

Beskrivning:

Beskriv kortfattat de konsekvenser vi kan se på kort och lång sikt utifrån att kompetens av trafikplanerare saknas. Beskriv också hur förvaltningen löser det idag. Ulf Olofsson.

4. Risk att teknisk utrustning försvinner

Se över rutiner/arbetssätt gällande utrustning vid anställning och vid avslut tjänst	En gång under perioden januari-augusti.	Kontrollera rutin vid anställning och vid avslut tjänst
--	---	---

Beskrivning:

Beskriv kortfattat hur det här görs idag. Kontrollera rutin vid anställning och vid avslut tjänst. Omvärldsanalys hos andra förvaltningarna gör.



Samhällsförvaltningen

Villiam Brännström, 0611-348108
Villiam.brannstrom@harnosand.se

Samhällsnämnden

Del av fastigheten Bondsjö 2:290, beslut om planbesked

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

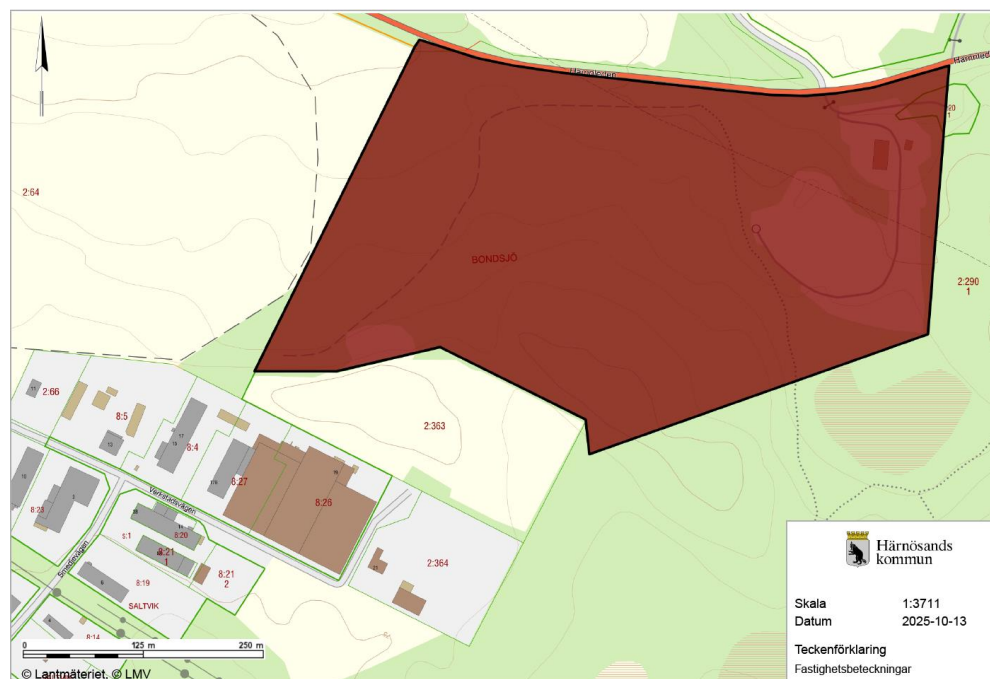
att godkänna att detaljplanearbetet för rubricerade fastigheter får påbörjas.

att detaljplanens prioriteringsgrupp är 1.

att fastställa kostnaden för planbesked till 17190 kr baserat på taxa fastställd av kommunfullmäktige 2023-12-18 § 187.

Beskrivning av ärendet

Härnösands kommun har lämnat in en ansökan om planbesked för att utveckla området för handel, lager, industri och hantverk.



Figur 1. Utsnitt från ansökan. Det preliminära planområdet markerat i rött.

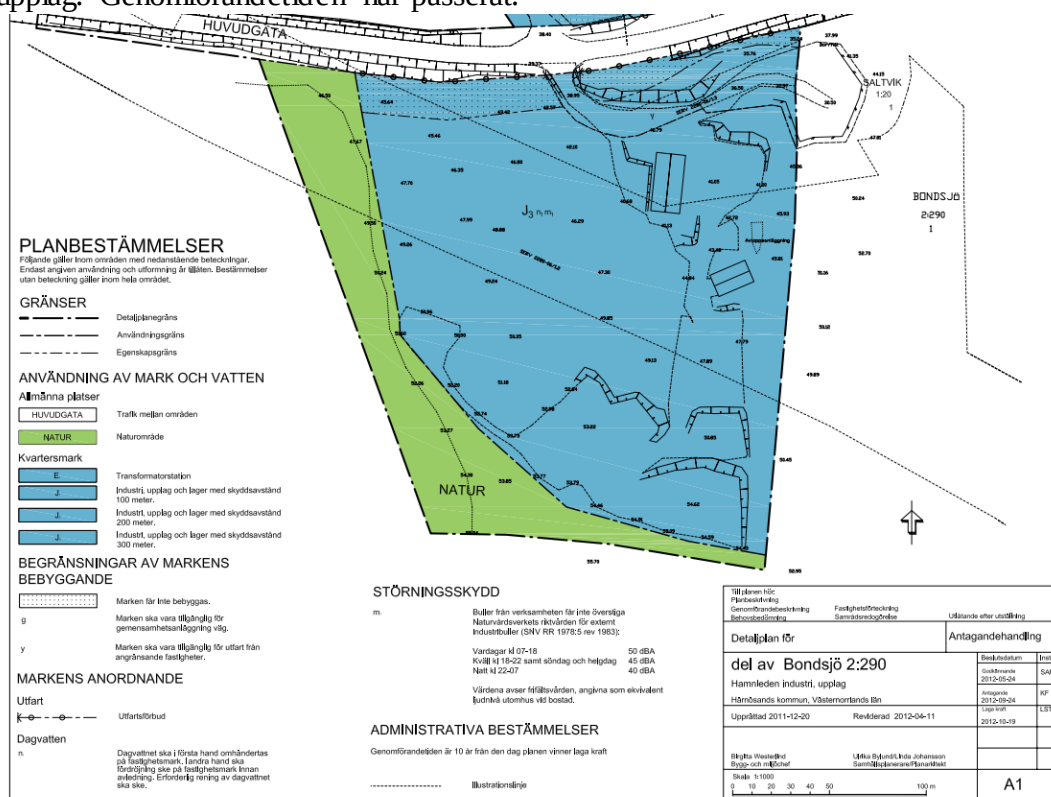
Planområdet är cirka 20 hektar stort och är beläget direkt öster om anstalten Saltvik, cirka 3 km från centrala Härnösand. Denna mark är intressant ur industri - och verksamhetsperspektiv inför den kommande utvecklingen av Saltviksområdet. Den byggrätt som efterfrågas i ansökan är en byggnadsarea om minst 50% av fastighetsstorleken till en höjd om minst 25 meter byggnadshöjd.

Planområdet avgränsas av Hamnleden i norr, anstalten Saltvik i väst och Saltviks industriområde i syd. Den exakta planområdesgränsen kommer beslutas under planprocessen.

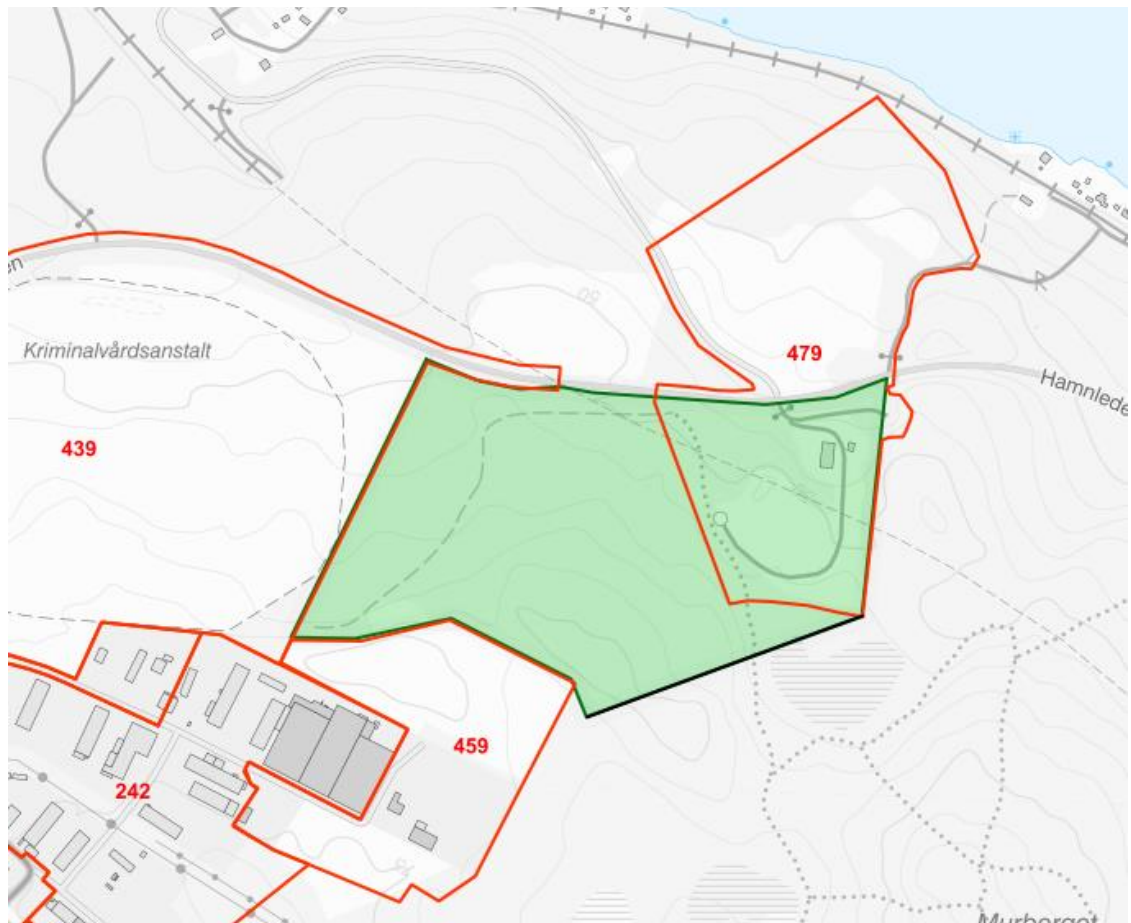
Tidigare beslut och ställningstaganden

Befintlig detaljplan

Delar av det i ansökan utpekade planområdet omfattas av befintlig detaljplan för del av Bondsjö 2:90 med diarienummer 2280-DP-479. Planen fick laga kraft år 2012. Planens syfte är att möjliggöra för industri och upplag vid Hamnleden. Det aktuella området har under byggandet av Ådalsbanans nya sträckning mellan Härnösand - Veda använts av Trafikverket för bland annat upplag. Genomförandetiden har passerat.



Figur 2. Befintlig detaljplan som berörs av planområdet.



Figur 3. Planmosaik. Befintliga detaljplaner markerade med röd linje och aktuellt planområde markerat i grönt.

Översiktsplan

I gällande översiktsplan 2040, antagen av Kommunfullmäktige den 26 september 2022, redovisas områdets markanvändning som verksamheter och industri med ställningstagandet:

”Företagsområdena är viktiga platser för näringslivsutveckling och som stora arbetsplatser. Områdena ska möjliggöra för ytkrävande och eller störande industrier och verksamheter. Kan innefatta ex. storskalig handel och produktionsindustri. Transportinfrastruktur för person och godstrafik samt god elförsörjning är särskilt viktigt till dessa områden.”

I översiktsplanen finns även riktlinjer om regional utvecklingsinriktning där ett stråk pekas ut för Ostkustbanan med ställningstagandet:

*”Vi ser järnvägen som ett sammanhängande system.
Vi samverkar för att Ostkustbanan byggs ut med hög kapacitet och för att Ostkustbanan och Mittbanan ges en hög standard för långväga snabbtåg, regionaltrafik, godstrafik och på längre sikt även lokaltrafik”.*



Figur 4. Högprioriterad transportstråk för järnväg. Ungefärligt planområde markerat i orange, verksamheter/industri markerat i grått, ytkrävande anläggning/offentlig verksamhet markerat i lila och naturområde markerat i grönt.

Planområdets förutsättningar

Nedan kommer en beskrivning av identifierade förutsättningar som kommer utredas vidare i kommande planarbete.

Biologisk mångfald

Fladdermöss har hittats i närområdet. Förekomst och eventuell risk för påverkan behöver undersökas under planarbetet.

Natur

Området ligger inom "tätortsnära skog" och angränsar till det populära rekreationsområdet Murberget.

Planområdesgränsen tangerar ett utpekad område för nyckelbiotoper med naturklass 3. Naturvärdesklass 1 är högsta naturvärde, naturvärdesklass 2 är högt naturvärde, naturvärdesklass 3 är påtagligt naturvärde och naturvärdesklass 4 är visst naturvärde. Varje enskilt område av en viss naturtyp med denna naturvärdesklass behöver inte vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional, nationell eller global nivå, men det bedöms vara av särskild betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.

Geoteknik och massbalans

Geoteknisk undersökning är genomförd 1979 för delar av området.

Inom området finns befintlig järnvägstunnel. Markförhållandena är i nuläget inte utredda för att bedöma stabilitet, bärighet eller behov av markförstärkning inför eventuell hårdgöring och byggnation. Inom ramen för planarbetet behöver en geoteknisk undersökning genomföras för att säkerställa markens lämplighet för planerad byggnadsyta.

Innehållet i massorna intill fastighet Bondsjö 1:20 är inför planbeskedet okänt, kontakt bör tas med fastighetsägaren för att identifiera ifall massorna består av annat material än berg.

Massbalansering kommer behöva beaktas då det råder relativt stora höjdskillnader inom området.

Landskapsbild

I och med föreslagen byggnadshöjd om 25 meter kan det bli aktuellt att undersöka om/hur landskapsbilden påverkas.

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresse för järnväg. För berört område ligger järnvägen under mark.

Verksamheter i området

Direkt väster om planområdet ligger anstalten Saltvik som eventuellt kan medföra begränsningar för planområdet. Cirka 600 meter sydost om planområdet ligger Västernorrlands museum, ett populärt besöksmål som lockar besökare till området och Murberget.

Dagvatten

Enligt kommunal kartering finns lågpunkter i området men som beräknas medföra relativt låga flöden. Risken för eventuell skyfallsproblematik och hur dagvatten kan omhändertas behöver utredas inom planprocessen.

Ledningar

Området ligger inom verksamhetsområde för VA. Kommunalt vatten-, avlopps- och dagvattenledningar finns i nära anslutning till området. Avgränsningen för verksamhetsområdet håller på att revideras men är inte beslutat ännu.

Bedömning

Samhällsförvaltningen bedömer att ansökan är förenlig med översiktsplanen 2040. Förslaget innebär en vidareutveckling av befintligt industriområde i Saltvik på en plats som bedöms lämplig för ändamålet utifrån områdets förutsättningar. I och med att området ligger inom riksintresse för järnväg och i närheten av nyckelbiotopsområde bör utformningen av planen ta hänsyn till detta. Vidare ska massbalanseringen utredas då det råder relativt stora höjdskillnader inom området. Dagvattenhanteringen och eventuell skyfallsproblematik kommer behöva beaktas. Markförhållandena är i nuläget okända för delar av området och det kommer därför behöva genomföras en geoteknisk undersökning inom området.

Skogsområdet på Murberget, i anslutning öster om planområdet utgör ett populärt besöksmål för friluftsliv och rekreation. I kommande planarbete bör det undersökas vilken slags markanvändning som är lämplig för närområdet närmast Murberget.

Samhällsförvaltningen bedömer att detaljplanen tillhör prioriteringsgrupp 1 med motivering att planen möjliggör ny etablering av verksamheter som överstiger 3500 m² bruttoarea, i enlighet med beslutsunderlag *Riktlinjer för bedömning av planbesked och prioriteringsordning av detaljplaner*.

Detaljplanen avses då startas upp inom 3 månader från att nämnden beslutar om planbesked.

Förfarande och tidplan

Om planbesked beviljas är det fastighetsägaren/exploatören som bekostar planarbetet. Ett positivt planbesked innebär ingen garanti för att detaljplanen kommer att antas.

Kostnaden för planbesked fastställs till 17 190 kronor och betalas av sökande.

Detaljplanen hanteras med ett standard planförfarande och förväntas kunna startas upp under Q1 2026 och antas Q1 2028 förutsatt att arbetet löper på effektivt och inga oförutsedda utredningar krävs.

Kommande utredningar i detaljplaneprocessen

Följande utredningar kan komma att behöva tas fram i detaljplanearbetet. Ytterligare utredningar kan tillkomma.

- Geoteknik
- Dagvatten
- Trafikutredning
- Riskutredning rörande järnvägen
- Buller
- Volymskisser + skuggstudie
- Massbalansering

Dialog kommer föras mellan kommun och sökande angående omfattning och detaljeringsgrad på utredningarna. Sökande bekostar nödvändiga utredningar för planarbetet.

Beslutsunderlag

Förslag till beslut är uppbyggt på följande underlag:

- Härnösands kommuns översiktsplan 2040
- Härnösands kommuns riktlinjer för bedömning av planbesked och prioriteringsordning av detaljplaner 2024

Med denna bakgrund föreslår samhällsförvaltningen att planarbetet för aktuellt område får påbörjas.

I ärendet har representanter från samhällsförvaltningendeltagit.

Bilagor

- Ansökan om planbesked 2025-10-13
- **Checklista**

Upplysning

Beslutet skickas till sökande.

Bifogas till protokollet

Ett planbesked är ett kommunalt beslut som inte är bindande och inte kan överklagas (Plan- och bygglagen (2010:900) 13 kap 2 § punkt 2).

Beslut om planavgift kan överklagas till Länsstyrelsen Västernorrland. Till protokollet bifogas information om hur en eventuell överklagan går till.



Samhällsförvaltningen

Villiam Brännström, 0611-348108
villiam.brannstrom@harnosand.se

Planbesked för fastigheten

1. Berör beslutet individer (kvinnor/män)

Nej

2. Om svaret är ja – vilka grupper av individer berörs?
(tex äldre/barn/unga/företagare/funktionsnedsatta)

-

3. Vilka konsekvenser (både positiva och negativa) får beslutet för berörd grupp? Beskriv

-

4. Har berörd grupps synpunkter inhämtats innan beslut?

Nej

5. Om ja – beskriv på vilket sätt och vilka synpunkter som inkommit

-

6. Om nej – motivera varför inte

Inte aktuellt då ärendet inte rör individer av någon särskild grupp specifikt.

7. Beskriv hur beslutet bidrar till att uppfylla nämndens mål och uppdrag samt kommunens övergripande utveckling (Nämndens mål/uppdrag i verksamhetsplan, gemensamt reglemente, lagstiftning eller andra dokument som är viktiga för nämnden samt övergripande styrdokument – Översiktsplan samt tillväxtstrategi)

Ett förverkligande av planförslaget bidrar med fler arbetstillfällen vilket är positivt för det kommunala tillväxtmålet om 11500 arbetstillfällen. Syftet med planansökan överensstämmer med intentionerna i översiktsplanen.

8. Beskriv vilken eventuell påverkan beslutet har på kommunens ekonomi

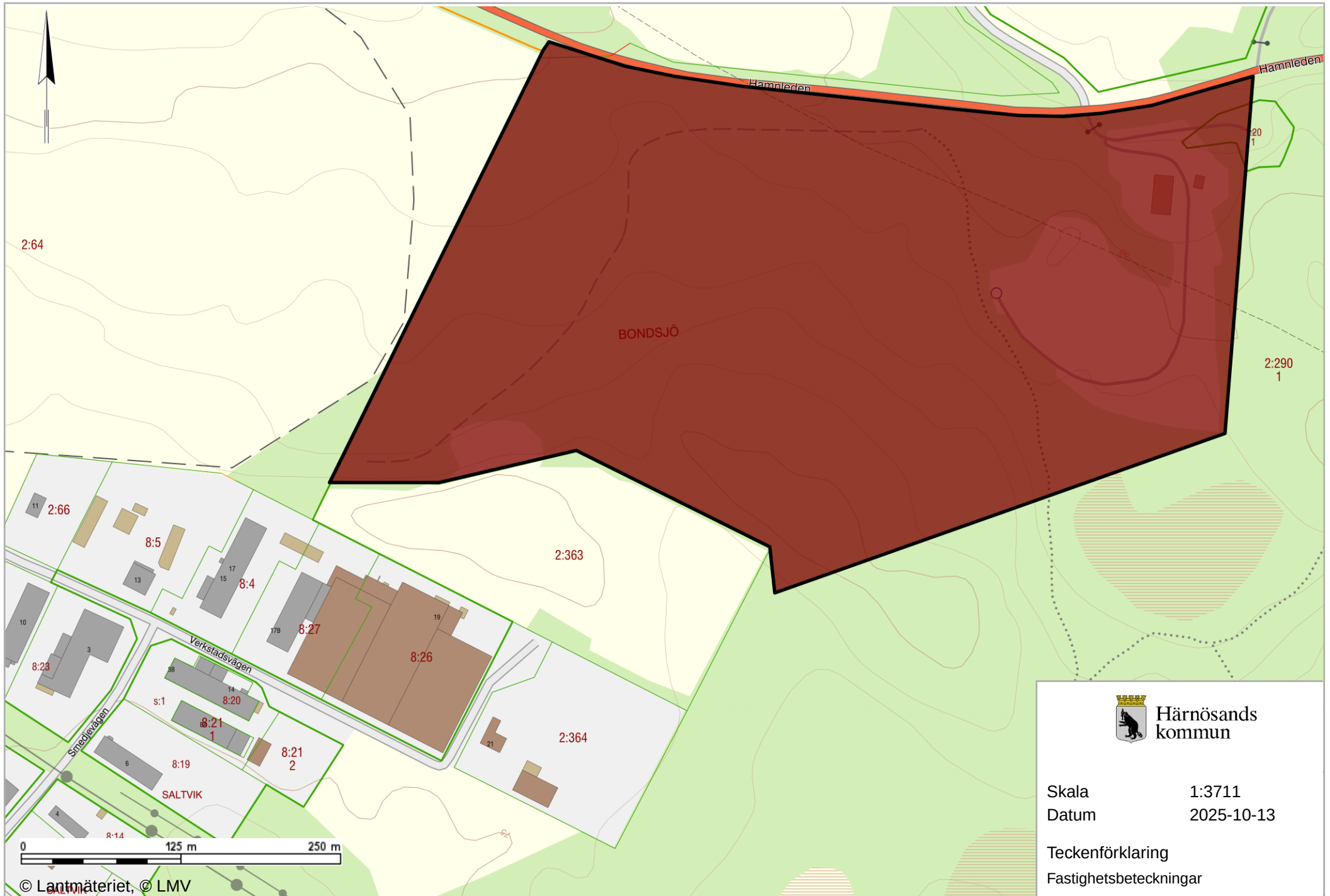
Kommunen söker planbeskedet och står därför för tillhörande kostnader (planbesked, detaljplan)

9. Beskriv om beslutet har någon påverkan på miljö/klimat? (positiv/negativ)
Liten

I det här skedet bedöms påverkan på miljön som liten då förutsättningarna i området inte talar för något annat. Frågan om eventuell påverkan behandlas i detaljplaneskedet.

10. Beskriv på vilket sätt beslutet påverkar jämställdhet/jämlikhet?

Beslutet påverkar inte jämställdhet/jämlikhet, men frågan kommer beaktas under det eventuella detaljplaneskedet.





Samhällsförvaltningen

Frida Näsman, 0611-34 81 14
Frida.nasman@harnosand.se

Samhällnämnden

Antagande utav detaljplan för Sländan 45 m.fl, Härnösands kommun.

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta
att anta detaljplan för Sländan 45 m.fl.

Beskrivning av ärendet

Ansökan om planbesked för utveckling av bostäder inkom till
Samhällsförvaltningen 2024-03-13.

Positivt planbesked gavs den 30 maj 2024. Beslutet är fattat med stöd av
delegationsordning för samhällsnämnden i Härnösands kommun, och med
stöd av plan- och bygglagen (PBL) 5 kap. 2 och 5 §§.

I gällande översiktsplan Mitt Härnösand 2040, antagen av
kommunfullmäktige den 26 september 2022 redovisas området som
mångfunktionell bebyggelse. Motiveringen för mångfunktionell bebyggelse
lyder: *"Mångfunktionella bebyggelseområden ska fortsätta utvecklas med en
blandning av småskalig handel, service och kontor tillsammans med bostäder.
Utvecklingen innefattar oftast förtätningsåtgärder, i dessa fall ska grönområden
värnas och ny bebyggelse komplettera den befintliga. Smarta och yteffektiva
parkeringslösningar ska premieras."*

Planförslaget bedöms vara förenlig med utvecklingsinriktningen för nu
gällande översiktsplan. Detta detaljplaneförslag kan ses som en
förtätningsåtgärd.

Detaljplanen har hanterats med ett standardförfarande i enlighet med plan
och bygglagen (2010:900).

Samrådet

Planförslaget var på samråd under tiden 5 juni till 27 juni 2025.

Planförslaget bygger på att möjliggöra för bostäder inom totalt 4 byggrätter.
Två av dessa är redan bebyggda, vårdhemmet samt Volontärskolan.
Planförslaget möjliggör dessutom för två nya byggrätter. Nockhöjden
begränsas inom området så den högsta byggnaden ska vara Volontärskolan,

vilket innebär att de andra byggnaderna ska underordna sig denna. För de nya byggrätterna innebär det att lägenhetshus på tre våningar, samt möjlighet till inredd vindsvåning möjliggörs.

Från samrådet inkom 8 yttranden från bl.a. myndigheter, intresseföreningar, privatpersoner m.fl.

Inför granskning utfördes revideringar i planförslaget utifrån inkomna synpunkter från samrådet.

Plankartan justerades och möjliggjorde bland annat för korsmark, mer prickmark, bredare gångstråk m.m.

Granskningen

Planförslaget var ute på granskning under tiden 2 oktober till 23 oktober 2025.

Endast mindre justeringar av plankartan gjordes mellan samråd och granskning. Bestämmelsen F13 utgick och övriga nummer justerades. Utöver det gjordes mindre ändringar som avsåg formaliafel.

Från granskningstiden inkom 12 yttranden och dessa var från:

Yttrande från	Ankomstdatum	Kommentar
1. E.on	2025-10-03	Ingen erinran
2. PostNord	2025-10-06	Yttrande
3. Svenska kraftnät	2025-10-08	Ingen erinran
4. Trafikverket	2025-10-09	Ingen erinran
5. Hemab	2025-10-21	Ingen erinran
6. Naturskyddsföreningen	2025-10-22	Yttrande
7. Närboende 1	2025-10-23	Yttrande
8. Länsstyrelsen	2025-10-23	Ingen erinran
9. Polisen	2025-10-23	Ingen erinran
10. Lantmäteriet	2025-10-23	Yttrande
11. Räddningstjänsten	2025-10-23	Yttrande
12. Västernorrlands museum	2025-11-03	Inkom sent

Samhällsförvaltningen har upprättat ett granskningsutlåtande där inkomna synpunkter samt kommunens bemötande sammanfattats. Nedan sammanfattas några av yttrandena och kommunens bemötande. Detta är synpunkter där kommunen har gjort ett ställningstagande.

Naturskyddsföreningen

Härnösands Naturskyddsförening är positiv till att de kulturhistoriska byggnaderna i området bevaras. Omvandlingen till bostäder innebär dock stora utmaningar att bevara de kulturhistoriska värdena främst inomhus. Det kommer att krävas hög kompetens och nära samråd med kulturvårdande myndigheter för ett lyckat resultat.

Under senare år har flera planer för bostadsbebyggelse tagits fram. Det är inget fel med en god planberedskap men bed de genomförandetider som anges i planerna är risken stor att det kommer att uppstå ett överskott på lägenheter. Det är inte god hushållning med resurser. Det har hänt tidigare i Härnösand att man tvingats riva funktionsdugliga lägenheter för att de inte gått att hyra ut. Det behöver därför tas fram ett bostadsförsörjningsprogram som bygger på realistiska förutsättningar. Som underlag behöver nuvarande tillväxtstrategi ersättas med en anpassningsstrategi som bygger på realistiska prognoser (t ex SCB:s befolkningsframskrivningar).

Kommentar

Kommunen instämmer i att bevarandet av de kulturhistoriska värdena är viktigt och att arbetet bör ske i nära samråd med berörda kulturvårdande myndigheter.

Synpunkten verkar delvis bygga på ett missförstånd om vad genomförandetid betyder. Genomförandetiden innebär inte att planen måste genomföras inom en viss tid, utan att fastighetsägaren under den perioden har rätt att genomföra planen utan att den ändras eller upphävs. Det handlar alltså om en juridisk trygghet, inte en tidsplan för byggstart.

Genomförandetiden påverkar därför inte risken för överskott på bostäder. Frågor om bostadsbehov och befolkningsutveckling hanteras i kommunens bostadsförsörjningsprogram som är under framtagande just nu.

Närboende 1

- Gång- och cykeltrafiken över Volontärvägen är redan knepig. Floragatan nyttjas av många som transportled (även många som inte bor där) och det finns inget bra sätt att ta sig över till gång- och cykelbanan. Man kan se att många går över gräset, men det går inte med cykel. Dessutom är sikten skymd i korsningen Floragatan/Volontärvägen vilket ytterligare bidrar till trafikfara. Särskilt för barn. Det saknas övergångsställen. Med många nya bostäder precis intill lär både biltrafik och gång/cykeltrafik öka. Det vore bra att passa på att se över Volontärvägen så att sikten är god i alla kurvor och att det finns bra övergångsställen och sätt att passera med cykel.

- Innebär blandad bebyggelse att det också kommer att byggas affärslokaler? Det vore i så fall positivt för området, som saknar närlivs/kiosk för små inköp.

- Många nya bostäder innebär förhoppningsvis många nya barn i området. En lekplats vore mycket uppskattat!

Kommentar

Tack för era synpunkter. Gällande trafiksäkerheten kommer det beaktas längre fram i processen. Detaljplanen reglerar i första hand

markanvändning och bebyggelsens huvuddrag. Trafiklösningarna preciseras i nästa skede, men planförslaget bedöms inte förhindra förbättringar av gång- och cykelmiljön längs Volontärvägen.

I det här planförslaget menar man med blandad bebyggelse att det inte bara planläggs för flerbostadshus utan även radhus eller kedjehus kan uppföras på de nya byggrätterna. Det planeras i nuläget inte för några lokaler inom planområdet.

Detaljplanen reglerar inte placering av lekplatser, men frågan beaktas i det fortsatta arbetet med områdets utemiljö och allmän platsmark. Planförslaget bedöms inte behöva ändras med anledning av synpunkten.

Lantmäteriet

Plankarta

Det går att fundera på om det finns skäl att använda fastighetsindelningsbestämmelser för att garantera att en viss fastighetsindelning kommer på plats. Det kan i annat fall vara svårt att tillföra mark från Sländan 44 för att ingå i viss fastighet som projektet avser.

Planbeskrivning

I planbeskrivningen på sid 96 beskrivs konsekvenserna av detaljplanen vid ett genomförande. Lite begreppsförvirring tyckts smugit sig in i handlingarna.

Alla markområden eller tredimensionellt avgränsade utrymmen utgör inte enskilda fastigheter. Det finns även områden som tillhör flera olika fastigheter gemensamt. Ett utrymme, som tillhör flera olika fastigheter gemensamt är en samfällighet (1 kap. 3 § Fastighetsbildningslagen (FBL)). Varje fastighet ha en bestämd andel i samfälligheten som tillhör fastigheten oberoende av vem som äger denna. Det innebär att när en fastighet som har andel i en samfällighet byter ägare så följer andelen alltid med i överlåtelsen. I texten behöver begreppen klaras ut så att inte missförstånd uppstår. Fastighet före exempelvis S:2 behöver bytas till marksamfälligheten eller samfällighet och klokt kan även vara att beskriva begreppet som vi gjort ovan.

Härnösands kommun skriver i planbeskrivningen att samtliga fastigheter ägs av kommunen. Det är en sanning med modifikation. Exempelvis ägs fastigheten Sländan 39 av ett aktiebolag. Dessutom finns det marksamfälligheter inom området.

I planbeskrivningen finns ett avsnitt om ersättning. Där står att detaljplanen inte orsakar några ersättningsskyldigheter. Lantmäteriet menar att det kan komma att bli tal om ersättningar. Exempelvis visar planförslaget att marksamfälligheter och del av Sländan 39 ska ingå i de ombildade

fastigheterna Sländan 13 och 43 - 45. Det kan också uppstå ersättningar i samband med att rättigheter omprövas och/eller upphävs.

Kommentar

Plankarta

Kommunen har kommit fram till att det i det här fallet inte är lämpligt med fastighetsbestämmelser men frågan har diskuterats.

Planbeskrivning

Det har förtydligats att S:2 är en marksamfällighet i texten.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten Höga Kusten – Ådalen har tagit emot handlingar rörande granskning av planförslag till detaljplanen för fastigheten Sländan 45 med flera.

Kommunens diarienummer är SAM 2024-1287.

Efter granskning utav handlingarna kan räddningstjänsten fastslå följande:

- Brandposter är belägna i närhet till området. Räddningstjänsten kan bistå i framtida utredning med avseende på kapacitet.
- Uppställningsplatser är framtagna för området. Räddningstjänsten vill dock att man utförligt ser över möjligheten till uppställningsplats för D-huset så att höjdfordon kan användas för utrymning av båda sidorna av byggnaden.

Räddningstjänsten önskar ta del av framtida beslut eller utredningar i ärendet som är av relevans för yttrandet.

Kommentar

Tack för ert yttrande.

Gällande ert önskemål om uppställningsplatser för höjdfordon har vi i dialog med er kommit fram till att eftersom planförslaget inte möjliggör för byggnader med utrymningsvägar genom fönster eller dörrkarmsunderstycke som överstiger 11meter från marken är steguppställningsplatser tillräckligt.

Antagande

Utifrån synpunkter som inkom under granskningen har inga revideringar gjorts av planförslaget.

Socialt perspektiv

Planförslaget anses vara socialt hållbart och innebär att fler bostäder kan byggas nära Härnösands centrum. I närheten av planområdet finns det nödvändig samhällsservice. Högsletten/Öbacka i närhet till planområdet fungerar som viktiga sociala mötesplatser för de nuvarande och framtida boende. Inom planområdet utformas intima gårdsmiljöer som kan uppmuntra till ett bra grannskap.

Detaljplanen ska säkerställa att det finns tillräckligt med friyta för lek och utevistelse i direkt närhet till bostaden. Friyta för lek och utevistelse som begrepp omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse. En friyta har i planen definierats som en yta som går att leka på och som är tillgänglig för barn. Planförslagets samtliga bostäder utgör efter en fullt utbyggd detaljplan ca 9110 m² BTA. Planrådets friyta omfattar ca 5 500 m² av planrådets totala 18 220 m²

Ekologiskt perspektiv

Planförslaget bedöms inte öka föroreningsbelastningen från området i och med att stora asfalterade ytor omvandlas till gröna friytor. Även om planförslaget innebär en ökning av hårdgjorda takytor som följd av nya bostadsbyggnader så bedöms dagvattnets föroreningar inom planområdet inte att öka. Målet är att dagens föroreningsnivåer inte ska öka efterdetaljplanens genomförande utan snarare minska innan dagvattnet släpps ut på det kommunala nätet. Risken att förslaget medför en negativ påverkan MKN och recipienten Ålandsfjärden bedöms som låg.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Förtätningsåtgärder anses som ekonomiskt fördelaktiga för kommunen då det finns en etablerad samhällsinfrastruktur i närheten av utvecklingsområdet. Inga större investeringar krävs av kommunen för att erbjuda god tillgång till samhällsservice för de framtida boende.

Planförslaget innebär kostnader för exploatör för byggnation av husen samt anläggandet av nödvändig teknisk infrastruktur, fordons- och cykelparkering samt skötsel av området.

Beslutet om att anta detaljplanen blir juridiskt en påverkan genom att detaljplaner blir juridiskt bindande efter att detaljplanen har fått laga kraft. Det innebär att efterföljande bygglovsprövning måste följa detaljplanen utifrån nu gällande föreskrifter och i enlighet med Plan- och bygglagen.

Beslutsunderlag

- Barnkonsekvensanalys 2025-04-09
- Kulturmiljöutredning 2024-11-13
- Trafik/parkeringsutredning 2025-09-26

Bilagor

Plankarta november 2025

Planbeskrivning november 2025

Granskningsutlåtande november 2025



Detaljplan för fastigheterna Sländan 45 m.fl. i Härnösands kommun, Västernorrlands län



Figur 1. Statens skola för vuxna tidigare Volontärskolan, fotot visar sydvästfasaden och parken framför. ca 1930 tal. Källa: Västernorrlands museum. [Statens skola för vuxna -Västernorrlands museum / DigitaltMuseum](https://statensskolaforvuxna.vasternorrlands.se/). Licens: © BY 4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>. Fotograf Bo Hellman.

Planbeskrivning- Antagandehandling 2025-11-13			Aktnummer:	Diarienummer: SAM-2024/1287
Gällande lagstiftning: PBL 2010:900 BFS 2020:5 BFS 2020:6 BFS 2020:8	Planbesked: SAM § 77 2024-05-30	Detaljplan påbörjad: 2024-05-30	Antagen: 2025-11-27	Laga kraft:

Om planbeskrivningen

Planbeskrivningens uppgift är att underlätta förståelsen av planförslagets innebörd. Beskrivningen ska redovisa planens syfte samt förutsättningar och förändringar. De tekniska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som behövs för att genomföra planen ska också framgå. Planbeskrivningen har ingen rättsverkan. Planen upprättas enligt reglerna i plan- och bygglagen 2010:900.

Plankartan och dess bestämmelser är juridiskt bindande enligt plan- och bygglagen (PBL). Plankartan har tagits fram i Geosecma.

Planbeskrivning är ett vägledande och förtydligande dokument till hur detaljplanen ska förstås och genomföras. Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

Avsändare

Härnösands kommun

871 80 Härnösand

Telefon: 0611-34 80 00

E-post: kommun@harnosand.se

Läs mer på: <https://www.harnosand.se/detaljplanering>

Detaljplanen har tagits fram av Härnösands samhällsförvaltnings plan- och byggavdelning på delegation från kommunstyrelsen/fullmäktige.

Detaljplanens handlingar har framställts av planarkitektkonsulten Jens Karmert, Atom arkitekter på uppdrag av Härnösands kommunfastigheter.

Arbetet har utförts i samverkan med Härnösands samhällsförvaltnings plan- och byggavdelning. Planarkitektkonsulten har haft en ledande roll i samarbetet med kommunens avdelningar och övriga konsulter.

Medverkande

Planhandläggare: Malin Nyberger, planarkitekt

Planhandläggare: Ersättare Frida Näsman, planarkitekt

Medhandläggare: Thomas Indseth-Nylund, Arkitekt (arkitektkompetens i gestaltungsfrågor)

Härnösands Kommunfastigheter: Göran Albertsson, VD, Härnösandshus.

Planarkitektkonsult: Jens Karmert, atom arkitekter

Arkitekt: Jens Karmert, atom arkitekter

Arkitekt: Johan Skoog, Skoog arkitekter

Trafikplanerare: Alexander Persson, Joel Roos, Bouvier Sverige.

Byggnadsantikvarie: Martin Åhrén, Hus och historia AB

Detaljplaneprocessen

I planbeskedet beslutades om att planförfarandet skulle bedrivas genom ett utökat planförfarande. Detta beslut togs på det tidigare ställningstagandet att planområdet ansågs omfattas av kulturmiljö som enligt både Plan- och bygglagen samt Miljöbalken anses vara ett allmänt intresse.

Enligt kulturmiljöutredningen som upprättades inför denna detaljplan har detta antagande bedömts vara felaktigt. Miljön utgör inte någon särskilt värdefull kulturmiljö enligt kulturmiljöutredningen, därför prövas nu planprocessen att bedrivas genom ett standardförfarande.

Standardförfarande tillämpas för att förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande. Det är inte av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse och detaljplanen anses inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan handläggs med begränsat förfarande, standardförfarande eller utökat förfarande. Denna detaljplan handläggs med ett standardförfarande, processen beskrivs nedan.

Standardförfarande



Samråd

Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst två veckor. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

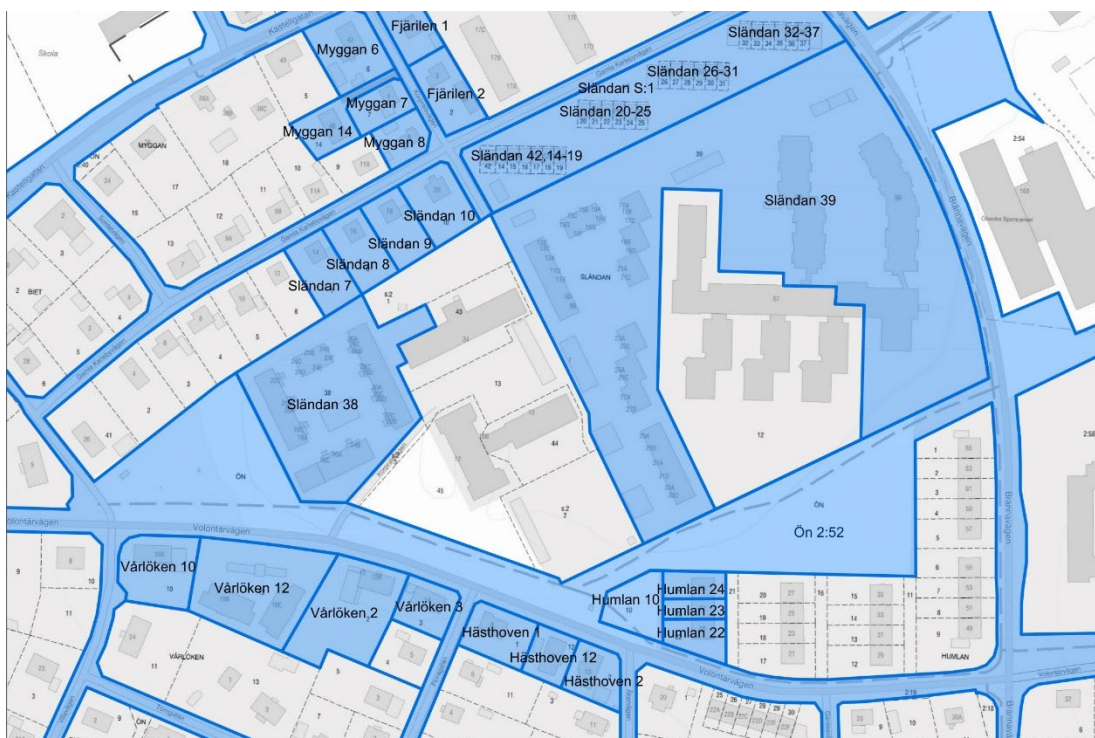
Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av Samhällsnämnden.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Sakägarkrets

Detaljplanens sakägarkrets består av närliggande fastighetsägare samt andra som bedöms beröras direkt av planens genomförande. I bilden nedan redovisas detaljplanens sakägarkrets.



Figur 2. Fastigheterna som tillhör sakägarkretsen är markerade med blått. Källa: Härnösands kommun, Bygg och exploateringskarta. Bearbetning Atom arkitekter.

Innehållsförteckning

PLANENS SYFTE	1
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	1
PLANENS HUVUDDRAG	1
PLANDATA	5
GENOMFÖRANDETID	6
GRUNDKARTA	6
UTREDNINGAR	7
PLANFÖRSLAGET	7
ALLMÄN PLATSMARK	7
<i>Huvudmannaskap</i>	7
KVARTERSMARK	7
VATTENOMRÅDE	7
PLANBESTÄMMELSER	7
FÖRUTSÄTTNINGAR I PLANOMRÅDET OCH KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET	26
BEBYGGD MILJÖ	26
<i>Bostäder</i>	26
<i>Verksamheter och andra anläggningar</i>	34
<i>Service</i>	34
<i>Bebyggelsekaraktär och gestaltning</i>	34
<i>Kulturmiljö</i>	36
<i>Fornlämningar</i>	42
<i>Byggnadsminnen</i>	42
<i>Kyrkligt kulturarv</i>	42
MARK- OCH VATTENFÖRHÅLLANDEN	42
<i>Stads- och landskapsbild</i>	42
<i>Naturmiljö</i>	43
<i>Grönstruktur och rekreation</i>	43
<i>Geotekniska förhållanden</i>	44
<i>Hydrologiska förhållanden</i>	45
SOCIALA FAKTORER	45
<i>Friytor</i>	45
<i>Ljusförhållanden</i>	49
<i>Skuggförhållanden</i>	51
<i>Barnperspektiv</i>	58
<i>Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet</i>	59
KOMMUNIKATIONER	60
<i>Gång- och cykeltrafik</i>	60
<i>Kollektivtrafik</i>	61
<i>Fordonstrafik</i>	61
<i>Parkering, varumottagning och angöring</i>	64
HÄLSA OCH SÄKERHET	71
<i>Risk för översvämning och skyfall</i>	71
<i>Risk för ras, skred och erosion</i>	71
<i>Förorenad mark</i>	71
<i>Miljöfarlig verksamhet</i>	71
<i>Brandsäkerhet</i>	72
<i>Transportled för farligt gods</i>	75

Radon	75
Väg- och spårtrafiksbuller	75
TEKNISK FÖRSÖRJNING	76
Vatten och spillvatten	76
Dagvatten	77
Snöhantering	79
El, fiber och tele	79
Avfall	80
BEFINTLIGA PLANERINGSUNDERLAG	82
KOMMUNALA UNDERLAG	82
Översiktsplan	82
Detaljplaner och områdesbestämmelser	83
Planbesked	87
Kommunala beslut i övrigt	87
FÖRENLIGT MED MILJÖBALKEN	91
UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	91
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	92
RIKSINTRESSEN	92
Kulturmiljö	92
HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER	92
MILJÖKVALITETSNORMER	92
Miljökvalitetsnorm för luft	93
Miljökvalitetsnorm för vatten	93
STRANDSKYDD	94
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	94
PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING	94
ORGANISATORISKA FRÅGOR	94
Tidplan	94
Genomförandetid	95
Exploateringsavtal	95
Huvudmannaskap för allmän plats	95
Huvudmannaskap för vatten, spillvatten och dagvatten	95
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	95
Fastighetsbildning	95
Gemensamhetsanläggning	98
Markreservat	101
Rättigheter	101
TEKNISKA FRÅGOR	103
Tekniska åtgärder	103
Behov av ytterligare utredningar eller tillstånd	104
EKONOMISKA FRÅGOR	105
Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare	105
Ekonomiska konsekvenser för kommunen	105
Ekonomiska konsekvenser för övriga berörda	105
Planavgift	105
Ersättning och inlösen	106
KÄLLOR	106
BILDLÄNKAR	106

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för bostäder. Bostädernas utformning och gestaltning ska samspela med omgivande bostadsbebyggelse och miljöer. Byggnaderna på Sländan 44 och 45 ska bevaras och skyddas på grund av deras kulturhistoriska värden. Planen ska ge möjlighet till att bygga om dessa två befintliga fastigheter till bostäder samt att skapa planenliga förutsättningar för nya bostäder i form av flerfamiljshus. Planområdets bostäder ska utformas så att det skapas möjligheter till tillräckliga friytor och parkeringsytor inom planområdet. Syftet är även att säkerställa trafiksäkra utfarter och gaturum och bekräfta befintlig gång- och cykelbana.

Beskrivning av detaljplanen

Under detta avsnitt beskrivs detaljplanen mer översiktligt. Här redovisas detaljplanens huvuddrag såsom användning, lägesbestämning, huvudmannaskap och genomförandetid. Motiv till regleringarna finns under "Förutsättningar i planområdet och konsekvenser av planförslaget" under berörd rubrik.

Planens huvuddrag

Detaljplanens möjliggör i huvudsak för bostäder (B) samt inom kvartersmarkens norra delar parkering (P). Inom planområdet bekräftas även befintlig allmän platsmark för gata (GATA) och cykelväg (GCVÅG). Planområdet omfattar ca 1,8 hektar.

Detaljplanen tas fram för att möjliggöra nya bostäder, dels i form av nya flerfamiljshus, dels genom ombyggnad av områdets befintliga kulturmiljöbyggnader. Några av planområdets befintliga byggnader med låga kulturhistoriska värden avses rivas för att ge rum för de nya bostadshusen och deras friytor och parkering. Planen ger förslag till omstrukturering av parkeringsytor för att tillgodose parkeringsbehov för den nya markanvändningen.

Detaljplanen bidrar till en förtätning av innerstaden som ligger i linje med översiktsplanen. Detaljplanen främjar också kommunens främsta utmaning när det gäller bostadsförsörjning, att motverka en negativ befolkningstillväxt, förbereda för en ökad efterfrågan på tillgängliga bostäder för äldre samt att skapa förutsättningar för nya Härnösandsbor att införlivas i samhället.

I gällande översiktsplan redovisas områdets mark- och vattenanvändningen som mångfunktionell bebyggelse. Planförslaget bedöms av Länsstyrelsen stämma överens med översiktsplanen.

Detaljplanen överensstämmer med kommunens intentioner om en hållbar utveckling i övrigt enligt kravet om lämplighetsbedömning i plan- och bygglagen.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på något riksintresse enligt miljöbalken.

Ett genomförande av planförslaget, att möjliggöra för bostäder, bedöms inte få påtagliga, direkta eller indirekta negativa konsekvenser för barn. Detaljplanen skapar möjlighet för fler trygga friytor för barn inom planområdet.

Detaljplanen överensstämmer med kommunens Bostadsförsörjningsprogram med riktlinjer 2017-2022. Lokaliseringen av bostäder i område anses lämpligt i avseende områdets placering i staden. Planområdet ligger mitt i ett större bostadsområde med mycket goda förbindelser. Området kan därmed bygga vidare på befintlig infrastruktur och samlokaliseringar i form av gemensamhetsanläggningar.



Figur 3. Flygfoto. Detaljplaneområdet markerat med blått. Källa, Lantmäteriet.se. Bearbetning Atom arkitekter.

Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till omgivande bebyggelse och miljöer. I gällande detaljplan för området har Härnösands kommun pekat ut två av de befintliga byggnaderna som kulturhistoriskt värdefulla. Dessa byggnader är volontärskolan, Hus A samt vårdhemmet, Hus B se figur 5.

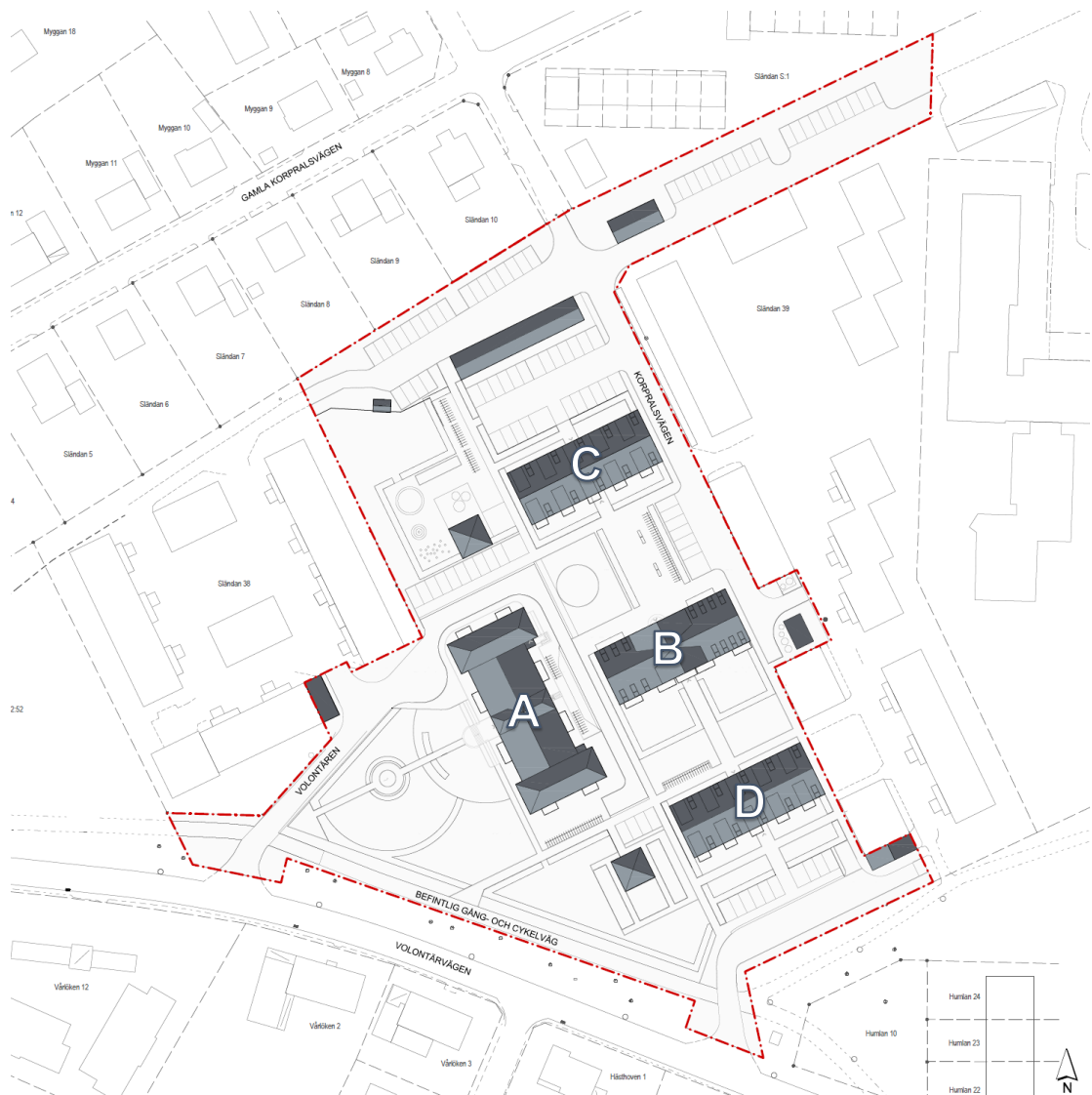


Figur 4. Volontärskolan vänster i bild samt vårdhemmet till höger. Dessa två befintliga byggnader har Härnösands kommun pekat ut som kulturhistoriskt värdefulla. Bild, Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl.

De historiska byggnaderna och deras kvaliteter avses tas tillvara genom varsam ombyggnad till bostäder. Byggnaderna är i stort behov av underhåll och återbruket innebär resurshushållning som gagnar en hållbar utveckling av området.

Gestaltningen av tillkommande, ny bostadsbebyggelse i form av flerfamiljshus ska varsamt relatera till kulturmiljöns bebyggelser och skapa en sammanhållen helhet med omkringliggande bostadskvarter.

Den föreslagna byggrätten på planområdet inklusive de ombyggda kulturmiljöbyggnaderna uppgår till ca 9100 m² BTA vilket motsvarar ca 50% av planområdets kvartersmark. Bebyggelsens höjd regleras med högsta nockhöjd på byggnad angivet i meter över nollplanet. Med nollplanet menas höjd över havet enligt Rikets höjdsystem 2000, RH 2000. De angivna höjderna på de nya flerfamiljshusen, Hus C och D är +63,2 som relaterar till Hus B, vårdhemmets befintliga nockhöjd. Höjdsättningen underordnar sig höjdsättningen på Hus A, volontärskolan som har en befintlig högsta nockhöjd på +63,6.



Figur 5. Illustrationsplan över placeringen av Hus A-D. Atom arkitekter.

Detaljplanen bidrar till en förtätning av innerstaden som ligger i linje med översiktsplanen. Detaljplanen främjar också kommunens främsta utmaning när det gäller bostadsförsörjning, att motverka en negativ befolkningstillväxt, förbereda för en ökad efterfrågan på tillgängliga bostäder för äldre och att skapa förutsättningar för nya Härnösandsbor att införlivas i samhället.

Området har goda kommunikationsmöjligheter med lokal och regional buss- och tågtrafik samt prioriterade gång- och cykelvägar. En tät och funktionsblandad stad med korta geografiska avstånd minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen mer konkurrenskraftiga.

Dagens stora markparkeringsytor på planområdet planeras att effektiviseras till fördel för att skapa ny byggbar mark för två nya flerfamiljshus. Omstruktureringen av parkeringsytorna på planområdet ökar möjligheten till ny grön friyta. (Se kapitel Friyta och Figur 29. Karta över planområdets friytor). Tillsammans med att trafiksituationen på planområdet ses över skapas genom omstrukturering av trafikflöden inom kvartersmarken trafiksäkrare bostadsmiljöer för samtliga trafikanter.

Plandata



Figur 6. Översiktsbild över planområdets placering i staden Härnösand. Planområdet markerat med blå färg.

Detaljplaneområdet ligger i den nordöstra delen av Härnösand på ön i stadsdelen Norrstaden, Norra Brännan mellan Höglättens idrottsområde och Härnösands gymnasium. Planområdet ligger i ytterkanten av innerstaden. Det är nära till flertalet förskolor och både grundskola och gymnasium ligger i närheten av området.

Tätort eller kommundelscentrum: Härnösands tätort

Planområdets area: 18 220 m²

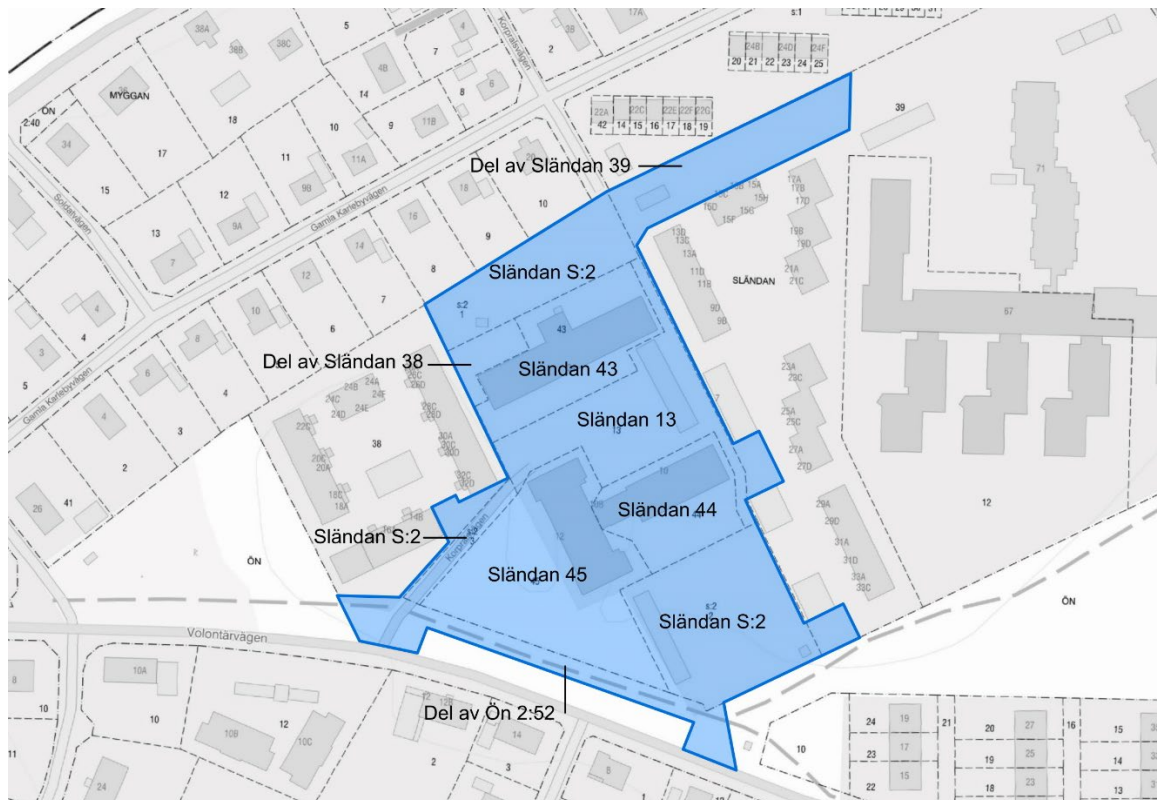
Avstånd till Stora torget: cirka 1,3 km via vägnätet.

Markägoförhållanden: Kommunal ägt fastighetsbolag, Härnösandshus.

Vattenområden: Norrasundet cirka 700 meter nordväst om planområdet.

Inom detaljplaneområdet ligger fastigheterna:

Sländan 13, Sländan 43, Sländan 44, Sländan 45, del av Sländan 38, del av Sländan 39, marksamfälligheten Sländan S:2 samt del av Ön 2:52.



Figur 7. Detaljplaneområdets fastigheter. Källa: Härnösands kommun, Bygg och exploateringskarta. Bearbetning Atom arkitekter.

Fastigheter inom planområdet	Markägare inom planområdet
Sländan 13	AB Härnösands kommunfastigheter
Del av Sländan 38	AB Härnösandshus
Del av Sländan 39	AB Härnösandshus
Sländan 43	AB Härnösandshus
Sländan 44	Härnösands kommun
Sländan 45	Härnösands kommun
Sländan S:2.	Sländan 13, 38 och 39
Del av Ön 2:52	Härnösands kommun

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Grundkarta

Grundkartan är upprättat i koordinatsystemet SWEREF99 17 15 och i höjdsystemet RH2000 den 2025-07-03.

Utredningar

- Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl. Daterad 2024-11-13, Hille Hus o Historia ab. Färgundersökning, Mittkonservator. Daterad 2025-02-10.
- Trafik- mobilitets- och parkeringsutredning. Daterad 2025-09-26, Bouvier Sverige.

Planförslaget

Allmän platsmark

Planen reglerar allmän platsmark för gata **[GATA]** samt allmän platsmark för gång- och cykelväg **[GCVÄG]**.

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän platsmark inom planområdet.

Kvartersmark

Planen reglerar användningsändamålen Bostäder **[B]** och parkering **[P]**.

Vattenområde

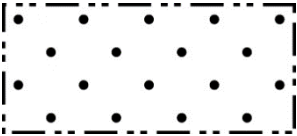
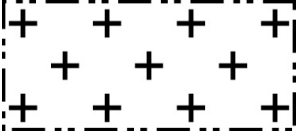
Planen berörs inte av något vattenområde.

Planbestämmelser

Eftersom varje reglering ska ha stöd i detaljplanens syfte ställs krav på att stödet ska motiveras i planbeskrivningen.

Planbestämmelse	Motivering	Lagstöd
Användning av allmän plats		
GATA	Gata Syftet är att bekräfta markanvändningen för de befintliga delar av lokalgatan som utgör planområdets anslutning till Volontärvägen så att området blir planenligt.	4 kap. 5 § 1st 2 p PBL
GCVÄG	Gång- och cykelväg	4 kap. 32 § PBL

	Syftet är att bekräfta gällande markanvändning och ersätta tidigare detaljplan för att skapa en tydligare planmosaik. Planområdets befintliga fastigheter planerade anslutning till gång- och cykelvägen bekräftas genom planbestämmelsen.	
Egenskapsbestämmelser för allmän plats		
<i>Stängsel, utfart och annan utgång</i>		
Utfartsförbud 	Utfartsförbud, gäller inte gång- och cykelväg. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att inga utfarter placeras mot gång- och cykelvägen förutom i anslutning till nuvarande utfarter till Volontärvägen. Syftet är att säkerställa att dagens trafiksituation är planenlig samt att reglera så att inga ytterligare in- och utfarter tillskapas mot Volontärvägen. Utfartsförbudet gäller inte för nya gång- och cykelutfart från kvartersmarken då detta inte anses sänka trafiksäkerheten.	4 kap. 9 § PBL
Kvartersmark		
B	Bostäder Syftet är att ändra den befintliga markanvändningen till att endast tillåta bostäder av varaktig karaktär. Avsikten är att tillåta ombyggnad av befintliga byggnader till bostäder samt nybyggnation av nya bostäder. Nya bostäder ska möjliggöras för i form av flerbostadshus som lamellhus, men även i form av radhus, stadsradhus, alternativt kedjehus. Utöver bostäder är avsikten även att genom bestämmelsen möjliggöra byggnader för bostadskomplement. Avsikterna med utformningen av kvartersmarkens byggnadsytor är att	4 kap. 5 § 1 st 3 p. PBL

	inte möjliggöra för punkthus då detta inte relaterar till kulturmiljöns byggnader och dess struktur.	
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark		
Begränsning av markens utnyttjande		
Prickmark 	Marken får inte förses med byggnad. Syftet är att begränsa möjligheten att uppföra komplementsbyggnader mellan de större byggnader på området. Syftet är att ge de särskilt värdefulla kulturbyggnaderna de större friytor som dess arkitektoniska uttryck förtjänar så att de inte förlorar sitt sammanhang. Större rena friytor utan komplementsbyggnader lyfter fram dessa byggnader så att de åter kan ta den plats i miljön som de högst stående i den hierarkiska byggnadsordningen. Högst står volontärskolan, Hus A och därefter vårdhemmet, Hus B och de övriga byggnaderna i fallande ordning. Genom större friyta och avstånd i förhållande till övrig bebyggelse skapas samtidigt bättre solvärden för bostadsbebyggelsen och ger plats för ny grön friyta och utblickar mellan husen för de boende.	4 kap. 11§ och 16§ PBL
Korsmark 	Marken får endast förses med komplementbyggnad. Syftet är att begränsa markens utnyttjande till att endast tillåta komplementbyggnader, dels för att bekräfta befintliga förrådsbyggnad på kvartersmark för P, dels ge möjlighet till nya komplementbyggnader som garage, carport, avfallsstationer cykeltak och cykelgarage där framkomligheten så medges av övriga bestämmelser. Korsmark norr och söder om hus A möjliggör för paviljonger för samvaro	4 kap. 11§ och 16§ PBL

	eller en vinterträdgård för att utöka friytans kvalitet och öka den sociala samanhållningen i området men kan med fördel även fungera som cykelgarage.	
Ö1	Marken får endast förses med entrétak, upphöjda uteplatser, trappor och ramper. Syftet är att möjliggöra en anpassning av markens höjd så att tillgänglighetskraven kan tillgodoses genom entrétak, upphöjda uteplatser, trappor och ramper.	4 kap. 11§ och 16§ PBL
Ö2	Marken får endast förses med entrétak, entrétrappor, ramper och balkonger. Syftet är att möjliggöra en anpassning av markens utformning och höjd så att tillgänglighetskraven kan tillgodoses genom entrétak, entrétrappor och ramper. Syftet är också att här tillåta balkonger.	4 kap. 11§ och 16§ PBL
Höjd på byggnadsverk		
h ₁ +0,0	Högsta nockhöjd på byggnad är 0,0 meter över angivet nollplan. Syftet med nockhöjden är att de nya flerfamiljshusen, Hus C och D, inte ska tillåtas vara högre än Hus B, vårdhemmets högsta nockhöjd på +63,2. Hus B, C och D avses underordna sig nockhöjden på Hus A varför denna nockhöjd är angiven. Syftet är också att tillåta lägre byggnader om marknaden så önskar. Den hierarkiska militärarkitekturen kan mycket väl tillåta detta enligt kulturmiljöutredningen.	4 kap. 11§ och 16§ PBL

	Nollplan är havet, RH2000.	
h ₂ 0,0	Högsta nockhöjd på byggnad är angivet i meter. Syftet med nockhöjden är att anpassa höjderna till att inte bli för dominerande i miljön, men att ändå möjliggöra för tillräcklig höjd för ett nytt parkeringsgarage på de norra parkeringsytorna som även kan innehålla en avfallsstation och förråd. Även en mindre befintlig förrådsbyggnad på parkeringsytorna har getts en högsta nockhöjd för att göra förrådet planenligt. Även nya komplementbyggnader och den befintliga förrådsbyggnaden på de norra delarna av fastigheten Sländan 39 har reglerats med en högsta nockhöjd för att inte skymma utblickar och solvärden för grannfastigheterna. Bestämmelsen syftar också till att hålla nere skalan på de två komplementbyggnader som möjliggörs för på bostädernas friytor.	4 kap. 11§ och 16§ PBL
Markreservat för allmännyttiga ändamål		
U1	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Begränsas av sekundär egenskapsgräns och sammanfallande egenskapsgräns. Syftet är att säkerställa befintliga och tillkommande ytor för underjordiska ledningar. Syftet är att säkra befintlig ledningsrätt 2280-89/97.1	4 kap. 5§ och 8§ PBL

U2	Marken ska hållas tillgänglig för underjordiska ledningar. Syftet är att säkerställa befintliga och tillkommande ytor för underjordiska ledningar. Syftet är att säkra befintlig ledningsrätt 2280.02/48.1.	4 kap. 5§ och 8§ PBL
Takvinkel		
o1 38,0	Takvinkel ska vara angivet värde i grader. Syftet är att genom att endast tillåta denna takvinkel skapa tydlig relation till Hus B, vårdhemmets befintliga taklutning.	4 kap. 11§ PBL
o2 18,0	Största takvinkel är angivet värde i grader. Syftet är att ge valmöjligheter i utformningen men ändå tydligt underordna sig Hus A, volontärskolans takutformning.	44 kap. 11§ PBL
Ändring av lovplikt		
a1	Marklov krävs för trädfällning. Syftet är att ge kommunen möjlighet till tillsyn över att träd inte fälls enligt skyddsbestämmelsen, n4 -.	4 kap. 15§ PBL
a2	Bygglov krävs även för yttre ändrings- och underhållsåtgärder inom område med q- och k-bestämmelser. Syftet med bestämmelsen är att kommunen ska ges möjlighet att genom bygglovet kunna ge vägledning av materialval och viktiga utförandeinstruktioner för yttre ändringar och underhållsåtgärder. En välmenad renovering kan lätt	4 kap. 15 § 1st. 1p. PBL 9 kap. 8§ 1st. 2p. PBL 8 kap. 13§ PBL

	orsaka större skada än vad som var syftet med åtgärden. En fel vald färgtyp och ett fel utförande kan bli en dyr affär för fastighetsägaren att åtgärda och risk finns att kulturvärdena kan gå förlorade. En utökad bygglovsplikt kräver enligt PBL att byggnaden är särskilt värdefull byggnad och att den är en del av en värdefull kulturmiljö. Volontärskolan, Hus A står i dag som en solitär utan sitt ursprungliga sammanhang. Inte desto mindre vittnar den om Härnösands militära historia samtidigt som den är ett karaktärsfullt och miljöskapande inslag i omgivningen. Volontärskolans roll i stadsbilden är av stor betydelse för upplevelsen av närområdet. Grönytan framför volontärskolan längs Volontärvägen är en rest av den tidigare skogsdungen och trädgården framför volontärskolan. Grönytan är fortfarande en viktig miljö för förståelsen av platsens historiska struktur och utseende. Bebyggelsens hierarkiska ordning syns både i arkitekturen och färgsättningen. Högst står volontärskolan, Hus A och därefter vårdhemmet, Hus B och de övriga byggnaderna i fallande ordning. Tillsammans utgör särskilt volontärskolan tillsammans med vårdboendet och dess direkta omgivning en miljö värd att värna om så att byggnaderna åter kan annektera sin plats i närmiljön och i staden. Kulturmiljöutredningen uttrycker dock i sin slutsats att kulturmiljön inte uppfyller kriterierna för ett särskilt värdefullt bebyggelseområde.	
Skydd av kulturvärden		
q1	Byggnadens symmetriska, panelklädda träfasader skall bevaras med lister, tandsnittsfriser, fältindelningar och skurna dekorationer. Det	4 kap. 8§ PBL

	flacka, valmade taket skall bevaras. Syftet är att de särskilt värdefulla, kulturhistoriska värdena som beskrivs i kulturmiljöutredningen över befintliga fasader och tak ska bevaras.	
q2	Byggnadens symmetriska fasader skall bevaras med frontespiser, lister och dekorativ inramning av entrén med ovanliggande fönster. Syftet är att genom q-bestämmelse bevara de särskilt värdefulla kulturhistoriska värdena över befintliga fasader och tak som beskrivs i kulturmiljöutredningen.	4 kap. 8§ PBL
Varsamhet		
k1	Vid underhåll och ändringar skall material och metoder användas som vidmakthåller byggnadens kulturvärden. Dörrar och fönster skall vara av trä och taket skall vara belagt med falsad plåt. Syftet är att bevara de befintliga fasadernas kulturvärden så att de inte går förlorade på grund av fel val av material eller fel utförda åtgärder. Både volontärskolan, Hus A och vårdhemmet, Hus B uppfyller i flera avseenden kriterierna för särskilt värdefull enligt plan- och bygglagens definition. Motiveringen för volontärskolans exteriör är att den fortfarande är välbevarad med en hög historisk läsbarhet trots att vårdhemmet byggts till och fönster och dörrar är utbytta. De rikt dekorerade fasaderna i nyrenässans har få motsvarigheter i Härnösand.	4 ka p. 16§ 1st. 2p.PBL

	Fasadarkitekturen är medvetet vald för funktionen som militärskola. Motiveringen för vårdhemmet är att byggnadens exteriör fortfarande är välbevarad med avseende på uppbyggnad och indelning samt dekorativa element som listverk och huvudentrés omfattning. Fönstren är utbytta till största del men bevarar den ursprungliga indelningen. Vid ändring av byggnaden tillåts inte de särskilt värdefulla kulturhistoriska karaktärsdragen förvanskas. De värdefulla karaktärsdragen ska vidmakthållas och underhåll ska ske med ursprungliga material, kulörer och byggnadsteknik. För att möjliggöra kommunens tillsyn över varsamhetsbestämmelsen har den kombinerats med en utökad lovplikt, bestämmelsen a₂ -.	
Utformning		
f ₁	Endast flerbostadshus Syftet är att säkerställa att det endast tillåts ett nytt flerbostadshus om byggnaden skulle brinna ner.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₂	Endast flerbostadshus, lamellhus, stadsradhus, radhus eller kedjehus. Syftet är att reglera så att det inte kan byggas småskaligare bostadsformer. Byggnadsytan bör bebyggas i hela sin längd så att kulturmiljöns bebyggelsestruktur förstärks genom en tydlig relationen till vårdhemmet, Hus B.	4 kap. 16§ 1p. PBL
f ₃	Tak ska utformas som centrerat sadeltak. Taknockens riktning ska vara parallell med byggrättens långsida.	4 kap. 16§ 1p. PBL

	Syftet är att takens riktning ska ge byggnaderna en tydlig relation till Hus B, vårdhemmets befintliga taknocksriktning. Repetitionen av tak i samma riktning skapar en koppling till den historiska militärarkitekturen och gör att de nya byggnaderna blir en del av kulturmiljöns bebyggelse.	
f4	Tak ska utformas så att det underordnar sig volontärskolans karaktär Syftet är att takutformningen ska underordna sig Hus A, volontärskolans karaktäristiska, befintliga takformer.	4 kap. 16§ 1p. PBL
f5	Takkupor eller frontespis får uppföras med en sammanlagd maxbredd av 45% av långfasadens längd samt får avvika från övriga takets riktning och taklutning och takform. Syftet är att tillåta takkupor eller frontespis på de nya flerbostadshusen. 45 % av långfasadens längd relaterar till Hus B, vårdhemmets storlek på frontespis i förhållande till långfasadens längd. Härmed skapas en relation till Hus B och samtidigt ges möjlighet att skapa bra lägenheter även på vindsplanet. Avsikten med att reglera en friare takform, lutning och riktning är att skapa möjlighet till att minimera påverkan av upplevelsen av huvudtakets riktning.	4 kap. 16§ 1p. PBL

f ₆	Takfönster och öppningsbara takfönsterbalkonger tillåts. Placeringen ska relatera till fasadens fönstersättning. Syftet är att ge möjlighet till fönster i de flesta av lägenheternas rum på vindsplanet. Syftet är också att ge möjlighet till öppningsbara takfönster som i öppet läge skapa upplevelsen av en invändig balkong.	4 kap. 16§ 1p. PBL
f ₇	Tak, takkomplement och detaljer ska vara av plåt. Kulör ska vara matt, grå eller svart. Undantag lågreflekterande solceller. Syftet är att taklandskapet på planområdet ska ges en enhetlig färg och materialitet för att skapa en så tydlig sammanhållen bebyggelsemiljö som möjligt. Syftet med matt kulör och undantaget lågreflekterande solceller, är att undvika bländningseffekter för att inte störa upplevelsen av byggnaden som en del i kulturmiljön.	4 kap. 16§ 1p. PBL
f ₈	Fasaderna ska utföras i trä eller puts. Vid val av trä som fasadmaterial ska fasaderna relatera till volontärskolans fasadindelning. Vid val av puts som fasadmaterial ska fasaderna relatera till vårdhemmet. Delar av fasaden får utföras i glas och plåt. Fasaderna ska utformas med matta, ljusa och dämpade kulörer, alternativt undantag, kulör faluröd. Syftet är att fasadindelningen på Hus C och D ska harmoniera med	4 kap. 16§ 1p. PBL

	fasadindelningen på Hus A, volontärskolan alternativt Hus B, vårdhemmet. Valmöjligheten av fasadmateriäl trä eller puts relaterar till träfasaden på Hus A eller putsfasaden på Hus B. Valmöjligheten av ljusa och dämpade kulörer syftar till att harmoniera med kulör på befintlig kulturmiljöbebyggelse. Undantagsalternativet, kulör Faluröd syftar till att relatera till övriga områdets röda färgskala.	
f ₉	Sockel ska vara av betong, puts eller natursten. Syftet är att på de nya flerfamiljshusen ställa krav på en sockel som kan relatera till socklarna på de befintliga kulturmiljöbyggnaderna.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₀	Fasaderna ska utformas med matta, ljusa och dämpade kulörer. Syftet är att tillåta en palett av flera nyanser av ljusa och dämpade kulörer och matthet som kan relatera till volontärskolans nuvarande färgskalor och utseende.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₁	Balkongkonstruktionen ska utföras som ett fribärande stomkomplement. Balkong, maximal längd 5 meter, djup 1,5 meter. Balkonger ska utgöra högst 20% av fasadytan. Vertikalt bärande konstruktion mellan de enskilda balkongerna får inte utföras synligt på fasad. Balkongräcken ska utföras som ett öppet, svart metallräcke. Balkongkonstruktionens	4 kap. 16 § 1 p. PBL

	undersida ska utföras i samma kulör som fasaden. Syftet är att balkongerna ska utformas som en naturlig del av den befintliga byggnadens fasadarkitektur. Att tillåta 5 meter breda balkonger avser att förstärka byggnadernas horisontalitet. 20 % faktorn är en avvägning för att inte balkongerna ska ta över fasadens uttryck. Att endast fribärande balkongkonstruktioner tillåts relaterar till 30-talets avskalade arkitekturideal där nya material och konstruktioner möjliggjorde smäckra, fribärande fasadelement vars kraftöverförande delar oftast doldes i konstruktionen. Att endast tillåta svart metallräcke motiveras av den historiska kopplingen av stål som oftast utfördes som svartmålad. Avsikten med att endast tillåta svarta, öppna stålräcken på balkongräckena är för att skapa en enhetlig och sammanhållen arkitektur för Hus B och nya ramp och trappräcken på hus A, se f14. Kulören på balkongkonstruktionens undersida bör vara lika fasaden så att de smälter in.	
f ₁₂	Balkongkonstruktionen ska utföras som ett fristående stomkomplement i trä. Nedersta balkongen på plan 1 ska förse med en stensockel lika övrig byggnad. Balkongräcken ska utföras i trä. Balkongerna ska vara i samma kulörer som fasaden. Syftet är att balkongerna ska	4 kap. 16 § 1 p. PBL

	utformas som en naturlig del av den befintliga byggnadens fasadarkitektur i trä.	
f ₁₃	Byggnadens fasader ska relatera till volontärskolans fasader. Byggnad ska endast uppföras som en komplementbyggnad. Fasadmaterial ska vara trä och glas eller helt i glas. Glas tillåts även som takmaterial i växthus. Syftet är att säkra att byggnadens fasader kommer gestaltas så att de relatera till volontärskolans fasader. Syftet är att skapa paviljongliknande komplementbyggnader med en tydlig koppling till volontärskolan (Hus A).	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₄	Ramp och trappa till entré ska utföras i stenmaterial lika sockel. Räcke ska utföras som ett öppet, svart metallräcke. Syftet är att ramp och trappor blir en del av sockeln och att räcket tydligt bryter av mot träfasaden. Kravet på ett svart, öppet metallräcke, relaterar till övrig bebyggelse på planområdet för att skapa en sammanhållen helhet.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₅	Entrétak får utföras med en konstruktionstyp lika befintligt entrétak i trä. Takmaterial plåt. Kulör matt grå eller svart. Syftet är att endast större tak med en liknande takkonstruktionen som befintliga entrétaket tillåts.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

f ₁₆	Entrétag får utföras över källartrappa. Takkonstruktion ska vara i trä. Takmaterial plåt. Kulör matt grå eller svart. Syftet är att endast tillåta byggnation av ett tak över källarentrén för att hindrar snö och regn att ansamlas efter att nuvarande kopplingsbyggnad rivits.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₇	Balkonger får endast placeras på byggnadens långsidor. Syftet är att inte tillåta balkonger på gavlarna och motiveras av att det är trånga gaturum som har behov av luftrummet fram till fasad för framkomlighet och brandtekniska åtgärder.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₈	Balkongerna får inte glasas in eller förses med tak. Syftet är att inte tillåta inglasning eller tak över balkongerna. Motiveringen är att balkongerna då skulle bli för dominerande.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁₉	Endast cykeltak får uppföras Syftet är att endast tillåta cykeltak på dessa områden. Cykeltak tillåts endast på anvisade platser för att inte planområdet ska upplevas som brokigt och sönderbyggt. Ställningstagandet motiveras av att den strikta militärarkitekturen inte ska gå förlorad med sina större obebyggda gårdsmiljöer mellan byggnaderna.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

Utförande		
b1	Max 20% av marken får vara hårdgjord. Syftet är att skapa förutsättningar för ett lokalt omhändertagande av dagvatten på denna mark genom tillräckliga permeabla markytor om minst 80% av egenskapsområdet. Målet är att dessa ytor ska ge möjlighet till att dagvatten ska renas och fördröjas lokalt. Syftet är också att möjliggöra ett lokalt omhändertagande av smältvatten från snöupplag. Syftet är också att skapa möjlighet för gröna friytor som även tillåter mindre hårdgjorda platser och gångstråk.	4 kap. 16 § PBL
b2	Max 60% av marken får vara hårdgjord. Syftet är att skapa förutsättningar för ett lokalt omhändertagande av dagvatten på denna mark genom tillräckliga permeabla markytor om minst 40% av egenskapsområdet. Målet är att dessa ytor ska ge möjlighet till att dagvatten kan renas och fördröjas lokalt. Syftet är också att möjliggöra ett lokalt omhändertagande av smältvatten från snöupplag. Syftet är också att skapa möjlighet för gröna friytor som även tillåter mindre hårdgjorda platser och gångstråk.	4 kap. 16 § PBL
b3	Max 80% av marken får vara hårdgjord. Syftet är att skapa förutsättningar för ett lokalt omhändertagande av dagvatten på denna mark genom tillräckliga permeabla markytor om minst 20% av egenskapsområdet. Målet är att dessa	4 kap. 16 § PBL

	ytor ska ge möjlighet till att dagvatten ska renas och fördröjas lokalt. Syftet är också att möjliggöra ett lokalt omhändertagande av smältvatten från snöupplag. Syftet är också att skapa möjlighet för gröna friitor som även tillåter mindre hårdgjorda platser och gångstråk.	
b4	Marken ska vara genomsläpplig. Syftet är att ytan ska vara grön och genomsläpplig för att tillgodose trädets behov av permeabel yta.	4 kap. 16 § PBL
Rivningsförbud		
r1	Byggnad får inte rivas. Syftet är att inte tillåta rivning av de särskilt värdefulla byggnaderna inom området.	4 kap. 16§ 1st. 4p. PBL
Markreservat för gemensamhetsanläggningar		
g1	Markreservat för parkering och angöringsgator inom planområdet. Syftet är tillbörligt reservat av mark för angöringsgator och parkering säkras i planen. Avsikten är att tydligt visa att samtliga angöringsgator utgör återvändsgator på kvartersmark för bostäder och att dessa inte medger en genomfartstrafik genom området. Markreservaten avses kunna bilda en eller flera gemensamhetsanläggningar. Genom markreservatet säkras också mark för räddningstjänstens och avfallshandlingens fordon.	4 kap. 18§ PBL

g2	Markreservat för gemensamhetsanläggning. Syftet är att bekräfta nuvarande gemensamhetsanläggningar inom planområdet och ge möjlighet att omforma dessa i enlighet med detaljplanen. Avsikten är också att på dessa områden ge möjlighet att skapa nya gemensamhetsanläggningar för till exempel komplementbyggnader som avfallsstationer, garage, förråd eller gemensamma friytor.	4 kap. 18§ PBL
Markens anordnande och vegetation		
n1	Marken får inte användas för parkering. Syftet är att på prickmark hindra möjligheten till att anlägga bilparkering där det annars är tillåtet. Detta för att säkerställa framkomligheten för räddningstjänstens fordon samt härigenom skapa tydlighet och ett trafiksäkert gaturum.	4 kap. 10§ och 13§ PBL
n2	Endast cykelparkering får anordnas. Fordonstrafik ej tillåten. Syftet är att skapa tydlighet var cyklar får parkera och var andra fordon inte tillåts parkera eller framföras.	4 kap. 10§ och 13§ PBL
n3	Trädet får endast fällas om trädet är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Syftet är att det befintliga trädet ska ges ett skydd för att även i framtiden finnas kvar. Trädet får endast fällas på grund av sjukdom eller säkerhetsrisk. De utvalda träden är viktiga rumsskapande element i bebyggelsemiljön.	4 kap. 10§ och 13§ PBL

n4	Grönområde med parkkaraktär. Området ska vidmakthållas i ordnat skick som grönyta med träd och buskar. Parkering, upplag och dylikt får ej förekomma. Syftet är att skapa tydlighet var cyklar får parkera och var andra fordon inte tillåts parkera.	4 kap. 10§ och 13§ PBL
Placering		
p1	Komplementbyggnad ska placeras sammanhängande. Syftet är att komplementbyggnad ska bli en sammanhållen del för att upplevas som tydlig avgränsning till parkeringsytorna i norr. En sammanhållen komplementbyggnad i hela byggrättens sträckning stärker områdets upplevelse av en sammanhållen helhet. Byggnaden blir där med en tydlig del av det arkitektoniska greppet i avseende den historiska militärarkitekturen.	4 kap. 16§ PBL
Genomförandetid		
	Genomförandetiden är 10 år och börjar gälla fr.o.m. laga kraft. Genomförandetiden motiveras av att det bedöms vara möjligt med ett genomförande inom 10 år. Alternativet skulle vara att dela upp planens genomförandetid till 5 år för Hus A, som bedöms vara möjligt att genomföra inom tidsramen då projektet redan förprojekterats. Den omfattande renoveringen av både Hus A och B är relativt långa och kostsamma processer som inte bör förhastas för att inte förvanska kulturvärdena. Marknaden får visa på om Hus C och D är ekonomiskt genomförbart och att det finns behov	4 kap. 21 § PBL

	av fler bostäder. Därför blir avvägningen att genomförandetiden bör ligga på 10 år.	
--	---	--

Förutsättningar i planområdet och konsekvenser av planförslaget

Bebyggd miljö

Bostäder

Det finns i dag inga befintliga bostäder på planområdet. Inom gällande plan finns markanvändningen (U) Lager vilken också tillåter en privatbostad för fastighetsägaren. Möjligheten till en privatbostad har inte utnyttjats.

Planområdet omges av befintliga bostadskvarter med både villor, flerfamiljshus och särskilt boende för äldre. Planområdet gränsar i norr till befintliga villatomter och tomtmark för flerbostadshus. Mot öster ligger tomtmark för ett befintligt flerbostadshusområde på Sländan 39. I söder avgränsar vägområdet för Volontärvägen, och på andra sidan vägen ligger stora villakvarter. I väster ligger tomtmark för ett befintligt flerbostadshusområde på fastigheten Sländan 38.

Konsekvenser

Detaljplanen möjliggör för nya bostäder i form av ombyggda, befintliga verksamhetsbyggnader Hus A och B. Planen skapar också möjlighet till två nya flerbostadshus i form av lamellhus, stadsradhus, radhus eller kedjehus.

Planförslaget som redovisas utgör en fullt utbyggd detaljplan.

Exploateringsnivån är anpassad till kulturmiljöns byggnader.

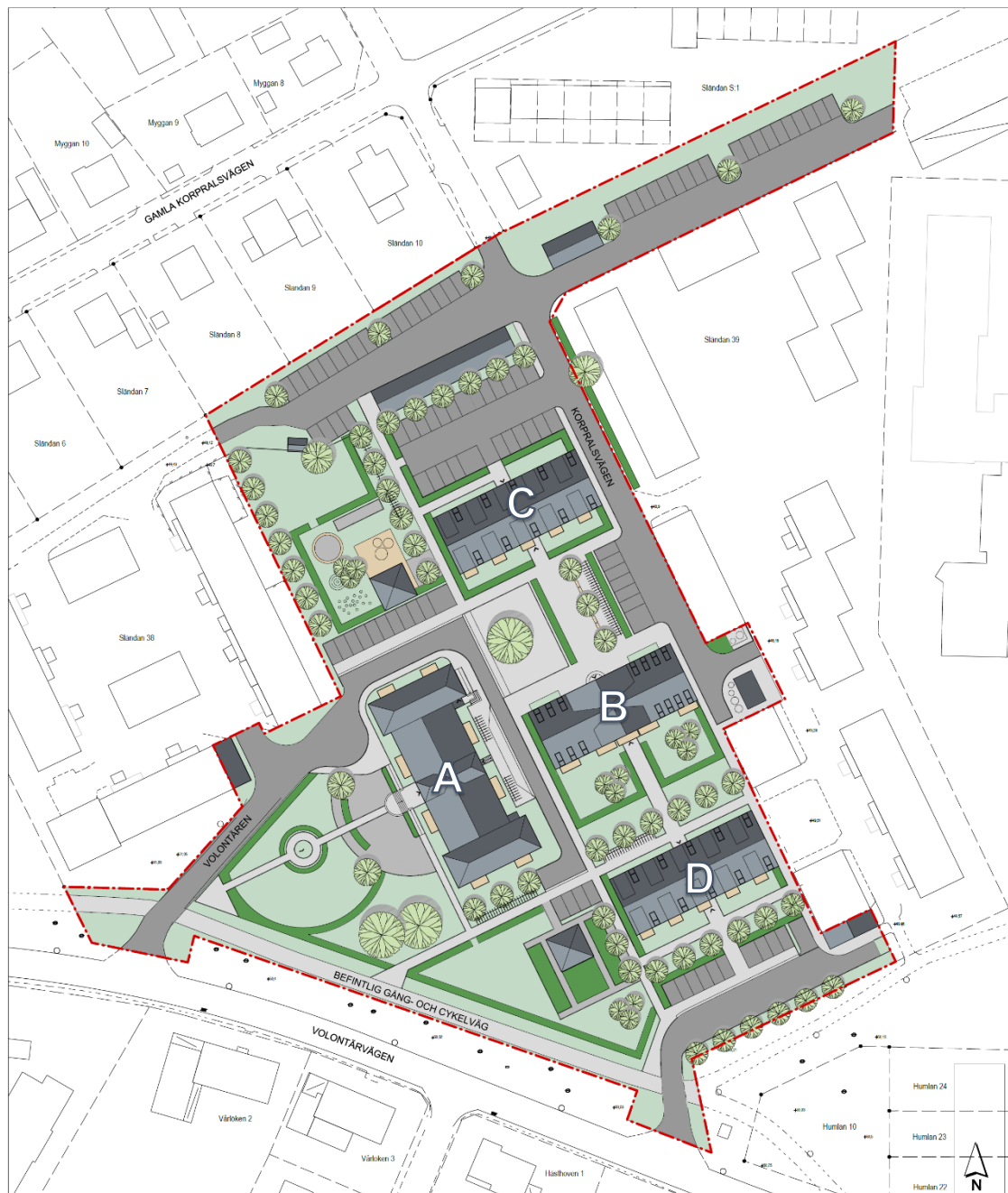
Hus C och D. Sporthotellets byggnad avses rivas för att ges plats för ett av de nya flerfamiljshusen. Totalt skapar planförslaget möjligheter för 88 nya bostadslägenheter med olika bostadsformer.



Figur 8. Flygperspektiv över en fullt utbyggd detaljplan. Vy från sydväst. Röd linje är planområdet. Förslaget är gestaltat av Atom arkitekter, 3D modellen är framtagen av Patrik Pettersson, GIS-utvecklare, Härnösands kommun. Skoog arkitekter har upprättat 3d modellen över Volontärskolan (Hus A)

Illustrationsplanen Figur 9 och flygperspektivet Figur 8, redovisar planområdet fullt utbyggt till bostadsområde. Hus A, den ombyggda volontärskolan avses byggas om till bostäder med 19 lägenheter. Hus B, det ombyggda vårdhemmet avses rymma uppskattningsvis 17 bostadslägenheter. Hus C och D är de två nya flerfamiljshus som planeras rymma 26 lägenheter vardera.

SBO (Statens Bostadsomvandling AB) har genom Skoog arkitekter upprättat ett programförslag över hur de önskar omvandla volontärskolan till ett trygghetsboende för äldre 65+.

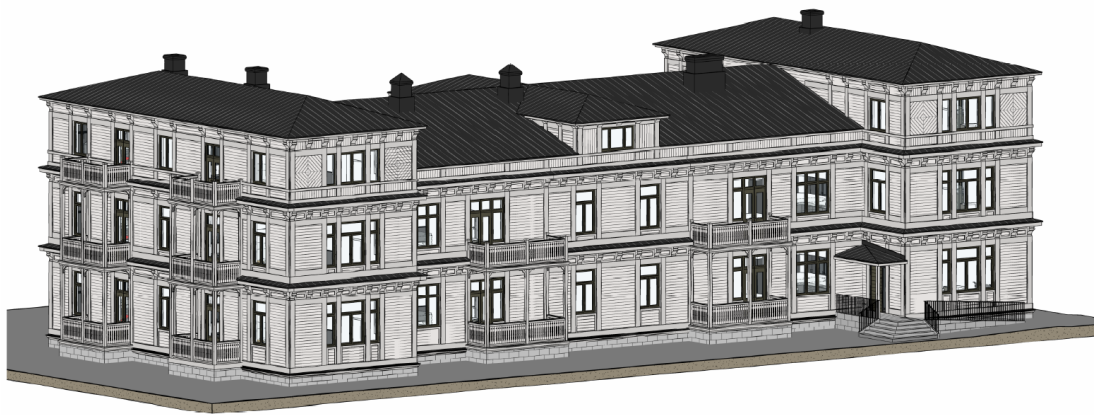


Figur 9. Detaljplanens illustrationsplan skala 1:1000. Illustration Atom arkitekter.



Figur 10. Volontärskolan Hus A, Fasad mot sydväst samt fasad mot sydöst. SBO Programhandling daterad 2025-01-07, Skoog arkitekter.

SBOs programförslag över ombyggnaden av volontärskolan, Hus A till trygghetsboende innebär att befintliga fasader och miljön runt byggnaden rustas upp. Kopplingsbyggnaden mellan volontärskolan och vårdhemmet, Hus B tillåts genom detaljplanens bestämmelser att rivas och därmed skapas förutsättning för att bilda två skilda fastigheter.



Figur 11. Volontärskolan Hus A efter föreslagen ombyggnad till bostäder, 3D vy från sydöst, SBO Programhandling daterad 2025-01-07, Skoog arkitekter.



Figur 12. Volontärskolan Hus A efter föreslagen ombyggnad till bostäder, 3D vy från sydväst, SBO Programhandling daterad 2025-01-07, Skoog arkitekter.



Figur 13 Hus B, vårdhemmets nya fasader med balkonger och takfönsterbalkonger. Atom arkitekter. Underlag är avritade ritningar ur kommunarkivet. Upprättade 1966.

Detaljplanen tillåter en ombyggnad av Hus B, vårdhemmet till bostäder men byggnaden får inte rivas. De byggnadsdelar som ändå tillåts att rivas är kopplingsbyggnaden mot hus A och hissutbyggnaden på nordostgaveln.

Dagens placering av befintlig hiss på nordostfasaden rimmar dåligt med en effektiv och bra fördelning av lägenheter i byggnaden. Genom att tillåta en ombyggnad av interiören och rivning av befintlig hiss på nordostgaveln, möjliggör det för en ny, centralt placerad hiss som skapar goda förutsättningar för både tillgängligheten och bra lägenhetslösningar.

Detaljplanens planbestämmelser möjliggör att byggnaden kan kompletteras med generösa balkonger och takfönster för att skapa attraktiva och ljusa lägenheter.

De befintliga fasaderna på vårdhemmet är utformade utifrån en till synes strikt symmetrisk fasadutformning. Likt 30-talets asymmetriska arkitekturideal visar fasaderna på en väl avvägd subtil förskjutning i fasadutformningen, frontespisernas och fönstrens placering. Dessa knappt märkbara förskjutningar skapar i första anblicken ett symmetriskt uttryck, men asymmetrin skapar här spänning åt fasaderna.



Figur 14. Takfönsterbalkonger,
Bild från Velux.se.

De stora gavelmotiven på långfasaderna har fönster även på våning tre och möjliggör ljusa lägenheter även på vindsvåningen. Nya takkupor är inte tillåtet eftersom det skulle förvanska byggnadens ursprungsgestalt men nya takfönstren tillåts att utföras som öppningsbara takfönsterbalkonger.

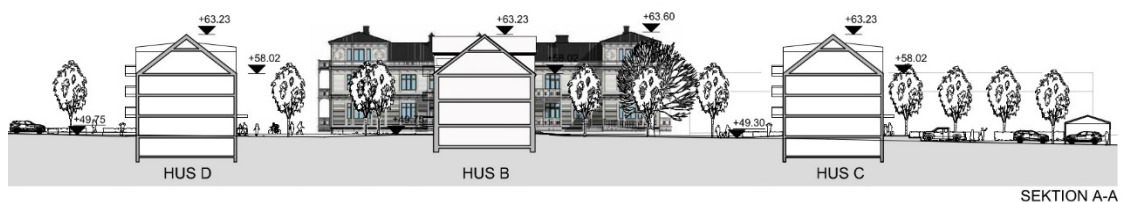
De nya bostadshusen i form av lamellhus, Hus C och D, är tänkta att bli en del av kulturmiljön, en miljö där byggnaderna är tillsynes strikt symmetriskt placerade men även här finns en viss asymmetri i husens placering och gårdarnas storlekar och karaktärer i kulturmiljön.

Vårdhemmets byggnadsgestalt både i form, storlek och riktning ger förutsättningarna för de nya lamellhusens utformning. Tillsammans med hus B skapar de nya bostadslamellhusen karaktären av en sammanhållen miljö som står ut från den annars brokiga bostadsmiljön i två våningar runt omkring. De två lamellhusen tillsammans med vårdhemmet (Hus B) blir volontärskolans ryggrad. En strikt symmetrisk uppbyggnad av tre likartade byggnadsvolymer skapar en balans i byggnadsstrukturen som för tankarna till den historiska militärarkitekturen.

Samtliga bostadshus tillåts fördes med genomgående entréer i bottenplan så att det underlättar för de boende att nå friytorna på båda sidor om huset.

Taknockshöjden på de nya flerfamiljshusen Hus C och D får inte överskrida taknockshöjden på hus B. Takvinkel skall var samma som Hus B.

De nya bostäderna är placerade utifrån att inte täppa till utblickar från grannfastigheternas bostäder eller från hus A. Placeringen släpper också fram mycket av dygnets solstrålar till de omkringliggande bostäderna och minimerar skuggningen av grannfastigheterna. Samtidigt skapar placeringen av de nya bostadshusens långfasader med morgonsol mot sydostfasaderna och kvällssol mot nordvästfasaderna.



Figur 15 Sektion A-A. Atom arkitekter.



Figur 16. Flygerspektiv, 3d modell vy från öst. Fult utbyggd plan.

Planområdets befintliga mark lutar svagt ned mot nordöst men de nya flerfamiljshusen C och D föreslås ligga strikt kvar med samma taknockshöjd och bjälklagshöjder för att inte tappa relationen till Hus B och Hus A. Detta medför att markbearbetningen kring Hus C kommer att behöva anpassas upp till entréplanet.



Figur 17. Befintlig sydostfasad över hus A och hus B med den befintliga kopplingsbyggnaden som avses rivas. Beskuren bild ur Kulturmiljöutredningen.



Figur 18. Fasad mot sydost. Hus A och D samt paviljongbyggnad. De nya lamellhusen Hus C och D underordnar sig hus A. Atom arkitekter.



Figur 19. Vy från sydöst. Fullt utbyggd plan. Med ny grön friyta som binder ihop planområdets till en sammanhållen helhet.

Hus C och D blir de moderna, nya flerfamiljshusen utformade som tre våningar höga lamellhus med lägenheter även på takvåningen. Taklägenheterna kan erbjuda utblickar över takåsar och havsutsikt.

Byggnadsytan för Hus C och D har samma längd som det befintliga vårdhemmet. Vårdhemmets långfasad är 34,2m vilket lämpar sig bäst för ett centralt placerat trapphus med en korridorlösning med genomgående lägenheter på gavlarna. Marknaden får visa vilken lägenhetsfördelning och storlekar som blir aktuellt vid genomförandet. Dimensionerande lägenhetsfördelning för detaljplanen har valts till 70 % 2 rum och kök och 30% 3 rum och kök.

Flerbostadshusen ska uppföras med ett centrerat sadeltak i byggnadens längdriktning och en högsta taknockshöjd på +63.2 över havet, RH2000. Samma taknockshöjd som befintliga Hus B, volontärskolan har i dag. Flerbostadshusen ska ha 38 graders taklutning för att relatera till Hus B, vårdhemmet.

Ovanstående utformningsbestämmelser reglerar tillsammans med byggnadsytans bredd och längd att takfotshöjden på Hus C och D inte blir högre än vårdhemmets takfotshöjd, ca +58,02 över havet.

Hus C och D får utformas med takkupor, takfönster och balkonger. Takfönster får utföras som öppningsbara takfönsterbalkonger. Takkupor får utformas enligt en bestämmelse som medger att takkupornas sammanslagna bredd får utgöra max 45% av långfasadens längd. Takkupornas taklutningar får avvika från övriga takets lutning och riktning så att de inte motverkar upplevelsen av huvudtakets längsgående riktning. Avsikterna med bestämmelserna för takutformningen på Hus C och D är att dessa nya byggnader ska upplevas som en sammanhållen helhet tillsammans med planområdets övriga byggnader samt att byggnaderna ska underordnas sig vårdhemmet.



Figur 20 Hus C och D typfasader i trä. Atom arkitekter.

Verksamheter och andra anläggningar

Hotellverksamhet har bedrivits på fastigheten Sländan 43 genom Sporthotellet. På fastigheten Sländan 44 har det bedrivits hotellverksamhet genom Sleep and Go. På fastigheten Sländan 45 har det senast bedrivits en loppmarknad och en byggvaruhandel. Samtliga verksamheter är i dag nerlagda.

Konsekvenser

Inga av de tidigare verksamheterna planeras vara tillåtna på planområdet.

Service

Det finns ingen service på planområdet.

Konsekvenser

Planen orsakar inga konsekvenser att beakta avseende service.

Bebyggelsekaraktär och gestaltning

Bostadsbebyggelsen i närområdet är förhållandevis tätbebyggd med relativt låga byggnader vilket innebär en våningshöjd upp till två våningar. Befintlig bebyggelse inom planområdet utgörs i huvudsak av byggnader som uppfördes vid 1880-talets slut då de etablerades för militär verksamhet. Idag har stora delar av de tidigare militära markområdena tagits i anspråk för bostadskvarter.

De två befintliga byggnader är uppförda i 2½-våningar. En av byggnaderna uppfördes i trä och en i sten. Träbyggnaden uppfördes som infanterivolontärskola år 1891. Stenbyggnaden uppfördes 1931 som en utbyggnad av ålderdomshemsverksamheten som då bedrevs i träbyggnaden. 1962 flyttar Statens Skola för Vuxna in i båda byggnaderna och bedriver sedan skolverksamhet fram till omkring år 2000. I dag är byggnaderna sammanbyggda med en länkbyggnad. På platsen där den tidigare exercisbyggnaden låg placerad byggdes efter rivning 1970 de två före detta skolpaviljongerna i en våning. Dessa skolpaviljonger är i dag ombyggda till sporthotell och vid ombyggnaden sammanlänkades dessa med en byggnad i två våningar.

Kulturmiljöutredningen lyfter särskilt fram de värdebärare i gestaltningen som har särskilt kulturhistoriskt värde:

"- Volontärskolan ingår numera i ett tätt bebyggelseområde men har ännu stor miljöskapande betydelse sett från sydväst, söder och sydost. Byggnadens öppna placering mot Volontärvägen bör värnas.

- Vårdhemmets placering i vinkel till volontärskolan bör vara utgångspunkten för en ny bebyggelsestruktur inom planområdet. Eventuella nya byggnader bör placeras parallellt med vårdhemmet i vinkel till volontärskolan.

- Eventuella nya byggnader bör underordna sig volontärskolan avseende volym och höjd. Exempelvis bör intenock- och takfotshöjderna vara högre. Däremot kan ett övre våningsplan inredas med fönster i form av takkupor i takfallen.

- Gestaltningen av nya byggnader bör likaså vara underordnad volontärskolan. Genom att ta upp trä som fasadmateriäl och den röda färgsättningen som finns i närområdet kan volontärskolan behålla sin historiska roll som huvudbyggnad inom området. Ett annat alternativ är ljusa putsade fasader som anspelar på vårdhemmet. På så vis skulle ett nytt sammanhang kunna skapas i en ny struktur kring gemensamma gårdsbildningar, skild från volontärskolan.

- Tillägg av exempelvis nya balkonger eller entréer på volontärskolan och vårdhemmet bör anpassas så att de stil- och materialmässigt infogar sig i respektive byggnad.

- Volontärskolan bör även fortsättningsvis vara en självständig byggnad genom en avvikande färgsättning.

- För att bibehålla volontärskolans karaktär bör dess fasta inredning vara utgångspunkten för den invändiga gestaltningen åtminstone i gemensamma utrymmen, företrädesvis genom återbruk, annars som nyproduktion."

Konsekvenser

Det finns goda förutsättningar till att lyckas skapa en levande kulturmiljö genom ombyggnation till bostäder. Kulturmiljön är relativt tålig för förändringar och är i stort behov av upprustning.

Nya, välanpassade byggnadstillskott ska genom planbestämmelserna i detaljplanen utformas så att de underordnar sig de två kulturmiljö-byggnadernas högre hierarkiska byggnadsordning. Nya byggnader tillsammans med nya gröna friytor mellan husen skapas en miljö det äldre byggnadsbeståndet förtjänar och därmed kan de stolt återta sin naturliga plats i staden.

Cykeltak tillåts endast på anvisade platser för att inte planområdet ska upplevas som brokigt och sönderbyggt och motiveras av att den strikta militärarkitekturen inte ska gå förlorad.



Figur 21. Vy från Volontärvägen mot Hus A med nyrenoverad fasad och grön friyta framför huset. I bakgrunden skimras de nya bostadshusen Hus C och D. Fullt utbyggd plan.

Kulturmiljö

I gällande detaljplan för området har Härnösands kommun pekat ut två av de befintliga byggnaderna som kulturhistoriskt värdefulla. Det har tagits fram en kulturmiljöutredning till detaljplanen och av denna utredning framgår att området kring Sländan skapades för militära ändamål.

”De två stora kasern- och exercisbyggnaderna avgränsade en öppen grusplan avsedd för de blivande befälens exercisövningar och i områdets nordöstra del kunde enklare fältövningar genomföras.

På 1960-talet var denna, den nordöstra delen, fortfarande ett öppet fält. Men med militärens avflyttning och stadens övertagande av fastigheten påbörjades en genomgripande förändring. Först byggdes vårdhemmet på den före detta exercisplanen, senare revs exercis- och stabsbyggnaderna och slutligen även officersmässen. Under samma period byggdes Härnögården på det gamla övningsfältet och strax därefter de två bostadsområdena på vardera sida av volontärskolan. Resultatet har blivit en blandning av historiska verksamheter, byggnadsstilar, byggnadsmaterial och funktioner.

Men tydligast är att det ursprungligen glest bebyggda området är förhållandevis tätbebyggt idag, ”

(Ur Kulturmiljöutredning DP Sländan 45 m.fl. Upprättad 2024-11-13).



Figur 22. Volontärskolan, nu gamla ålderdomshemmet. Fältövning på exercisplan någon gång mellan 1881–1911. Vänster i bilden syns Volontärskolan och bakom den skymtas officersmässen. Höger i bild skymtas den ursprungliga exercisbyggnaden och bakom den skymtas även stabsbyggnaden. Källa: Västerbottens museum. Licens: © BY 4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>. Fotograf: Wallin, Knut Axel.



Figur 23. Flygfoto. Vykort, uppskattningsvis från tidigt 1930 talet. Här syns den tidiga exercisbyggnaden till höger i bild som sedan revs och ersattes med två lägre byggnader som i dag är sammanbyggda. I bilden syns den dåvarande skogen som då avgränsade områdets bebyggelse mot Volontärvägen. Fotograf okänd. Källa: Facebook gruppen: Du vet att du är från Härnösand om du... URL: se Källor.

Volontärskolan, Hus A och vårdhemmet, Hus B är byggnader som är särskilt värdefulla. De gamla ombyggda skolpaviljongerna i en våning och Sporthotellets

byggnad har låga kulturhistoriska värden enligt kulturmiljöutredningen och kan rivas.



Figur 24. Den före detta volontärskolan till höger och det nya huset till vänster. Årtalet 1931 ovanför entrén markerar nybyggnadsåret. Vykort från 1930-talet. Original foto: Källa: Västernorrlands museum. Licens: © BY 4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>. Fotograf: Brandt.

Mot bakgrund av de värdegrunder som omnämns under rubriken Bebyggelsekaraktär och gestaltning ovan är bedömningen att både volontärskolan, Hus A och vårdhemmet, Hus B i flera avseenden uppfyller kriterierna för särskilt värdefull enligt plan- och bygglagens definition.

Enligt kulturmiljöutredningen uppfyller inte området som helhet kriterierna för särskilt värdefullt bebyggelseområde.

”Volontärskolan representerar en del av den ursprungliga funktionen som militärskola medan de två byggnaderna tillsammans representerar två andra betydelsefulla funktioner i Härnösands historia, den kommunala fattigvården och vuxenskolan.

Baserat på Boverkets tolkning av begreppet särskilt värdefull (BBR 1:2213) är följande egenskaper relevanta för bedömningen:

- *Volontärskolan och vårdhemmet tillsammans representerar i egenskap av ålderdoms- och vårdhem (fattigvård) en tidigare vanlig byggnadskategori som nu blivit sällsynt.*
- *Volontärskolan och vårdhemmet belyser tidigare sociala och ekonomiska villkor, olika grupper livsvillkor, arkitektoniska ideal och värderingar.*
- *Volontärskolan och vårdhemmet är byggnader som har representerat för lokalsamhället viktiga funktioner och verksamheter.*

- *Volontärskolan är ett exempel på en byggnad som präglats av en stark arkitektonisk idé.*
- *Volontärskolan och vårdhemmet är byggnader inom Härnösands kommun som särskilt väl belyser samhällsförhållanden med få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande.*
- *Volontärskolan är uppförd före 1920-talets bebyggelseexpansion och har sin huvudsakliga karaktär bevarad.*



Figur 25. Vårdhemmets nordfasad vätte på 30 och 60 talet mot en frodig grön trädgård med odlingar. Källa: Västernorrlands museum. Licens: © BY 4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>. Fotograf: Lars Bergström.

Kulturmiljöutredningen daterad 2024-11-13 beskriver på vilket sätt detaljplanen tangerar Riksintresset:

I planbeskedet för den nu aktuella detaljplanen (daterat 2024-05-30) framgår att området inte omfattas av den geografiska avgränsningen av riksintresset för kulturmiljö Y21 Härnösand men att det ändå omfattas av formuleringen av det. Planbeskedet citerar Länsstyrelsen Västernorrlands värdebeskrivning för att tydliggöra vad som avses:

”Karaktäristiskt för riksintresset Härnösand är de många byggnader som man förknippar med Härnösands mångsidiga roll som förvaltningsstad. Det finns en tyngdpunkt på nyklassicistiska byggnader men mer typiskt är att alla förvaltnings- och institutionsbyggnader representerar sin tids ideal och är uppförda med höga arkitektoniska värden. Flertalet utgör solitärer i stadsbilden omgivna av grönska.”

Det kan dock diskuteras huruvida volontärskolan är en förvaltnings- eller institutionsbyggnad eller ej. Mer relevant för riksintresset är den av Riksantikvarieämbetet antagna formuleringen av dess uttryck: Domkyrkan från 1856, den märkliga gymnasiebyggnaden ritad av Tempelman och residenset båda från sent 1700-tal, samt andra stifts-, residens-, skol- och regementsstadens karaktärsbyggnader. [...] ”



Figur 26. Härnösand med riksintresset markerat med röd skraffering och volontärskolan inringad. Karta från www.boverket.se 2024-10-23.

Konsekvenser

Detaljplanen skapar förutsättningar och krav för att bevara och förvalta de miljöer och särskilt värdefulla byggnaderna som lyfts fram i kulturmiljöutredningen. Planbestämmelserna ger också kommunen möjlighet till tillsyn över att bestämmelser följs. Genom att tillåta en ombyggnad till bostäder skapas möjligheter för ett långsiktigt hållbart innehåll och därmed ett långsiktigt bevarande.

Detaljplanens bestämmelser är utformade i relation till den framtagna Kulturmiljöutredningen.

De särskilt värdefulla byggnaderna volontärskolan, Hus A och vårdhemmet, Hus B tillåts genom detaljplanens planbestämmelser att varsamt byggas om till bostäder.

De värdebärare som berör exteriören och som lyfts fram i kulturmiljöutredningen för att kunna ligga tillgrund för eventuella skydds- och / eller varsamhetsbestämmelser i en kommande detaljplan är de nedan utvalda:

"- Volontärskolans roll i stadsbilden är av stor betydelse för upplevelsen av närområdet.

- Bebyggelsens hierarkiska ordning syns både i arkitekturen och färgsättningen. Högst står volontärskolan och därefter vårdhemmet och de övriga byggnaderna i fallande ordning.

- Grönytan längs Volontärvägen är en rest av den tidigare skogsdungen men ändå viktig för förståelsen av platsens historiska struktur och utseende.

- Volontärskolans arkitektur är medvetet vald för funktionen som militärskola. De rikt dekorerade fasaderna i nyrenässans har få motsvarigheter i Härnösand.

- Volontärskolans exteriör är fortfarande välbevarad trots att vårdhemmet byggts till och fönster och dörrar är utbytta.

- Vårdhemmets exteriör är fortfarande välbevarad med avseende på uppbyggnad och indelning samt dekorativa element som listverk och huvudentréns omfattning. Fönstren är utbytta till största del men bevarar den ursprungliga indelningen."

Genom detaljplanen beläggs Volontärskolan, Sländan 45 och Vårdhemmet, Sländan 44 med rivningsförbud, utformnings-, varsamhets- och skyddsbestämmelser som tillsammans med utökad lovplikt för yttre ändringar och underhållsåtgärder skapar goda förutsättningar för en hållbar utveckling utan att kulturvärdena ska gå förlorade.

Sporthotellets byggnad, Sländan 13, planeras att rivas till fördel för ett nytt flerfamiljshus som bättre passar in i dagens miljö och sammanhang.

Målet är inte att återskapa det för länge sedan förvanskade miljöerna men avsikten är att återskapa förutsättningen för att byggnaderna som är särskilt värdefulla åter ska kunna ges nytt liv och samband i kulturmiljön och åter bli en värdig del i staden. Målet är att de nya byggnaderna och dess friytor ska lyfta fram den historiska kulturmiljöns byggnader så att de åter annekterar platsen de står på.

Antikvarisk sakkunnig bör följa projektet vid kommande lovärenden och bygganpassning för att säkerställa att de kulturhistoriska värdena beaktas i alla led.

Fornlämningar

Fornlämningar är skyddade av kulturmiljölagen (SFS 1988:950).

Det finns inga kända fornlämningar i planområdet eller dess närhet. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska skyndsamt anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Konsekvenser

Det behövs inga vidare utredningar.

Byggnadsminnen

Byggnadsminnen är skyddade av kulturmiljölagen.

Det finns inga kända byggnadsminnen inom planområdet eller i dess närhet.

Konsekvenser

Inga byggnadsminnen påverkas av planläggningen.

Kyrkligt kulturarv

Kyrkliga kulturminnen har skydd i 4 kapitlet kulturmiljölagen.

Det finns inga kända kyrkliga kulturminnen inom planområdet eller i dess närhet.

Konsekvenser

Planläggningen påverkas inte av kyrkliga kulturarv.

Mark- och vattenförhållanden

Stads- och landskapsbild

Planområdet ligger i de högre delarna av Norrstadens ytterområde i Norra Brännan. Den övre våningen och taket på gamla volontärskolan, Hus A sticker upp ur den lägre villa- och flerbostadshusstruktur som i dag omger planområdet. Från den övre våningen på den gamla volontärskolan blickar man ut över takåsar och staden. När volontärskolan byggdes utgjorde bygganden en visuell målpunkt i landskapet i utkanten av stadsbilden. I dag flyter byggnaden in i sin omgivning och den visuella målpunkten är så gott som förlorad i landskapsbilden. I dag ligger planområdets kvartersmark väl inbäddat i stadsbilden och har mist sin dignitet i landskapet och stadsbilden i stort. Det är först när man närmar sig området särskilt ifrån väster på Volontärvägen som den gamla volontärskolan fortfarande annekterar sin plats och blir en visuell del av regementsstadens ståtliga karaktärsbyggnader.

Markområdet närmast Volontärvägen (del av Sländan S:2) har i dag parkkaraktär. Ytan är huvudsakligen gräsbevuxen med inslag av ett äldre grusvägssystem. Växtligheten består främst av fullvuxna björkar, några barrträd

och viss buskvegetation. Infarten från Volontärvägen in på Volontären utgör brytpunkten för markens svaga lutning. Väster om infarten sluttar marken ner mot nordväst. Marken på planområdet sluttar svagt mot nordost. Gårdsbildningen mellan byggnaderna inom Sländan 13 utgörs av en grusad plan med en mindre gräsbevuxen yta där det finns ett vackert vårdträd (en tall av ädlare slag) värd att bevara. Nordväst om sporthotellet finns gräsytor och en lekplats tillhörande den förskoleverksamhet som bedrivs inom Sländan 38. Inom Sländan 38 finns en lekplats, gräsytor, planteringsytor och viss vegetation.

Konsekvenser

Den i dag öppnare trädgården framför Volontärskolan, Hus A har skapats efter att de höga tallarna och de vildvuxna äppelträden tagits ned.

Trots de förlorade värdena i att det inte finns mycket kvar från den ursprungliga äppelträdgården så skapar den öppna ytan nya förutsättning för volontärskolan att lyftas fram i ljuset för att åter ta platsen i besittning genom en upprustning av parken.

Trädgården utgör en visuell del av ett större grönstråk genom stadsdelen. Genom att den stora asfalterade parkeringsytan och det avgränsande långa parkeringsgaraget på planområdets södra del nu avses rivas och ersättas med grön friyta skapas förutsättning för att grönstråket ska upplevas som ett sammanhängande grönstråk som sträcker sig in i staden.

Naturmiljö

Det finns ingen naturmark, jordbruk- eller skogsbruk inom planområdet eller i dess närhet.

Konsekvenser

Frågan behöver inte beaktas i planläggningen.

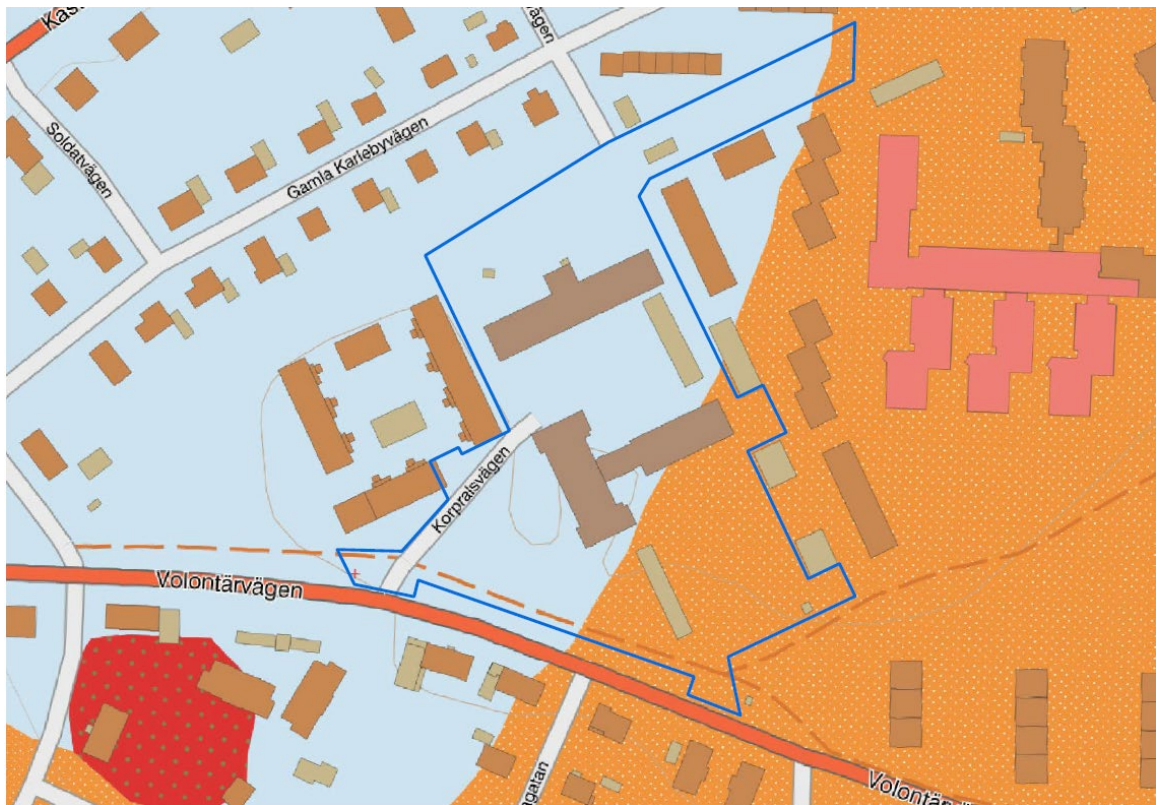
Grönstruktur och rekreation

Inom planområdet finns en sammanlagd grönstruktur som uppgår till 0,55 hektar. Planområdet omfattar del av det grönområde som innehåller den allmänna gång- och cykelvägen som inom 200 meter leder ut till Höglättens elljusspår med goda rekreationsmöjligheter i kommunens stora skogsmarker i öster.

Konsekvenser

Planområdet skapar inga nya rekreationsområden. Inte heller tar planen i anspråk några befintliga grönstrukturer. Planen förstärker kopplingen till den befintliga grönstrukturen och säkerställer därmed god tillgängligheten till rekreation.

Geotekniska förhållanden



Figur 27. Jordartskarta Källa: Sveriges geologiska undersökning (SGU). Atom arkitekter har bearbetat kartan. Blålinje illustrerar planområdet.

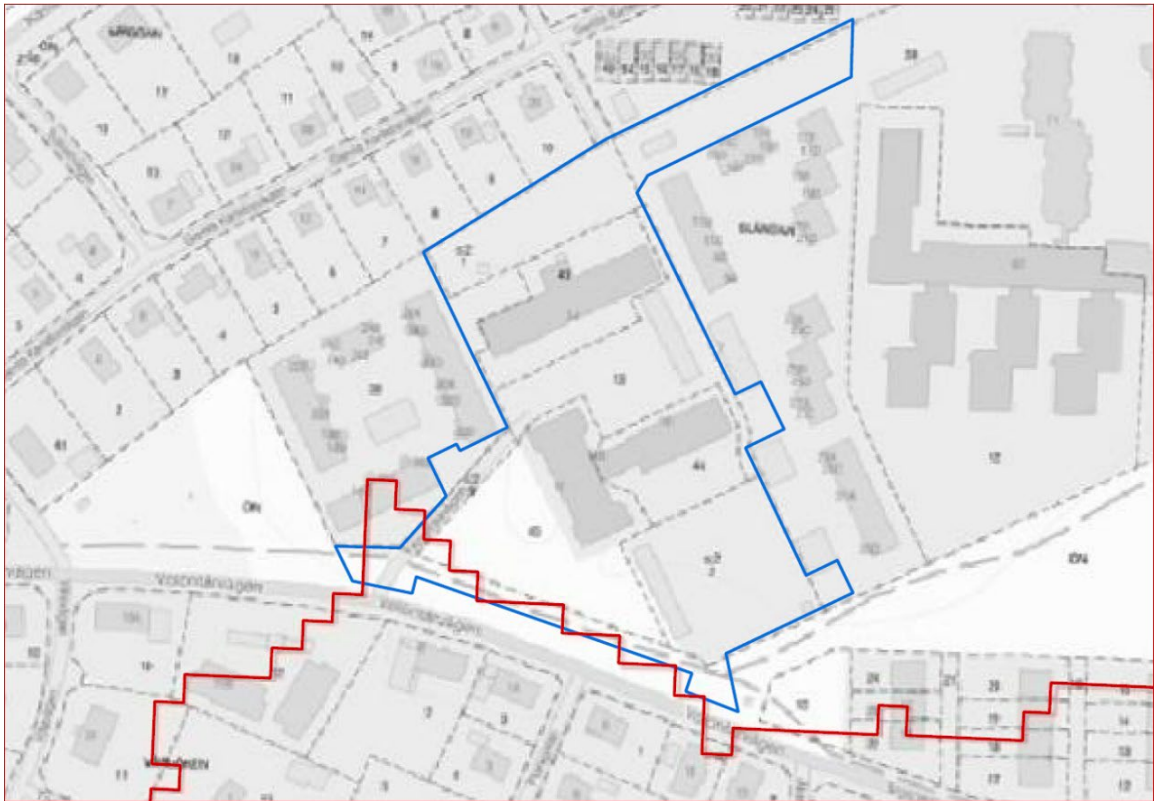
Jordartskartan ovan visar på planområdets geotekniska förutsättningar. Blå yta representerar morän och den orangefärgade prickytan representerar postglacial sand.

Konsekvenser

Jordartskartan visar att planområdets jordarter har god bärighet och lämplighet för byggande.

Då planområdet redan är bebyggt med tunga byggnader på denna typ av mark och inga problem med markens lämplighet för grundläggning har noterats, bedöms behovet av en geoteknisk undersökning inte nödvändig i detta skede.

Hydrologiska förhållanden



Figur 28 Utdrag ur Lantmäteriets kartdatabas. Avrinningsområden. Källa: Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Atom arkitekter har bearbetat kartan, förstärkt den röda linjen, avrinningsytornas brytlinje och lagt till planområdeslinjen i blått.

Kartan ovan visar tydligt den brytpunkt för ytvattnets avrinningsområde som illustreras med den röda linjen på kartan.

Konsekvenser

Det finns inte anledning att anta att planen äventyrar eller hindrar uppfyllande av kvalitetskraven för någon vattenförekomst.

Sociala faktorer

Friytor

För bostäder ska det inom fastigheten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Friyta definieras som markområde som inte är avsett för byggnader eller trafikanläggningar (exempelvis cykel- och bilparkering eller angöringsväg).

Vid planläggning av bostadsmiljöer ska barns behov av friytor särskilt beaktas. Barnens möjligheter till säker och utvecklande lek och rekreation ska tillgodoses.

Konsekvenser



Figur 29. Illustrationsplan över planområdets friyta markerade med grönt. Atom arkitekter.

Detaljplanen ska säkerställa att det finns tillräckligt med friyta för lek och utevistelse i direkt närhet till bostaden.

Friyta för lek och utevistelse som begrepp omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse. En friyta har i planen definierats som en yta som går att leka på och som är tillgänglig för barn.

Planförslagets samtliga bostäder utgör efter en fullt utbyggd detaljplan ca 9110 m² BTA. Planområdets friyta omfattar ca 5 500 m² av planområdets totala 18 220 m².

Detaljplanens konsekvenser innebär att dagens stora hårdgjorda angörings- och parkeringsytor kommer att ersättas med nya bostadshus men också med flera gröna friytor som uppmanar till lek och rörelse.

Gatustrukturen inom planområdet ska uppmuntra till få och långsamma fordonsrörelser, vilket gör gatorna till säkra platser att gå och cykla på. Tillgången till gröna friytor mellan husen och närheten till rekreationsområden är också kvaliteter som bedöms som positiva för barn och unga.

Upprustningen av befintlig bebyggelse och de nya bostäderna kommer att förändra upplevelsen av området. Från att i dag upplevas som en ganska hård och ogästvänlig plats för barn kommer platsen att efter planens genomförande upplevas som en trygg och gästvänlig plats. Genom rivningen av kopplingsbyggnaden mellan Hus A och B byggs de otrygga "baksidor" bort och skapar uppsikt och förståelse över området.

Den allmänna gång- och cykelvägen utmed Volontärvägen bidrar till att öka närvaron i området och uppsikten över friytorna och skapar därmed en tryggare miljö för barnen.

Planområdet gränsar också till ett kommunalt grönstråk sydost om planområdet där gång- och cykelvägen löper. Område lämpar sig väl som friyta för kommunens barn och kan utgöra ett komplement om större öppen gräsyta önskas för leken.



Figur 30. Bild ur Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl. Bilden visar grönytan framför Sländan 45.

I den gällande detaljplanen beskrevs grönytan framför Sländan 45 som kulturhistoriskt värdefull att skyddas. (se bilden nedan och jämför med bild 1)

"Tomten består i praktiken av tre delområden: en grönyta söder och sydväst om volontärskolan (skyddad i gällande detaljplan), en parkeringsyta söder om vårdhemmet samt en hårdgjord yta/parkeringsplats norr om vårdhemmet. Växtligheten är begränsad till grönytan med undantag för en centralt placerad tall

norr om vårdhemmet (skyddad i gällande detaljplan). Det finns dock ingen uppenbar struktur, växtligheten upplevs tvärtom som slumpmässig och vildvuxen. De tre delområdena är alla avgränsade med hus och gator/cykelvägar. Det finns ett påtagligt underhållsbehov inom alla delområden.” (text ur Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl.)

De tidigare gröna ytorna med träd, buskar och planteringar har ersatts med grusplaner och asfalterade parkeringsytor och många av de uppvuxna träden har tagits ned. En förvandling som gjort att kulturmiljöns byggnader nu står frigjorda från sitt tidigare sammanhang. Kvar finns till exempel endast en stor silvertall på innergården framför volontärskolan, tydligt en kvarleva från 30-talets trädgårdsplanteringar.



Figur 31. Den hårdgjorda ytan/parkeringen norr om vårdhemmet. Här finns en storvuxen silvertall placerad nästan som ett traditionellt vådräd. Bild, Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl.



Figur 32. Volontärskolan med vårdhemmet till höger och en av garagelängorna i förgrunden. Till vänster om skolan finns en mindre grönyta ("park") i anslutning till Volontärvägen. Bild, Kulturmiljöutredning Dp Sländan 45 m.fl. Bilden är beskuren.

Det planeras för nya gröna friyta för lek på planområdet. Dessa friytor har möjlighet att utgöra en gemensamhetsanläggning som kan nyttjas av planområdets boende och barn i grannområdet. Här kan man samlas för samvaro och här finns möjlighet att anlägga en boulebana. Småbarnsföräldrar kan här träffas i samband med barnens lek, en social knutpunkt att träffas på. Här finns också möjlighet att på byggrätten bygga en paviljong eller en vinterträdgård för att utöka friytans kvalitet och öka den sociala samanhållningen i området.



Figur 33. Grönytan med befintlig förskolegården i förgrunden och den planerade paviljongen och friyta för lek nordväst om Hus A.

Gestaltningförslaget bygger på att åter ge dessa byggnadsverk sin givna placering i miljön och visa på historiens kraft att skapa något nytt utifrån kunskapen om dess historia. Väldefinierade, nya friytor återskapar i förslaget idén om den strikta symmetriska grönstrukturen som skapades på 30- och 60-talet kring vårdhemmet och volontärskolan.

Ljusförhållanden

Sol- och dagsljusförhållanden är en viktig miljöfaktor i ett övervägande kallt klimat och solvärmen är en god energitillgång under sommarhalvåret. Vid nybyggnation ställs krav på tillgång till dagsljus för rum eller avskiljbara delar av rum där människor vistas mer än tillfälligt.

De krav på tillgång till dagsljus som ställs i BBR är dock endast motiverade av kravet i plan- och bygglagen, på att byggnadsverk inte ska ge upphov till oacceptabla risker för hälsan. Kravet gäller inte för studentbostäder på högst 35 m².

En skuggstudie syftar till att bedöma soltillgången för utomhusområdena inom planområdet utifrån planförslaget. Vår- och höstdagjämning används traditionellt för bedömning av utomhusutrymmen i Sverige.

Konsekvenser

En skuggstudie har tagits fram inom ramen för detaljplanearbetet. Bebyggelsen i studien redovisas som fullt utbyggd plan.

Skuggstudien redovisar skuggförhållanden för de tidpunkter under året som valts ut. Vårdagjämningen 20 mars, högsommar 20 juli, höstdagjämningen 23 september samt vintersolståndet 21 december. Representativa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagna bebyggelse påverkar omkringliggande bebyggelse mest samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggas. Vintersolståndet 21 december redovisas endas i syftet att visa på att solen då knappt når över horisonten även mitt på dagen.

Bilderna redovisar förhållandet vid klockslagen 09.00, 12.00, 15.00 och 18.00 för de respektive dagarna förutom för vintersolstånd då endast klockslaget 12.00 eftersom det är mörkt klockan 09.00, 15.00 och 18.00. Hänsyn har tagits till vinter- respektive sommartid.

Solens placering är beräknad utifrån platsens specifika koordinater utifrån tidszon UTC +01 koordinerad universell tid. Vid sommartid har tidszonen ställts om till UTC +02 för att simulera omställningen av tiden.

Befintlig vegetation i området har även den en skuggpåverkan. Redovisad vegetation är de befintliga träd som är inmätta utifrån laserdata och avser de träd som avses sparas.

Planområdet är i dag exponerat för direkt solljus utan möjlighet till platser som diffuserar ljuset soliga sommandagar. Friytor för lek behöver sådana platser.

Den ursprungliga skogsmarken på planområdet som fungerade som en skyddande barriär mot Volontärvägen och som tidigare hjälpt till att diffusera ljuset har successivt försvunnit och är idag till största del utplånad.

Planförslaget skapar genom förslag till nya trädplanteringar goda chanser till ett mer diffuserat och nyanserat ljus.

Den befintliga bebyggelsestrukturen på planområdet utgörs av Hus A, och Hus B. Hus A ligger vänd med sin långsida mot sydväst. Denna byggnad har goda förutsättningar för lägenheter med bra dagsljusförhållanden under större delen av dagen. Hus A, Volontärskolan är placerad relativt nära Hus B och detta medför att Hus A skuggar Hus B på eftermiddagarna.

Storleken på friytorna och avståndet mellan hus B, C och D är avvägda för att byggnadernas skuggor inte ska försämma bostädernas ljusförhållanden. Vid klockan 10.00 på förmiddagen då solen står 90 grader mot långfasaderna kommer inte byggnadernas skuggor att krypa upp på bakomliggande byggnadsfasad vid vår- och höstdagjämning.

Friytor framför långfasaderna som vänder sig mot sydost vad gäller husen B, C och D har tillräckligt goda ljusförhållanden för att klara av att ge stora delar av friytan minst 3-5 timmars solljus per dag under vår- och höstdagjämning. Friytorna runt Hus B påverkas mycket av befintliga byggnaden Hus A som från

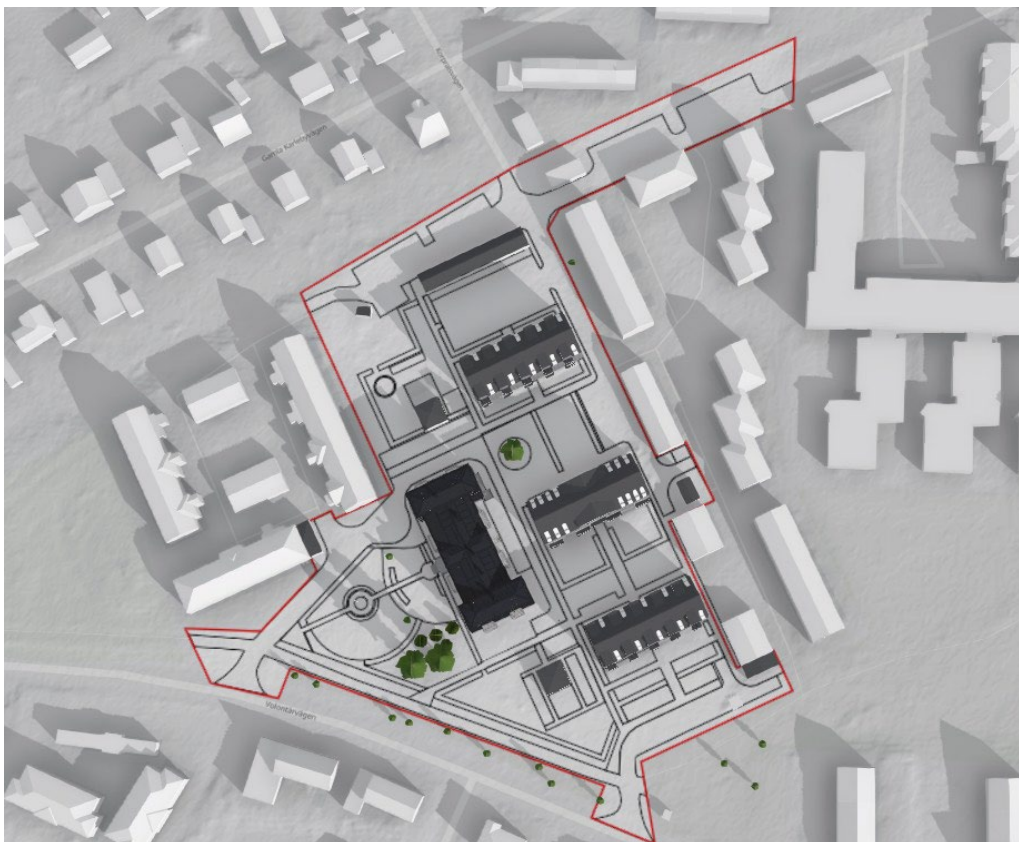
klockan 15.00 skuggar större delen av friytorna runt Hus B under vår och höstdagjämning.

Den nya bebyggelsen kommer delvis påverka den intilliggande bostadsbebyggelsen på Sländan 39. På senare eftermiddagarna kommer skuggorna av de nya byggnaderna att vandra över långfasaderna på den närmsta bebyggelsen. Omfattningen av denna skuggning får anses som acceptabelt med tanke på att de nya byggnaderna är planerade i vinkel mot denna bebyggelse och eftermiddagsskuggorna blir där med smalare än om hus C och D vore placerade parallellt med denna bebyggelsestruktur. De negativa effekterna av förtätningens ljusförhållanden får ändå ses som rimliga i och med att området av kommunen är utpekad som ett område som lämpar sig för förtätning och ger kommunen möjlighet till nya attraktiva bostäder.

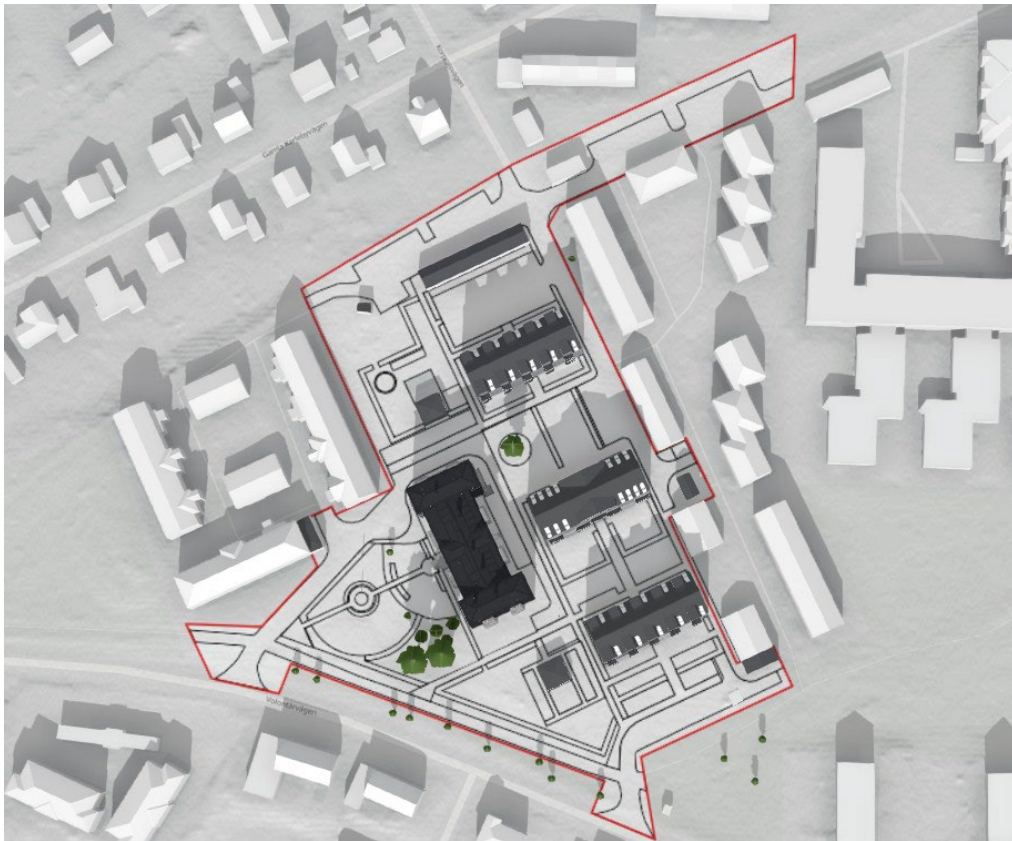
Den största påverkan för fastigheterna på Sländan 39 blir under eftermiddag och kväll på vinterhalvåret. Skuggpåverkan bedöms dock inte utgöra en större olägenhet för de befintliga fastigheternas bostäder.

Skuggstudien har gjorts utifrån en fullt utbyggd detaljplan och det är den maximala byggrätten som illustrerats i skuggstudierna nedan.

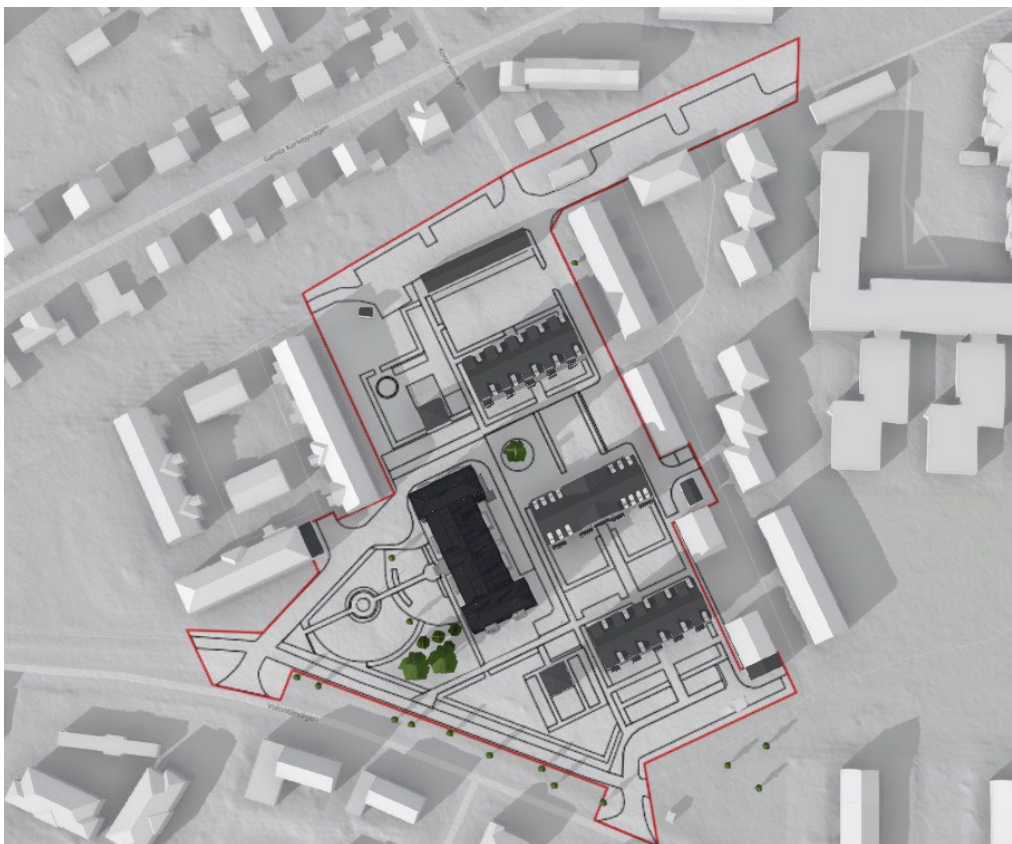
Skuggförhållanden



Figur 34. Vårdagjämning kl.09.00, 20 mars.



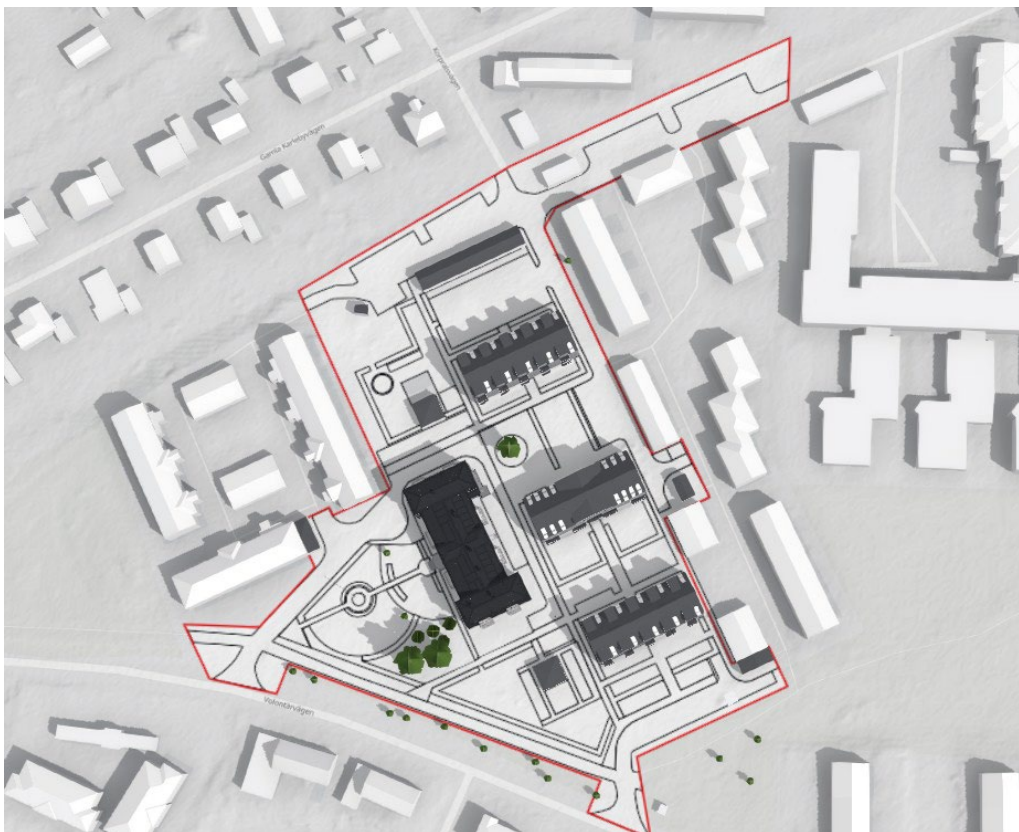
Figur 35. Vårdagjämning kl.12.00, 20 mars.



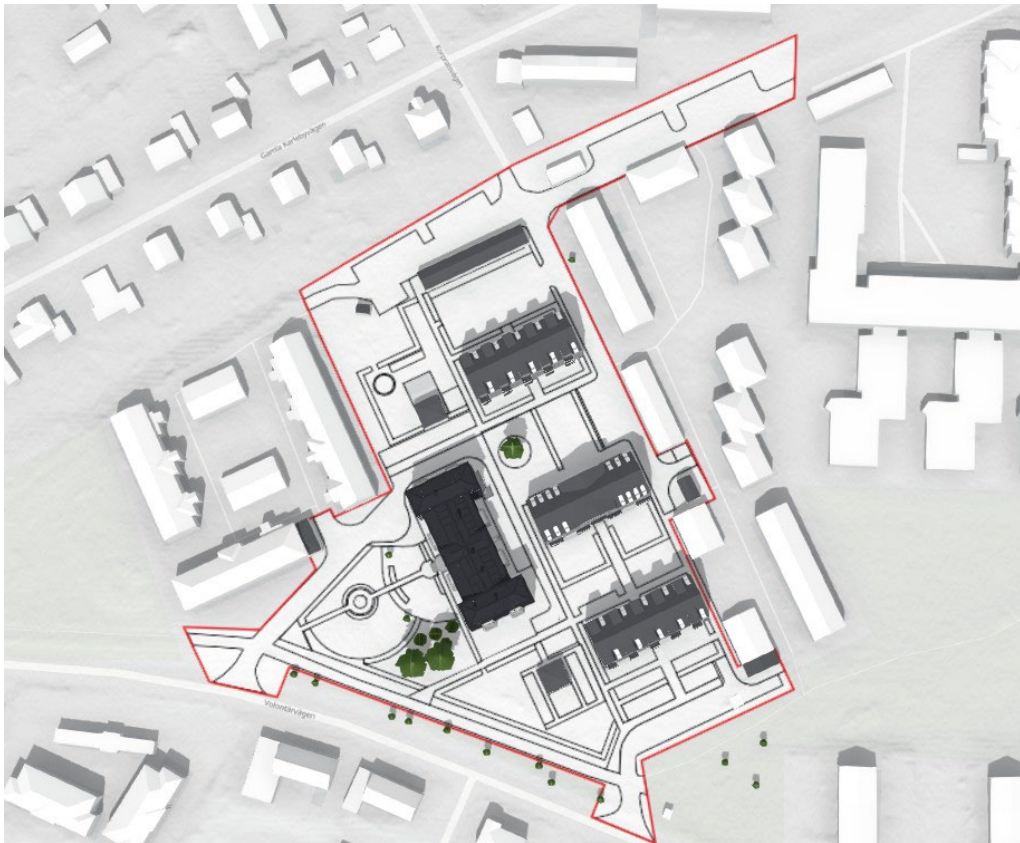
Figur 36. Vårdagjämning kl.15.00, 20 mars.



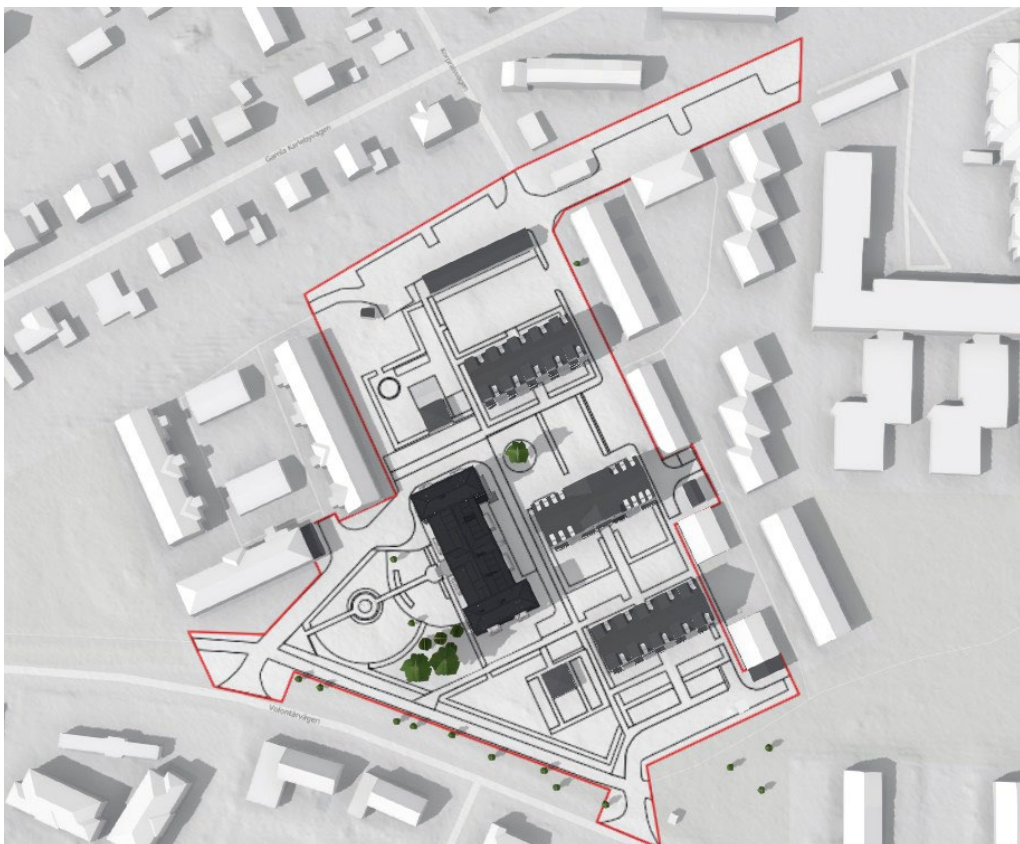
Figur 37. Vårdagjämning kl.18.00, 20 mars.



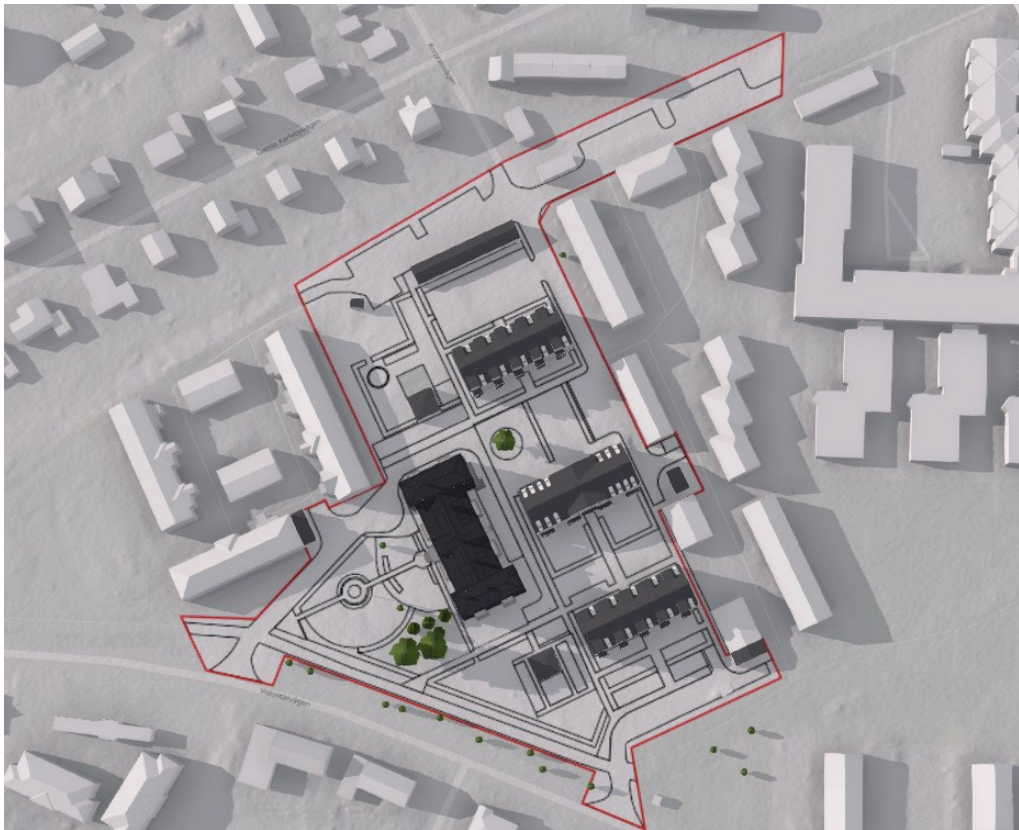
Figur 38. Högsommar kl.09.00, 21 juli.



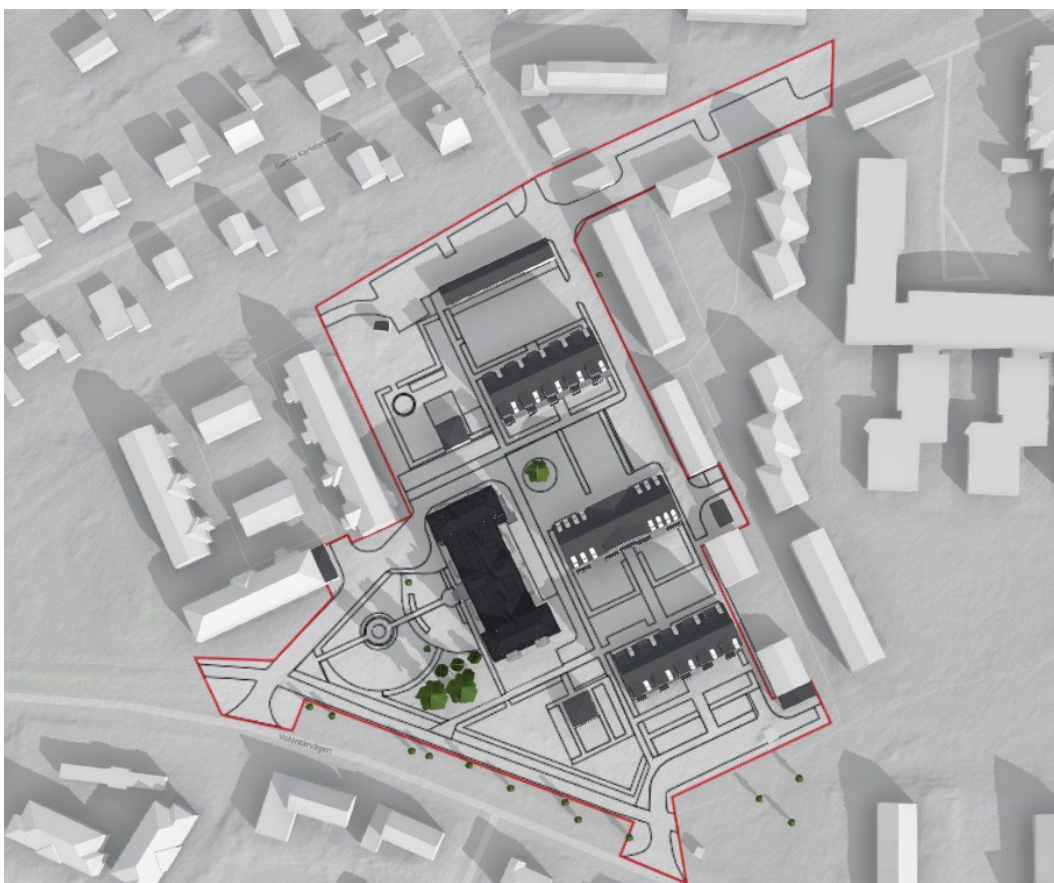
Figur 39. Högsommar kl. 12.00, 21 juli.



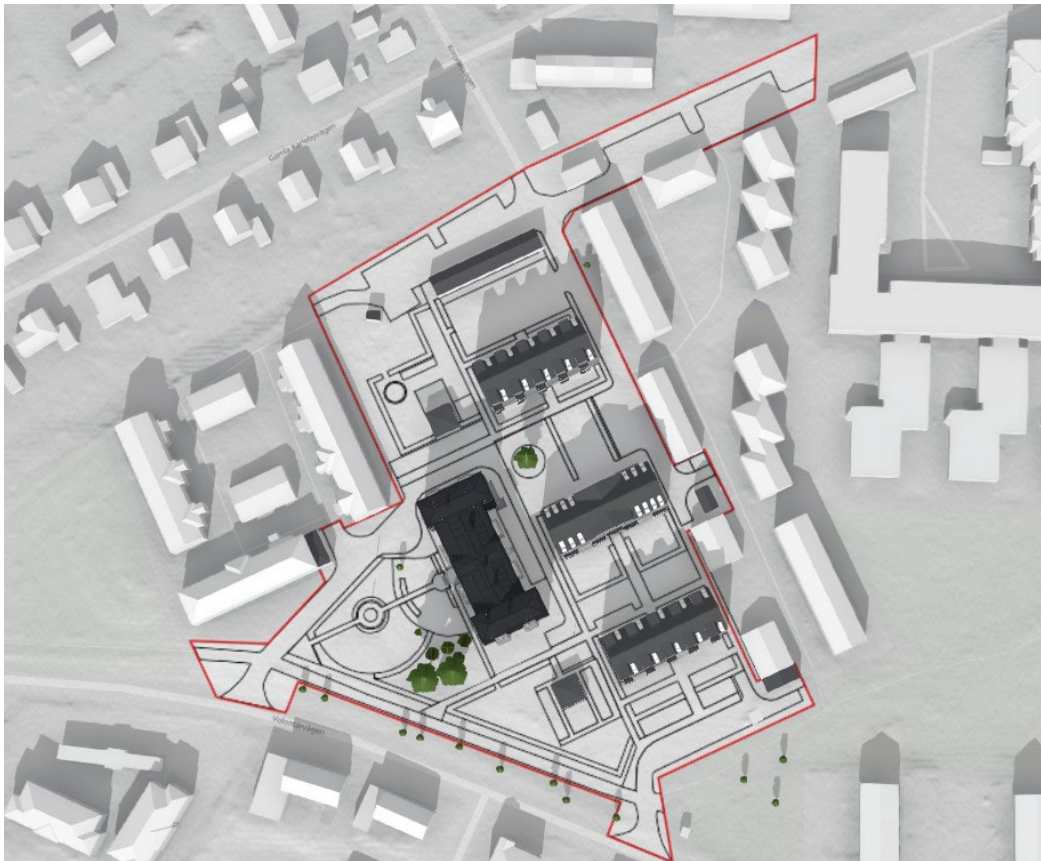
Figur 40. Högsommar kl. 15.00, 21 juli.



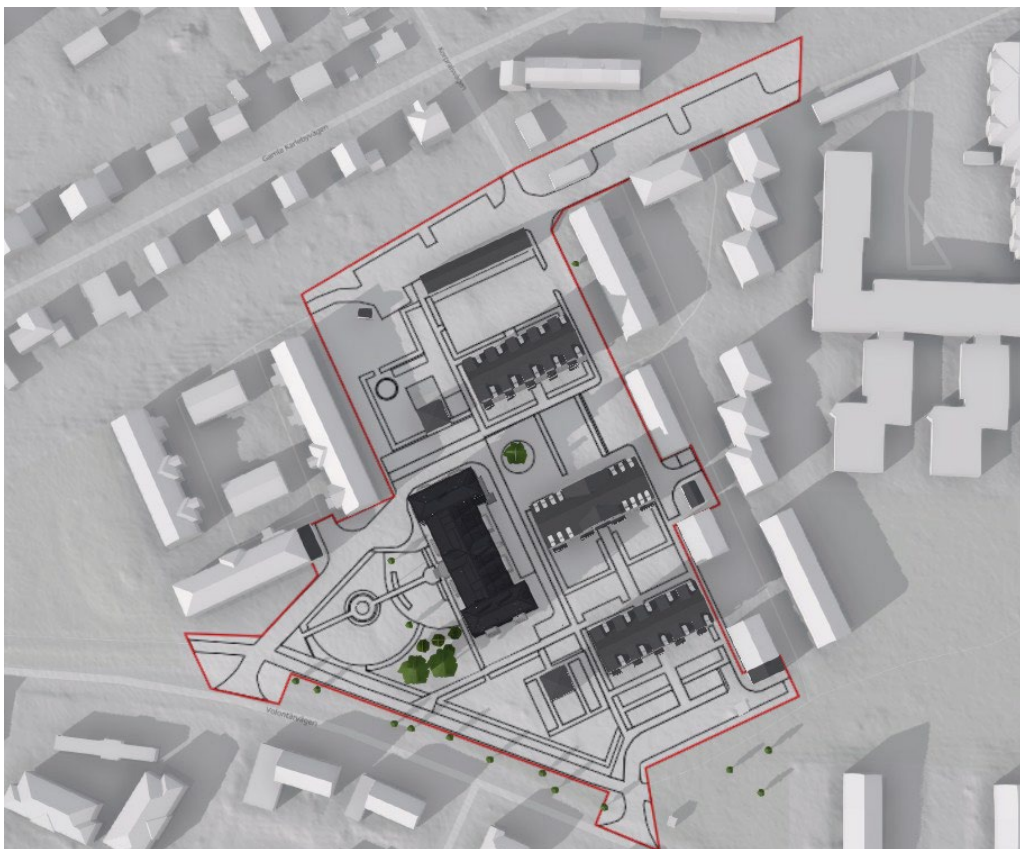
Figur 41. Högsommar 18.00, 21 juli.



Figur 42. Höstdagjämning kl.09.00, 22 september.



Figur 43. Höstdagjämning kl.12.00, 22 september.



Figur 44. Höstdagjämning kl.15.00, 22 september.



Figur 45. Höstdagjämning kl.18.00, 22 september.



Figur 46. Vintersolståndet kl.12.00, 21 december.

Barnperspektiv

Barnkonventionen blev svensk lag 1 januari 2020 och ska därmed införlivas i samhällsplaneringen.

Konventionen syftar till att säkerställa alla barns mänskliga rättigheter. Lagen innebär att för varje beslut som får påtagliga, direkta eller indirekta konsekvenser för barn ska en bedömning av vad som är barns bästa göras (art. 3). Om det finns mer än ett alternativ ska den lösning väljas som bäst tillgodoser barns bästa. Bedömningen av vad som är barns bästa ska baseras på bland annat beprövad erfarenhet, forskning och nationella riktlinjer, men även på barns egna åsikter.

Barnkonventionen innefattar även krav på barns delaktighet och inflytande i de beslut som får konsekvenser för barn (art. 12) samt krav på att inga barn får diskrimineras på grund av t ex funktionshinder eller språkkunskaper (art. 2). Därutöver har barn, enligt barnkonventionen, även rätt till bland annat goda förutsättningar för en optimal utveckling, en trygg och säker uppväxt, utbildning samt rätt till vila och lek.

Ett genomförande av planförslaget, möjliggöra för bostäder bedöms inte få påtagliga, direkta eller indirekta konsekvenser för barn. Bedömningen görs bland annat utifrån att den Checklista för barnkonsekvensanalys för detaljplan för Sländan 45 m.fl., Härnösands kommun har tagits fram som bilägga till denna plan.

Konsekvenser

Planområdet utformas för att skapa intima och avskilda gårdsmiljöer som kan anses gynna barn och deras säkerhet.

Detaljplaneområdets friytor har planerats för att vara tillgänglig för alla barn, oavsett bakgrund eller behov.

Särskild hänsyn har tagits till fysisk tillgänglighet genom trafikseparerade stråk vilket möjliggör en inkluderande miljö för barn med olika förutsättningar.

Utformningen av friytorna tar hänsyn till barns behov av lek och rörelse.

Projektet syftar till att skapa en hälsosam och stimulerande miljö genom att säkerställa goda ljus-, ljud- och luftförhållanden.

Barns direkta synpunkter har inte inhämtats inom ramen för detaljplanearbetet men projektet bygger på forskning och beprövad erfarenhet av vad som utgör en god boendemiljö.

Sammanfattningsvis innebär projektet att barnets bästa har vägts in i beslutsprocessen. Kommunens mål är att skapa en boendemiljö som är trygg, tillgänglig och utvecklande för alla barn.

Den nya bebyggelsen kommer att bidra positivt för barn och unga, främst för de som bor i området men även för andra barn då friytor avsedda för lek kommer att vara möjlig att besöka för alla.

Detaljplaneområdet är redan idag exploaterat med bebyggelse, parkeringsplatser och angöringsvägar. Mot bakgrund av detta bedöms inga särskilda kompensatoriska åtgärder vara nödvändiga.

Projektet innebär positiva konsekvenser för barn och ungdomar eftersom det planeras att anläggas specifik friyta för lek som inte funnits tidigare i området. Utbyggnaden innebär också att man som gående eller cyklande kan röra sig tryggare inom området eftersom avsikten är att begränsa fordonstrafik inom detaljplaneområdet och inte tillåta genomfartstrafik. Gaturummen har utformats för att understryka att angöringsgatorna är att betrakta som lågfartsområden där fordon färdas på de gåendes premisser vilket ger en trafiksäkrare miljö för barn.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Att känna sig trygg och kunna röra sig fritt är en demokratisk rättighet för alla människor. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt inom rimliga kostnader. Hinder för tillgänglighet kan, beroende på vem du är, finnas i allt från den fysiska miljön till platsens upplevda trygghet. Det är viktigt att identifiera aspekter som kan skada tillgängligheten för vissa för att skapa rum för så många som möjligt.

Byggnader och lokaler ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vid nybyggnation av bostäder ska alla lägenheter beläggas högre upp än två våningsplan ha tillgång till hiss. Nybyggda entréer ska vara tillgängliga och angöringsavstånden får inte överstiga 25 meter. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer m.m. utan problem.

Konsekvenser

De planerade bostadsfastigheterna är relativt plana vilket skapar god tillgänglighet till och från platsen. Fler bostäder i området kan höja känslan av trygghet, då det generellt skapar mer liv och rörelse till platsen. Fler bostäder innebär även fler ljuskällor, vilket även det gynnar den upplevda tryggheten.

Vid framtagandet av programhandlingarna för ombyggnaden av Sländan 45, Hus A, till trygghetsboende har en översiktlig avstegsanalys gjorts i hur ombyggnaden klarar att uppnå de nya ombyggnadskraven i BBR. Tillgänglighetskraven uppfylls i stort men ett mindre avsteg har uppdagats. Avvikelsen beror på att man önskar tilläggsisoleras på insidan med 95 mm isolering. Avvikelsen är så liten att de borde kunna tillåtas som en mindre avvikelse.

Sländan 4, Hus B uppskattas genom ombyggnaden kunna uppfylla tillgänglighetskraven liksom de nya bostadshusen Hus C och D.

Kommunikationer

Gång- och cykeltrafik



Figur 47. Gång- och cykelvägar i Härnösand, markerade med lila linje. Rödmarkering illustrerar planområdet intill den sträcka längs Volontärvägen där det redan idag finns en friliggande gc-väg. Figur från kommunkartan - Cartesia. Utsnittet och bildförklaringen är hämtat från Rambolls Förstudie Volontärvägen Gång- och cykel, från 2019. Atom arkitekter har bearbetat bilden med planområdet.

Planområdet omfattar del av den befintliga gång- och cykelvägen som pilen visar på i figuren ovan. Planområdet säkrar denna sträcka genom planområdet och skapar förutsättning för att ansluta sig till planområdets angöringsgatustruktur. Sträckan utgör en viktig länk i gång- och cykelnätet mellan centrala delarna av Härnösand och bostadsområden samt friluftsområdet i stadens östra del. Härnösands kommun har i Gång och cykelprogram 2022-2040 beslutat att trafikslagen gång och cykel ska prioriteras framför motorfordon på den aktuella sträckan. Detta innebär att gaturummet måste anpassas för att skapa en trygg och tillgänglig miljö för de oskyddade trafikanterna.

Konsekvenser

Planområdets gång- och cykeltrafik inom kvartersmarken avses att ansluta till den allmänna gång- och cykelvägen.

Planförslaget ökar trafiksäkerheten inne på planområdet och säkrar den allmänna platsmarkens gång- och cykelbana.

Inne på området finns ingen allmän gång- och cykelväg men på angöringsgatunivå kopplar ett rakt gång- och cykelstråk ihop bebyggelsen på

området. Stråket sträcker sig från den södra infarten från Volontärvägen genom bostadskvarteret, mot parkeringsytorna i norr.

Kollektivtrafik

Enligt trafikutredningen:

"Möjligheten att transportera sig med kollektivtrafik anses vara goda. Det finns busshållplatser både på Kastellgatan och Brännavägen, distansen till dessa är ca 200 meter. Vilket bör anses mycket bra då Sveriges kommuner och regioner i handbok för attraktiv kollektivtrafik anser att gångavståndet till en hållplats i tätorter bör inte vara längre än 400 meter (fågelvägen).

Även Härnösand station ligger inom 1,5 km fågelvägen, vilket innebär bland annat 6 minuter med cykel, från detaljplaneområdet. Detta medför goda möjligheter att resa hållbart till och från stationen."

Konsekvenser

Tillgången till kollektivtrafik anses vara god. För de som väljer att resa kollektivt finns det busshållplatser nära (ca 200 m) där busslinjerna även trafikeras till och från resecentrum, vilket gör det möjligt att pendla utanför staden om man inte har tillgång till bil. Detaljplaneförslaget innebär ingen förändring av kollektivtrafiken.

Fordonstrafik



Figur 48. Översiktsbild med vägnätet i området kring Kv. Sländan. Källa: Lantmäteriet, Atom arkitekter text förtydliganden.

Figuren ovan visar en översiktsbild med det befintliga vägnätet som utgör tillfartsvägar till planområdet.

Området Sländan ligger placerat centralt i Härnösand och omringas av gatorna Volontärvägen, Kastellgatan och Brännavägen. Området längs med Kastellgatan och Brännavägen innehåller mestadels bostäder i form av villor och lägenheter. Volontärvägen som angränsar till planområdet är belägen i söder. Längs med Volontärvägen finns det parkeringsplatser och bostäder. Inne på området finns även en mindre förskola på Sländan 38 och vandrahemsverksamheter inne på det aktuella planområdet. Förskolan nås via den norra infarten, via Korpralsvägen. På förskolan är de 4 anställda och förskolan har plats för 17 barn. Förutsättningar för att de boende i området ska kunna använda sig av hållbara transportmedel (gång-, cykel- och kollektivtrafik) för sina transportbehov inom Härnösand är goda.

Till planområdet finns det tre infarter, en via Korpralsvägen som ansluter från Kastellgatan och två som ansluter till området via Volontärvägen.

Gång- och cykelanslutningarna i området är relativt goda. Längs med samtliga gator (Volontärvägen, Kastellgatan och Brännavägen) finns kombinerade gång- och cykelbanor.

Angöring till planområdet kommer kunna ske likt nuläget, med två infarter från Volontärvägen och en ifrån Korpralsvägen/Gamla Karlebyvägen. Majoriteten av parkeringsplatserna kommer att nås via Korpralsvägen/Gamla Karlebyvägen.

Eftersom merparten av parkeringsplatserna planeras att placeras i planområdets norra del så har tre potentiella in- och utfarter identifierats norrifrån. Dessa tre är via Korpralsvägen från Kastellgatan, Gamla Karlebyvägen vidare till Korpralsvägen samt en förlängning av infarten till Sländan 39 via Brännavägen, dessa visas i Figur 48.



Figur 49. Identifierade potentiella in- och utfarter. Källa: Lantmäteriet, textbearbetning Bouvier AB.

Vägen in längs med Korpralsvägen är small, och det saknas en separerad gång- och cykelbana, dessutom är sikten begränsad. Vägen går igenom ett

bostadsområde med villor på båda sidorna. På grund av detta anses vägen inte vara lämplig att använda som in- och utfart till och från planområdets parkeringsplatser. De andra två infarterna, via Gamla Karlebyvägen och Sländan 39, anses mer lämpliga.

Längs med båda sidorna av Gamla Karlebyvägen finns det bostäder i form av lägenheter, vilket innebär att biltrafiken inte går riktigt lika nära bostäderna. Det finns en trottoar (om än smal) längs med båda sidorna för fotgängare och sikten anses vara god. Nackdelarna med denna infartsväg är att den också är relativt smal, i synnerhet när bilar står parkerade längs med vägen vilket kan begränsa sikten även om sikten överlag anses vara god.

De två södra infarterna till området, via Volontärvägen, kommer att finnas kvar som möjliga anslutningar till området. Eftersom merparten av parkeringsplatserna är placerade i norr kommer dessa infarter inte trafikeras i samma utsträckning som den norra.

Konsekvenser

Exploateringen i planområdet väntas ha minimal påverkan på det omkringliggande vägnätet.

Av de potentiella infarterna till området bedöms vägen via Korpralsvägen vara sämst lämpad som ny in- och utfart till området på grund av att vägen är smal med bebyggelse på nära avstånd på bägge sidor och för att det saknar gång- och cykelbanor samt har en mycket begränsad sikt. Sikten är även begränsad vid korsningspunkten med Kastellgatan. Här bör åtgärder vidtas för att minimera riskerna på sträckan och vid korsningspunkten. Åtgärder kan vara till exempel att försöka leda trafiken till andra vägar och säkerställa sikten på sträckan och vid korsningspunkten.

Om man väljer att ha infarten till området via Korpralsvägen eller Gamla Karlebyvägen så kommer det att bli svårt att förbjuda trafiken att välja antingen ena eller andra vägen. Vill man undvika trafik på Korpralsvägen krävs någon form av fysiskt hinder vilket troligen kommer vara svårt att få till. I stället kommer man då behöva jobba med genomfartsförbud och påverkanskampanjer för att få trafiken till och från planområdet att välja Gamla Karlebyvägen som ändå ses som det bättre alternativet av de två vägarna.

Infarten till Sländan 39 via Brännavägen finns redan idag och att öppna upp för en förlängning av vägen in till planområdet medför att man väljer att koncentrera infartstrafiken till både planområdet och Sländan 39 till en och samma plats. Fördelarna med detta är att det blir tydligt, all biltrafik använder samma väg och det är möjligt att anpassa miljön runt omkring.

Nackdelarna är att det kan bli trångt vid tillfällena och det kommer krävas att man identifierar nya platser för snöupplag. Det kommer även krävas ombyggnationer och troligen någon form av samfällighet för att sköta om driften av en sådan infart.

De två södra infarterna till området, via Volontärvägen, kommer att finnas kvar som möjliga anslutningar till området. Dessa två angöringsgator kommer inte längre tillåta genomfartstrafik genom planområdet som tidigare. Detta

tillsammans med att den större södra parkeringsytan som i dag nås genom den sydöstra infarten kommer att minska avsevärt i antal parkeringsplatser, från ca 86 parkeringsplatser som genom planen reduceras till ca 9-10 p-platser.

Den sydvästra infarten från Volontärvägen når i dag en vild parkering på grusplanen runt Vårdträdet inne på området. Här beräknas att cirka 31 parkeringsplatser ryms i dag och dessa kommer att reduceras till 15 parkeringar efter ett genomförande av planen.

Dessa åtgärder kommer att tillsammans innebära lägre trafikbelastningar på dessa anslutningar till Volontärvägen. Merparten av parkeringsplatserna är placerade i norr och dessa kommer inte att vara möjliga att nå via Volontärvägens anslutningar. De norra parkeringsytorna nås endast via anslutningar från Korpralsvägen och Brännavägen över Sländan 39 till planområdet. Genom dessa åtgärder bedöms trafiksäkerheten inom planområdet som tillräcklig.

Runt planområdet, särskilt längs Volontärvägen, finns angivna gång- och cykelvägar som tydligt separerar biltrafiken från fotgängare och cyklister, vilket också bidrar till en god trafiksäkerhet. Trafikmängden vid de södra infarterna, via Volontärvägen, förväntas dessutom minska jämfört med dagens situation. Som nämnts ovan är trafiksäkerheten vid dessa korsningar redan god och därför krävs inga ytterligare åtgärder.

Parkering, varumottagning och angöring



Figur 50. Flygfoto över befintlig bebyggelse. Detaljplaneområdet markerat med rödfärg. Källa, Lantmäteriet.se. Bearbetning Atom arkitekter.

Enligt Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering i Härnösands kommun, ska Härnösand utvecklas mot en struktur som tydligt signalerar en prioritering mellan trafikslag där cykel-, gång – och kollektivtrafik har företräde framför biltrafiken.

Planområdet ligger inom Härnösands tätort där parkeringslösningar ska vara smarta och yteffektiva. I enlighet med Trafikprogrammet ska stadskärnan göras mer tillgänglig och attraktiv och gående ska ha högst prioritet i stadskärnan.

Parkeringsnormen för bilar i Härnösands kommun är 0,75 platser per lägenhet i tidiga planeringsskeden om lägenhetsfördelningen inte är känd. För lägenheter som är 1–2 rum är parkeringsnormen 0,60/lägenhet. För lägenheter som är 3 rum eller fler är parkeringsnormen 0,90/lägenhet. 5% av dessa ska vara handikapparkeringar. Besöksparkeringsnormen är alltid 0,1/lägenhet oavsett storlek.

Cykelparkerings normen är inom Härnösand beroende av boendeform och uppdelad i norm för de boende och norm förbesökande. För planområdets flerbostadshus är normen för de boende 2 cpl/lgh och för besökande 0,5 cpl/lgh.

Planen inrymmer ingen verksamhet med varumottagning men bostädernas avfallshantering orsakar liknande situationer då hämtningsfordon ska ta sig till och från avfallsstationerna.

Angöringssituationer som kan uppstå på planområdet utgörs av trafiken till området från tillfartsvägarna Volontärvägen i södra delarna och Korpralsvägen i norra delarna av planområdet.

Konsekvenser

En Trafik-, mobilitets- och parkeringsutredning Daterad 2025.09.26 har genomförts över planområdet och dess angränsande fastigheter på kvarteret Sländan. Dessa angränsande fastigheter har tagits med i parkeringsutredningen för att de i dag har del i den samfälliga parkeringen som i dag ligger inom planområdet.

Kommunens Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering, har legat till grund för den parkeringsutredning som är genomförd i trafikutredningen (Trafik- och mobilitets- och parkeringsutredning Sländan 45 m.fl. dat 2025-09-26). I trafikutredningen redogör för planförslagets bilparkering och cykelparkeringskrav, vilket tillgodoses i detaljplanen.

Bilparkering

Parkeringsnormen är beroende av lägenhetsstorleken därför har det tagits fram en estimerad lägenhetsfördelning över de ombyggda och nya bostadshusen på planområdet. Dimensionerande lägenhetsfördelning redovisas i tabellen nedan.

Lägenhetsfördelningen i respektive hus ligger till grund för beräkningen av antalet parkeringar som krävs enligt kommunens Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering.

Tabell 1. Redovisning av fördelning mellan lägenhetsstorlekar (antal rum och kök, rok) per byggnad/hus inom planområdet.

Hus	Antal lägenheter	1 rok	2 rok	3 rok
Hus A	19	0 %	100 %	0 %
Hus B	17	30 %	60 %	10 %
Hus C	26	30 %	70 %	0 %
Hus D	26	30 %	70%	0 %

Parkeringsutredningen har behövt beakta samtliga fastigheter som ingår i dagens samfällda parkeringsytor för att komma fram till de enskilda fastigheternas faktiska parkeringsbehov enligt gällande detaljplaner. Två olika beräkningsscenarier har legat till grund för utredningen, Scenario 1 och 2.

Scenario 1, utgör en beräkningsgrund där samtliga fastigheter utgör bostäder. Detta innebär att de ursprungliga 36 bostäderna på Sländan 38 återställs och att förskola och gruppboende blir lägenheter. De befintliga ettorna byggs om till de förråd de var initialt.

Scenario 2, utgör en beräkningsgrund där Sländan 38 behåller sina nuvarande 28 bostadslägenheter samt att förskolan och gruppboendet kvarstår. Sländan 44 byggs om till trygghetsboende. Övriga byggnader och fastigheter utgör bostadslägenheter.

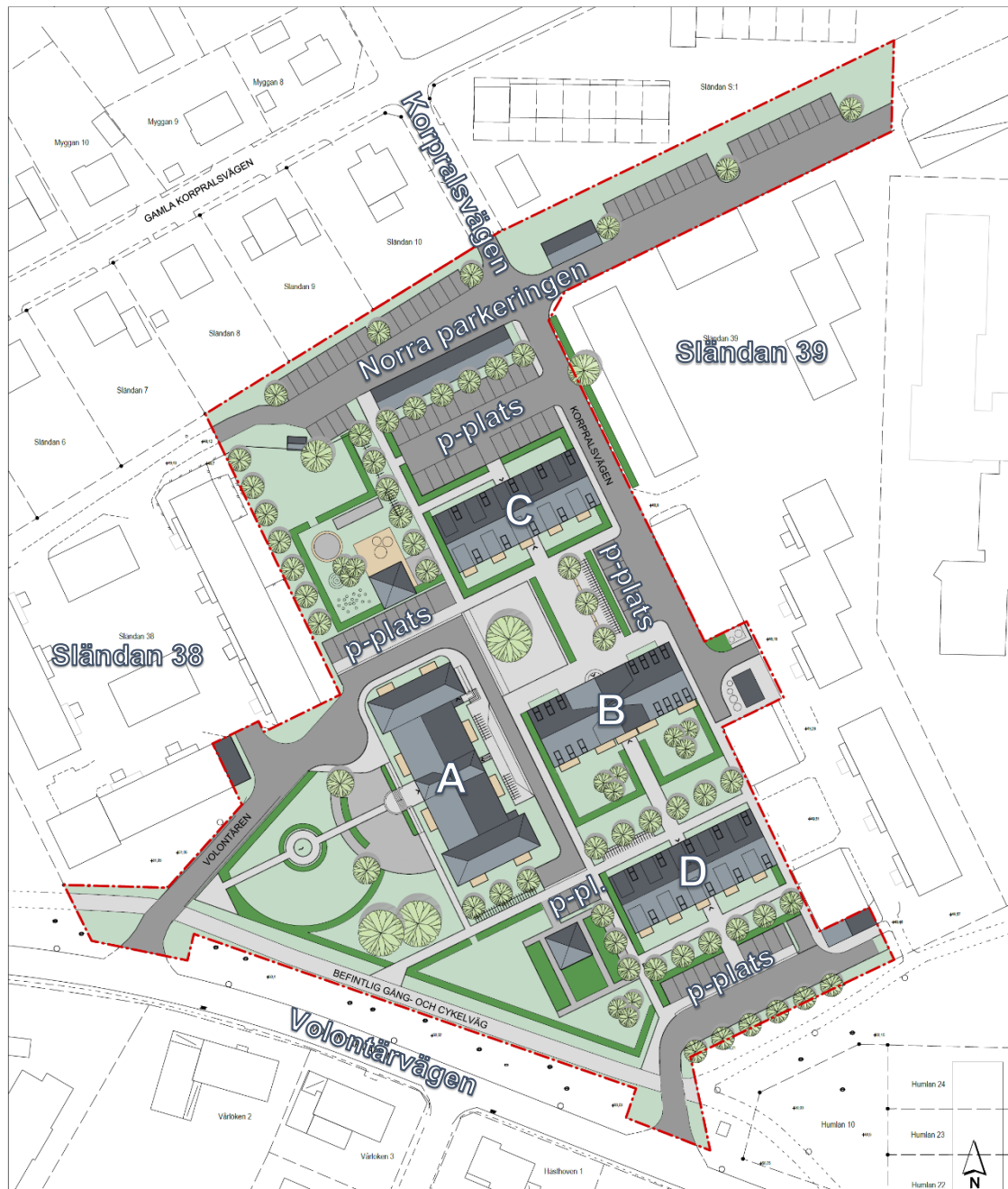
Genom parkeringsutredningen har det kunnat konstateras att stora ytor som tidigare varit avsatta för samfällad parkering nu har kunnat planeras om till fördel för nya bostäder och omstrukturering av de ytor som krävs för att tillgodose de berörda detaljplanernas behov till parkering.

Det har påvisats i parkeringsutredningen att fastighet Sländan 39 inte är i behov av samtliga parkeringsplatser inom planområdet som idag finns under samfälligheten.

Idag finns det 67 parkeringsplatser inom fastighet Sländan 39, fördelat på 12 förhyrda platser, 36 besöksparkeringar, 17 garageplatser samt 2 platser för rörelsehindrade. Efter beräkning påvisas att fastighetens minimumkrav på parkeringsplatser är 74, vilket innebär att det inom fastigheten fattas 7 platser. Det innebär också att de inte är i behov av samtliga platser som försvinner från samfälligheten. De platser som saknas för att uppnå parkeringsbehovet inom Sländan 39 kommer att tillgodoses inom planområdet för den nya detaljplanen på det utökade parkeringsområdet i norr. Denna utökning av parkeringsytan tar i anspråk en del av prickmarken i nordvästra hörnet av fastigheten Sländan 39.

Det behövs 92 (Scenario 1) eller 87 (Scenario 2) parkeringsplatser inom planområdet beroende utformningen av Sländan 38.

Det scenario som alstrar det största behovet av parkeringsytor är Scenario 1 varpå detta scenario har legat till grund för detaljplanens dimensionering. I planförslaget föreslås det parkering i markplan.



Figur 51. Detaljplanens illustrationsplan skala 1:1000. Illustration Atom arkitekter.

Parkeringsutredningen påvisar att fastighet Sländan 39 inte är i behov av samtliga parkeringsplatser inom planområdet som idag finns under samfälligheten. Det finns utrymme att plocka bort ca 75% av platserna på samfälligheten som tillhört Sländan 39, vilket innebär att detaljplanen behöver tillgodose endast 7 parkeringsplatser för Sländan 39 inom planområdet.

Tabell 2. Parkeringsbehov Scenario 1. P-platser Inom parentes har slagits samman då dessa tillsammans utgör planområdets kvartersmark för (B).

Fastigheter	P-platser	Besöks-parkering	Parkering rörelsehindrade	Totalt
Sländan 38	22	3	2	27
Planområdet	49	6	3	58
Hus A, (Sländan 45)	(11)			(11)
Hus B, (Sländan 44)	(12)			(12)
Hus C, (Sländan 13)	(16)			(16)
Hus D, (S2>2)	(16)			(16)
Sländan 39	62	8	4	74

Planförslagets illustrationsplan (se figur 50) visar på en exploatering och parkeringslösning där det planerats för 80 mark- och garageparkeringsplatser som nås via den norra infarten (Korpralsvägen). 9 markparkeringsplatser nås via den sydöstra infarten (Volontärvägen) och 14 markparkeringsplatser via den sydvästra infarten (Volontärvägen). Utöver dessa parkeringsplatser har det planerats för 4 parkeringsplatser för funktionshindrade inom ett avstånd om 25 meter till bostadshusens entréer. Totalt 107 parkeringsplatser inom planområdet.

Förslagets antal parkeringsplatser är tillräckliga för att tillgodose exploateringens parkeringskrav. Förslaget visar på en effektivisering av parkeringsytor så att överskottet som tidigare fanns på området nu planeras att minimeras och därmed ge möjligheter till nya bostäder och grön friyta.

Om det vid genomförandet visar sig att parkeringsbehovet är mindre än beräknat kan grönytor och ytor för snöupplag anläggas i stället.

Därmed finns det goda marginaler för att tillgodose parkeringskravet för den föreslagna exploateringen.

Cykelparkering

Cykelparkeringen är dimensionerad utifrån trafikutredningens Scenario 1 där samtliga fastigheter utgör bostäder. Planförslaget visar på att det beräknade cykelparkerings kravet om 221 cykelparkeringar ryms inom planen.

Detaljplanens planbestämmelser för prickmark tillåter parkering av cykel om inget annat regleras i plankartan men prickmark tillåter inga cykeltak. Detaljplanen reglerar platser som endast får användas för cykelparkering och där fordonstrafik inte är tillåten.

Bostädernas cykelparkering anordnas väderskyddat inom huvudbyggnaden alternativt i de två mindre komplementbyggnaderna. Samtliga besökscykelparkeringar anordnas utomhus. Cykeltak tillåts endast på de anvisade platserna i plankartan, på korsmark som belagts med utformnings bestämmelsen f₂₀. Det är tillåtet att på prickmark anordna cykelparkering men här tillåts inga cykeltak.

I anslutning till samtliga huvudentréer bör det finnas ett tillgängligt utrymme på minst 15 m² för cykelparkering som kan rymma ca 10 cykelparkeringar. Illustrationsplanen visar på platser för ca 125 markparkeringar men vid behov finns fler platser på prickmark som kan vara lämpliga för markparkeringar. Därmed finns det goda förutsättningar att tillgodose cykelparkering inom planområdet.

Cykelparkering för Hus A. Cykelparkeringskravet är 38 permanenta platser samt 10 besökscykelplatser. Alla permanenta cyklar får plats i komplementbyggnaden sydost om huvudbyggnaden alternativt som markparkering under cykeltak söder om hus A här ryms 25 . Illustrerat finns 20 besöksplatser längs östfasaden på hus A, men här finns även plats för att de boende ska ha möjlighet att parkera utomhus.

Cykelparkering för Hus B. Cykelparkeringskravet är 34 permanenta platser samt 9 besökscykelplatser. Alla permanenta cykelplatser får plats i källaren på huset. Men önskas mer tillgängliga cykelplatser så illustrerat 20 besöksplatser för att även boende ska ha möjlighet att parkera utomhus. Det medges även cykeltak mellan hus B och C som dess byggnader kan råda över tillsammans. Här kan rymmas 30 till 60 cyklar beroende på om man bygger cykelställ i en eller två våningar.

Cykelparkering för Hus C och D. Cykelparkeringskravet är 52 permanenta platser och 13 besökscykelplatser. Alla permanenta cykelplatser får plats i källaren om en sådan byggs. Byggs inte källare så finns det möjlighet att tillgodose cykelplatskravet inom prickmark som markparkering eller som cykelparkering i två våningar under cykeltak på korsmark som belagts med utformningsbestämmelsen f₂₀. Besöksparkeringen planeras utomhus. Illustrerat är 20 besöksplatser för att även boende ska ha möjlighet att parkera utomhus.

I detalj hur parkeringsbehovet ska tillgodoses redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas. Planhandlingarna säkerställer endast att yta finns för att kunna tillämpa nu gällande parkeringsnorm.

Redovisade cykelparkeringar och krav avser endast planområdets bostäder och behandlar inte cykelparkeringar för Sländan 38 och Sländan 39.

Angöringen av cykeltrafik till och inom området anses vara trafiksäker. Runt planområdet, särskilt längs Volontärvägen, finns befintliga gång- och cykelvägar som tydligt separerar gående och cyklister från biltrafiken.

Trafikmängden vid de två södra infarterna, via Volontärvägen, förväntas dessutom minska avsevärt jämfört med dagens situation. Trafiksäkerheten vid dessa korsningar är redan god, och därför krävs inga ytterligare åtgärder.

Angöring

Det har planerats för en vändplan för personbilar och mindre servisfordon som till exempel färdtjänst intill Hus A, detta för att minimera trafiken inne på området. Här kan färdtjänst och taxibilar hämta och lämna sina kunder. Inne på området finns det en vändplan runt den stora, sparade silvertallen på gården mellan Hus A, B och Hus C. Här kan personbilar också hämta och lämna men ingen parkering är här tillåten. Vändplanen runt vårdträdet föreslås något upphöjd och avvikande i material från vägens asfaltering för att poängtera att det trafikeras på de gåendes premisser.

Eftersom man inom planområdet vill få bort genomfartstrafiken innebär det också att till exempel servicefordon och räddningstjänst behöver kunna vända inom området och då ställs det krav på svängradien på dessa vändplatser. I illustrationsplanen har vändplatser inne i området säkerställts.

Fyra platser för avfallsstationer är placerade i planområdets västra, södra, norra och östra delar. Den västra nås via Volontärvägens västra infart, den södra via Volontärvägens östra infart och den norra och östra via Korpralsvägen.

Utformningen av tillfartsvägar till avfallsstationerna och vändplatser har skett med utgångspunkt från *"Föreskrifter om avfallshantering för Härnösand kommun"* och *"Avfall Sverige handbok, 2023"*. Samtliga transportvägar där hämtningsfordon ska ta sig fram har breddats till 5,5 meter, vilket uppfyller föreskriften om minst 5,5 meter vid mötande trafik. Vändmöjlighet har säkerställts genom backning, i enlighet med kravet på vändradie om minst 9 meter eller en T-korsning som medger säker backmanöver. Backning ska endast ske där det kan ske på ett trafiksäkert sätt med god arbetsmiljö för de som utför uppgiften. Avstånd till gång- och cykelbanor, lekplatser, bostadsentréer, skolor och förskolor beaktas för att minimera risker.

Svängradierna är verifierade med svängspår, vilket visar att fordonen kan vända på ett säkert sätt.

En trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid utformning där hämtning sker med backning kan vara att sätta upp trafikspegel i kritiska punkter, vilket förbättrar synvinklarna för föraren vid backning och minimerar risken för olyckor. Där backvändning sker, till exempel vid den östra avfallsstationen, där det vid avslutande backmanöver finns en cykelväg bakom kan det av fördelaktighet placeras en form av hinder. Det kan vara en bom eller en fällbar trafikpollare som lätt kan flyttas när räddningstjänstens fordon behöver passera. Detta hindrar hämtningsfordonet att inkräkta på gång- och cykelvägen.

Samtliga avfallsstationer inom planområdet är placerade och utformade så att hämtning kan ske med backvändning på ytor som uppfyller krav enligt *Avfall Sveriges handbok* och *Härnösands kommuns föreskrifter*. Vändradie, uppställningsytor är säkerställda och gör att backning kan ske i en kontrollerad zon utan att korsa gång- eller cykelvägar. Med beaktande av belysning, sikt och separering mellan gående och fordon bedöms placeringen av de planerade avfallsstationerna som trafiksäkra.

Planområdet ska utformas så att räddningstjänstens fordon kan nå samtliga byggnader för en säker och effektiv insats.

Räddningsvägar ska ge möjlighet till vändning eller säker backning, och där så är möjligt bör uppställningsplatser för Räddningstjänstens fordon även utformas som uppställning av höjdfordon.

I illustrationsplanen finns det möjlighet för uppställningsplats för räddningstjänstens fordon framför Hus A längs sydvästfasaden och vid vändplan vid det gamla vådträdet. Detta ger möjligheten för räddningstjänstens fordon att vända och backa mellan Hus A och Hus B, där det finns yta för uppställning.

För att ytterligare höja trafiksäkerheten kan området kompletteras med trafikspeglar vid kritiska punkter kring vändplatser samt trafikpollare för att separera fordonstrafik från gång- och cykelvägar.

Hälsa och säkerhet

Risk för översvämning och skyfall

Enligt kommunal kartering finns ingen risk för översvämning inom planområdet.

Konsekvenser

Det finns inget behov av reglering med planbestämmelser i detaljplanen.

Risk för ras, skred och erosion

Enligt kommunal kartering finns det ingen risk för skred inom planområdet eller i dess närhet.

Konsekvenser

Det finns inget behov av åtgärder i detaljplanen.

Förorenad mark

Enligt kommunal kartering finns det inga kända föroreningar inom planområdet.

Konsekvenser

Förorenad mark behöver inte beaktas i detaljplanearbetet.

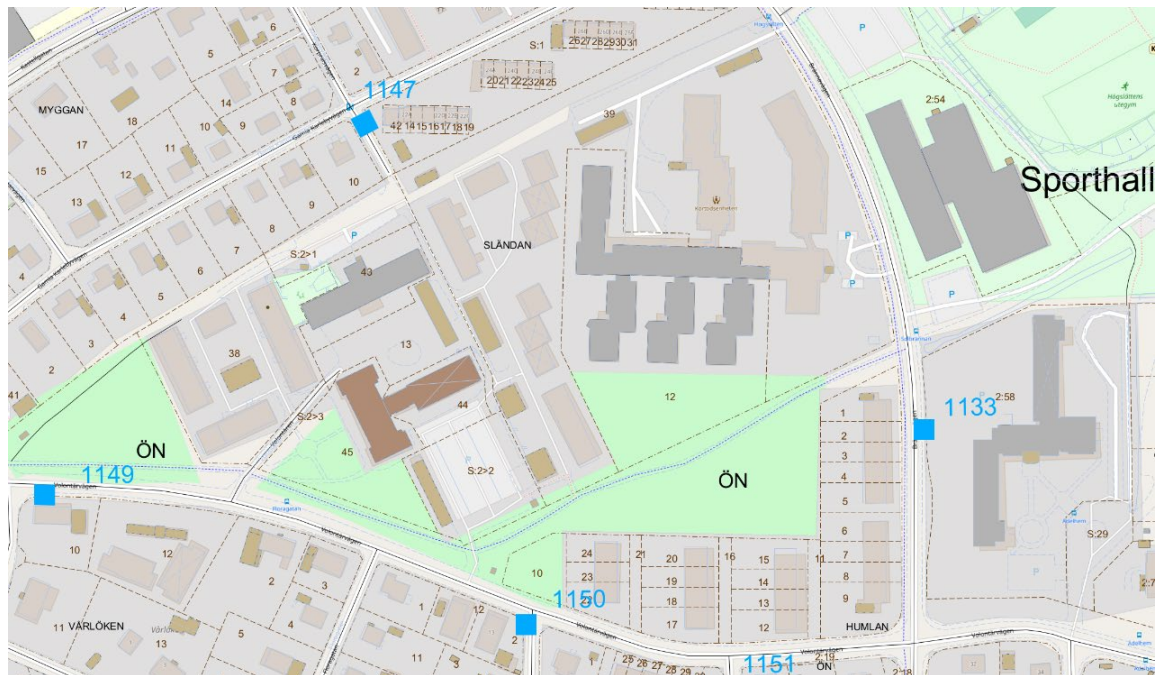
Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanen skapar inte förutsättningar för miljöfarlig verksamhet.

Konsekvenser

Det finns inget behov att reglera med skyddsbestämmelser.

Brandsäkerhet



Figur 52. Karta med närliggande brandposter.

Befintliga brandpost finns i direkt närhet till planområdet. Brandpost 1147, ligger på ca 30 meter från planområdet. Brandpost 1149 ligger ca 85 meter från planområdet och brandpost 1150 ligger på ca 25 meter från planområdet.

Enligt Svenskt Vatten P114 ska en kommunal brandpost vara placerad inom 75 meter från räddningstjänstens uppställningsplats.

Räddningstjänsten ska ha tillgång till byggnaderna för brandsläckning via det allmänna vägnätet och via angöringsgatorna. Uppställningsplatser ska finnas med ett avstånd som ej får överstiga 50 meter mellan uppställningsplats och närmaste angreppspunkts som utgörs av bostädernas entréer.

Bostäderna ska utformas i enlighet med Räddningstjänsten Höga Kusten – Ådalens dokument, *Riktlinjer, Dimensionering av utrymning med hjälp av räddningstjänst*. Daterad 2022.03.31.

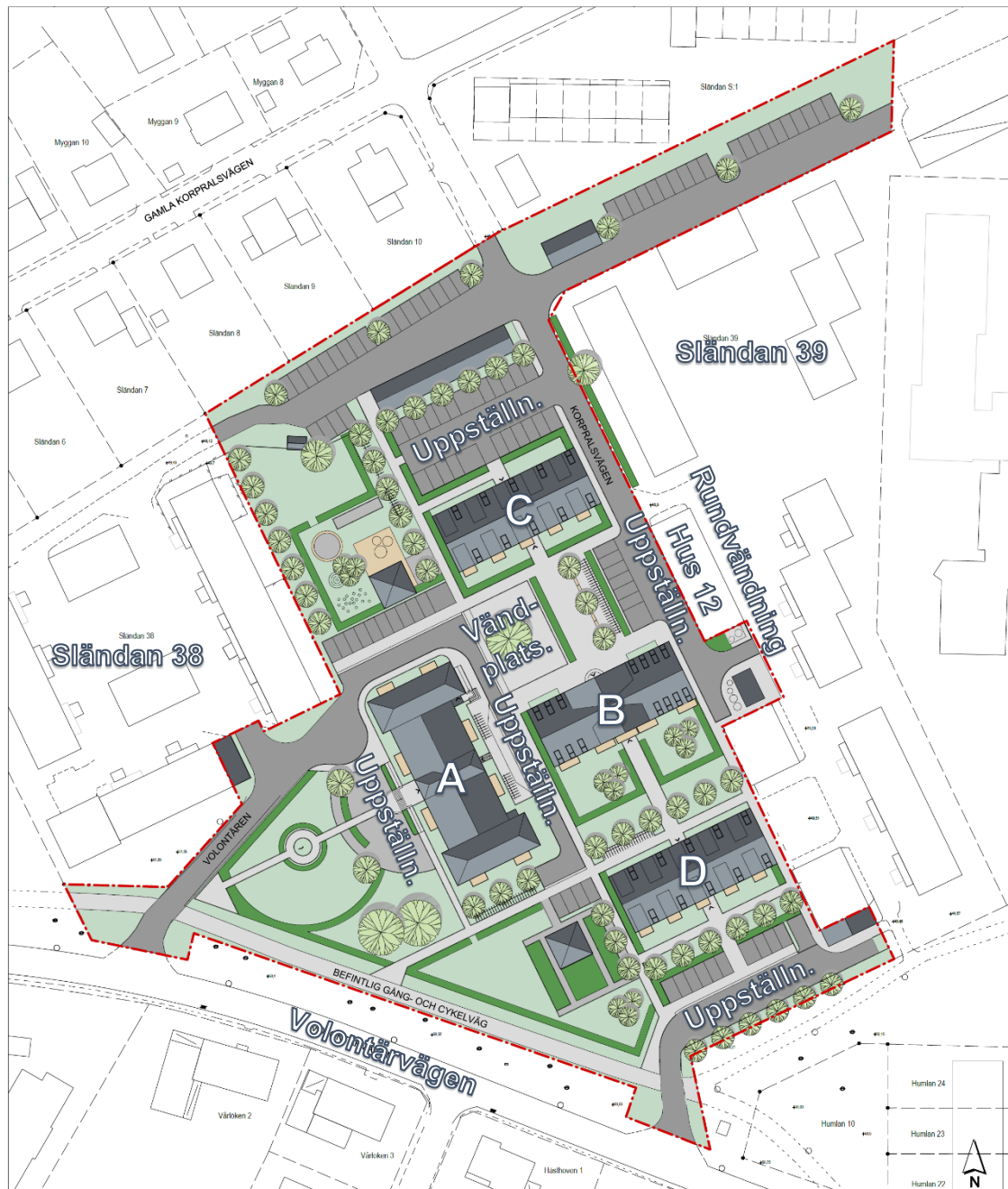
Konsekvenser

Projektet omfattar ombyggnad av befintlig bebyggelse till bostäder. Detaljplanen möjliggör också för nybyggnation av bostäder vilket kan påverka kapaciteten i befintligt släckvattensystem.

De närmsta uppställningsplatserna för Räddningstjänstens fordon är längre än 75 meter från närmaste brandpost. Räddningstjänsten har möjlighet till alternativ brandvattenförsörjning och då kan avståndet till brandpost/vattenkälla utökas till 1 km. Detta förutsätter att räddningstjänstens utryckningsorganisation sker med tillräckligt många tankbilar med tillräcklig kapacitet.

De förutsättningar som behöver vara uppfyllda avseende räddningsvägar och uppställningsplatser för att räddningstjänsten Höga Kusten - Ådalens fordon och

utrustning ska kunna användas för utrymning har tillgodosetts i planens utformning. Att bostadsutformningen tillgodoser dessa riktlinjer ska säkerställas vid bygglov.



Figur 53. Detaljplanens illustrationsplan skala 1:1000. Illustration Atom arkitekter. Texten Uppställn. illustrerar var det finns möjlighet för räddningstjänsten att ställ upp sina fordon.

Räddningstjänsten i Härnösand har stegutrustning i form av bärbara stegar så kallade utskjutsstegar som kan användas upp till 11 meter från mark till fönstrets karmunderstycke. Planens byggrätter understiger detta krav och planen är därför dimensionerad utifrån att bärbara utskjutsstegar kan användas.

Att endast förlita sig på bärbara utskjutsstegar anses inte vara lämpligt då detta kan öka angreppstiden för insatsen.

Äldre personer och rörelsehindrade kan också ha svårt att på egen hand ta sig ut via dessa stegar. Därför är det önskvärt att det ska finnas uppställningsplatser för höjdfordon där så är möjligt. Det är även så att när räddningstjänsten använder en del av sina resurser till att fungera som alternativ utrymningsväg kan konsekvensen bli att släckinsatsen fördröjs detta både vid användning av höjdfordon och vid användning av bärbar stege.

Uppställningsplatser har säkerställts för att understiga 50 meter till angreppspunkten och på dessa platser finns också möjlighet för uppställning av höjdfordon. Uppställningsplatser för höjdfordon är inget krav men en önskvärd möjlighet för en säkrare alternativ utrymningsväg.

Dels finns flera möjligheter till uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon och höjdfordon. Se Figur 53. Beroende på byggnadernas framtida utformning i genomförandeskedet ska utrymning och brandsäkerheten utformas i samråd med Räddningstjänsten.

Framför Hus A längs sydvästfasaden finns uppställningsplats och en vändplan för backvändning finns inne på gården mellan husen vid det gamla vårdträdet. Mellan Hus A och B på angöringsgatan finns möjlighet för uppställning. Även längs med Korpralsvägens finns det plats för uppställningsytor mellan hus C och B. Här vänder räddningstjänsten sina fordon genom att svänga runt hus 12 på Sländan 39. Söder om Hus D finns också möjligheter till uppställning men här är avståndet till byggnaden för långt för höjdfordonet. Intill Hus D möjliggör planen för en 3 meter bred räddningsgata väster om Hus D på gång och cykelstråket om det i genomförandeskedet uppkommer behov av att räddningsfordonen behöver dubbla räddningsvägar.

Även om planen är dimensionerad utifrån att bärbara utskjutningsstegar kan användas för planens samtliga byggrätter som alternativ utrymningsväg så utgör höjdfordon Räddningstjänstens förstahandsval då denna räddningsmetod är säkrare och prioriteras att användas framför bärbara stegar.

Där det i genomförandeskedet framkommer att höjdfordon inte når fram ska bärbara utskjutsstegar därför komplettera räddningsinsatsen.

Hemab ansvarar för tillgången på dricksvatten fram till fastighetsgräns. Brandposter är kopplade på detta dricksvattensystem.

Räcker inte befintlig kapaciteten och trycket i dessa ledningar åligger det fastighetsägaren att åtgärda detta genom till exempel en släckvattenreservoar med en ny centralt placerad brandpost på planområdet.

Räddningstjänsten ska bedöma om kapaciteten är tillräcklig för behovet av släckvatten för den nu planerade detaljplanens exploatering och ge rekommendationer om det behövs nya åtgärder för att klara detta.

Frågan om vilka åtgärder som krävs för att uppnå en tillräcklig nivå på kapacitet och tryck ska utredas i genomförande skedet inför bygglovsansökan.

Både befintligt hus på fastigheten Sländan 44 (Hus B) och ett av de nya bostadshusen Hus D är placerade närmare än 8 meter till ekonomibyggnad vilket medför att särskilda brandtekniska åtgärder krävs för byggnaderna.

Brandtekniska åtgärder ska redogöras för vid bygglovsansökan.

Transportled för farligt gods

Planområdet är inte beläget inom påverkansområde för transportled för farligt gods.

Konsekvenser

Planförslaget behöver inte beakta transportled för farligt gods.

Radon

Radon är en radioaktiv gas som finns naturligt i mark och grundvatten och som, beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet, kan sippra in i huset och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Eftersom förhöjda radonhalter inomhus är en olägenhet för människors hälsa så finns det gränsvärden som ska följas för nybyggda bostäder.

Planområdet utgör lågriskområde för markradon.

Konsekvenser

Eftersom planområdet ligger inom ett område som är karterat som lågriskområde krävs ingen åtgärd.

Väg- och spårtrafiksbuller

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte bidra till någon förändring avseende buller som kräver att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas.

Tabell 2. Riktvärden för omgivningsbuller från väg- och spårtrafik vid bostadsbyggnads fasad. Källa: Naturvårdsverket

	Ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad	Ekvivalent ljudnivå vid uteplats om sådan anordnas	Maximal ljudnivå vid uteplats om sådan anordnas
För bostäder upp till 35 m ²	65 dBA	50 dBA	70 dBA
För bostäder över 35 m ²	60 dBA	50 dBA	70 dBA

Om bullernivåerna vid en exponerad fasad överskrider bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00. Som minst ska hälften av bostadsrummen vändas mot den skyddade sidan. Även här gäller högst 50 dBA

ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Maximalnivån vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00.

Konsekvenser

Kommunen har låtit göra två bullerkarteringar i programmet Buller Väg II (Trivector)

Beräkning av vägtrafikbuller utfördes 2024-03-20 på Volontärvägen 38 m från Hus A. Bullernivån uppgick till 49 dBA.

Beräkning av vägtrafikbuller utfördes 2024-03-20 gjordes en till mätning på 15 m avstånd från Hus A. Mätningen visade en bullernivå under 53 dBA.

Kommunens bedömning är att det inte behöver göras en bullerutredning eftersom bullernivåerna är långt under riktvärdena.

Även om trafikmängden skulle öka till det dubbla till följd av exploateringen på detaljplaneområdet så bedöms bullernivån endast öka med 2-3 dBA.

Därmed uppskattar kommunen att bullerfrågan inte behöver utredas vidare i samband med detaljplanen.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Befintliga anslutningspunkt för planområdets befintliga fastigheter har anvisats av huvudman, Hemab.

Anvisade anslutningspunkter för VA och dagvatten ligger i det befintliga ledningsreservatet i Korpralsvägen (2280-80/97.1). I detta ledningsreservat finns också ett fördröjningsmagasin under parkeringsytorna på marksamfälligheten S:2>1. Det finns också möjligheter att ansluta planområdets befintliga och eventuella nybildade fastigheter till kommunalteknikledningarna som ligger i Volontärvägen. Dricksvattenledningen i ledningsrätten (2280.02/48.1) som ligger i Volontären är ansluten till planområdet i dag.

Befintliga fastigheter är i dag kopplade på kommunaltekniken. På vilket sätt detta sker i detalj är inte utrett i detta skede men planeras att utredas inför ett bygglovsskede.

De befintliga ledningsrätterna för vatten och spillvatten är följande:

Ledningsrätt 2280-80/97.1

Hemab är huvudman

VA och ledningarna i *Korpralsvägen*.

Ledningsrätt 2280.02/48.1

Hemab är huvudman
Dricksvattenledning i planområdets närhet.

Ledningsrätt 2280-11/19.1

Vattenledning inom byggnad.
Förmån, Sländan 44, Last, Sländan 45.

Konsekvenser

VA-ledningarna utgör ett befintligt ledningsservitut på planområdets nordöstra delar. på parkeringsytan och på Korpralsvägen i anslutning till Sländan 39. Det finns också ett servitut för dricksvattenledning till området. Det är ännu oklart hur befintliga Hus A och Hus B är kopplade till kommunaltekniken i dag. Detta ska klarläggas i bygglovsskedet.

Ingen pumpstation för avlopp uppskattas idag behövas för att ansluta planområdet till det kommunala avloppet.

Om planområdets befintliga fastigheter delas upp i flera fastigheter efter ett antagande behövs eventuellt nya servitut för kommunaltekniken. Detta får utredas i samband med en eventuell framtida uppstyckning i flera enskilda fastigheter.

Dagvatten

I dagsläget finns ingen kännedom om att området har någon problematik med dagvattenhanteringen. Enligt skyfallskarteringen finns det inga lågpunkter där vatten riskerar att bli stående.



*Figur 54. Sporthotellet och den yta där vatten idag riskerar att ansamlas garagebyggnaden ans höger i bild.
Bild Martin Åhrén.*

Framför Sporthotellet finns det dock en antydning om problematik. Här är marken hårdgjord genom att ytan är anlagd med finkornigt grus som inte hinner släppa igenom ytvattnet vid skyfall. Markens naturliga lutning mot nordöst hindras också av den garagebyggnad som är uppförd i vinkel till Sporthotellet.

Garaget avses rivas vid planens genomförande vilket medför att risken för vattenansamling försvinner.

Skyfallskarteringen nedan och bilden ovan visar på det område som i dag har en antydan till problem.



Figur 55. Skyfallskartering som visar maxdjup vid ett 100 årsregn. Skyfallet är beräknat med en klimattfaktor på 1,25.

De nya bostadshusen planeras att anslutas till det kommunala dagvattensystemet i Korpralsvägen. Planområdets nya grönytor ökar också möjligheterna för ett lokalt omhändertagande av dagvattnet inom fastigheten.

Rivningen av det befintliga garaget norr om hus B och de nya flerfamiljshusens riktning i förhållande till markens befintliga lutning ger också goda förutsättningar för att ytvatten inte ska ansamlas.

Ingen specifik dagvattenutredning har gjorts i samband med framtagandet av detaljplanen.

Planområdets dagvattenhantering ska så långt som möjligt ske genom ett lokalt omhändertagande av dagvattnet (LOD) för att rena och fördröja dagvattnet innan det kopplas på det kommunala dagvattensystemet.

Recipienten är Älandsfjärden.

Dagvatten ska renas och fördröjas så att de nivåer som var före genomförande av detaljplan inte överskrids.

HEMAB:s befintliga fördröjningsmagasin under parkeringsytan på Sländan S:2 är i dag kopplat till planområdets dagvattenhantering.

Konsekvenser

Hemab har anvisat anslutningspunkter för det kommunala dagvattensystemet och bedömer att det kommunala systemet klarar att ta emot planområdets dagvatten även efter en exploatering. Många hårdgjorda ytor kommer att ersättas med permeabla grönytor som på naturlig väg kommer att infiltrera dagvattnet på planområdet.

Fördröjningsmagasins funktion och kapacitet ska utredas i genomförandeskedet.

Snöhantering

I Härnösand faller mycket snö och för att säkerställa funktioner för parkering, angöring och dagvatten ska tillräckliga ytor för snöupplag finnas. Även om snö kan flyttas till snödeponi eller andra platser är planarkitektens bedömning att snön ändå till största del ska kunna hanteras inom den egna fastigheten eller på närliggande fastighet. Det planeras för att det ska finnas tillräckliga ytor som under vinterhalvåret ska kunna rymma de snömängder som alstras på planområdet.

Yta för snöupplag bör motsvara ca 10 - 15% av ytan för parkeringsanläggning. Övriga vägar inom fastigheten bedöms kunna hanteras genom att ploga ut snön längs med vägen.

Snöupplag samordnas lämpligen med dagvattenfunktioner och ytor för vegetation. Snöupplaget bör placeras så att snön kan knuffas rakt ut till snöupplaget, antingen från gata, bakom parkeringsplatser eller mellan parkeringsplatser.

Konsekvenser

Räcker inte de gröna ytorna till som upplag kommer snön behövas transporteras till kommunal uppsamlingsplats.

El, fiber och tele

Hemab har elledningar på området:

Ledningsrätt 2280-11/19.2

Elledning inom byggnad. Rätt att behålla, underhålla, förnya och ha tillträde till elledningen B.

Förmån, Sländan 45, Last, Sländan 44.

Skanova har ledningar på området.

Telenor har ledningar på området.

Konsekvenser

De befintliga ledningsrätterna och servituten ska säkerställas och vid eventuellt behov av omläggning ska ledningsägaren underrättas i god tid innan åtgärderna genomförs. Samtliga befintliga ledningsrätter inom planområdet säkras genom planbestämmelser under rubriken Markreservat för allmännyttiga ändamål, bestämmelserna [u₁] och [u₂].

De kan i dag konstateras att Telenors befintliga kopplingsskåp i kanten av Korpralsvägens befintliga köryta behöver flyttas på grund planförslagets breddning av vägen. Ny lämplig placering kan vara längre norrut i anslutning till planområdesgränsen.

Avfall

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Det innebär att det ska finnas plats för hushållsavfall (restavfall och matavfall), förpackningar och eventuellt verksamhetsavfall. Hemab har tagit fram "Föreskrifter om avfallshantering för Härnösands kommun", gäller från 2024-01-01. Dessa föreskrifter ska följas vid en detaljprojektering av avfallshanteringen och ska ligga till grund vid en bygglovsprövning.

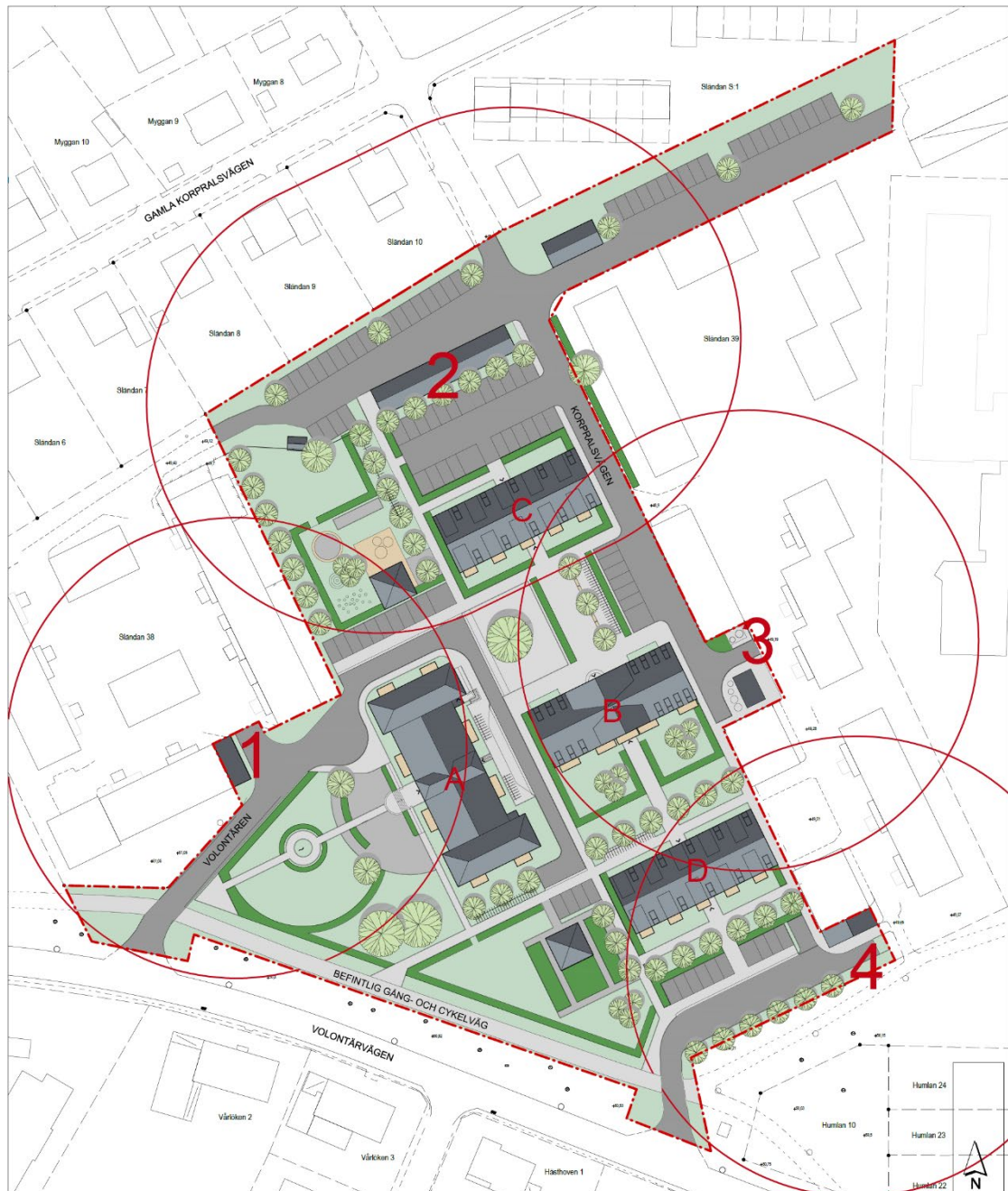
Avfallsutrymmet ska placeras så att det är tillgängligt för avfallslämnarna och hämtningspersonal. Det ska säkerställas att hämtnings- och transportvägar uppfyller kriterierna under §21 Hämtnings- och transportvägar i "Föreskrifter om avfallshantering för Härnösands kommun, gäller från 2024-01-01". Miljörum ska planeras så att de uppfyller kraven i samma föreskrifter, bilaga 2. Fastigheterna ska ha fullvärdig så kallad "fastighetsnära insamling" av fraktionerna restavfall, matavfall, papper, plast, metall, färgat- och ofärgat glas enligt lagkrav som börjar gälla 1 januari 2027.

Vägen ska vara framkomlig och sikten ska vara god. Körning på gång- och cykelväg är inte tillåten. Väghållaren är ansvarig för vägens utformning, skyltning, skötsel och framkomlighet.

I dag ligger det en nedgrävd avfallsstation på Sländan 38 och en på Sländan 39. Dessa två avfallsanläggningar ingår inte i någon gemensamhetsanläggning i dag.

Enligt Avfall Sveriges allmänna råd och Hemabs anvisningar bör ett minsta avstånd om 50 m till den fastighetsnära insamlingen av fraktionerna restavfall och matavfall inte överskridas. Enligt lagkavet om fastighetsnära insamling som börjar gälla 1 Januari 2027 ska det även finnas fastighetsnära insamlingen av övriga avfallsfraktioner som papper, plast, metall, färgat- och ofärgat glas. För dessa fraktioner ger Hemab inget råd eller krav om minsta avstånd till insamlingsstället.

Konsekvenser



Figur 56. Illustrationsplan över de fyra avfallsstationerna som regleras inom planområdet. Nummer 1 och 3 är platserna för befintliga, nedgrävda avfallsstationer. Nummer 2 och 4 är nya möjliga placeringar av avfallsstationer nedgrävda eller inbyggda i byggnad. Röda cirklar visar avståndet med radien 50 meter från avfallsstationen. Upprättad av Atom arkitekter.

Planen säkrar att de befintliga avfallsstationerna på grannfastigheterna även ska kunna nyttjas av planområdets bostäder genom att dessa nu ingår i planområdet med avsikten att omformas till gemensamhetsanläggningar.

Avfallsstationerna 1-4 är dimensionerade för att tillsammans täcka behovet av insamlingskärl och behållare enligt Avfall Sveriges anvisningar över fastighetsnära insamling. Utformningen av avfallsstationerna nr 1, 2, 3 och 4 (se figur 54) och deras byggrätter regleras genom detaljplanens bestämmelser. På korsmark tillåts att uppföra avfallsstationer i byggnad och som öppna

sopkassuner. På prickmark tillåts bottentömmande behållare för avfallshantering, både ovan- och under jord men ingen byggnad.

Dessa byggnader bör utformas lika intilliggande förrådsbyggnader och tillåts inte överstiga de befintliga förrådens nockhöjder. Sammanbyggs avfallsstationen med befintlig förrådsbyggnad bör den utformas som en direkt förlängning av förrådsbyggnaden. Avfallsstation 1 tillåts byggas ihop med befintligt bostadshus på Sländan 38.

Beroende på vilken sida huvudentréerna på de nya flerbostadshusen förläggs, kan det uppkomma behov av att nya avfallsstationer behövs iordningställas på de anvisade platserna i detaljplanen. Planområdets övriga områden belagda med korsmark eller prickmark ger även dessa samma möjlighet att anlägga avfallsanläggningar om tillgängligheten för hämtning går att lösa i enlighet med planen.

Behovet av en central återvinningsstation för hela området anses inte finnas eftersom förpackningsavfall ska samlas fastighetsnära efter år 2027.

Befintliga planeringsunderlag

Under rubrikerna nedan går det att utläsa vilka planeringsunderlag samt lagstiftning som både ligger till grund för och påverkar utformningen av detaljplanen.

Kommunala underlag

Översiktsplan

Gällande översiktsplan 2040 Dnr KS2022-000256.

I gällande översiktsplan 2040, antagen av Kommunfullmäktige den 26 september 2022, redovisas områdets mark- och vattenanvändningen som mångfunktionell bebyggelse. Motiveringen för mångfunktionell bebyggelse lyder:

"Mångfunktionella bebyggelseområden ska fortsätta utvecklas med en blandning av småskalig handel, service och kontor tillsammans med bostäder. Utvecklingen innefattar oftast förtätningsåtgärder, i dessa fall ska grönområden värnas och ny bebyggelse komplettera den befintliga. Smarta och yteffektiva parkeringslösningar ska premieras."

Länsstyrelsens granskningsyttrande

Kommunens ärendenummer: SAM-2024-1287

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap. 11 a § PBL.



Konsekvenser

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Det finns två gällande detaljplaner på planområdet i dag. Dels Detaljplan för Sländan 13,38 och S:2, fastställd 2007-10-18 och dels Detaljplan 2280-DP-189 från 1966.



Figur 58. Översikt över gällande detaljplaner.

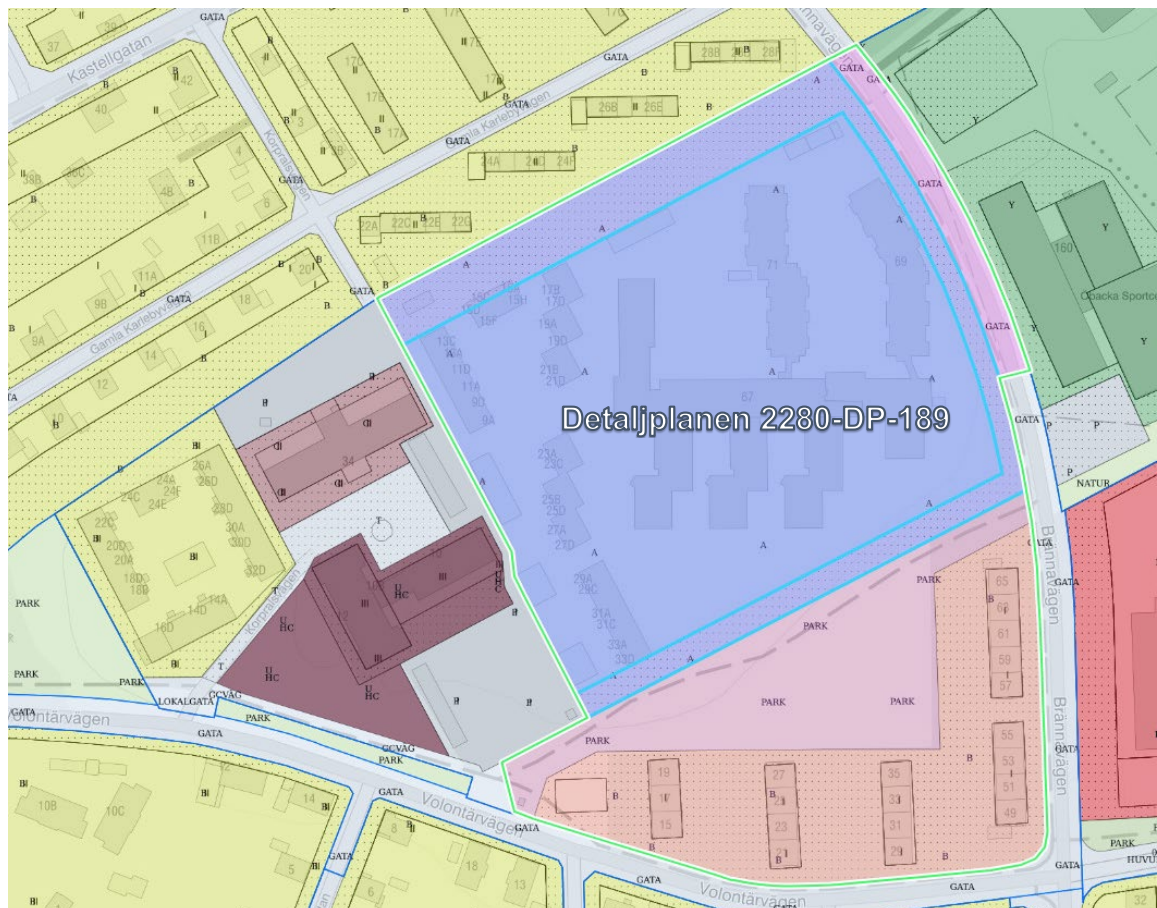


Figur 59. Detaljplan för Sländan 13,38 och S:2, fastställd 2007-10-18

Detaljplan för Sländan 13,38 och S:2, fastställd 2007-10-18.

Detaljplanen anger markanvändningen centrumändamål med inriktning hotell/vandrarhem och konferensändamål för den norra byggnaden. Den södra byggnaden är planlagd för detsamma men omfattas även av lager med tillhörande privatbostad för fastighetsägare samt handelsändamål.

Genomförandetiden var 5 år och är därmed inte längre gällande.



Figur 60. Detaljplanen 2280-DP-189 fastställd 1966-03-23.

Detaljplanen 2280-DP-189 fastställd 1966-03-23

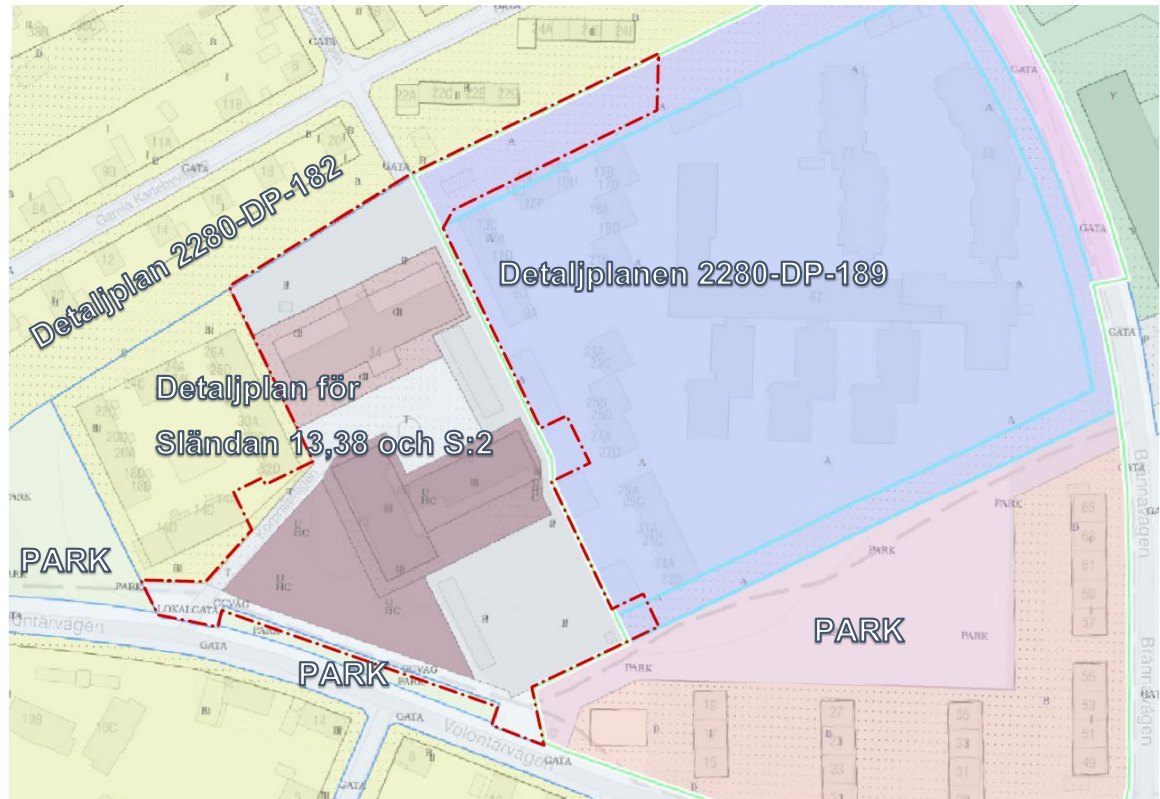
På fastigheten Sländan 39 öster om detaljplaneområdet anges markanvändning allmänt ändamål (A). Byggnaders byggnadshöjd får vara högst 10.0 meter över markplanet. På fastigheten Ön 2:19 väster och söder om detaljplaneområdet anges markanvändning anlagd park (PARK). Genomförandetiderna har löpt ut.

Detaljplan 2280-DP-182 fastställd 1964-09-24

På fastigheten Sländan 4-10 norr om detaljplaneområdet anges markanvändning bostäder (B), Hustyp: friliggande hus. På fastigheten Sländan 14-37, 42 och s:1 nordost om detaljplaneområdet anges markanvändning bostäder (B), Hustyp: radhus. Genomförandetiderna har löpt ut.

Konsekvenser

Den nya detaljplanen ersätter de delar som planområdet omfattar i de två detaljplaner som berörs. De gällande detaljplanerna ersätts i sin helhet på dessa områden, inklusive alla gällande planbestämmelser.



Figur 61. Karta över befintliga detaljplaner. Röd punkt streckad linje illustrerar aktuellt nytt detaljplaneplanområde. Där den nya detaljplanen överlappar upphör gällande detaljplaner men resterande delar av planerna fortsätter att gälla.

Delar av Detaljplanen 2280-DP-189 kommer att påverkas. Samtliga delar som påverkas utgörs av kvartersmark för Allmänt ändamål [A]. Den norra delen av planen som berörs utgör prickmark likaså större delen av den södra delen. Där den nya detaljplanen överlappar upphör den gamla detaljplanen att gälla men resterande plan fortsätter att gälla.

Stora delar av Detaljplan för Sländan 13,38 och S:2 kommer att påverkas. Den kvarvarande delen av den äldre detaljplanen kommer i sin helhet att utgöra kvartersmark för Bostäder [B]. Där den nya detaljplanen överlappar upphör den gamla detaljplanen att gälla men resterande plan fortsätter att gälla.

Detaljplan 2280-DP-182 kommer inte att påverkas rent plantekniskt av den nya detaljplanen.

Planbesked

Planbesked är ett kommunalt beslut som lämnas för att formellt meddela om kommunen tänker inleda eller inte inleda planläggning. Planbeskedet är inte bindande och kan inte överklagas. Kommunen kan också inleda planläggning utan att planbesked lämnats.

Byggnadsnämnden beslutade 2024-05-30 §77 att inleda planläggning för fastigheten Sländan 45 m.fl.

Konsekvenser

Planläggningen inleddes 2024-05-30.

Kommunala beslut i övrigt

Tillväxtstrategi – Mitt Härnösand 2040

I tillväxtstrategin lyfts Härnösands bostadsförsörjningsprogram (2017-2022) fram i avseende att tar höjd för 31 500 nya invånare till år 2035 vilket vid översiktsplanearbetet reviderats till 30 000 invånare till 2040. Detta ligger i samstämmighet med tillväxtstrategins mål.

Renhållningsordning 2022-2030

Härnösands vision och mål med avfallshanteringen i kommunen. Kommunen är enligt miljöbalken skyldig att upprätta en renhållningsordning med avfallsplan och lokala föreskrifter om avfallshantering.

VA-policy

Härnösands kommun ansvarar för att kommunens invånare har tillgång till bra dricksvatten och att avloppshantering från bostäder och verksamheter sköts på ett ur miljö- och hälsoperspektiv säkert sätt. VA-policyn ska vara vägledande vid alla kommunala VA-frågor för att säkerställa att kommunala beslut och planer bidrar till att vattenförsörjningen tryggas och att miljöbelastningen från avloppsvatten minimeras.

Klimatanpassningsplan 2100

Målbilden med klimatanpassningsarbetet i Härnösands kommun är att arbetet med klimatförändringar ska bli en naturlig del i beslutsunderlagen vid planering, genomförande, kontroll och uppföljning av åtgärder i verksamhets- och samhällsutvecklingen.

Klimat och energiplan 2017-2020

Klimat- och energiplanen avses användas som ett verktyg för kommunens strategiska och långsiktiga klimat- och energiarbete. Planen ger även bättre förutsättningar att hantera frågorna på lokal nivå. Fokus i planen är en handlingsplan med åtgärder indelade i

fem (5) prioriterade insatsområden. Insatsområdena är: fysisk planering, förnybar energiförsörjning, energieffektivisering och ett hållbart byggande, hållbara transporter, hela Härnösand är med!

Bostadsförsörjningsprogram 2017-2022

Härnösands bostadsförsörjningsprogram med riktlinjer tar sikte mot år 2035. Härnösands kommuns bostadsförsörjningsprogram med riktlinjer syftar till att: utgöra underlag för kommunens agerande i bostadsfrågor, utgöra underlag för översiktsplanens inriktning och ställningstaganden, ge en helhetsbild till bostadsmarknadens aktörer om vilka insatser som behövs för att tillgodose efterfrågan på bostäder i kommunen.

Friluftsprogram 2023-2030

Härnösand har goda förutsättningar att bli en framstående friluftskommun med ett stort utbud av upplevelser som bidrar till en hållbar tillväxt, attraktiva boendemiljöer och en god folkhälsa. För ett hållbart samhällsbyggande bör kommunen ha en strategi för att förvalta och utveckla naturområden som nyttjas och kommer att nyttjas för friluftsliv. Friluftsprogrammet är en del i det arbetet. Med friluftsprogrammet vill Härnösands kommun bidra till att nå de nationella friluftslivsmålen, Höga Kustens besöksnärringsstrategi, kommunens tillväxtstrategi och förverkligandet av kommunens Översiktsplan 2040.

Gestaltningssprogram

Härnösands gestaltningssprogram är en samling riktlinjer för utformning av det offentliga stadsrummet och ett kommunalt beslut om hur kommunen vill att stadsmiljöer ska utvecklas.

Gång- och cykelprogram 2022-2040

Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.

Gång- och cykelprogrammet består av ett strategiskt dokument som berör hur Härnösand ska arbeta långsiktigt med gång- och cykelplaneringen, samt en handlingsplan.

Programmet beskriver kommunens arbete med gång- och cykel med målet att främja fler hållbara resor till och med 2040.

Den sträckan som är aktuell för planförslaget ingår i Härnösands huvudnät för cykelvägar. Huvudnätet utgör ett skelett av gång- och cykelvägar inom tätorten som förbinder stadsdelar och viktiga målpunkter i staden. Ställningstagandet enligt programmet är att huvudcykelvägar ska ha god framkomlighet och i övrigt hög standard. Utformningen bör vara sådan att cykeln har företräde framför bilen längs med dessa sträckor.

Naturvårdsprogram

Naturvårdsprogrammet ska utgöra underlag för fysisk planering i kommunen och för verksamhet som påverkar naturmiljön och fungera som utgångspunkt för kommunens naturvårdsarbete i framtiden. Samtidigt ska programmet tjänstgöra som informationsunderlag för en naturintresserad allmänhet.

Trafikprogram 2015-2050

År 2025 ska 65 procent av Härnösandbornas resor ske genom kollektivtrafik, cykel eller till fots. Kollektivtrafikprogrammet pekar ut riktning och åtgärder för tillgänglig och förbättrad kollektivtrafik i takt med att Härnösand kommun växer.

Parkeringsriktlinjer, gällande från 2022-06-16

Kommunen har ansvar för planering av parkering för bil, cykel och andra fordon. Det finns en tydlig kommunal ambition att stimulera ökat bostadsbyggande genom framförallt förtätning i centrala områden och samtidigt värna om möjligheten till handel, upplevelser och avkoppling.

Planering av parkeringar är ett kommunalt ansvar. Tillgång till ändamålsenliga parkeringsplatser är därför en förutsättning för att trafiken ska fungera på ett tillfredsställande sätt.

Parkeringsriktlinjerna ska tillämpas när det gäller all parkering för vilken Samhällsförvaltningen har drift-och/eller övervakningsansvar.

Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering

Genom parkeringsnorm anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning.

Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande.

Föreskrifter om avfallshantering för Härnösands kommun.

Hemab har tagit fram dessa föreskrifter som började gälla från 2020-01-01. Föreskrifterna reglerar avfallshandlingens ansvar, sorteringskrav, anläggande, underhåll och skötsel av behållare och annan utrustning. I föreskrifternas bilagor redogörs även anvisningar vid ny- och ombyggnad av avfallsutrymmen.

Konsekvenser

Detaljplanen bidrar till en förtätning av innerstaden som ligger i linje med Tillväxtstrategi – Mitt Härnösand 2040. Detaljplanen främjar kommunens främsta utmaning när det gäller bostadsförsörjning, att motverka en negativ

befolkningstillväxt, förbereda för en ökad efterfrågan på tillgängliga bostäder för äldre samt att skapa förutsättningar för nya Härnösandsbor att införlivas i samhället.

Detaljplanen säkerställer genomförbarheten av kommunens gång- och cykelprogram som siktar på förbättrad infrastruktur för oskyddade trafikanter, och ökar därmed möjligheten till hållbara resor.

Den nyligen upprustade gång- och cykelbanan ligger på planområdets allmänna platsmark och ingår i ett grönstråk som i sin förlängning når ut till naturmarken nordöst om planområdet. Detaljplanens värnande om grönstråket kan därmed bedömas ligga i linjen med målen i Friluftsprogram 2023-2030 om att i förtätningsåtgärder ska värna om grönområden som ökar tillgängligheten till natur och friluftsliv. Planförslagets utökade gröna friytor blir också en visuell del av detta grönstråk och stärker upplevelsen av ett sammanhållet grönt stråk.

Detaljplanen överensstämmer med kommunens Bostadsförsörjningsprogram med riktlinjer 2017-2022. Lokaliseringen av bostäder i område anses lämpligt avseende områdets placering i staden. Planområdet ligger mitt i ett större bostadsområde med mycket goda förbindelser. Området kan därmed bygga vidare på befintlig infrastruktur och samlokaliseringar i form av gemensamhetsanläggningar.

Detaljplanen tas fram för att möjliggöra nya bostäder, dels i form av nya flerfamiljshus, dels genom ombyggnad av områdets befintliga kulturmiljöbyggnader. Några av planområdets befintliga byggnader med låga kulturhistoriska värden avses rivas för att ge rum för de nya bostadshusen och deras friytor och parkering. Dagens stora, samfälliga parkeringsytor avses att ses över i avseende det faktiska behovet. Planen ger förslag till omstrukturering av parkeringsytor för att tillgodose parkeringsbehov för den nya markanvändningen.

Planen säkerställer att tillräckliga ytor och byggrätter avsätts för att klara avfallshanteringen i enlighet med kommunens föreskrifter. Planförslagets skisserade avfallsstationer avses också följa Avfall Sveriges, Handbok för avfallsutrymmen, riktlinjer för utformning av avfalls utrymmen vid ny- och ombyggnation.

Detaljplanen överensstämmer med kommunens intentioner om en hållbar utveckling i övrigt enligt kravet om lämplighetsbedömning i plan- och bygglagen.

Ett genomförande av planförslaget, att möjliggöra för bostäder, bedöms inte få påtagliga, direkta eller indirekta negativa konsekvenser för barn. Detaljplanen skapar möjlighet för fler trygga friytor för barn på planområdet.

Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till omgivande bebyggelse och miljöer. I gällande detaljplan för området har Härnösands kommun pekat ut två av de befintliga byggnaderna som kulturhistoriskt värdefulla. De historiska byggnaderna och deras kvaliteter avses tas tillvara genom varsam ombyggnad till bostäder. Detta tar tillvara redan byggd miljö som är i stort behov av underhåll och

omvandlar dessa till nya bostäder. Detta återbruk innebär god resurshushållning och gagnar en hållbar utveckling av området.

Förenligt med miljöbalken

Undersökning av betydande miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966), där omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska planförslaget utredas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En MKB ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det som framkommer i en MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådats i samband med planprocessen.

Kommunens bedömning i den genomförda undersökningen av betydande miljöpåverkan kan detaljplanens genomförande inte antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför ingen MKB har upprättats.

Behovsbedömningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan.

I undersökning av betydande miljöpåverkan finns det inte anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Inte heller vid sammanvägning av faktorer med risk för inverkan bedöms inverkan vara jämförbar med betydande miljöpåverkan.

- Det finns inte anledning att anta att planen medför påverkan på riksintresse.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljökvalitetsnorm kommer att överskridas.
- Det finns inte anledning att anta att planen äventyrar eller hindrar uppfyllande av kvalitetskraven för någon vattenförekomst.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap. 11 a § PBL. Länsstyrelsens bedömning av miljöpåverkan är daterad 2024-06-28.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla från den 27 maj till den 18 juni år 2025.

Miljökonsekvensbeskrivning

Ingen miljökonsekvensbeskrivning är upprättad för denna detaljplan i enlighet med ovanstående beslut över UBMP (*Undersökningen av betydande miljöpåverkan*).

Riksintressen

Kulturmiljöutredningen daterad 2024-11-13 beskriver på vilket sätt detaljplanen tangerar Riksintresset:

"skulle volontärskolan kunna betraktas som en av regementsstadens karaktärsbyggnader och därmed vara inkluderad i riksintresseanspråket. Den ligger dock utanför riksintressets nuvarande avgränsning och har därtill förlorat sitt historiska sammanhang som militär utbildningsplats. De tillhörande byggnader som ursprungligen ingick i anläggningen är borta sedan länge och närområdet är idag tätt bebyggt med bostadshus och verksamhetsbyggnader. Således är det bara den tidigare kasernen som ännu vittnar om platsens militärhistoria. Bedömningen är därför att volontärskolan endast har en marginell betydelse för riksintresset. Risken för att riksintresset påtagligt skadas av en ny detaljplan bedöms som närmast obefintlig. Förutsättningarna är dock att detaljplanen inte medger en rivning av volontärskolan eller en bebyggelse vars höjd kan påverka riksintresset visuellt på långt håll."

Kulturmiljö

Planområdet bedöms inte omfattas av den geografiska avgränsningen av riksintresset för kulturmiljö Y21 Härnösand men att det ändå omfattas av formuleringen av det. Se vidare under, Bebyggd miljö / Kulturmiljö.

Hushållningsbestämmelser

Hushållningsbestämmelser är grundläggande bestämmelser som styr hur den fysiska planeringen ska tillvarata mark- och vattenområden som utgör allmänna intressen, antingen utifrån dess nuvarande användning eller potentiella framtida användning. Dessa områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada de utpekade intressena. Exempel på användningsområden som skyddas av hushållningsbestämmelserna är rennäring, yrkesfiske, mark och vatten av betydelse för natur, kultur och friluftsliv samt behov och närhet av grönområden i tätorter, skogsbruk och jordbruk.

Planområdet omfattas dock inte av några av dess allmänna intressen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska

utformas. Det finns idag miljökvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2010:277), vattenförekomster (SFS 2004:660), fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt omgivningsbuller (SFS 2004:675). En MKN kan anges som en halt eller ett värde, men kan även beskrivas i ord. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en norm överträds. Endast kommuner med en större befolkning än 100 000 invånare omfattas av MKN för buller.

Miljökvalitetsnorm för luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden). Dessa värden regleras i luftkvalitets-förordningen (2010:477). Det finns MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft. I delar av centrala Härnösand överskrider gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Kommunen arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormen som anger lägsta godtagbara miljökvalitet.

Konsekvenser

Tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.

Miljökvalitetsnorm för vatten

Vattenmyndigheterna har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västernorrlands län. Inget av distriktets vatten uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE, används bland annat som flamskyddsmedel), vilka sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT).

Vattenkvaliteten är överlag god inom distriktet, men vissa utmaningar finns att särskilt ta hänsyn till i samband med samhällsutvecklingen:

- Fysiska förändringar, exempelvis utvinning av energi, vägar, ökad produktionen inom jord- och skogsbruk som påverkar vattnen negativt. Fysisk påverkan är den vanligaste orsaken till att god ekologisk status inte nås i distriktet.
- Läckage av metaller och sura ämnen från sulfidjordar i kustområden, beroende av bland annat bearbetning och dikning.

- Storskalig påverkan från areella näringar, exempelvis genom gödsling, utdikning, ökad instrålning vid avverkning samt effekter från körskador i marken.
- Läckage av metaller från avslutad och pågående gruvverksamhet.

Vattentäkter som saknar vattenskyddsområde eller där föreskrifter och skyddsområdets avgränsningar behöver revideras. I Bottenvikens vattendistrikt är det bara drygt 10 % av de allmänna vattentäkterna som har fullgott skydd.

Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte öka föroreningsbelastningen från området i och med att stora asfalterade ytor omvandlas till gröna friytor. Även om planförslaget innebär en ökning av hårdgjorda takytor som följd av nya bostadsbyggnader så bedöms dagvattnets föroreningar inom planområdet inte att öka. Målet är att dagens föroreningsnivåer inte ska öka efter detaljplanens genomförande utan snarare minska innan dagvattnet släpps ut på det kommunala nätet. Risken att förslaget medför en negativ påverkan MKN och recipienten Ålandsfjärden bedöms som låg.

Strandskydd

Planområdet ligger utanför strandskyddat område.

Konsekvenser

Detaljplanen påverkar eller påverkas inte av något strandskydd.

Genomförandefrågor

Prövning enligt annan lagstiftning

Ett genomförande av planen orsakar inget behov av prövning enligt annan lagstiftning.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Målsättningen är att detaljplanen ska antas i november 2025. Den preliminära tidplanen baseras på inga större förändringen sker under planprocessen. Vid ett överklagande kan tidpunkten då detaljplanen får laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen får laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. Detaljplanen fortsätter gälla till dess att den ändras eller upphävs.

Exploateringsavtal

Härnösand kommun avser inte att teckna exploateringsavtal.

Huvudmannaskap för allmän plats

Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. När kommunen är huvudman för allmänna platserna ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med planen. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap. Om det finns särskilda skäl kan kommunen med en planbestämmelse reglera att huvudmannaskapet för de allmänna platserna ska vara enskilt. Vid enskilt huvudmannaskap åligger ansvaret för allmän plats på fastighetsägarna gemensamt.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet som utgör del av fastigheten ÖN 2:52. Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats.

Huvudmannaskap för vatten, spillvatten och dagvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten.

Fastighetsrättsliga frågor

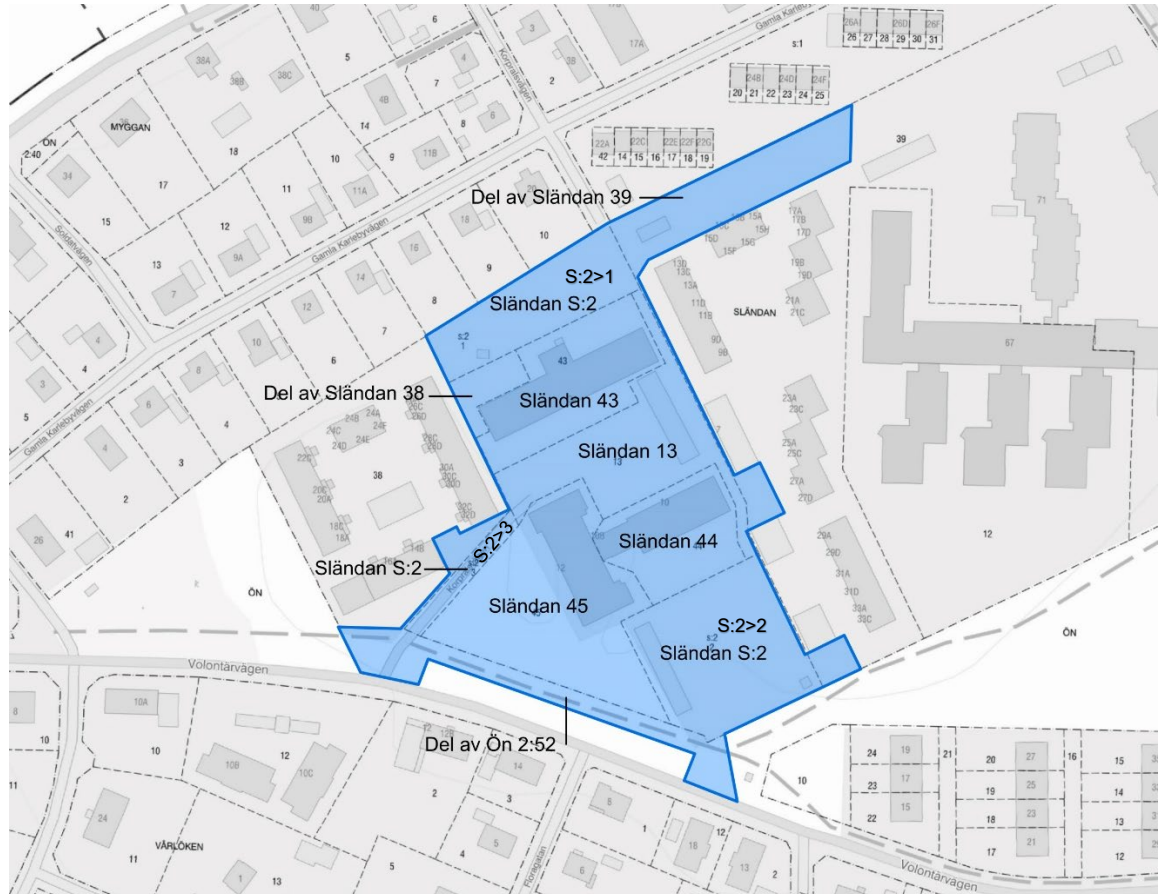
Fastighetsbildning

Planområdets befintliga fastighetsgränser inom kvartersmark för [B] bostäder och kvartersmarken för [P] parkering kommer troligtvis att behöva justeras i enlighet med planens syften och framtida behov.

De delar av planområdet som utgör allmän platsmark utgör redan en del av en större kommunal fastighet Härnösand ÖN 2:52 och planeras inte att ombildas.

Det fortsatta arbetet med projektering och ombyggnation av befintliga byggnader samt byggnation av de nya bostadshusen får tillsammans med marknaden utvisa om planområdets befintliga fastigheter behöver ombildas eller att brytas upp i flera fastigheter.

Konsekvenser



Figur 62. Detaljplaneområdets fastigheter. Källa: Härnösands kommun, Bygg och exploateringskarta. Bearbetning Atom arkitekter.

Inom planområdet finns samfälligheter, dvs områden som tillhör flera olika fastigheter gemensamt. Ett utrymme, som tillhör flera olika fastigheter gemensamt är en samfällighet (1 kap. 3 § Fastighetsbildningslagen (FBL)). Varje fastighet har en bestämd andel i samfälligheten som tillhör fastigheten oberoende av vem som äger denna. Det innebär att när en fastighet som har andel i en samfällighet byter ägare så följer andelen alltid med i överlåtelsen.

Fastighet	Konsekvenser
Sländan S:2	Marksamfälligheten Sländan S:2 ägs gemensamt av 3 andra fastigheter, Sländan 13, 38 och 39. S:2 är uppdelad i 3 olika områden (därav de olika områdessaiffrorna 1,2 och 3).

Marksamfälligheten Sländan S:2 kommer att behöva ombildas för att möjliggöra nybyggnation av bostäder. Om Sländan S.2 ska finnas kvar kommer det att finnas behov av att ompröva vilka fastigheter som ska vara delägare i marksamfälligheten. Detta ska klargöras i detalj vid genomförandeskedet.

Angöringsgatan Volontären utgörs i dag av marksamfällighetsanläggning S:2>3 som möjliggör angöring från Volontärsvägen till Sländan 38 och till planområdets fastigheter Sländan 13 och genomfartstrafik till fastigheten Sländan 39. Samfälligheten avses omprövas eller upphävas genom en lantmåteriförrättning till fördel för en ny gemensamhetsanläggning för parkering och angöringsgata i enlighet med den nya detaljplanen. Gatan Volontären avses ingå i denna gemensamhetsanläggning tillsammans med vändytorna för avfallsstationen på Sländan 38. Den nya vändplanen väster om hus A, (volontärskolan) avses också att ingå i denna gemensamhetsanläggning.

Sländan 13	Samtliga dessa fastigheter ligger inom kvartersmark för Bostäder [B]. Samtliga fastighetsgränser kommer att behöva justeras i enlighet med planens syften och framtida behov, beroende på framtida ägarstruktur i området. Hur gränserna ska justeras kommer att klargöras i genomförandeskedet.
Del av Sländan 38	
Del av Sländan 39	
Sländan 43	
Sländan 44	
Sländan 45	Fastigheten Sländan 13 kommer delvis i nordöstra hörnet att bebyggas med ett nytt bostadshus, Hus C. I övrigt så avses fastighetens garagebyggnad i de östra delarna av fastigheten att rivas. Vändytan på fastigheten runt Vårdträdet planeras finnas kvar även efter genomförandet av planen.
	Sländan 38 kan i stort finnas kvar i sin nuvarande form förutom i nordöstra hörnet där fastighetsgränsen kan komma att behöva justeras beroende av den framtida fastighetsbildningen.
	Del av fastigheten Sländan 39 kommer troligen att fastighetsregleras från fastigheten 39 för att utgöra parkeringsyta för området. Om parkeringsytan ska ligga

på en fastighet eller utgöra en marksamfällighet ska klargöras i genomförandeskedet.

Fastigheten Sländan 43 kommer delvis att bebyggas med ett nytt bostadshus, Hus C och genom rivning av Sporthotellet frigörs ytor för samlad parkering och bostädernas friytor.

De befintliga byggnaderna på Fastigheterna Sländan 45 och Sländan 44 är i dag sammanbyggda med en kopplingsbyggnad som genom planen avses rivas.

Fastighetsgränserna nya fastighetsbildningar kommer därmed att behöva ses över i ett genomförandeskede.

Del av Ön 2:52.

Fastigheten avses inte att ändras.

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter, ofta vägar eller vatten- och avloppsledningar. I gemensamhetsanläggningen deltar flera fastigheter och de bekostar både anläggandet och driften enligt andelstal som fastställs av lantmäterimyndigheten.

En gemensamhetsanläggning kan, efter prövning av ansökan, bildas genom en så kallad anläggningsförrättning. Det kan bli aktuellt när det finns gemensamma behov hos flera fastigheter som behöver lösas i ett gemensamt sammanhang, exempelvis angöringsgator, avloppsledningar etcetera.

Fördelning av kostnader och regler för skötsel beslutas i förrättningen och fördelas på deltagande fastigheter. Vid bildande, omprövning eller upphävande av gemensamhetsanläggning kan det bli aktuellt med ersättningar till fastighetsägare som upplåter utrymme alternativt ersättning till deltagande fastigheter vars rättigheter påverkas. Lantmäterimyndigheten beslutar om den eventuella ersättningens storlek.

Konsekvenser

Befintliga gemensamhetsanläggningar ska ses över. Det kan finnas behov att ompröva eller upphäva befintliga gemensamhetsanläggningar i området.

Förslagsvis bör nya gemensamhetsanläggningar bildas för parkeringsytorna inom planområdet. Vilka fastigheter som ska vara delägare i gemensamhetsanläggningarna för parkeringsytorna ska utredas i genomförandeskedet.

Områden med avsikt att kunna bilda nya gemensamhetsanläggningar har i detaljplanekartan belagts med bestämmelserna:

g₁ - Markreservat för parkering och angöringsgator inom planområdet.

g₂ - Markreservat för gemensamhetsanläggning.

I tabellen nedan redogörs för avsikterna med dessa bestämmelser. Hur uppdelningen av dessa gemensamhetsanläggningar och vilka fastigheter som kan komma att ingå i dessa kan i dagsläget inte klargöras för i detalj utan måste utredas under genomförandeskedet. I detta skede vet vi följande konsekvenser och avsikter för befintliga och nya möjliga gemensamhetsanläggningar.

Befintliga gemensamhetsanläggningar	Konsekvenser
Sländan ga:3	Sländan ga:3 utgör område för trafikändamål. Deläggande fastigheter är Slända 13, 38, 43, 44 och 45. Gemensamhetsanläggningen ligger inom marksamfälligheten Sländas S:2 (området 3) och fastigheten Slända 13 (som enbart upplåter utrymme). Sländan Ga:3 behöver omprövas. Troligt är att delar av dessa angöringsytor även i fortsättningen kommer vara en gemensamhetsanläggning för trafikändamål och angöringsgata efter ett genomförande.
Möjliga nya gemensamhetsanläggningar	Konsekvenser
Parkering och angöringsgator. g₁ - Markreservat för parkering och angöringsgator inom planområdet.	Inom planområdet har markreservat med betäckningen g₁ lagt ut, där nya gemensamhetsanläggningar avses bildas för planområdets parkeringar och angöringsgator. Marknaden får utvisa vilket parkeringsbehov som den nya exploateringen medför. Detta kommer att påverka behovet av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Dessa angöringsgator utgör också lämpliga platser för nya markledningar för anslutning till kommunaltekniken.
Gång- och cykelstråk på kvartersmark för Bostäder [B]. g₂ - Markreservat för gemensamhetsanläggning	Gång- och cykelstråk på kvartersmarken kan med fördel förvaltas genom en gemensamhetsanläggning för att på så vis dela på anläggningskostnaderna och

	förvaltningskostnaderna. Cykelparkeringen kan med fördel ingå i samma gemensamhetsanläggning och därigenom kan dessa samutnyttjas utan att tillskrivas en specifik fastighet. Cykeltak och cykelgarage kan med fördel ingå i denna gemensamhetsanläggning. Detta gynnar också möjligheten till en sammanhållen gestaltning på området.
Kvartersmark och friytor inom kvartersmark för Bostäder [B]. g₂ - Markreservat för gemensamhetsanläggning	Friytor som avsatts för samvaro och lek till gagn för kvartersmarkens bostäder kan med fördel utgöra en eller flera gemensamhetsanläggningar så att även planområdets grannfastigheter kan nyttja lekplatser och sociala ytor och dela ansvar av förvaltning och anläggningskostnader. Friytor som en gemensamhetsanläggning möjliggör att planområdet har större möjligheter att gestaltas som en sammanhållen helhet enligt planens intensioner, något som annars är svårt att uppnå om friytorna förvaltas av enskilda fastigheter.
Komplementbyggnader g₂ - Markreservat för gemensamhetsanläggning	Komplementbyggnaderna på planområdet kan med fördel bilda en eller flera gemensamhetsanläggningar. Avsikten är att förråd, garage och avfallsanläggningar genom gemensamhetsanläggningar ska kunna skapa möjlighet för ett gemensamt nyttjande och förvaltande. Avfallsstationerna är anläggningar och komplementbyggnader som i samband med detaljplanens genomförande avses bilda nya gemensamhetsanläggningar. Vilka fastigheter som kan komma att ingå i dessa gemensamhetsanläggningar får fastställas i ett genomförandeskede.

Vatten och avlopp	Nya gemensamhetsanläggning kan komma att behövas för vatten- och avloppsledningar inom planområdet för att ge möjlighet till ett samutnyttjande av anslutningspunkter.
Befintliga avfallsstationer på fastigheterna Sländan 38 och Sländan 39. g ₂ - Markreservat för gemensamhetsanläggning	Planområdets befintliga byggnader som avses byggas om till bostäder har behov av att nyttja de befintliga avfallsstationerna på Sländan 38 och 39. Förslagsvis bör dessa ingå i en gemensamhetsanläggning. Detaljplanen lämnar det öppet för berörda fastighetsägare att efter behov bilda en eller flera gemensamhetsanläggningar för att kraven på fastighetsnära avfallshantering ska kunna uppnås. Det finns också möjlighet till två nya avfallsstationer på planområdet och dessa kan även komma fastigheterna Sländan 38 och 39 till gagn om de kommer att ingå i de berörda gemensamhetsanläggningarna.

Markreservat

Bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål används för att reglera att ett område reserveras för att ge utrymme för ett visst allmännyttigt ändamål. Bestämmelsen kan tillämpas på såväl allmän plats som på kvartersmark och vattenområde. Ett markreservat för allmännyttiga ändamål begränsar användningen av området.

Det finns i dag fyra befintliga markledningsreservat på planområdet. Två av dessa regleras i detaljplanen av bestämmelsen [u₁] och [u₂], *Marken ska hållas tillgänglig för underjordiska ledningar*. Bestämmelsen avser bekräfta dessa befintliga ledningsrätter. Markreservatet u₁ avser ledningsrätt 2280–80/97.1 och u₂ avser ledningsrätt 2280.02/48.1.

I de befintliga byggnaderna på Sländan 44 och 45 finns två officialservitut för ledningar.

Nya markreservat kan komma att behövas när de nya fastigheterna har reglerats i genomförandeskedet. Nya markreservat förläggs då med fördel i angränsningarna på kvartersmark.

Rättigheter

Servitut

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja

en brunn på annans fastighet. Det finns två typer av servitut, officialservitut och avtalsservitut. Ett officialservitut bildas genom lantmäteriförrättning, efter ansökan och prövning. Servitutet redovisas i fastighetsregistret och är knutet till fastigheten och gäller oavsett vem som äger den. Bildandet av officialservitut bekostas i huvudregler av sökanden.

Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan berörda fastighetsägare. Avtalet måste innehålla vissa moment som framgår av jordabalken. Servitutet gäller tills vidare om inte annat har överenskommits. Ett avtalsservitut kan skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivning sker genom en skriftlig ansökan till Fastighetsinskrivningen.

Rättighet	Konsekvenser och åtgärder
Officialservitut 2280–11/19.1	Vattenledning inom byggnad. Rätt att behålla, underhålla, förnya och ha tillträde till elledningen A. Förmån, Sländan 44, Last, Sländan 45. Det ska i bygglovet redogöras för om denna ledningsrätt avses att finnas kvar och nyttjas eller om den också behöver upphävas genom en lantmäteriförrättning i samband med att kopplingsbyggnaden rivs.
Officialservitut 2280–11/19.2	Elledning inom byggnad. Rätt att behålla, underhålla, förnya och ha tillträde till elledningen B. Förmån, Sländan 45, Last, Sländan 44. Det ska i bygglovet redogöras för om denna ledningsrätt avses att finnas kvar och nyttjas eller om den också behöver upphävas genom en lantmäteriförrättning i samband med att kopplingsbyggnaden rivs.

Ledningsrätter

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål såsom vatten och avlopp, data och telekommunikationsledningar. Ledningsrätt kan endast inrättas av lantmäterimyndigheten.

För de ledningsrätter som omfattas av markreservat i form av u-område bekräftas dessa ledningsrätter så att de blir planenliga. Eventuella nya behov av ledningsrätter kan bildas med stöd av detaljplanen. Det sker på initiativ av respektive ledningshavare genom en lantmäteriförrättning.

Det är i dag oklart hur de äldre byggnaderna är anslutna till det kommunala ledningsnätet i detalj. Detta ska utredas och redogöras för i bygglovsskedet.

Avsikten är att ansluta de nya byggnaderna till de kommunaltekniska ledningarna vatten och avlopp, dagvatten samt fjärrvärme som redan finns i området. Även andra fristående aktörer har ledningar på området som planområdet avser ansluta sig till som befintliga ledningar för data och telekommunikation.

Blir det aktuellt att upphäva eller att ändra rättigheter så behöver det ske genom en lantmäteriförrättning. Uppstår det behov av att skapa nya ledningsrätter så ska detta ske genom en lantmäteriförrättning.

Rättighet	Konsekvenser och åtgärder
Ledningsrätt 2280–80/97.1	Hemab är huvudman, VA och ledningarna i Korpralsvägen. Ledningsrätten ska finnas kvar och bekräftas genom detaljplanens u₁ - bestämmelse. I dag ansluter Sländan 43 till denna ledningsrätt. Denna anslutningspunkt avses nyttjas för det nya bostadshuset Hus C. Även anslutningspunkten där ledningsrätten viker av in över Sländan 39 avses nyttjas för att ansluta Hus B, vårdhemmet. Beroende på eventuella framtida nya fastighetsindelningar kan ytterligare ledningsreservat komma att behöva förrättas. I dag ansluter Sländan 44 till dricksvattenledningen som ligger inom ledningsrätten.
Ledningsrätt 2280.02/48.1	Hemab är huvudman för ledningsrättens dricksvattenledning i Volontärvägen vidare över angränsningsgatan Volontären. Ledningsrätten ska finnas kvar och bekräftas genom detaljplanens u₂ - bestämmelse.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Planens genomförande är beroende av att nya parkeringsytor iordningställs på de nord östra planområdet som i dag utgör prickmark på fastigheten Sländan

39. Den gemensamhetsanläggning som här avses bildas för dessa parkeringsytor måste förrättas genom en lantmäteriförrättning.

Mellan volontärskolan (Hus A) och vårdhemmet (Hus B) finns i dag två officialservitut gällande rättigheterna 2280-11/19.1 och 2280-11/19.2 Dessa två officialservitut kommer troligen att behöva omformas eller upphävas då kopplingsbyggnaden mellan dessa två byggnader rivs i enlighet med detaljplanen. Byggnaderna avses i framtiden delas upp i skilda fastigheter. Blir det aktuellt att upphäva rättigheterna så behöver det ske genom en lantmäteriförrättning.

Behov av ytterligare utredningar eller tillstånd

Inför ett genomförande av detaljplanen ska avfallshanteringen detaljprojekteras. Detta för att säkra att kapaciteten är tillräcklig för de fastigheter som avses ingå i avfallsstationernas gemensamhetsanläggningar.

Avfallsstationerna ska även påvisas vara dimensionerade att klara av det nya lagkravet om fullvärdig fastighetsnära insamling av fraktionerna restavfall, matavfall, papper, plast, metall, färgat-och ofärgat glas enligt lagkrav som börjar gälla 1 Januari 2027.

Hämtningsfordonens framkomlighet och hämtningssituationer vid avfallsstationerna ska utredas och studeras i detalj inför genomförandet av planen så att de uppfyller kriterierna under §21 Hämtnings-och transportvägar i "Föreskrifter om avfallshantering för Härnösands kommun, Gäller från 2024-01-01"

Exploateringen har för avsikt att ansluta fastigheterna till det kommunala ledningssystemet.

VA och dagvattenledningar ligger redan i Korpralsvägen och i Volontärvägen klara att genom nya anslutningar ansluta de nya bostadshusen.

Dricksvattenledning ligger redan i angoringsgatan Volontären. Det ska i genomförandeskedet klargöras var eventuella nya ledningar ska dras och vilka ledningar som behöver ansöka om nya ledningsrätter och markreservat genom lantmäteriförrättning.

Byggnader i området är anslutna till fjärrvärme, vilket gör att det finns ledningar på planområdet men det ska utredas i genomförandeskedet hur ledningarna klarar den nya ökade belastningen som exploateringen medför. Ledningarna är dock från 1980 och ligger i planen för reinvestering.

Dagvattenhanteringen ska i genomförandeskedet detaljstuderas. Det ska utredas i vilken utsträckning som det befintliga fördröjningsmagasinet som i dag ligger under de norra parkeringsytorna på marksamfälligheten S:2, också kan nyttjas av planområdet efter ett genomförande av planen.

Beroende på eventuella framtida, nya fastighetsindelningar kan ytterligare utredningar inför nya ledningsreservat komma att behöva upprättas inför en lantmäteriförrättning.

Det ska i genomförandeskedet utredas vilka åtgärder som eventuellt krävs för att det kommunala dricksvattnet ska uppnå en tillräcklig nivå på kapacitet och tryck för att försörja även de nya bostadshusen med släckvatten.

Anslutningspunkter och avsikterna ska redogöras för vid bygglov.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Planförslaget innebär kostnader för fastighetsägare och exploatören.

Kostnader som belastar fastighetsägare/exploatör:

- Rivnings kostnader för de byggnader som rivs.
- Ombyggnation av befintlig bebyggelse. De nya varsamhets och skyddsbestämmelserna skapar ökade förvaltningskostnader och ökade kostnader vid ombyggnationen av dessa befintliga fastigheter till bostäder.
- Byggnadskostnader för de nya bostadshusen och komplementbyggnader.
- Anläggningskostnader för friytor.
- Anläggningskostnader angöringsgator.
- Kvartersmarkens nya teknisk infrastruktur.
- Eventuell ledningsflytt inom kvartersmarken.
- Eventuell kostnad för fastighetsbildningsåtgärder, gemensamhetsanläggning eller andra rättigheter.
- Fordons- och cykelparkering.
- Skötsel av området.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Förtätningsåtgärder anses som ekonomiskt fördelaktiga för kommunen då det finns en etablerad samhällsinfrastruktur i närheten av utvecklingsområdet. Inga större investeringar krävs av kommunen för att erbjuda god tillgång till samhällsservice för de framtida boende.

Intäkter

Ekonomiska konsekvenser för övriga berörda

Eventuella ekonomiska konsekvenserna för övriga berörda regleras i särskilt avtal.

Planavgift

Ett planavtal är tecknat mellan Härnösands kommun och sökande där kommunens och sökandes åtaganden samt kostnadsfördelningen dem emellan är klargjorda.

Ersättning och inlösen

Inlösen

Om mark enligt en detaljplan ska användas för en allmän plats som kommunen är huvudman för, är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken.

Om kommunen inte är huvudman för en allmän plats är den som ska vara huvudman för platsen skyldig att på fastighetsägarens begäran förvärva äganderätt, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till marken.

I en detaljplan får kommunen bestämma markreservat för sådana trafik- och väganläggningar, energianläggningar, anordningar för elektroniska kommunikationsnät och ledningar som behövs för allmänna ändamål. Kommunen får även bestämma markreservat för gemensamhetsanläggningar. Om markreservatet avser en allmän ledning, en allmän trafikanläggning eller en trafikanläggning som är gemensam för flera fastigheter är den som ska vara huvudman för anläggningen skyldig att på fastighetsägarens begäran förvärva nyttjanderätt eller annan särskild rätt i den omfattning som behövs för ändamålet.

Detaljplanen orsakar inga krav eller skyldigheter om inlösen. Kommunen är redan huvudman för allmän plats inom planområdet.

Ersättning

Det kan uppstå ersättningar mellan fastighetsägarna i samband med fastighetsbildningåtgärder eller om rättigheter omprövas och/eller upphävs.

Källor

Fotografier: Härnösands kommun, om inte annat anges.

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges.

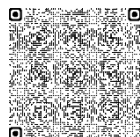
Kartor och illustrationer: Härnösands kommun, om inte annat anges.

Perspektiv, 3D modell: Perspektiv gestaltade av Atom arkitekter, 3D modellen är framtagen av Patrik Pettersson, GIS-utvecklare, Härnösands kommun. Skoog arkitekter har upprättat 3d modellen över Volontärskolan (Hus A).

Bidlänkar

Sida 37. Figur 23. Vykort, Källa: Facebook gruppen: Du vet att du är från Härnösand om du...

QR-kod:



Thomas Jenssen
Plan- och byggchef

Frida Näsman
Planarkitekt

Malin Nyberger
Plansamordnare

Jens Karmert
Planarkitektkonsult



Samhällsförvaltningen
Frida Näsman,
Frida.nasman@harnosand.se

[Skriv ärenderubrik här]

1. Berör beslutet individer (kvinnor/män)
Ja **Nej**
2. Om svaret är ja – vilka grupper av individer berörs?
(tex äldre/barn/unga/företagare/funktionsnedsatta)

De som bor i närheten av planområdet idag påverkas.

3. Vilka konsekvenser (både positiva och negativa) får beslutet för berörd grupp? Beskriv

Det positiva är att området ses över och rustas upp då det idag är nedgången och delvis otryggt.
Nackdelarna är att det är delvis en förtättningsåtgärd vilket gör att de i närmaste anslutning till planområdet påverkas mest, men även ökad trafik till och från området.

4. Har berörd grupps synpunkter inhämtats innan beslut?
Ja **Nej**

5. Om ja – beskriv på vilket sätt och vilka synpunkter som inkommit

Vi har varit ute på samråd och granskning med planförslaget samt haft ett fysiskt samrådsmöte på biblioteket.

6. Om nej – motivera varför inte

Under samrådet inkom det inga yttranden från privatpersoner och ingen deltog vid samrådsmötet vilket är skälet till att vi inte bokade in ett fysiskt möte under granskningsskedet.

7. Beskriv hur beslutet bidrar till att uppfylla nämndens mål och uppdrag samt kommunens övergripande utveckling (Nämndens mål/uppdrag i verksamhetsplan, gemensamt reglemente, lagstiftning eller andra dokument som är viktiga för nämnden samt övergripande styrdokument – Översiktsplan samt tillväxtstrategi)

Förslaget går i linje med översiktsplanen samt möjliggör för fler bostäder vilket är en del i tillväxtstrategin.

8. Beskriv vilken eventuell påverkan beslutet har på kommunens ekonomi

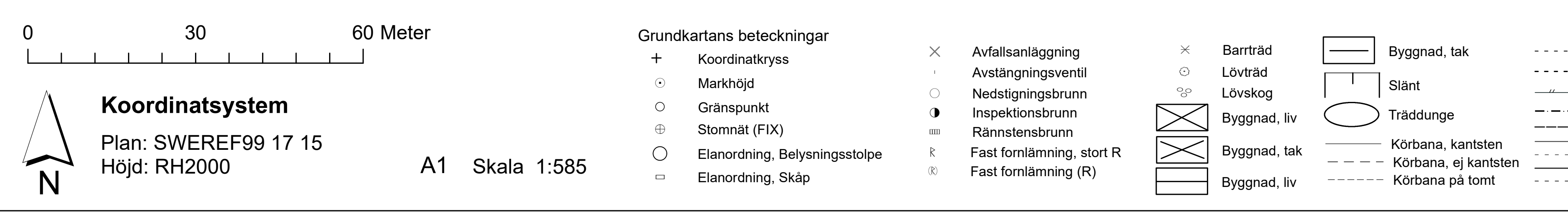
Förtätningåtgärder anses som ekonomiskt fördelaktiga för kommunen då det finns en etablerad samhällsinfrastruktur i närheten av utvecklingsområdet. Inga större investeringar krävs av kommunen för att erbjuda god tillgång till samhällsservice för de framtida boende.

9. Beskriv om beslutet har någon påverkan på miljö/klimat? (positiv/negativ)
Ingen Liten Stor

Ombyggnation är fördelaktigt i jämförelse med enbart nybyggnation även om det kommer krävas stora renoveringar för att renovera Volontärskolan. Även förtätningåtgärder på redan hårdgjord mark är fördelaktigt. All nybyggnation ger ett negativt klimatavtryck vilket så även är fallet här.

10. Beskriv på vilket sätt beslutet påverkar jämställdhet/jämlikhet?

Planen möjliggör för olika bostadstyper och möjliggör för olika upplåtelseformer vilket ökar möjligheten för olika grupper att kunna bo i området.





Samhällsförvaltningen

Dick van Asperen, 0611-348080
dick.van.asperen@harnosand.se

Samhällnämnden

Skriv ärenderubrik här

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

- att** bevilja bygglov för ändrad användning av byggnad på fastigheten SLÄNDAN 45,
- att** bevilja rivningslov för del av byggnad på fastigheten SLÄNDAN 44,
- att** besluten om lov gäller med villkoret att den nya detaljplanen för fastigheterna Sländan S:2, 13, 43, 44 och 45 samt del av Sländan 38 och Ön 2:52 har vunnit laga kraft,
- att** godta byggherrens förslag till kontrollansvarig, Nils Svensson, samt
- att** fastställa avgiften till 50 400 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Beskrivning av ärendet

Ärendet gäller ändrad användning av byggnad, Volontärskolan, från skola/vandrarhem till bostad. Sökande önskar bygga om och göra 19 stycken lägenheter i byggnaden. I samband med detta vill man även riva en del av byggnaden, en sk länkbyggnad, mellan Volontärskolan och en annan byggnad. Länkbyggnaden är belägen på Sländan 44.

De 19 lägenheterna består samtliga av två rum med en köksdel i det större rummet. Lägenheterna varierar i storlek från 52 m² till 77 m² och samtliga har balkong. Lägenhetsförråden förläggs på plan 3 och en hiss kommer att installeras så att våningsplanen blir tillgängliga. På entréplan och plan 2 kommer ett par gemensamhetsytor för de boende att anordnas och på entréplan kommer även ett övernattningsrum för besökare att finnas. Fasadpanelen och balkongspjälorna kommer att målas i en beige-grå nyans medans knutar, foder och balkongstommar får en något mörkare ton.

Bedömning

Utgångsläget och åtgärden överensstämmer med detaljplanen.

Volontärskolan byggdes 1891 och är huvudsakligen uppförd av trä med inslag av murade väggar i bottenvåningen. Byggnaden har formen av ett H med ett trapphus i respektive flygel. Stommen är panelklädd och rikligt dekorerad i nyrenässansstil med tandsnittsfriser och fältindelningar på den

symmetriska fasaden. Byggnadens fasader har mycket höga kulturvärden och detta regleras i den kommande detaljplanen bla med bestämmelsen q1, ”Byggnadens symmetriska panelklädda träfasader skall bevaras med lister, tandsnittsfriser, fältindelningar och skurna dekorationer. Det flacka valmade taket skall bevaras.” och detta har sökande beaktat och tagit hänsyn till. De tillkommande lägenheterna uppfyller tillgänglighetskraven med endast en mindre avvikelse gällandes betjäningssyta i fyra sovrum. Avvikelsen beror på byggnaden förutsättningar.

I samma detaljplan får marken mellan Volontärskolan och den sammanlänkande byggnaden på Sländan 44 ej bebyggas vilket medför att rivningen av länkbyggnaden inte bara blir planenlig utan också är ett måste för att utgångsläget ska bli planenligt.

Besluten om bygg- och rivningslov är fattade utifrån en detaljplan som ej ännu fått laga kraft. Planprocessen har dock kommit så långt att handläggning och beslut av lov är möjligt med villkoret att loven blir giltiga när detaljplanen fått laga kraft.

Beslutsunderlag

Ansökan om bygglov, SAM-2025-2156:1

Tillgänglighetsutlåtande, SAM-2025-2156:5

Rivning plan 1, SAM-2025-2156:6

Rivning plan 2, SAM-2025-2156:7

Rivning plan 3, SAM-2025-2156:8

Rivning länkb. fasader, SAM-2025-2156:9

Rivning länkb. plan 0 och 1, SAM-2025-2156:10

Rivning länkb. plan 2 och 3, SAM-2025-2156:11

Planritning plan 0, SAM-2025-2156:12

Planritning plan 1, SAM-2025-2156:13

Planritning plan 1 del 1, SAM-2025-2156:14

Planritning plan 1 del 2, SAM-2025-2156:15

Planritning plan 2, SAM-2025-2156:16

Planritning plan 2 del 1, SAM-2025-2156:17

Planritning plan 2 del 2, SAM-2025-2156:18

Planritning plan 3, SAM-2025-2156:19

Planritning plan 3 del 1, SAM-2025-2156:20

Planritning plan 3 del 2, SAM-2025-2156:21

Sektionsritning, SAM-2025-2156:22

Fasadritning NO, SAM-2025-2156:23

Fasadritning SO NV, SAM-2025-2156:24

Fasadritning SV, SAM-2025-2156:25

3-D vy 1, SAM-2025-2156:26

3-D vy 2, SAM-2025-2156:27

Markplanerings- / situationsplan, SAM-2025-2156:29

Beslutsunderlag är de underlag du använt dig av för att kunna komma fram till ditt förslag till beslut. Under den här rubriken skrivs vilka dokument som legat till underlag för förslaget till beslut. Det kan t.ex. vara motioner, yttranden från andra nämnder/förvaltningar, en invånardialog, en bedömning av barns bästa etc.

Här ska du inte skriva förslag på reviderade styrdokument etc, dessa läggs som bilagor.

Thomas Jenssen
Tf Plan- och byggchef

Dick van Asperen
Handläggare Bygg

Delges:

Meddelande: Sker per brev till ägare av fastigheterna,

Bilagor

Bilaga 1 Besvärshänvisning

Bilaga 2



Samhällsförvaltningen

Thomas Jenssen, 0611-348155

Thomas.jenssen@harnosand.se

Samhällsnämnden

Parkeringsutredning centrala Härnösand

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

att överlämna parkeringsutredningen och inspel från fastighetsägarna till kommunstyrelsen.

Beskrivning av ärendet

Härnösand önskar bättre kunskap om hur parkeringssituationen i stadskärnan fungerar och hur tillgängligheten kan förbättras. Kopplat till detta finns utmaningar med centrumhandeln och stadskärnans övergripande attraktivitet och målsättningar om ökat hållbart resande i staden. I rapporten redovisas nuvarande parkeringssituation i centrala Härnösand, samt förslag till förbättring.

Syftet med utredningen är först och främst att redovisa nuläget avseende parkering och den handel som utgör mycket av stadslivet i centrum och är beroende av en fungerande parkeringssituation. Utifrån nulägesbilden ges förslag på hur staden och parkeringssituationen kan utvecklas för att öka attraktiviteten utan minska tillgängligheten och även uppmuntra till ett ökat hållbart resande i linje med kommunala mål.

De större fastighetsägarna har lämnat inspel där syftet är att belysa fastighetsägarnas perspektiv för att säkerställa att föreslagna åtgärder leder till en mer attraktiv och funktionell stadskärna.

Socialt perspektiv

Förslaget bedöms inte påverka perspektivet.

Ekologiskt perspektiv

Förslaget bedöms inte påverka perspektivet.

Ekonomiskt och juridiskt perspektiv

Förslaget bedöms inte påverka perspektivet.

Beslutsunderlag

Bilagor

Bilaga 1, Parkeringsutredning för centrala Härnösand

Bilaga 2, Sammanställning från workshop med de större fastighetsägarna

Helene Lager
tf Förvaltningschef

Thomas Jenssen
tf Plan- och Byggchef



Parkeringsutredning för centrala Härnösand

Analys av nuläge och förslag till förbättring

Dokumentinformation

Titel: Parkeringsutredning för centrala Härnösand

Projektnummer: 24167

Rapportnummer: 2024:157

Författare: Johan Kerttu

Medverkande: Felix Sjölin

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: Härnösands kommun

Kontaktperson: Mattias Carpenlid

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-12-20	Första version	Beställare

Förord

Denna utredning har genomförts under hösten 2024 av Trivector på uppdrag av Härnösands kommun. Parallellt med denna utredning har en handelsutredning utförts av Dominika Andrae och Angelica Chander på Optimal Stadsutveckling.

Rapporten har författats av Johan Kerttu, med hjälp av Felix Sjölin och kvalitetsgranskning av Rasmus Sundberg. Kontaktpersoner på Härnösands kommun har varit Mattias Carpenlid, Mathilda Lindström och Frida Ullberg.

Lund 2024-12-20

Johan Kerttu

Rapportförfattare, Trivector Traffic

Sammanfattning

Skrivs när utredningen i övrigt är färdig.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Syfte.....	5
1.3. Avgränsningar	6
1.4. Material och metod.....	6
2. Parkering och centrumhandel	8
2.1. Historik – handeln och staden	8
2.2. Stadens utmaning.....	13
2.3. Parkeringens betydelse för handeln	15
3. Härnösand	20
3.1. Övergripande fakta	20
3.2. Kommunala mål och strategier.....	23
3.3. Pågående planer	26
3.4. Sammanfattning av Härnösands förutsättningar.....	28
4. Handelsutredning för centrala Härnösand	30
4.1. Handelns utveckling i Härnösand och Sverige	30
4.2. Intervjuer	30
4.3. Risker och rekommendationer.....	31
5. Parkeringssituationen i centrala Härnösand	33
5.1. Parkeringsplan (Sweco 2015).....	33
5.2. Beläggingsstudie hösten 2024	35
5.3. Sammanfattning av parkeringssituationen.....	45
6. Slutsatser.....	47
7. Rekommendationer.....	49
8. Referenser	52

Bilaga I: Beläggingsräkning

1. Inledning

Härnösand önskar bättre kunskap om hur parkeringssituationen i stadskärnan fungerar och hur tillgängligheten kan förbättras. Kopplat till detta finns utmaningar med centrumhandeln och stadskärnans övergripande attraktivitet och målsättningar om ökat hållbart resande i staden. I denna rapport redovisas nuvarande parkeringssituation i centrala Härnösand, tillsammans med resultat från en studie av centrumhandeln som genomförts parallellt, samt förslag till förbättring.

1.1. Bakgrund

Härnösand är en mindre kuststad i mellersta Sverige. Som i många andra kommuner finns en vilja att utveckla staden och transportsystemet i en mer hållbar riktning, men också för att skapa mer attraktiva stadsmiljöer för vistelse. Samtidigt präglas stadsbygden och infrastrukturen idag av bilen, som fyller en central funktion i transportsystemet, vilket gör parkering till en brännande fråga. Parkeringssystemet i centrala Härnösand har inte planerats utifrån en övergripande struktur och helhetsbild, vilket gör att det idag finns parkering utspritt på många gator och mindre ytor. Detta bidrar bland annat till en avsaknad av sammanhängande gång- och cykelstråk genom staden, vilket i sin tur bidrar till att öka bilanvändningen och efterfrågan på bilparkering.

1.2. Syfte

I uppdragsbeskrivningen från Härnösands kommun påtalas att parkeringsfrågan behöver utredas utifrån faktisk och upplevd tillgång, liksom behovet av att hitta en balans mellan skapandet av attraktiva stadsrum och ett väl dimensionerat och reglerat utbud av parkering som tillsammans bidrar till att skapa en attraktiv stadskärna och levande handel. Kommunen efterfrågar en utredning som redovisar rådande parkeringssituation och ger förslag på åtgärder som kan skapa ökad tillgänglighet samt hur parkering kan omvandlas till annan markanvändning i attraktiva lägen.

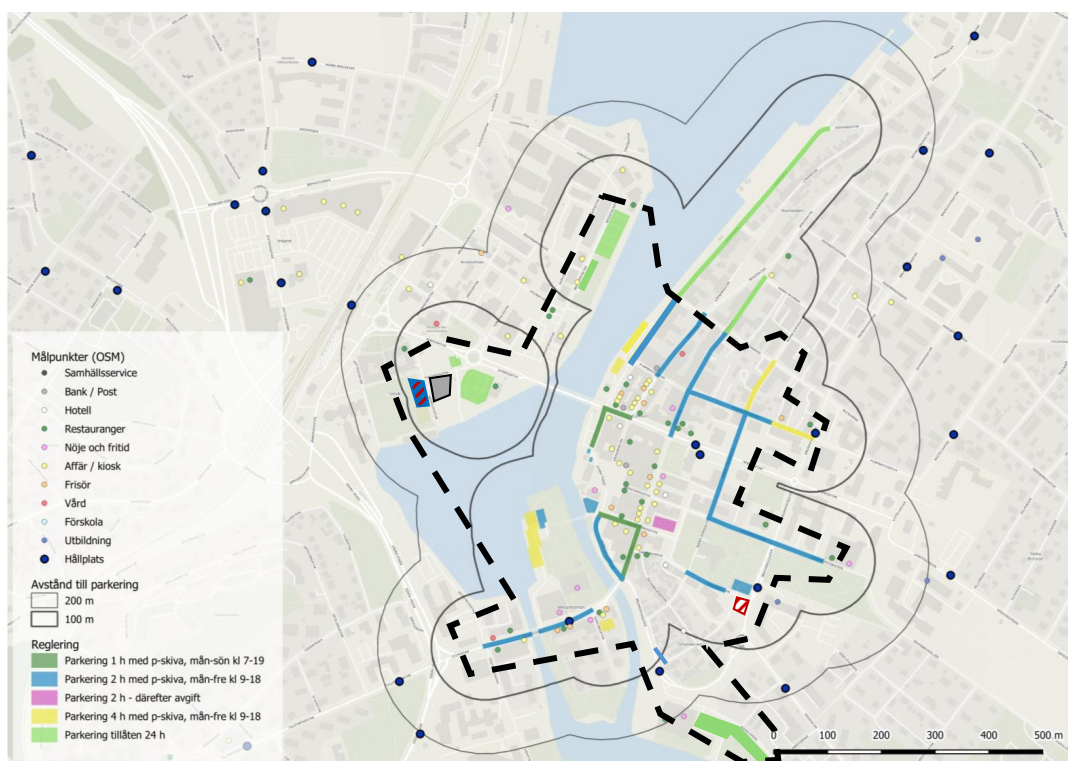
Syftet med denna utredning är först och främst att redovisa nuläget avseende parkering och den handel som utgör mycket av stadslivet i centrum och är beroende av en fungerande parkeringssituation. Utifrån nulägesbilden ges förslag på hur staden och parkeringssituationen kan utvecklas för att öka attraktiviteten utan minska tillgängligheten och även uppmuntra till ett ökat hållbart resande i linje med kommunala mål.

Ett antal konkreta frågeställningar lyfts också för att uppfylla syftet. De kan sammanfattas i en fråga om hur parkeringsutbudet kan dimensioneras och regleras för att säkerställa både

god tillgänglighet till centrum och goda förutsättningar att nå kommunens övriga mål om ökat hållbart resande och mer attraktiva stadsmiljöer, både idag och i en framtid då befolkningen väntas ha vuxit. Därutöver finns ett antal specifika frågeställningar rörande hur tillgängligheten till parkering kan säkerställas.

1.3. Avgränsningar

I denna utredning behandlas bilparkeringar i centrala Härnösand, se Figur 1. Cykelparkering har inte studerats inom ramen för denna utredning, men tillgång till attraktiv cykelparkering är, jämte gena och säkra cykelstråk och välplanerad kollektivtrafik, en nyckel till att erbjuda goda alternativ till att resa med bil och på så sätt minska bilresandet.



Figur 1 Geografisk avgränsning av de parkeringar som studerats inom ramen för denna utredning.

1.4. Material och metod

Det material som huvudsakligen använts för denna utredning är dokument och handlingar från Härnösands kommun (se kapitel 3), tidigare framtagen parkeringsplan, samt resultat från den beläggningsräkning och nummerskrivning som genomfördes den 17–19 oktober 2024 (torsdag-lördag), se kapitel 5.

Utöver detta har relevant forskningslitteratur och studier av erfarenheter och statistik från andra städer använts för att dra generella lärdomar om parkering och centrumhandel, se kapitel 2.

En separat handelsutredning har utförts parallellt, baserad på försäljningsstatistik, intervjuer med handlare och centrumbesökare i Härnösand samt en workshop genomförd med berörda tjänstepersoner på kommunen, se kapitel 4.

2. Parkering och centrumhandel

Parkering är idag nära sammanflätat med handel och besöksnäring och påverkar staden både positivt och negativt genom att det tillgängliggör staden för bilburna besökare samtidigt som det tar yta och ekonomiska resurser i anspråk. Parkering och bilen utgör dock relativt nya tillskott till staden. Handeln, i sin tur, har förändrats genom åren, i takt med samhället och inte minst utvecklingen av ny teknik. För att förstå hur dessa fenomen hänger samman krävs därför ett historiskt perspektiv på staden och dess handel.

2.1. Historik – handeln och staden

Arkitekten Jerker Söderlind har myntat begreppet ”Handeln bygger staden”. Med detta avser han i korthet att stadsmässig bebyggelse uppstår på platser där människor samlas för att utbyta varor och tjänster med varandra. Denna kausala kedja kan utsträckas bakåt ännu ett steg, till att människor samlas för att utbyta varor och tjänster på platser där vägar korsas och naturliga mötespunkter för ett större omland därmed uppstår. Infrastrukturen blir därför avgörande för staden eftersom den avgör var någonstans människor rör sig och möts. Likaså är transporttekniken avgörande då hastigheten med vilken människor färdas avgör hur långt ifrån varandra de kan bo och ändå ha kontakt och bedriva affärer med varandra.¹

I grund och botten handlar det om tillgänglighet – människor måste mötas för att ha utbyte av varandra, oavsett om det gäller idéer, social samvaro eller varor och tjänster. Ett sätt att lösa detta är att anordna tillfälliga mötesplatser, exempelvis i form av marknader eller kultplatser som används under vissa tider på året. Den mest påtagliga lösningen är byar och städer, där människor samlats permanent och där tillgängligheten blir det samma som fysisk närhet. Kravet på närhet har historiskt gjort städerna täta för att minimera avstånden och tiden för att ta sig mellan människor och inrättningar av olika slag.

Svenska städers utveckling före bilens intåg (omkring 1950) går långt tillbaka, i flera fall ända till 1100-, 1200-tal. En central förutsättning för städernas framväxt och utveckling var det äldre nätet av vägar och handelsrutter, som vuxit fram under mycket lång tid. I vissa strategiska noder i detta nät utvecklades knutpunkter som samlade människor (och varor) från olika platser, på väg åt olika håll och i olika ärenden. Dessa flöden och möten gav i sin tur underlag för handelsverksamhet, vilken permanentades i handelsplatser kring vilka ytterligare bebyggelse med kringverksamheter och bostäder sedan växte fram.

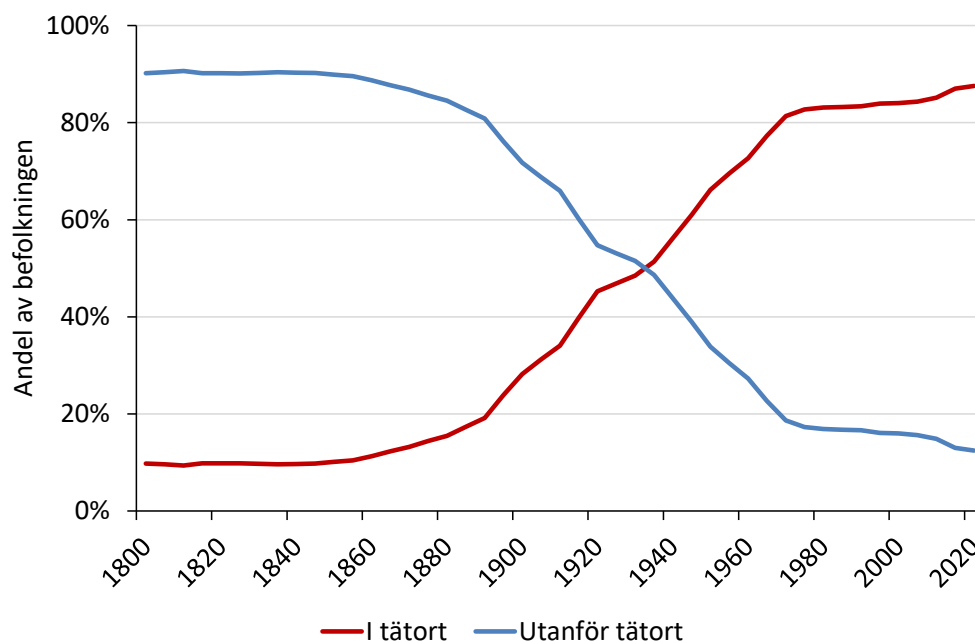
De svenska städerna låg dock länge i ett land där de flesta bodde på landsbygden och där självförsörjningsgraden var stor vilket gjorde att en stor del av det som idag löses genom olika inköps- eller serviceärenden till mer eller mindre avlägsna målpunkter istället löstes i

¹ Söderlind, J. 2011.

eller vid hemmet. Städerna betjänade därför länge främst en mindre, men växande, stadsbefolkning och tillresande säljare och köpare från ett större omland under tillfälliga återkommande marknader. Under 1800-talets andra hälft bidrog ett antal samhällsförändringar till att städerna och stadskärnorna började ta form som de centrala handels- och mötesplatser, där många också har både bostad och arbetsplats, som vi känner dem idag. Eller, som i fallet med många mindre och medelstora städer där utvecklingen stagnerat eller vänt, så som många ännu minns dem för 40, 50, 60 år sedan.

Urbanisering

Från 1860-talet och omkring 100 år framåt genomgick Sverige en kraftig urbanisering (se Figur 2), inledd till följd av bland annat skiftesreformer på landsbygden, vilket ökade jordbrukets produktivitet och minskade behovet av manuell arbetskraft samtidigt som en större befolkning kunde födas, nya stambanor som kopplade ihop de större städerna, samt näringsfrihet vilket gjorde det möjligt för fler att etablera nya handelsverksamheter.



Figur 2 Andel av Sveriges befolkning boende i respektive utanför tätort 1800–2020. Källa: SCB.

Industrialiseringen skapade nya arbetsplatser i städerna, för de som inte längre kunde arbeta inom jordbruket. Dessutom drevs städernas utveckling mot mer utpräglade handelsplatser med butiksgator på av den produktionsökning som industrialiseringen gav: "En jämn produktion krävde helt enkelt en jämn avsättning" skriver Bosse Bergman om framväxten

av permanenta butiker jämte de mindre anspråksfulla bodarna på innergårdar och de mer tillfälliga marknadsstånden på stadens torg.²

Bilens intåg i staden och samhället

Nästa stora omvandling av staden och handeln kom vid mitten av 1900-talet, då bilinnehavet och bilanvändningen började skjuta i höjden. Den stora långsiktiga effekten av detta blev att transportkostnaderna minskade, vilket, i takt med att väginfrastrukturen byggdes ut, innebar att mer och mer mark gjordes tillgänglig för bebyggelse. Staden glesades ut och funktionsseparerades, delvis för att bilen möjliggjorde det, delvis för att det låg i linje med rådande planeringsideal. Resultatet blev en snabb stadstillväxt, befolkningsmässigt och, framför allt, ytmässigt.

Till den befintliga stadskärnan började därför adderas nya årsringar av stadsbebyggelse med allt längre avstånd till målpunkterna i centrum, så att den nya bebyggelsestruktur som möjliggjorts av bilen i samma slag också blev starkt beroende av den. Lika beroende som den nya stadsbygden var av bilen, lika oförberedd var dock den gamla stadskärnan på att ta emot alla de bilar som nu ville angöra dess målpunkter. Denna kollision mellan det gamla och det nya märks tydligt i röster från tiden:

I fråga om parkering synas förhållandena nära nog ha utvecklats till en alla strid mot alla. Privatbilar och cyklister jaga runt i den inre staden för att söka finna en uppställningsplats för sitt fordon [...], ofta med negativt resultat och med påföljd att fordonet ställs på vinst och förlust på en självtagen parkeringsplats var som helst.

Polisintendent Erik Forsselius, 1947³

Ur bilsamhällets synpunkt är staden sådan den utvecklats under århundradenas lopp en absurditet med sin koncentrerade stadskärna dit av ålder, bl.a. huvudparten av stadens industriella och merkantila verksamhet förlägges.

Byrådirektör Erik Hasselquist⁴

Svaret på denna utmaning blev att börja anpassa stadens målpunkter till den nya tidens transportteknik, vilket innebar att göra plats för bilparkering i stadens centrala delar. Skriften "Rädda Storgatan!", framtagen för Handelskamrarnas Nämnd 1958, står som en tydlig representant för denna syn på vad bilen skulle komma att betyda för staden. Under rubriken "Kan vi bevara Storgatan?" beskrivs stadens utmaning på följande sätt:⁵

Storgatan är stadens pulsåder. Här går trafiken fram – nu som förr. Här knyts alltjämt kontakter mellan stad och landsbygd. Här samlas stadens egna för att diskutera dagens

² Bergman, B. 2003. sid. 23f.

³ citerad i Lundin, P. 2008. sid. 47f.

⁴ i Åhrén, U. & Lundin, P. sid. 149.

⁵ Rädda Storgatan! 1958.

problem. Här möts de i arbete och på fritid. Och här har stadens kommersiella liv vuxit fram och skapat sin egen miljö. Storgatan ger stadens dess prägel. Storgatan är stadens ansikte. Den representerar staden. Men Storgatan befinner sig just nu i ett brytningsskede. Den motsvarar inte bilsamhällets krav på framkomlighet och utrymme. En anpassning efter en ny tid måste äga rum. Storgatasmiljön måste bevaras även i bilåldern. Vi vill inte och har för övrigt inte råd att mista Storgatan och de värden den företräder. Vi måste därför var och en i sin stad skapa förutsättningar för att RÄDDA STORGATAN. Och vi måste göra det omedelbart.

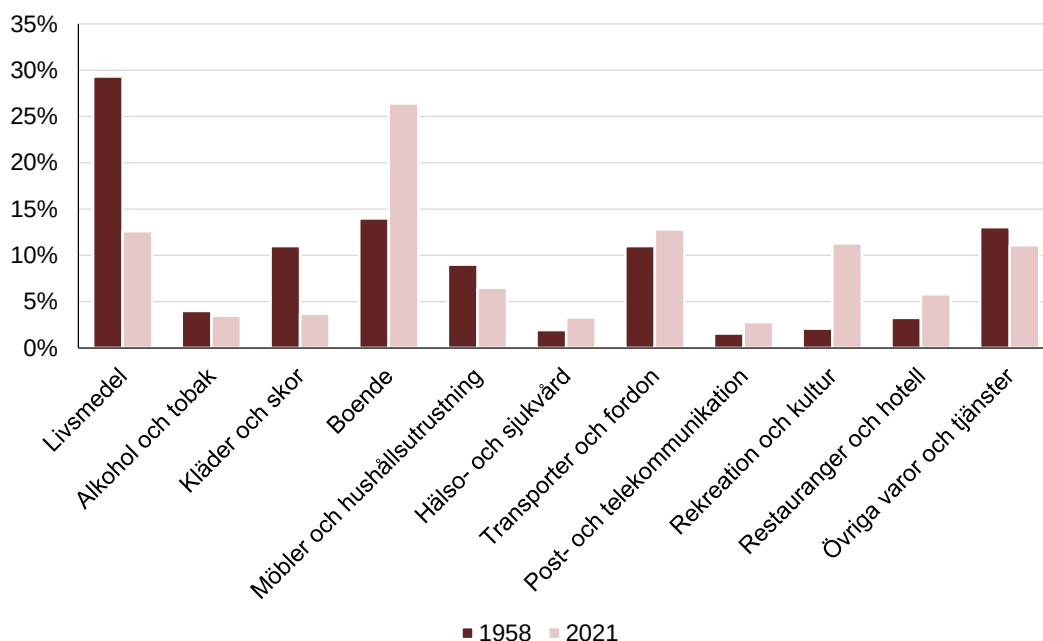
Vidare beskrivs bilens betydelse för att öka människors möjligheter att disponera sin fritid och göra sina inköp, vilket har sin nackdel i form av att städernas attraktiva centrala delar ”plötsligt fylls av alla de som söker tillgodose sina inköpsbehov.” Problematiken beskrivs som att ”[m]edan bilen gjort oss oberoende av avstånd och inköpsställen, har vi själva blivit beroende av bilen. Kan vi inte nå vårt färdmål med bil och inte ställa upp den i närheten, söker vi oss hellre till andra platser.”

Handelns struktumvandling

Här måste man stanna upp och fråga sig hur det kan komma sig att ett ökat inflöde av kunder med bil till stadens centrum skulle kunna utgöra ett problem för staden och dess butiksverksamhet. Fler bilburna kunder kan knappast ensamt förklara den utmaning för staden och stadslivet som bilen utgjorde, även om det ledde till konkurrens om vägar och parkeringsplatser. Fler faktorer krävs för att förklara utvecklingen av staden och handeln. Utan några anspråk på att här ge en fullständig bild, noteras att:

- ▷ Den traditionella stadskärnan, med sitt innehåll, som växte fram under andra hälften av 1800-talet och som beskrevs som hotad i ”Rädda Storgatan!” är en historiskt unik produkt av rådande förutsättningar, som inte bara rör transportmöjligheter. Reallönerna var betydligt lägre än idag (år 1960 var en genomsnittlig timlön 32 % av dagens), vilket gjorde att den privata tjänste- och varukonsumtionen var betydligt lägre. Lägre löner gjorde det rationellt både för konsumenter att efterfråga verkstäder och hantverkare som kunde reparera kläder, skor och andra föremål, liksom att erbjuda dessa tjänster, tills att bättre möjligheter att massproducera varor och högre löner gjorde hantverkarens tid mer värdefull än varan själv
- ▷ Lägre löner påverkade också innehållet i konsumtionen: År 1958 gick omkring 40 % hushållens utgifter till livsmedel, kläder och skor, medan bara knappt 15 % gick till boendet. Att jämföra med drygt 15 % av utgifterna till livsmedel, kläder och skor, respektive drygt 25 % till boendet, år 2021 (se Figur 3)
- ▷ De tekniska framstegen under 1900-talet utgörs inte bara av bilen, utan även av bland annat kylskåpet och Tv:n. Kylskåpet (jämfte bilen) minskade människors beroende av nära tillgång till stadens utbud för att hålla sig med dagsfärska varor. Tv:n, i kombination med möjligheten att lägga en större andel av hushållsbudgeten på sitt boende (i form av större boyta), gjorde att människor i det egna hemmet kunde ersätta

två behov som tidigare tillgodosetts på offentliga lokaler och platser – sociala sammankomster och kultur- och nöjeskonsumtion⁶



Figur 3 Hushållens utgifter 1958 respektive 2021, fördelade på olika kategorier. Andel av disponibel inkomst. Källa, SCB.

Dessa faktorer förklarar hur det kom sig att staden och dess handel under 1900-talets första hälft präglades av ett stort utbud av små butiker och lokaler för möten och kultur, med tillhörande människor i rörelse på gator och torg, och varför det förändrades i takt med den tekniska utvecklingen och ökande välstånd och lönenivåer.

- Slutligen valde man att hantera den växande biltrafiken genom utbyggnad av ny väginfrastruktur utanför och runt den befintliga stadsbebyggelsen, vilket ledde till att nya stora flöden av människor (i bil) och potentiella mötesplatser uppstod, i konkurrens med de befintliga i städernas centrum. De gamla genomfartslederna genom städerna ersattes med förbifarter och ringleder med god tillgång på mark för nya handelsetableringar som, med ett stort utbud av parkering, kunde göras än mer tillgängliga än stadskärnan, för de bilburna kunderna

Den sistnämnda faktorn förklarar, bättre än trängseln i stadskärnan, varför besöksintensiva och på andra sätt skrymmande verksamheter valt att i stor utsträckning flytta ut från sina tidigare, centrala lägen. Och den hänger även samman med de ökade möjligheterna till konsumtion, genom att större, externt lokaliserade handelsenheter ger möjlighet att tillhandahålla varor till lägre kostnad, tack vare billigare mark och mindre personalintensiva

⁶ Fredriksson, C., et al. 2019. sid. 12ff.

butiker. Den ökade konkurrensen i handeln ger billigare varor för kunderna, som kan öka sin konsumtion, men också mindre marginaler för butikerna, som måste öka sin försäljning och därmed sitt kundunderlag.⁷ Det förklarar hur välbefinnandeökning och ökade möjligheter till förflyttning kunde göra det svårare för handeln i stadskärnan att klara sig. Konkurrensen från andra handelsplatser som kunde erbjuda lägre priser på nyproducerade varor tvingade även stadskärnan att sänka priserna och bli beroende av en ökad omsättning, fler kunder och ökad tillgänglighet.

E-handeln kan sägas vara en naturlig fortsättning av denna logik, där till slut ett närmast oändligt utbud kan tillgängliggöras för alla på hela jorden, utan en enda kvadratmeter butiksyta och med ytterst begränsad personal. Kravet är utbyggd infrastruktur – vägnät och parkeringsytor för externhandel, internetuppkoppling för E-handeln, i konkurrens med stadskärnans täthet.

2.2. Stadens utmaning

Vi har alltså gått från en situation med en samlad och funktionsblandad stadsbebyggelse, framvuxen i en tid av stark urbanisering och nödvändigheten att skapa tillgänglighet genom närhet. Avsaknaden av kylskåp och bil, ett mindre löneutrymme för konsumtion av nya varor och begränsade möjligheter att träffas och umgås och ta del av kultur och nöje i det egna hemmet, bidrog också till att skapa den täta staden med sitt rika utbud av handel och myllrande stadsliv.

Det ska dock poängteras att detta varken är något ”naturligt tillstånd” för staden eller något entydigt positivt. Förklaringar till att staden såg ut som den gjorde står i mångt och mycket att finna i tekniska och ekonomiska begränsningar. I takt med att dessa begränsningar började upplösas förändrades också staden till något nytt, där en ny typ av stadsbygd lades till den befintliga stadskärnan, vars innehåll och roll som självklar handelsplats också förändrades.

Vi måste därför acceptera att stadskärnans innehåll, utseende och funktion förändras samtidigt som det är både möjligt och önskvärt att påverka. Exempelvis genom utbud och reglering av parkering för att skapa god tillgänglighet för bilburna kunder och besökare som bidrar till ett rikt och varierat utbud av handel och andra besökspunkter. Men detta måste ske på stadskärnans villkor, på ett sätt som tillvaratar dess unika kvaliteter och gör den till en plats värd att besöka. Vilket påtalades redan för över 60 år sedan:

Man måste göra en avvägning mellan å ena sidan affärskärnans behov av parkeringsutrymmen och vad tillgången på sådana betyder för affärslivet och å den andra det värde marken kan ha för annat ändamål än parkering och vad parkeringsutrymmena

⁷ Anselmsson, J. 2021.

betyder i minskade kontaktmöjligheter mellan andra stadsfunktioner och detaljhandel och icke minst i form av en mer steril miljö. Det finns med andra ord risk för att fördelarna av ett tillräckligt antal parkeringsplatser kan vinnas till stor del blott på bekostnad av mycket av det som gjort innerstaden och dess affärsliv tilldragande.

Direktör Gösta Bohman⁸

Spacescape och Evidens fångar upp samma problematik och konflikt mellan utrymme för parkering och annan markanvändning, i sin rapport om vilka faktorer som ökar den totala omsättningen för restauranger och sällanköpshandel i Göteborg.⁹ För sällanköpshandeln är det fyra variabler som tillsammans förklarar 80 % av skillnaden i omsättning mellan olika etableringar:

- ▷ *Klusterindex* – avståndet till andra butiker och restauranger i närområdet
- ▷ *Kvarterstadsindex* – andelen av kvarterens ytterkant som bebyggda och andelen utåtvända entréer
- ▷ Antal anställda inom 250 m
- ▷ Antal parkeringsplatser inom 250 m

De tre förstnämnda faktorerna kan sägas fånga mycket av den traditionella stadskärnans karaktär, med tätt liggande slutna kvarter med entréer mot gatan, många människor i närheten och gott om målpunkter. Den fjärde faktorn är parkering, vilket inte handlar om platsens kvaliteter i sig, utan om möjligheten för mer avlägsna besökare att ta sig dit.

Det handlar, kort och gott, om alternativkostnad, i detta fall rörande markens och platsens användning:

- ▷ En tätbebyggd stadskärna med en blandning av nyare och äldre byggnader, parker, kulturscener, handel, service, etc. erbjuder många målpunkter och ofta trivsamma stadsmiljöer, vilket gör dem attraktiva för människor att besöka och vistas i. Samtidigt innebär ovan beskrivna ekonomiska och tekniska förändringar och konkurrensen från nyare handelsplatser utanför staden att handeln och stadslivet i stadskärnan blivit beroende av mer långväga kunder. Kunder som till stor del kommer med bil, vilket kräver parkeringsplatser.
- ▷ Parkering skapar tillgänglighet för fler besökare till staden och ger större kundunderlag för handeln och ett livskraftigt och brett utbud av handel är i sig en attraktionsfaktor för staden. Men ordnandet av parkering kräver antingen stora ytor (markparkering) eller kostsamma konstruktioner ovan eller under mark (parkeringshus och garage). Ett stort utbud av markparkering i staden riskerar ge luckor i kvarterstrukturen och ”minskade kontaktmöjligheter” mellan stadens funktioner och en ”steril miljö” som människor

⁸ i Åhrén, U. & Lundin, P. (red.) 2010 [1960]. sid. 181.

⁹ Spacescape & Evidens. 2016.

inte vill vistas i. Det gäller även mindre väl utformade parkeringsanläggningar där in- och utfarter och öppna betongkonstruktioner kantar gatorna.

”På en butiksgata bör det i princip inte vara längre luckor mellan butikerna än att det går att stå utanför en butik och få en uppfattning om vad nästa butik har i sitt skyltfönster” skriver kulturgeografen och handelsforskaren Ola Thufvesson.¹⁰ Parkering måste därför lösas i lagom mängd och på platser där den inte ligger i vägen för, eller skapar onödigt avstånd mellan, de platser och målpunkter som människor kommer till staden för att besöka.

Logiken kan illustreras med den snabba tillväxten av stormarknader och varuhus i efterkrigstidens Sverige, till en början inplanerade i stadskärnorna, vilket ställde krav på kraftigt ökade parkeringsytor. Rivningar av äldre bebyggelse blev nödvändigt (hälften av all äldre stadsbebyggelse i Sverige revs mellan 1960 och 1970), vilket ledde till sargade och ödsliga stadsrum och en växande opinion mot tidens bilorienterade planering.¹¹

Detta betyder att det, i en tät, attraktiv stad, sällan eller aldrig är möjligt att ordna parkering för att tillgodose alla potentiella bilburna besökare, i närheten av alla målpunkter. Avvägningar måste göras.

Eller, rättare sagt, om stadskärnan ska kunna erbjuda en annan vistelsemiljö och (handels-) upplevelse än externa köpcentrum och handelsområden, har den inte råd att lösa parkering på ett lika ytkrävande sätt, vilket innebär tre saker: färre parkeringsplatser, mindre andel markparkering och längre gångavstånd mellan parkering och målpunkt.

2.3. Parkeringens betydelse för handeln

Det har, sedan åtminstone 1990-talet, gjorts ett antal studier runtom i världen av betydelsen av parkering eller, mer generellt, tillgängligheten med bil, för handelns omsättning och stadskärnans välmående. Inom ramen för denna utredning har ingen vetenskaplig litteraturstudie gjorts, istället ges exempel på vilka frågor som studerats och vilka resultat som presenterats i litteraturen.

Omvandling av bilorienterade gaturum – ”pedestrianization”

Ett antal studier fokuserar på effekten av att begränsa biltrafik i en stads centrala delar, vilket kan förstås som den samlade effekten av att minska tillgängligheten med bil för att istället kunna skapa lugnare, säkrare och mer trivsamma gaturum för fotgängare och cyklister att röra sig och vistas. Resultat från dessa studier kan således avslöja något om betydelsen av

¹⁰ Thufvesson, O. 2009. sid. 94

¹¹ Lundin, P. 2008. sid. 266–268.

faktorer som påverkar en handelsplats' tillgänglighet med bil (ex vis parkering), liksom dess alternativkostnad.

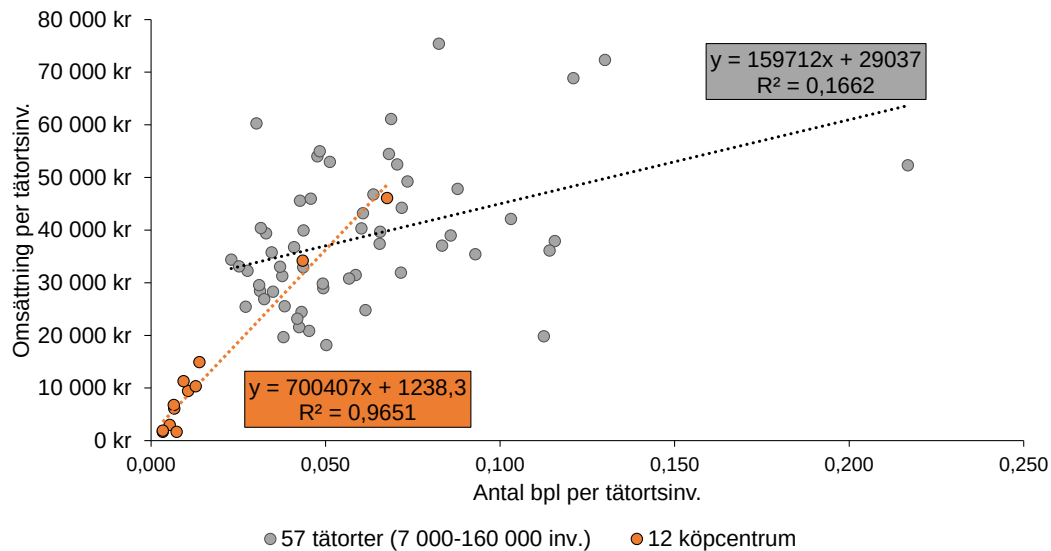
De samlade resultaten är att handelns omsättning ökar i områden som omvandlats till bilfria zoner och att effekten är starkare ju större sammanhängande dessa zoner är. Orsaken är att detta ger miljöer som är anpassade till gående, vilket leder till längre uppehållstid på platsen och därmed ett bättre underlag för handel och restauranger.¹²

En viktig slutsats att ta med sig från dessa studier är att det är fullt möjligt att skapa en attraktiv stadskärna med en fungerande centrumhandel på olika sätt, men att det är starkt beroende på förutsättningarna på respektive plats. Denna slutsats är lätt att förstå vid en jämförelse av en typisk traditionell stadskärna, präglad av ett småskaligt, finmaskigt gatunät, och en typisk extern handelsetablering med en mer storskalig och bilanpassad trafikmiljö. Det är uppenbart att förutsättningarna att skapa goda förutsättningar för handeln genom att prioritera ytor för gång och vistelse framför biltrafik och parkering, är mer gynnsamma i stadskärnan än i den typ av miljö som präglar externa lägen. Det handlar helt enkelt om att förstå vad som fungerar i varje enskilt gaturum.

Slutsatsen framgår också vid en statistisk jämförelse av parkeringsutbud och omsättning för stadskärnor respektive köpcentrum (se Figur 4). Den visar att skillnader i parkeringsutbudet förklarar omkring 95 % (jmf R^2 -värden i Figur 4) av variationen i omsättning för köpcentrum, men bara 15 % av variationen i omsättning för svenska stadskärnor. Som väntat är en bilplats alltså värd betydligt mer på en extern handelsplats än i en stadskärna. Omvänt gäller att alternativ användning av den plats parkering upptar är mer värdefull i stadskärnan än på en extern handelsplats, på grund av att yta i staden är mer av en bristvara.

- ▷ En viktig fråga för trafikplaneraren är om minskad biltrafik och mindre yta för parkering på en viss plats gör det troligt att den kommer att fyllas upp av fotgängare, cyklister, uteserveringar, etc. Om svaret är nej, och om omfattande omdaning av platsen inte bedöms genomförbar för att öka dess attraktivitet, är det troligen bättre att försöka öka platsens tillgänglighet med bil och andra färdmedel än att omfördela ytor till gående och vistelse

¹² Se sammanställning av flera studier i Sax Kaijser, B. 2020.



Figur 4 Parkeringsutbud och handelns omsättning per capita för 56 svenska stadskärnor samt 12 skånska köpcentrum. Siffror för köpcentrum hämtade från André & Hall 2018. Siffror för stadskärnor hämtade från Fastighetsägarna & WSP u.å. samt egen datainsamling.

Inköpsbeteende och färdmedelsval

En annan samling relevanta studier utforskar konsumenters inköpsbeteende med fokus på deras färdmedelsval och vilka kvaliteter hos en handelsplats som de värderar högst. Resultaten är inte entydiga – vissa studier menar, i linje med ovan anförda resultat, att bilburna kunder och hög biltillgänglighet inte är avgörande för handeln, medan andra framhåller betydelsen av handelsplatsers tillgänglighet med bil. För att förstå denna diskrepans behöver man titta närmare på hur de olika studierna är genomförda och hur resultaten används för att dra generella slutsatser.

Det finns åtminstone en betydelsefull skillnad mellan olika studier, nämligen i fråga om vilket urval man studerar. När man studerar godtyckligt utvalda personer och hushåll pekar resultaten på att biltillgänglighet och parkering har mycket stor påverkan på valet av handelsplats.¹³ När besökare på specifika handelsplatser, både stadskärnor, halvexterna och externa etableringar, studeras avseende hur de upplever handelsplatsen i fråga framstår parkering och biltillgänglighet som mindre avgörande. Istället är det butiksmixen och platsens atmosfär som främst påverkar hur den upplevs.¹⁴

Det är viktigt att notera att det rör sig om två olika urval och att resultaten och slutsatserna från de två typerna av studier inte är fullt ut jämförbara. På ett sätt är det generellt mer intressant att studera slumpmässigt utvalda hushåll för att få svar på vad som får dem att välja en handelsplats framför en annan. Den frågan kan inte besvaras om man bara studerar

¹³ Reimers, V. 2013., Wärnhjelm, M. 2015.

¹⁴ Teller, C. & Reutterer, T. 2008., Chan et al. 2016, Mørk, I. 2016 och Trivector 2019.

de som besöker en viss handelsplats, till exempel en stadskärna, eftersom de redan utgör ett väldigt specifikt urval – de som valt att komma till just den här platsen, givet dess kvaliteter och förutsättningar. Inte heller går det att dra slutsatsen att parkeringsutbudet är oviktigt för handeln i stadskärnan bara genom att konstatera att merparten av besökarna kommer med andra färdmedel. För att kunna ge ett mer korrekt svar på den frågan måste man kunna svara på om mer och eventuellt billigare parkering skulle ge fler bilburna kunder och om det i sin tur skulle ge ökad omsättning för handeln. Det hänger i sin tur samman med vilken påverkan fler bilplatser och ökad biltrafik har på möjligheten att tillhandahålla andra kvaliteter i staden och skapa trivsamma miljöer för vistelse ("parkeringens alternativkostnad"), vilket diskuterats ovan. Att besvara den typen av frågor är dessvärre betydligt svårare än att bara studera färdmedelsfördelningen för besökare till stadskärnan.

Utbud och reglering av parkering

Ovan återgivna resultat visar att det inte är helt enkelt att säkert säga vilka faktorer (däribland biltillgänglighet och parkering) som avgör en handelsplats' attraktivitet och framgång. Bilden kan förtydligas något av resultat från studier som fokuserar på just parkering och dess användning och reglering.

Den övergripande teorin och slutsatsen från flera studier är att ett större och ofta mindre reglerat parkeringsutbud inte nödvändigtvis ger en mer framgångsrik handelsplats. Ett mindre, men ändamålsenligt reglerat parkeringsutbud med hög omsättning kan kombinera god tillgänglighet för bilburna kunder och minskad söktrafik med goda förutsättningar att skapa en attraktiv miljö för människor att vistas i. Studerade försök där billig eller gratis parkering införts för att attrahera besökare till stadskärnan visar att resultatet ofta blir längre parkeringstider och totalt sett färre kunder till handeln.¹⁵

En förklaring till att parkeringsavgifter kan ge ökad tillgänglighet i täta och funktionsblandade miljöer som stadskärnor är att långtidsparkörer har högre priskänslighet än korttidsparkörer.¹⁶ När det blir dyrare att parkera centralt kommer således i regel boende och verksamma och andra som önskar parkera längre tid att söka efter andra lösningar innan handelns kunder gör det.

Parkeringsavgifter och annan reglering har dock bara positiva effekt när de tillämpas med hänsyn till den lokala parkeringssituationen så att de faktiskt leder till en ökad omsättning och tillgänglighet för fler bilburna kunder. Det illustreras av en amerikansk studie där effekten av enhetlig parkeringsavgift över större delen av dygnet vid ett handelsstråk studerades. Resultaten pekar på att avgiften var för hög när parkeringsefterfrågan var låg och möjligen för låg när efterfrågan på parkering var hög och slutsatsen blev att den därför inte

¹⁵ Svensson, R. & Hedström, T. 2010 och Tyler et al. 2012.

¹⁶ Simicevic et al. 2012 och Kobus et al. 2013.

bidrog till ökad tillgänglighet och fler kunder.¹⁷ Troligen hade det varit bättre att begränsa den avgiftsbelagda tiden till de delar av dygnet då parkeringsefterfrågan var hög och då tillämpa en högre avgift.

Syftet med parkeringsreglering bör alltid vara att skapa tillgänglighet genom att möjliggöra för fler att nyttja samma bilplatser, aldrig att resultera i bilplatser som står tomma en längre tid. Lämpligt nog bygger också gällande lagstiftning för reglering av parkering på allmän plats på samma princip.¹⁸

På platser eller vid tider då parkeringsefterfrågan är låg behövs ingen reglering. Istället bör man då fundera på om en del av parkeringsytan skulle kunna nyttjas för andra ändamål som skulle ge platsen ett större värde. Om de resterande parkeringsplatserna då fylls upp så att tillgängligheten för ytterligare bilburna kunder begränsas bör man överväga striktare reglering för ökad omsättning.

¹⁷ Hymel, K. 2014.

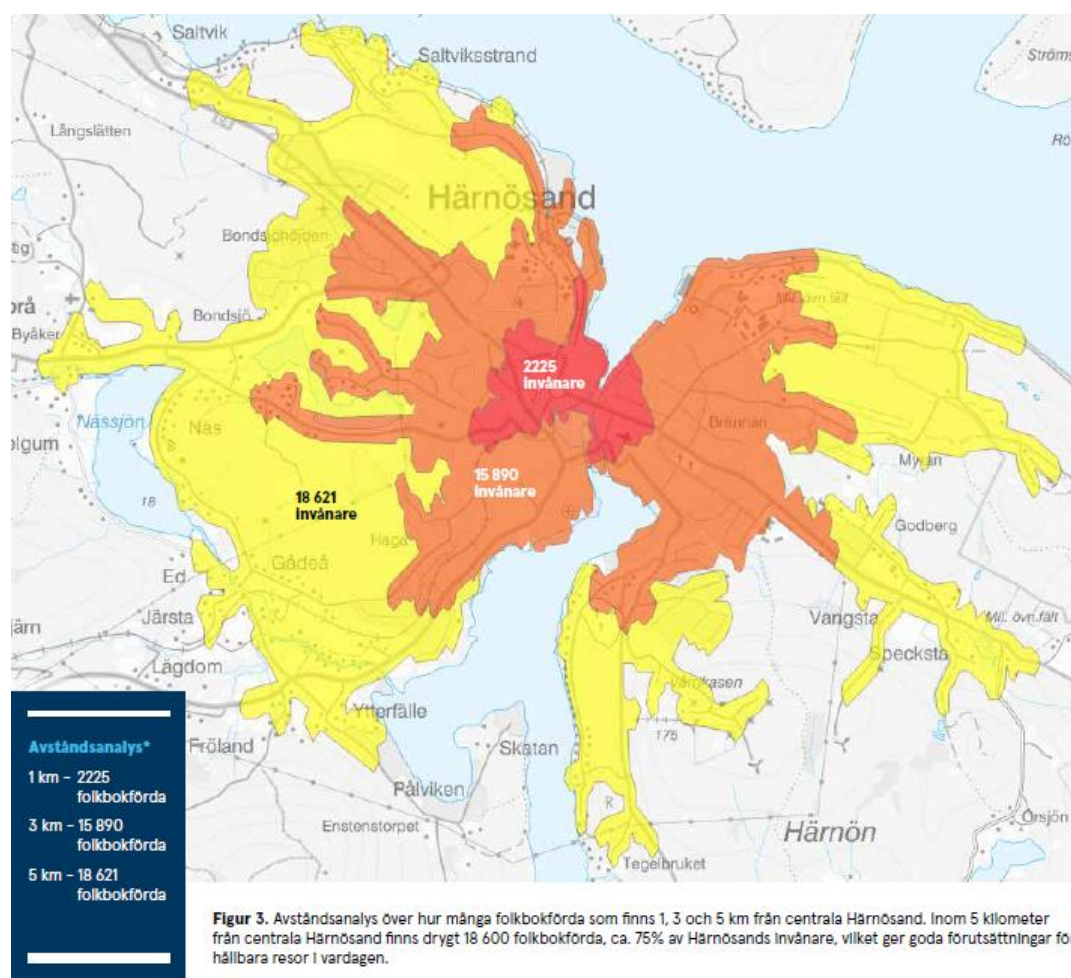
¹⁸ SFS 1957:259. Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

3. Härnösand

3.1. Övergripande fakta

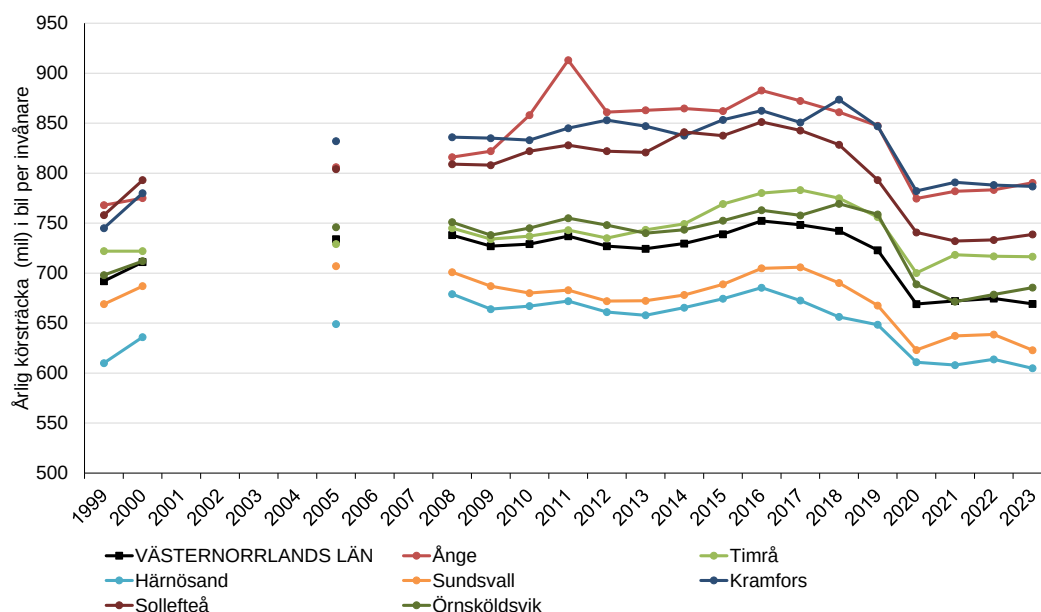
En liten och nära stad...

Härnösand ingår i gruppen ”Mindre stad/tätort (C6)” i SKR:s kommungruppsindelning. Denna grupp innefattar (år 2023) 27 kommuner som alla har mellan 15 000 och 40 000 invånare i kommunens största tätort och en begränsad in- och utpendling. Inom denna grupp tillhör Härnösand en av fem kommuner med mer än 70 % av kommuninvånarna boende i kommunhuvudorten. Staden är också relativt tätbebyggd, vilket innebär att hela tätorten kan nås inom 15–20 minuters cykelfärd från Stora Torget (<5 km, se Figur 5).



Figur 5 Antal invånare som nås inom olika avstånd från centrala Härnösand. Källa: Gång- och cykelprogram 2022–2040 (Härnösands kommun, 2022).

De avståndsmässigt goda förutsättningarna för en stor del kommun- och tätortsbefolkningen att gå eller cykla till centrala Härnösand återspeglas möjligen även i det faktum att kommunen har det lägsta bilinnehavet (tillsammans med Sundsvall) och den lägsta bilanvändningen per invånare, i länet, se Figur 6.



Figur 6 Årlig körsträcka i bil per invånare i Västerbotten län. Källa: SCB. Tillgänglig via: <https://www.rus.se/statistik-och-indikatorer/korstrackor/> [2024-12-11].

Ett faktum värt att notera är att omkring 75 % av alla förvärvsarbetande som bor i Härnösands kommun arbetar (2021) inom kommunens gränser, en minskning från 88 % 1993. Denna utveckling syns även i övriga kommuner i länet, men bara i Timrå är den större än i Härnösand. Samtidigt har antalet förvärvsarbetande (antalet arbetstillfällen) i kommunen minskat med 11 %, se Tabell 1.

Vad detta betyder är alltså att en större andel av de förvärvsarbetande i kommunen lägger en stor del av tiden (och rimligtvis en del av sin köpkraft) utanför kommunen, samtidigt som antalet verksamma i kommunen under dagtid minskat.

Tabell 1 Pendlingens utveckling i Västernorrlands län 1993-2021.

Kommun	Andel boende och arbetande i kommunen (utv. 1993–2021 i %)		Antal förvärvsarbetande i kommunen (utv. 1993–2021 i %)	
	1993	2021	1993	2021
Ånge	89%	80% (-10%)	4 842	4 022 (-17%)
Timrå	52%	41% (-20%)	5 690	6 094 (+7%)
Härnösand	88%	75% (-14%)	11 780	10 429 (-11%)
Sundsvall	92%	88% (-4%)	45 140	52 673 (+17%)
Kramfors	89%	82% (-7%)	8 990	8 077 (-10%)
Sollefteå	92%	86% (-7%)	9 766	8 345 (-15%)
Örnsköldsvik	96%	92% (-4%)	24 274	26 250 (+8%)

...med stabil befolkning...

Härnösands kommun har knappt 25 000 invånare, vilket är något färre än före millennieskiftet, då befolkningen sedan omkring 1970 pendlat runt 27 000 invånare. I kommunhuvudorten är befolkningen idag strax över 18 000 invånare och har legat mellan 17 500 och 19 500 sedan 1970.

Statistik över åldersfördelningen visar att andelen 65 år och äldre i kommunen ökat från 15 % år 1970 till 27 % idag, samtidigt som andelen 20–64 år minskat från 59 % till 51 % och andelen yngre än 20 år minskat från 26 % till 22 %. För tätorten finns statistik tillgänglig endast från 2010 och visar att det är de äldsta och yngsta som ökat något, medan gruppen 20–64 år minskat, både i antal och andel.

...och utmaningar avseende attraktivitet

I WSP:s ”Stadsbarometern” (2019) ingår Härnösands stadskärna tillsammans med ett flertal andra svenska mellanstora till större stadskärnor i en jämförelse hur demografiskt och ekonomiskt stark respektive stadskärna är. Varje stadskärna tilldelas ett index (0–100) baserat på hur den presterar relativt de andra städerna i urvalet, på tio olika kvantitativa variabler. Detta index ger inte någon fullständig bild, men bedöms ändå ge en uppfattning om hur attraktiva och livskraftiga de olika stadskärnorna är i relation till varandra, liksom vilka faktorer som gör att en specifik stadskärna är mer eller mindre attraktiv och vad som skulle kunna höja dess indexvärde.

Härnösands samlade indexvärde hamnar på 49, vilket placerar staden på plats 45 av totalt 64 jämförda städer. De tio bästa stadskärnorna har ett värde på 68–77 och de tio sämsta 31–42.

Av naturliga skäl presterar Härnösand nära medianvärdet på flera av variablerna, men den sticker ut på ett par sätt som är intressanta att plocka upp i relation till de frågor som hanteras i denna utredning.

För det första är **andelen av kommunens befolkning som bor i stadskärnan**, relativt hög, vilket skapar förutsättningar för ett lokalt, icke bilburet underlag för handel och besöksnäring. Stadens begränsade storlek gör dock att **det totala antalet personer som bor i stadskärnan** är mindre än i de flesta andra städer i studien. **Medianinkomsten** är också relativt låg, vilket bland annat indikerar en lägre köpkraft för stadens servicenäringar att ta del av. Den variabel där Härnösand verkligen sticker ut är dock **andelen sysselsatta inom så kallade ”gatuplansverksamheter”** (ex vis hotell och restaurang), där staden har det lägsta värdet av alla jämförda städer med omkring 10 %.

Handelns och besöksnäringens målpunkter i Härnösand

Målpunkterna i Härnösand är i huvudsak koncentrerade kring ett antal tvärgator till Nybrogatan som löper genom centrum och förbinder Härnön med Kronholmen på fastlandssidan, se Figur 7. Flest målpunkter finns längs Köpmangatan, Storgatan, Trädgårdsgatan och västra Kyrkogatan samt runt Stora Torget. Mer storskalig handel finns på västra sidan om spåren och Härnösands centralstation, på handelsområdet Ankaret, där Intersport, Ica Maxi, KappAhl och ett par apotek och snabbmatsrestauranger finns samlade runt större markparkeringsytor i, för externa eller halvexterna handelsetableringar, karakteristisk stil.

3.2. Kommunala mål och strategier

Härnösands kommun har ett flertal mål, visioner/framtidsbilder och utpekade strategier av relevans för stadens framtida utveckling, trafik och parkering, i dokument som översiktsplanen, målprogrammet, gång- och cykelprogrammet och inte minst trafikprogrammet. Nedan lyfts och diskuteras kortfattat ett antal utvalda delar som bedöms särskilt relevanta i sammanhanget.



- ▷ På en övergripande nivå säger **kommunens målprogram** bland annat att Härnösand är en plats för tillväxt, där besöksnäringen är stark och att kommunens utveckling ska präglas av hållbarhet och minskad miljöpåverkan. Detta sätter fingret på den utmaning som det är att öka transportsystemets och resandet hållbarhet, samtidigt som man vill bibehålla stadens och stadskärnans attraktivitet och tillgänglighet. Man vill jobba för ett minskat bilresande till staden, som leder till att besökarna istället väljer andra färdssätt, inte reser med bil till andra målpunkter
- ▷ **Översiktsplanen** är inne på samma tema, men är mer konkret. I korthet talar den om att en levande stad och centrum behöver både tillgänglighet med bil, men också ett transportsystem som i större utsträckning än hittills kombinerar bil med andra transportslag i centrum. Detta föreslås ske bland annat genom smartare och mer yteffektiva parkeringslösningar utanför de mest centrala lägena som i stället ska nås till fots, för att på så sätt skapa utrymme för en tätare och mer attraktiv stadsmiljö på bekostnad av bilparkeringar. Handel ska koncentreras kring Stora torget, som också ska bindas ihop med Kronholmen och Ankaret genom gångstråk och ny stadsbebyggelse med levande offentliga platser
- ▷ **Gång- och cykelprogrammet** poängterar att Härnösand är en stad med nära till det mesta, med många målpunkter inom promenad- och cykelavstånd, för en stor del av befolkningen. Samtidigt har staden vuxit fram på ett sätt som skapat ett gång- och cykelvägnät som inte alltid hänger ihop och med en icke enhetlig standard, med otrygga, osäkra och ibland otydliga lösningar som kan skapa konflikt mellan trafikslag. Egenskaper som behöver åtgärdas om ett ökat hållbart resande ska kunna uppnås
- ▷ Tydligast och flest inspel kopplat till trafik finns, av naturliga skäl, i **Trafikprogrammet**. Här framhålls att hållbarhet ska uppnås genom utvecklandet av en levande och trygg stadskärna, med intressanta mötesplatser innehållande både kommersiella och övriga aktiviteter. Framtidsbilden för 2050 är en stad där det är enkelt för alla att gå, cykla och åka kollektivt och där det upplevs naturligt att utföra ärenden utan bil, så att ytor får vägar och parkeringar har kunnat minskas till förmån för andra funktioner i staden. De parkeringar som finns kvar är yteffektiva och strategiskt placerade för att på samma gång främja stadsmiljön, hållbart resande och tillgänglighet. Förtätning av staden har lett till en ökad befolkning och en mer sammanhängande, utvidgad stadskärna som inkluderar Kronholmen och som lockar till sig fler människor som i stor utsträckning reser dit på annat sätt än med bil. Förutom genom fysisk utformning har transportsystemet blivit mer effektivt och hållbart genom parkeringsreglering och parkeringsledningssystem
- ▷ **Tillväxtprogrammet** sätter upp ett mål om 30 000 invånare och 11 500 arbetstillfällen i kommunen till år 2040

3.3. Pågående planer

Planprogram Skeppsbron¹⁹

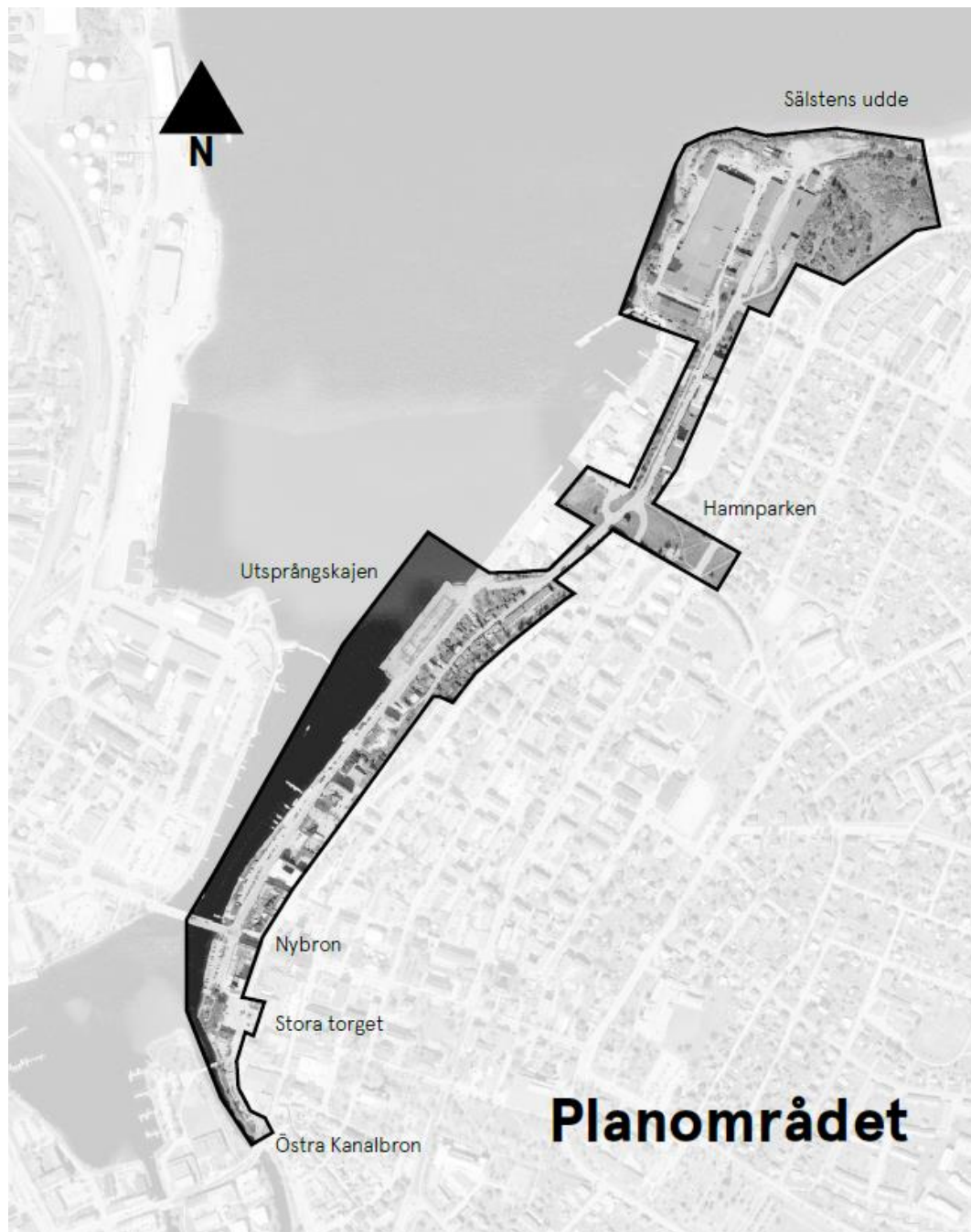
Skeppsbron ska enligt plan rustas upp under perioden 2027–2030, i linje med vad som sägs i de övergripande mål- och strategidokumenterna (se ovan). Området mellan stadskärnan och vattnet (se Figur 8), som idag är obefolkat och upplevs otryggt, ska få mer liv och rörelse bland annat genom att:

- ▷ Hårdgjorda ytor för biltrafik minskar och ger plats åt gång- och cykelstråk, mötesplatser och andra vistelseytor
- ▷ Parkering i större utsträckning hänvisas till strategiska platser i närheten istället för de större ytor som idag finns i området, samtidigt som parkering regleras för önskad användning
- ▷ Sänkt hastighet för motortrafiken, för minskad barriäreffekt och känsla av transportstråk
- ▷ Nya funktioner och målpunkter tillskapas, i form av småskalig handel, restauranger med uteserveringar och allmänt tillgängliga, ej kommersiella målpunkter
- ▷ Mer grönska och parker tillskapas

Förhoppningarna är att områdets omvandling ska skapa en mer händelserik och attraktiv miljö som lockar besökare från både staden och dess omnejd. I förlängningen ska detta skapa ökad privat investeringsvilja i området.

Särskilt relevant i denna utrednings perspektiv är det faktum att den möjliga förändring som planprogrammet föreslår skulle innebära att ett större antal parkeringsplatser för bil som idag finns längs vattnet, från Östra Kanalgatan upp till Bergsgatan (det område i planprogrammet som här ses som centrala Härnösand), ersattes med annan markanvändning. Grovt uppskattat rör det sig om att dagens 150 platser blir till 50 platser i det framtida Skeppsbron. En viktig fråga är därför hur dessa platser används idag och hur efterfrågan kan tillgodoses även i framtiden, med ett mindre parkeringsutbud och en förväntat större efterfrågan till följd av fler målpunkter.

¹⁹ Planprogram Skeppsbron. Samrådshandling. Härnösands kommun, 2023.



Figur 8 Planområde för planprogram Skeppsbron.

Framtida utveckling av Kronholmen

Kronholmen/Torsvik – det vill säga området mellan stadskärnan på Härnön och järnvägsstationen med handelsområdet Ankaret väster om den – utpekas i bland annat översiktsplanen och trafikprogrammet som en plats där staden ska växa genom förtätning. Trafikprogrammets vision för år 2050 innehåller följande skrivning:²⁰

Stadens olika delar är sammanbyggda och integrerade. Stadsdelen Kronholmen är ombyggd och förtätad och utgör en attraktiv del av stadskärnan.

Översiktsplanen skriver att Kronholmen ska utvecklas till en blandstad som binder ihop centrum med Ankaret och Härnösands centralstation, där trafiklösningarna bidrar till att ytor för biltrafiken minimeras så att plats istället kan ges åt mer grönska. En ytterligare funktion för Kronholmen är att utgöra en entré till Härnön, där yteffektiva parkeringslösningar minskar besökarnas behov av att ta med sig bilen in på Härnön. Översiktsplanen föreslår därvid att området ska utredas för möjligheten att anlägga ”ett parkeringshus med flera funktioner.”²¹

3.4. Sammanfattning av Härnösands förutsättningar

Härnösand är en relativt liten stad, sett till yta och folkmängd, men också vad gäller utbud av service och handel och köpkraft. Befolkningen är sedan länge på en stabil nivå, men blir allt äldre, något som dock märks framför allt i kommunen.

Det är mot denna bakgrund man bör förstå kommunens målsättningar och framtidsvisioner om en stad med ökat hållbart resande och större ytor för nya målpunkter och mötesplatser och mindre ytor för biltrafik och parkering. Ett antal preliminära slutsatser kan dras av detta:

- ▷ Stadens geografiska storlek skapar goda förutsättningar för ett transportsystem och en trafik som i större utsträckning bygger på hållbara färdssätt än idag, förutsättningar som redan nu kan skönjas vid jämförelse med grannkommunerna
- ▷ Stadskärnans, stadens och kommunens lilla befolkning, ökande utpendling och minskande dagbefolkning utgör en utmaning i att skapa underlag för ett ökat utbud av kommersiella målpunkter, liksom att befolka fler mötesplatser
- ▷ Den svaga befolkningsutvecklingen gör det svårt att se hur staden ska kunna utvecklas genom förtätning för att läka ihop olika stadsdelar och skapa nya levande kvarter i anslutning till stadskärnan²²

²⁰ Trafikprogram Härnösands kommun 2015–2050. Härnösands kommun, 2015. Sid. 7.

²¹ Mitt Härnösand 2040. Översiktsplan – Antagande. Härnösands kommun, Dnr KS2022-000256. Sid. 79.

²² SCB prognosticerar till och med en minskande befolkning i kommunen, tvärtemot målen i kommunens tillväxtprogram.

- ▷ Stadens begränsade utbud av kommersiell service innebär sannolikt en begränsad attraktionskraft för stadskärnan, vilket kan göra det svårt att fortsatt locka människor till den handel som ändå finns om de inte kan angöra centrum med bil och parkera gratis i omedelbar anslutning till sina målpunkter
- ▷ Stadens begränsade utbud av kommersiell service gör det viktigt att stärka stadskärnans attraktionskraft genom att tillföra nya målpunkter och trivsamma mötesplatser och vistelsezoner, vilket kan stå i konflikt med stora trafikflöden och parkeringszoner i centrum

4. Handelsutredning för centrala Härnösand

Den utredning av handelns nuvarande situation i centrala Härnösand, som genomförts parallellt med denna parkeringsutredning, redovisas här i korthet, se separat rapport för ytterligare detaljer.²³

4.1. Handelns utveckling i Härnösand och Sverige

Generellt gäller följande för handeln i Härnösand under senare år:

- ▷ Försäljningen av sällanköpsvaror har haft en sjunkande trend sedan 2013, med ett positivt trendbrott under pandemin. Utvecklingen liknar den i andra städer av Härnösands storlek
- ▷ Försäljningen av dagligvaror har haft en svagt positiv utveckling sedan 2017
- ▷ Såväl sällanköp som dagligvaror minskade kraftigt 2022–2023 (-9,6 % respektive -4,3 % i fasta priser), vilket kan vara en effekt av att Tele 2 lämnade Härnösand, med minskat totalt kundunderlag som följd²⁴
- ▷ Den minskade befolkningen i både kommunen och tätorten under de senaste tre åren motsvarar en förlust om ca 40 miljoner kronor i köpkraft

Härnösand påverkas naturligtvis också av den allmänna utvecklingen i Sverige:

- ▷ Handeln lider fortfarande av efterdyningarna av pandemin och kriget i Ukraina vilket påverkat konjunkturen, hög inflation och minskad köpkraft. Många arbetar fortsatt hemma vilket leder till minskade flöden i stadskärnorna
- ▷ Svensk detaljhandel minskade med 3–5 % år 2023, särskilt inom beklädnad och hem/fritid, medan sektorer som går starkt är skönhets- och 2nd hand och lågpris (ex vis Dollarstore)
- ▷ 10% av Sveriges mindre butiker har avvecklats under senaste 5-årsperioden. Svårast är det för aktörer med en årlig omsättning på mellan 4 och 6 miljoner kronor

4.2. Intervjuer

Intervjuer med handlare och besökare i centrum avslöjar följande:

- ▷ Staden och stadslivet är sårbart till följd av, utöver en minskande och åldrande befolkning, även en relativt hög arbetslöshet

²³ Genomlysning av detaljhandelns situation i Härnösand 2024. Optimal Stadsutveckling, 2024.

²⁴ Intressant är att grannkommunen Timrå, som också tappat befolkning, uppvisar en motsatt försäljningsutveckling i handeln.

- ▷ H&M överväger sin framtid i staden, ett beslut som har stor betydelse för det samlade butiksutbudet och stadskärnans attraktionskraft, i synnerhet som antalet butiker på senare år minskat
- ▷ Lokala små butiker i staden kämpar mot minskad konsumtion och ökad konkurrens från nätet och det större utbudet och goda biltillgängligheten i Birsta
- ▷ Handlarna rapporterar att kunder väljer att handla i Birsta eller på nätet för att få tillgång till ett större butiksutbud och för att de upplever att det är svårt att parkera i Härnösand
- ▷ En åldrande befolkning ger minskande köpkraft, men också äldre handlare och svårigheten att attrahera nya unga handlare begränsar tillväxten i handeln
- ▷ Det finns en generell efterfrågan på lokal och hållbar konsumtion och upplevelsebaserad handel i Sverige, men frågan är om den klarar av att omsätt tillräckligt i en liten stad som Härnösand

När det gäller specifikt parkering ger intervjuerna följande insikter:

- ▷ Det finns en upplevd brist på parkering i stadskärnan, vilket beror dels på att parkeringarna är utspridda och svåra att överblicka samt att skyltningen är bristfällig, dels på att verksamma i staden tar upp parkering centralt och inte följer gällande tidsreglering
- ▷ Parkeringsdäcket bakom Hemköp är underutnyttjat och är en förlustaffär för ägaren
- ▷ Trots upplevd brist på parkering och bristfällig regelefterlevnad är man generellt skeptisk, orolig, inför ett eventuellt avgiftsbeläggande av centralt belägna platser i syfte att frigöra parkering för besökare

4.3. Risker och rekommendationer

Handelsutredningen identifierar ett antal risker, varav ett par lyfts ovan. Med **åldrande handlare och framtida pensionsavgångar i handeln** utan yngre aktörer som tar över kommer utbudet i stadskärnan att minska ytterligare under de kommande åren, vilket ger en minskad attraktionskraft. **Införande av parkeringsavgifter** för att tillgängliggöra central parkering för besökare riskerar att få motsatt effekt och istället göra det mer krångligt/mindre attraktivt att parkera i och besöka stadskärnan.

Utöver dessa konkreta risker lyfts även en **brist på samarbete** mellan kommun, fastighetsägare och handelsaktörer, vilket skapar låg kännedom om olika aktörers behov, förutsättningar och möjlighet. Det försvårar samordnade insatser för att stärka stadskärnans attraktivitet. Detta hör samman med risken att **stadskärnan inte rustas upp, skyltas och belyses** och istället blir en otrygg plats som människor inte vill vistas eller spendera sina pengar på.

För att hantera dessa risker och stärka stadskärnans attraktivitet ges följande sju rekommendationer till Härnösands kommun:

1. Involvera och engagera medborgare och lokala aktörer i utvecklingen av staden, för att få med deras behov och önskemål
2. Utveckla attraktiva offentliga miljöer för vistelse och tillfälliga aktiviteter som lockar folk till staden. Här pekas särskilt ut den möjlighet som det nya Hernö Gin Hotell ger i form av nya besökare. Frågan är hur man får dessa att också besöka och handla i stadskärnan. Kan man, med en upprustad strandpromenad och offentliga miljöer på Skeppsbron, skapa en rörelse mellan hotellet, genom centrum till Skeppsbron (ca 700 m, knappt 10 minuters promenad)?
3. Stöd lokala näringar för att upprätthålla verksamheter som caféer, konstgallerier och nischade butiker
4. Diversifiering av funktioner genom flexibla lokaler som kan användas för olika ändamål såsom popup-butiker, coworking och andra mötesplatser
5. Dra nytta av trenden med ökat fokus på hållbarhet och klimat genom att främja aktörer som arbetar med återanvändning, reparation och delning
6. Öka tillgängligheten till parkering genom synliggörande av befintliga platser för mer effektivt nyttjande, (1) genom statiskt skyltning och digital information om ledig kapacitet. (2) Genom dialog med centralt belägna verksamheter och deras anställda för att få långtidsparkering av i större utsträckning ske på privat kvartersmark och mindre centralt belägna platser. (3) Genom att ta fram en strategi som bland annat innefattar hur nya parkeringsanläggningar kan lokaliseras och finansieras för att ge plats för både bilburna besökare och en tät och grön stadsmiljö
7. Samverka med fastighetsaktörer och handelns aktörer för att rusta upp stadskärnan med bland annat bättre skyltning och belysning för att skapa trygga platser att vistas på och med fler evenemang som lockar folk

5. Parkeringssituationen i centrala Härnösand

Parkering i centrala Härnösand finns främst i form av längsgående gatumarksparkering och ett parkeringsdäck, på Härnön, samt ett antal större markparkeringsytor på Kronholmen respektive Mellanholmen. Stadskärnan, inklusive Mellanholmen och ytterligare en del av fastlandet väster om Mellanholmen omfattas av en P-förbudszon där parkering endast tillåts på skyltade platser, se Figur 9. Parkeringsplatserna är reglerade med tidsbegränsning och i enstaka fall, på kvartersmark, med avgift. Så har det i huvudsak sett ut sedan åtminstone 2014, då Sweco genomförde den senaste större beläggningsräkningen i staden, även om antalet platser och den exakta regleringen justerats något sedan dess.

Angående reglering tillämpades parkeringsavgifter i Härnösand åtminstone under perioden 1986–2010, då dåvarande SKL gav ut skriften ”Parkering på gatumark”. Från 1992 till 2010 var den högsta parkeringsavgiften 5 kr/tim och enligt 2004 års version av nämnda skrift var drygt 300 parkeringsplatser avgiftsbelagda i staden.²⁵

5.1. Parkeringsplan (Sweco 2015)

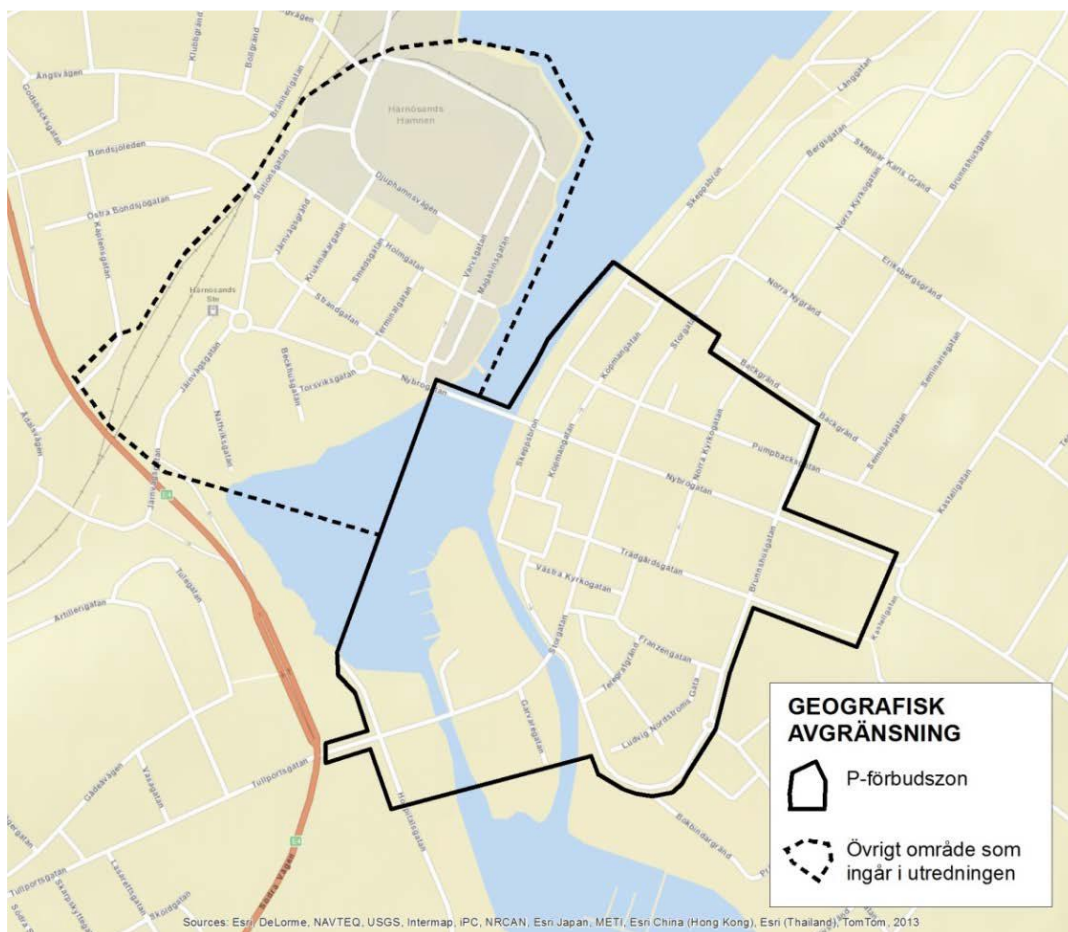
Sweco tog fram en parkeringsplan åt Härnösand 2015, inklusive beläggningsräkningar utförda fredagen (morgon, lunch och eftermiddag) och lördagen (lunch och eftermiddag) den 12–13 december 2014. Totalt studerades beläggningen på 887 parkeringsplatser, varav 82 i anslutning till Härnösands centralstation.

Följande observationer gjordes av parkeringssituationen:

- ▷ Flest parkerade bilar noterades under fredag lunch, då totalt 2/3 av de räknade parkeringsplatserna nyttjades. Flera centrala parkeringar var fulla, samtidigt som det ännu fanns lediga platser i centrum och gott om ledig kapacitet på Kronholmen där bara 41 av totalt 211 platser nyttjades
- ▷ Runt lördag lunch, när handeln kan tänkas alstra som störst parkeringsefterfrågan, uppnåddes bara drygt 40 % beläggningsgrad. Även om den var högre för parkeringarna i centrum fanns det fortfarande 124 lediga platser inom 200 meters gångavstånd från Stora Torget och totalt 222 lediga platser inom 300 meters gångavstånd
- ▷ Parkeringssituationen kommenteras övergripande med att *”Eftersom mätningen genomfördes en lördag under julhandeln då trycket på parkeringar är som störst sett över hela året måste tillgången på parkeringsplatser nära centrumhandeln betraktas som mycket god.”*

²⁵ Uppgifterna i denna skrift varierar något från år till år och 2010 var sista året denna sammanställning av parkering i svenska kommuner gavs ut.

Ytterligare en sak som framgår av beläggingsstudien är att kombinationen av parkeringsavgifter i parkeringsanläggningar på kvartersmark och avgiftsfri parkering på direkt anslutande gatumark, ledde till mycket låg beläggning i anläggningarna och överbeläggning på gatorna runtom vid tider av hög efterfrågan.



Figur 9 Område för parkeringsförbudszon i centrala Härnösand samt det område som ingick i Swecos beläggningsräkning från 2014.

Parkeringsplanen föreslår också ett antal åtgärder för att styra mot kommunala mål om både minskad biltrafik och tillgänglig parkering för de som alltjämt behöver parkering i centrum. Ett antal av dessa är särskilt värda att upprepa då de fortsatt bedöms vara aktuella:

- ▷ Arbetsplatsparkering och övrig långtidsparkering bör styras bort från centrum och Mellanholmen, till de större ytorna på Kronholmen och in i parkeringsanläggningarna
- ▷ Parkeringsavgifter bör tillämpas och samordnas mellan kommunen och privata aktörer för att få till stånd en sådan styrning
- ▷ Förbättrad skyltning och vägledning till större parkeringsplatser/-anläggningar vid infarter till centrum

- ▷ Då beläggingsstudien genomfördes under julhandeln, då parkeringsefterfrågan för handel och besöksnäring kan antas vara som störst under året, visar den stora lediga kapaciteten under lördagen att en stor del av parkeringsplatserna kan tas bort utan att tillgängligheten till staden minskar. Till exempel räknar man med att 65 bilplatser skulle kunna tas bort runt Nybron (på södra och norra Skeppsbron) utan att beläggingsgraden här skulle överstiga 90 %

5.2. Beläggingsstudie hösten 2024

Beläggingsstudien 2024 genomfördes under den 17–19 oktober (torsdag-lördag):

- ▷ På torsdag och fredag räknades antalet parkerade bilar varje timme kl 9-16 och på utvalda platser (tidsreglering max 2 tim) gjordes även nummerskrivning för att studera hur länge enskilda bilar stod parkerade
- ▷ På lördag räknades antalet parkerade bilar vid tre tillfällen med start kl 10:00, 11:45 och 13:00

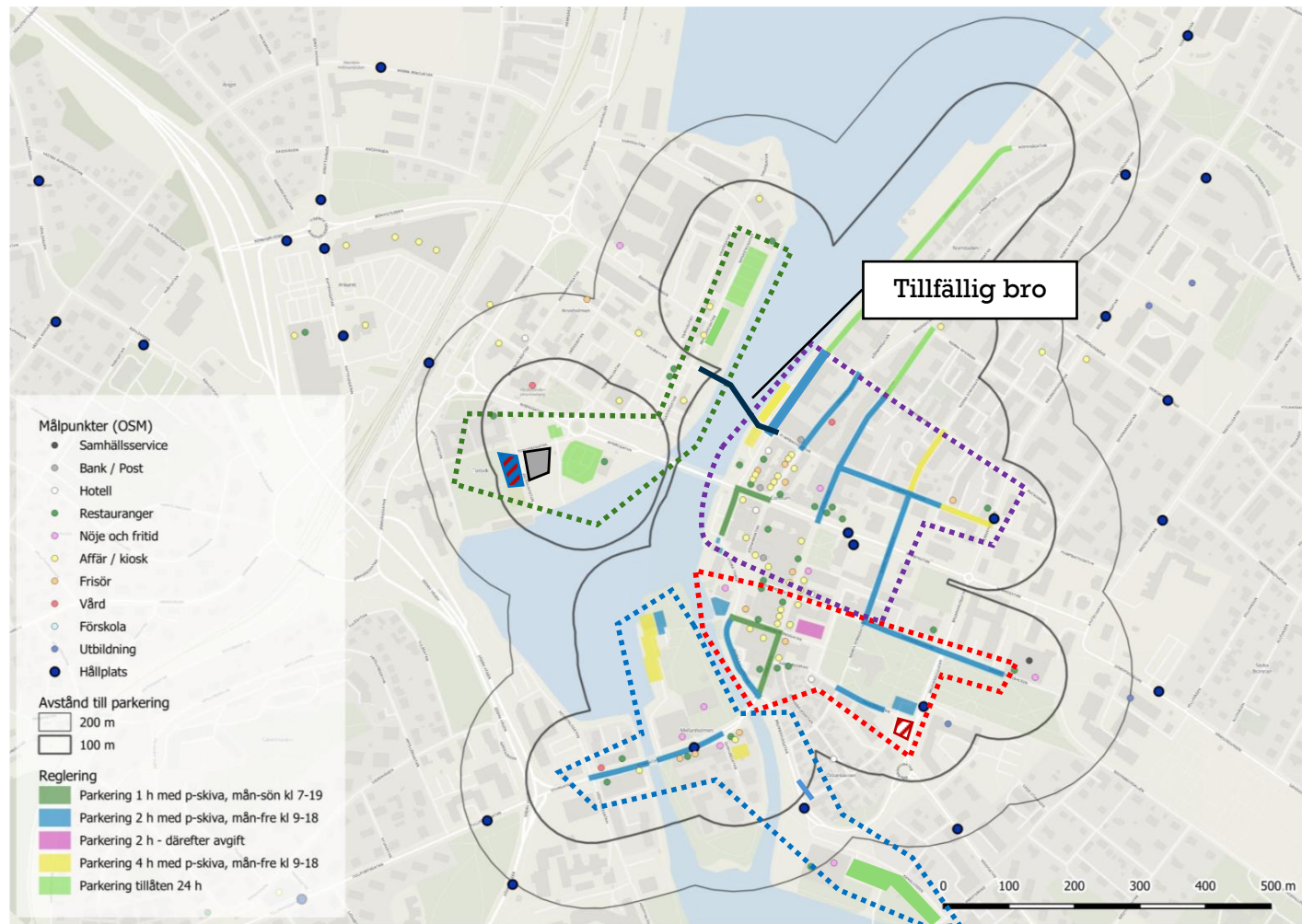
Parkeringarna har grupperats och räknats i fyra olika grupper, se Figur 10.

Förändrade förutsättningar på grund av Nybrons ombyggnad

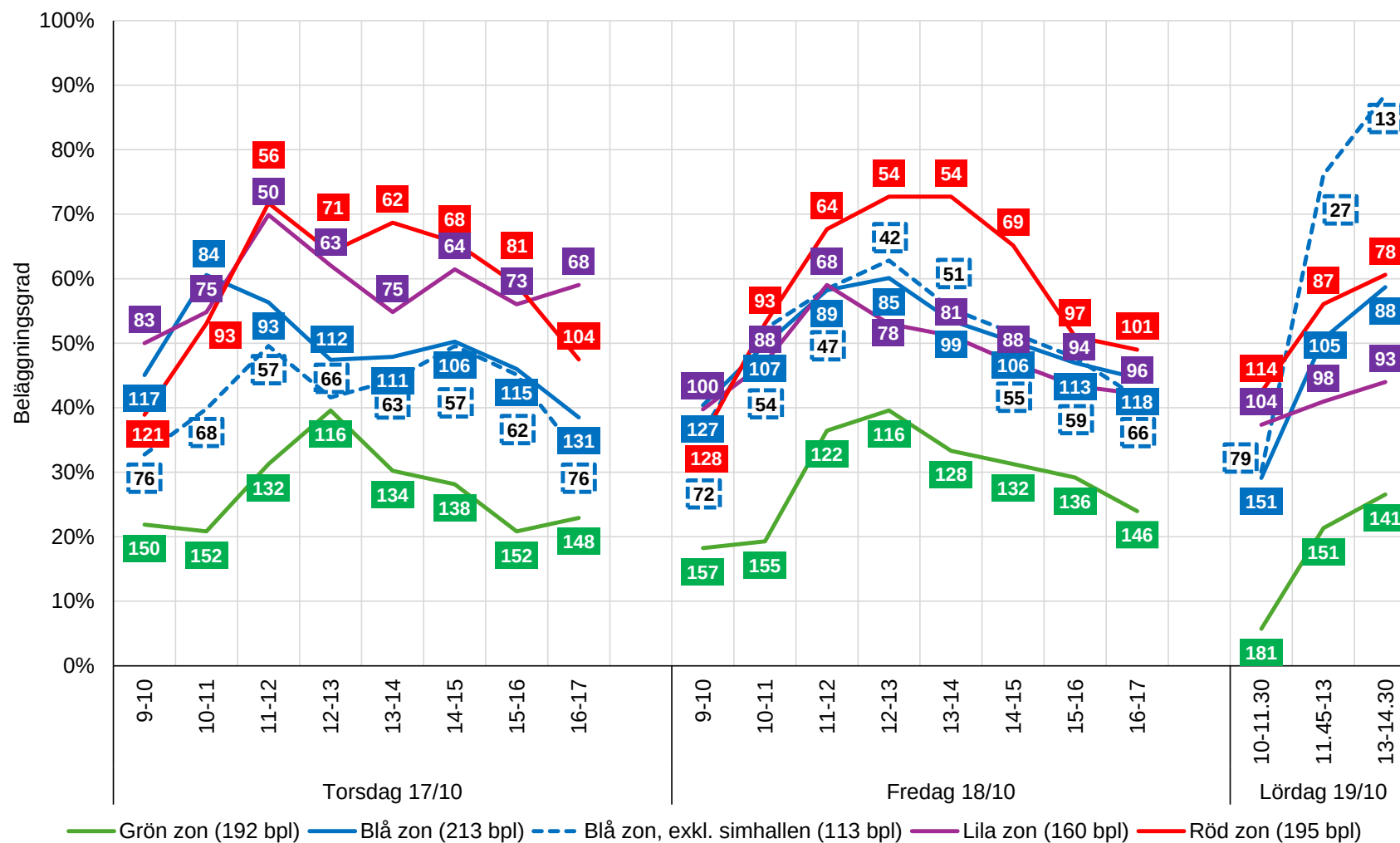
Nybrons ombyggnad inleddes under hösten 2024 och pågår till 2026, vilket innebär att en tillfällig bro förbinder Härnön med Kronholmen samt att ett flertal parkeringsplatser tagits bort längs Skeppsbron i samband med att området runt Nybrons brofäste blivit ett arbetsområde. Totalt rör det sig om drygt 60 bilplatser som tagits i anspråk i samband med brobygget, inklusive den tillfälliga broförbindelsen.

Det antal platser som räknats 2024 uppgår till 669 bpl, att jämföra med totalt drygt 800 bpl som inventerades inom samma område 2014. Skillnaden består bland annat i att ovan nämnda platser längs Skeppsbron försvunnit, samt att Prismagaraget (36 bpl) söder om Nybron stängt. Totalt är det därför knappt 100 platser färre i den lila zonen 2024 jämfört med 2014. Antalet platser har också minskat med 15 platser i blå och röd zon tillsammans (undantaget parkeringen vid simhallen/Hernö Gin Hotell, som inte räknades 2014). Samtidigt har det tillkommit 26 platser i grön zon.²⁶

²⁶ I samtliga fall har dock antalet platser minskat längs vissa gator och på vissa ytor, medan det istället tillkommit platser på andra håll. Siffrorna som redovisas i texten är nettoförändringen.



Figur 10 Studerade parkeringszoner, grupperade på en grön zon, en lila zon, en röd zon och en blå zon. OBS! Endast parkeringar som ingår i någon av de färgade zonerna har studerats.



Figur 11 Beläggingsgrad per zon för olika tidpunkter 17-19 oktober 2024. Siffror i diagrammet anger antal lediga bilplatser.

Beläggingsgrad och ledig kapacitet vid olika tider

Högst sammantagen beläggingsgrad (57 %) uppnås runt lunch på torsdagen (kl 11-12) och på fredagen (kl 12-13), liksom i den förra beläggingsräkningen från 2014. Då infaller även den högsta beläggingsgraden i den röda (torsdag och fredag lunch) och lila zonen (torsdag lunch), se Figur 11 och Bilaga I. Det finns dock gott om ledig kapacitet i eller nära centrum även vid dessa tider. Totalt sett finns drygt 330 lediga bilplatser när beläggingsgraden är som högst.

Den stora parkeringen vid simhallen/Hernö Gin Hotell har dock relativt stor påverkan på totalen. Den ligger en bit ifrån centrum och har dessutom ett något annorlunda användningsmönster än övriga bilplatser i centrum. Om denna parkering exkluderas är beläggningstopparna på resterande bilplatser desamma både i tid och storlek. Den lediga kapaciteten ligger då istället på omkring 290 bilplatser, varav ca 115–130 platser (40–45 %) på Kronholmen, den gröna zonen.

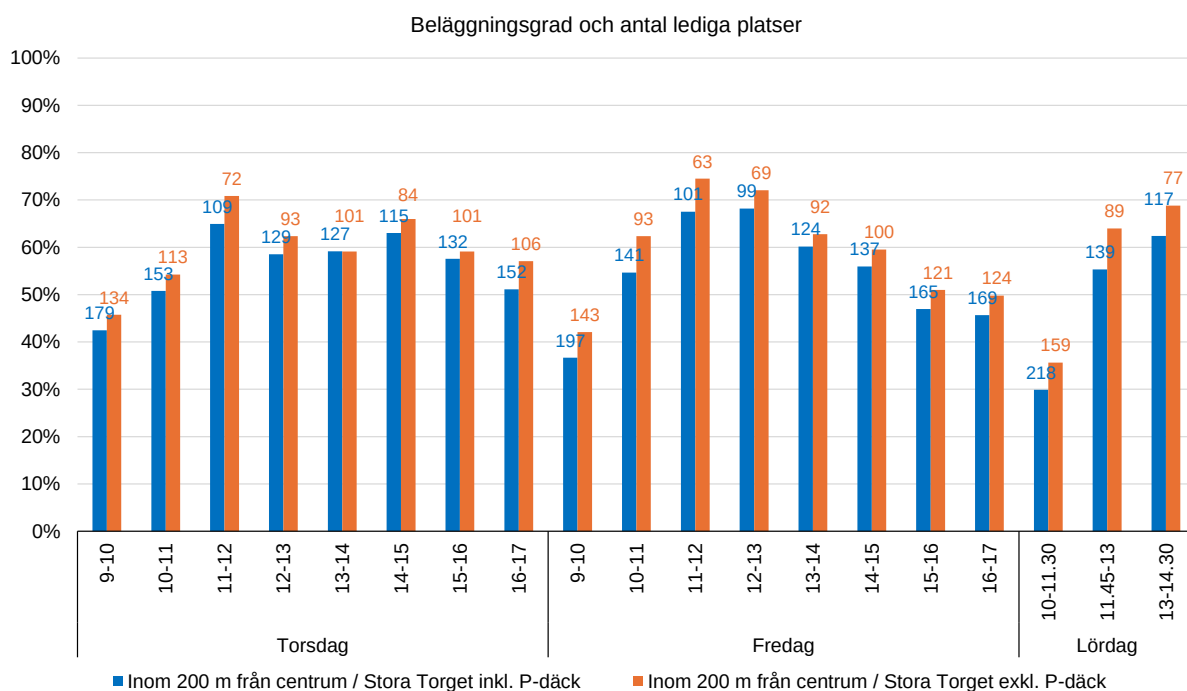
För att tillgodose handelns och besökarnas önskemål om tillgänglighet med bil till centrum är det emellertid inte självklart att Kronholmen är att se som en tillräckligt nära och därmed tillgänglig parkeringsresurs, i synnerhet inte innan den nya Nybron står färdig. Det bedöms istället vara mer relevant att fokusera på de bilplatser som ligger inom 200 m från centrum (här definierat som Stora Torget med anslutande gator med ett större utbud av målpunkter, se Figur 13).

Ännu en sak som är värd att notera är att det parkeringsdäck som ligger ”bakom” Hemköp, i hörnet Nygatan/Västra kyrkogatan (38 lediga platser i Figur 13) aldrig nyttjas till mer än 60 %, vilket innebär att där alltid finns minst 30 lediga platser. Detta beror troligen till stor del på att anläggningen är gammal och på gränsen till underdimensionerad för nyare och större bilar. Frihöjden i nedre plan är 1,8 m och ramperna är smala och har snäva svängradier när de ansluter till det övre planet, vilket sannolikt gör att många undviker denna parkering, i synnerhet det övre planet.

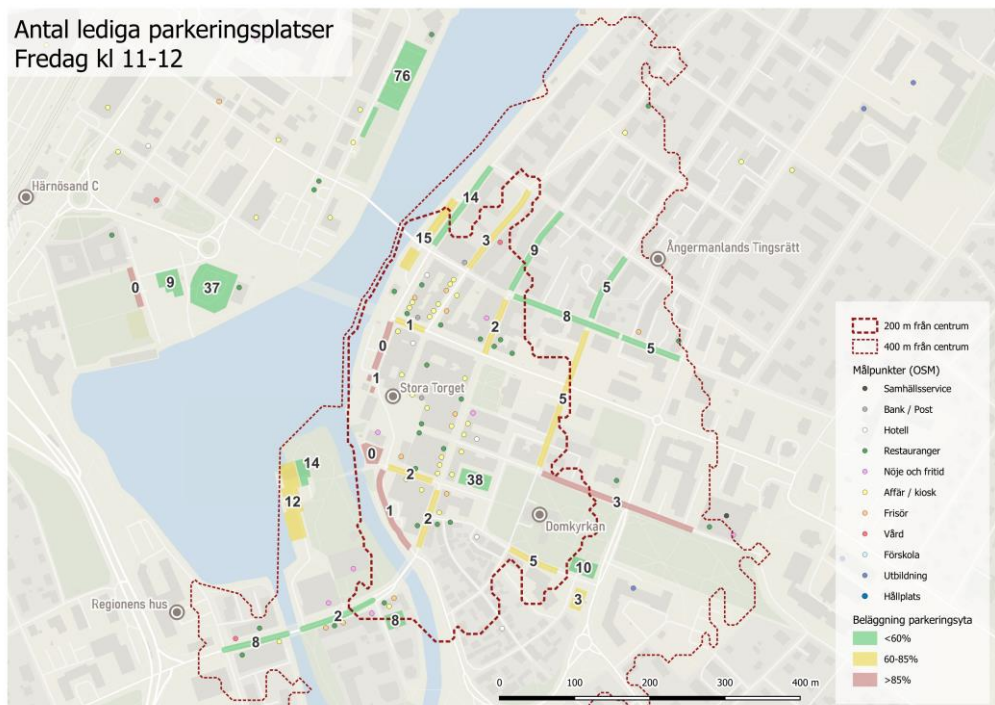
Om man bara fokuserar på de mest centrala platserna ligger beläggingsgraden som mest på 70–75 % (fredag kl 11-12) och det finns då 60–100 lediga bilplatser, beroende på om parkeringsdäcket bakom Hemköp inkluderas eller ej, se Figur 12. En stor del av den lediga kapaciteten finns under vardagar på norra Mellanholmen. Intressant nog är både antalet lediga platser och andelen av den samlade lediga kapaciteten på norra Mellanholmen betydligt lägre under lördag lunch och tidig eftermiddag, det vill säga när handelns och besöksnäringens parkeringsefterfrågan i större utsträckning bör vara som störst. Under lördagen finns istället mer ledig kapacitet på gator i centrum, exempelvis Skeppsbron, Köpmangatan och Brunnshusgatan (jmf Figur 13 och Figur 14). Ett sätt att förstå detta är att många besökare nyttjar parkeringen på norra Mellanholmen – kanske för att de här kan stå

längre än på många av gatorna – medan mer centralt belägen parkering till stor del nyttjas av verksamma i centrum, trots att denna är reglerad till max 2 tim.

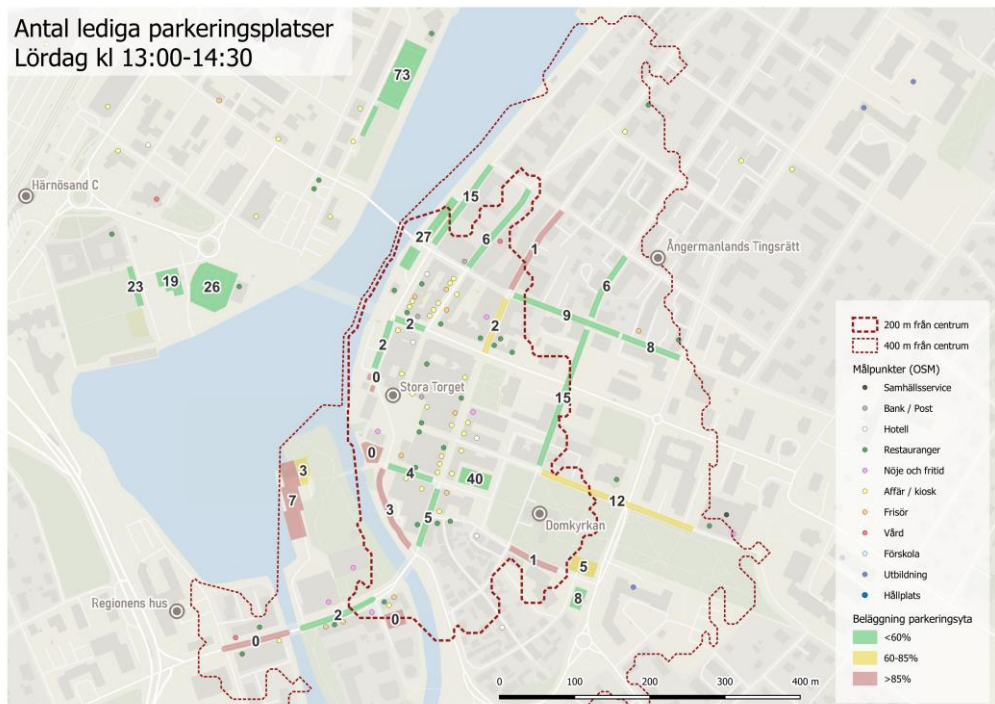
En viktig slutsats om parkeringssituationen är därför att det finns ledig kapacitet, både inom 200 m från de mest centrala delarna men framför allt i parkeringsdäcket och på de större parkeringsytorna på Kronholmen. Att öka användningen av dessa parkeringar, av både korttids- och långtidsparkörer, bör prioriteras.



Figur 12 Beläggingsgrad och lediga bilplatser inom 200 m från centrum / Stora Torget inkl. respektive exkl. parkeringsdäcket. OBS! Platserna på norra Mellanholmen är här inkluderade inom 200 m från centrum.



Figur 13 Beläggningsgrad (färg) och antal lediga bilplatser (svarta siffror) fredag 18/10 kl 11-12. Streckade linjer anger ca 200 m respektive 400 m gångavstånd till centrum / Stora Torget. OBS! Även parkeringsytorna på norra Mellanholmen bör inkluderas inom 200 m.



Figur 14 Beläggningsgrad (färg) och antal lediga bilplatser (svarta siffror) lördag 19/10 kl 13-14:30. Streckade linjer anger ca 200 m respektive 400 m gångavstånd till centrum / Stora Torget. OBS! Även parkeringsytorna på norra Mellanholmen bör inkluderas inom 200 m.

Olika typer av parkeringar avseende nyttjandemönster

Ytterligare insikt om hur olika parkeringar används får man om man studerar när efterfrågetopparna infaller för respektive parkering och hur höga de är. Då kan parkeringsytorna och gatorna kategoriseras enligt följande (se Bilaga I):

- ▷ **Underutnyttjade parkeringar** (huvudsakligen <60 % beläggning): Parkeringarna på Kronholmen, förutom en som används av verksamma, samt gatumarksparkeringen längs Skeppsbron norr om Pumpbacksgatan och P-däcket bakom Hemköp
- ▷ **Parkeringar med hög (>85 %) eller relativt hög (60–85 %) beläggning under kontorstid:** Fisketorget, Östra Kanalgatan, V Kyrkogatan, Trädgårdsgatan, Franzégatan, P-ytor i korsningen Franzégatan-Brunnshusgatan, Simhallen/Hotellet, parkering på kvartersmark längs Skeppsbron, Köpmangatan, Storgatan, Pumpbacksgatan, N Kyrkogatan
- ▷ **Parkeringar med hög (>85 %) eller relativt hög (60–85 %) beläggning under helg,** men inte under kontorstid: Parkeringsytor på norra Mellanholmen, P-yta vid Garvaregatan på Mellanholmen, Storgatan väster om Mellanholmen

Detta mönster ger en indikation på hur olika parkeringar nyttjas idag och vilken betydelse de har för olika användargrupper – vardagsparkörer ("anställda") respektive helgparkörer ("korttidsbesökare/kunder").

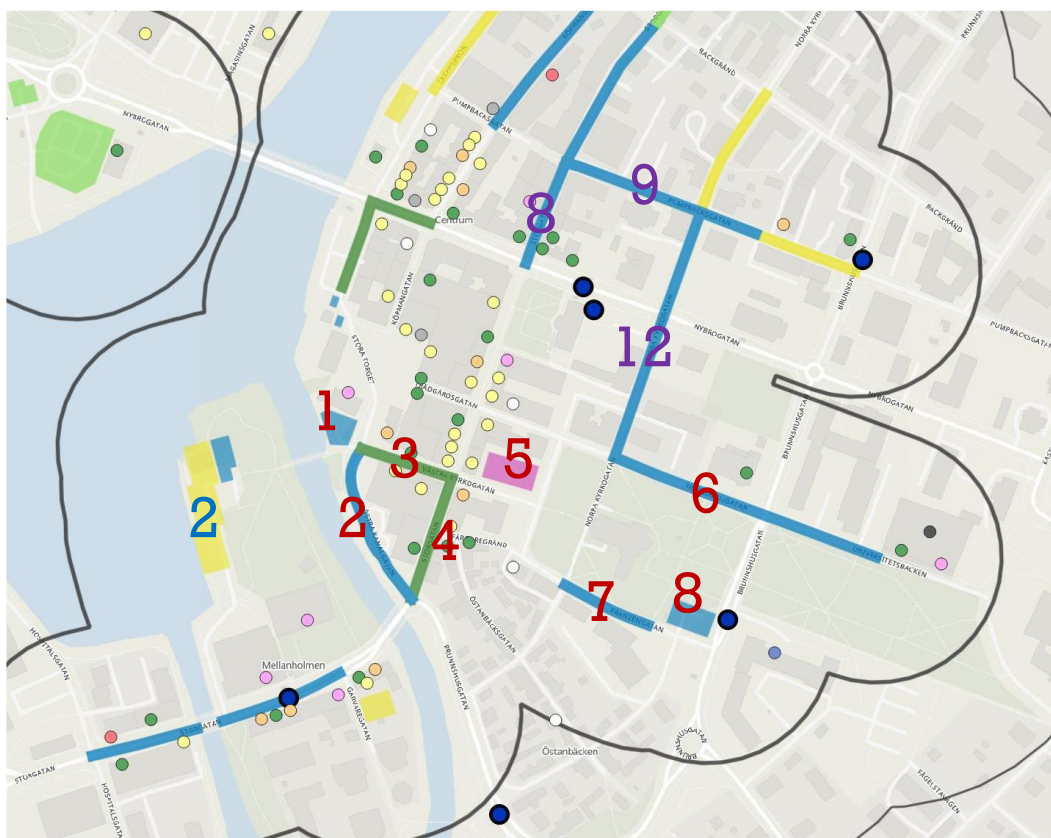
Jämförelse mellan 2014 och 2024

Om man jämför parkeringssituationen på de mest centralt belägna parkeringsplatserna, såsom de definierats ovan (inom 200 m), för 2014 och 2024, får man följande resultat:

- ▷ Det totala antalet platser har minskat, från 349/425 bpl 2014 (exkl./inkl. P-däcket bakom Hemköp) till 247/311 bpl 2024. Detta främst på grund av pågående ombyggnad av Nybron (se ovan)
- ▷ Den största efterfrågan på parkering infaller runt fredag lunch i båda fallen. Antalet parkerade bilar vid denna tid var betydligt lägre 2024 jämfört med 2014: 311/349 bilar mot 178/212, vilket också innebär en lägre beläggningsgrad med 82/89 % 2014 mot omkring 68/74 % 2024
- ▷ Lördagens parkeringsefterfrågan uppgick till 236/257 bilar, med en beläggningsgrad på 60/68 %, år 2014, mot 170/194 bilar och en beläggningsgrad på 61/69 %, år 2024
- ▷ En trolig förklaring till det större antalet bilar 2014 är att den beläggningsräkningen genomfördes nära inpå jul
- ▷ Det innebär också att parkeringsutbudet, som det såg ut vid beläggningsräkningen 2024, är mer än tillräckligt för att tillgodose de vanliga efterfrågetopparna under året, men att det ligger på gränsen för att klara de högre och mer sällsynt förekommande topparna, exempelvis runt jul. Detta gäller under förutsättning att ledig parkeringskapacitet på Kronholmen inte nyttjas i större utsträckning än idag

Omsättning på platser

Studier av omsättningen på parkering reglerad med max 1 tim eller max 2 tim visar att det sannolikt finns vissa brister i regelefterlevnaden, då en del bilar står parkerade längre än 1 respektive 2 timmar på dessa parkeringar. Detta gäller framför allt på Trädgårdsgatan, parkeringsytan i korsningen Brunnshusgatan-Franzéngatan samt Nygatan (röd 6, röd 8 och lila 12 i Figur 15).



Figur 15 Parkeringar där nummerskrivning genomförts och omsättning på parkering studerats under torsdag och fredag.

På dessa platser utgör andelen bilar som står parkerade längre än de tillåtna 2 timmarna 30–35 % under torsdagen, se exempel i Figur 16. Diagrammen visar att 30 % av parkeringarna utgörs av bilar som noterats vid tre olika, på varandra följande, räkningstillfällen, vilket pekar på bristfällig regelefterlevnad.²⁷ Det går också att se de längre parkeringstillfällena sammanfaller med normal kontorstid och minskar kraftigt i antal efter klockan 15–16.

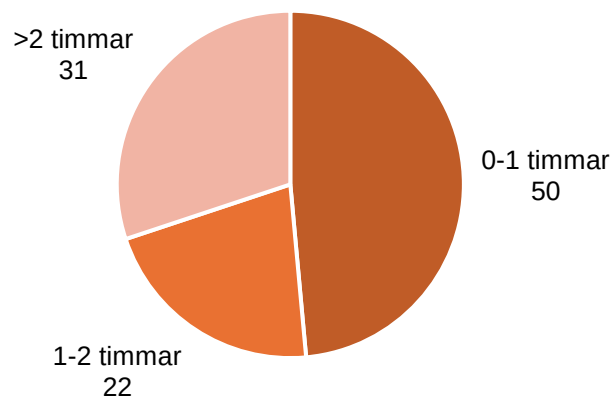
Intressant är att mönstret är olika för torsdag och fredag, med betydligt färre långtidsparkörer på fredagen. Detta mönster syns, utöver på de tre ovan nämnda platserna, även på norra

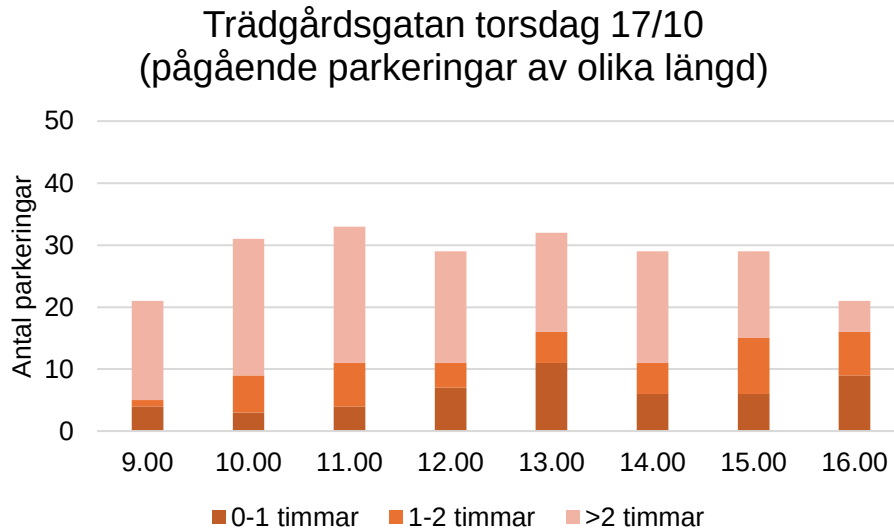
²⁷ Det går inte att säga att det rör sig om rena regelbrott eftersom bilarna kan ha flyttats mellan räkningstillfällena, men det är ändå en indikation om att många parkerar längre tid än vad som är avsett och önskat för att säkerställa en viss omsättning och tillgänglighet på platser.

Mellanholmen och i P-däcket bakom Hemköp (blå 2 och röd 5 i Figur 15). Det är oklart vad detta beror på, men en möjlighet är att fler som har möjligheten väljer att arbeta hemifrån under fredagar. Den större andelen långtidsparkörer under torsdagen sammanfaller också med en högre belägningsgrad för dessa ytor på torsdag än på fredag.

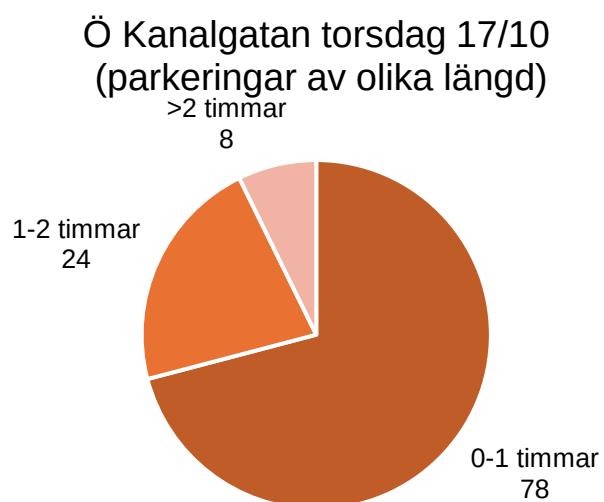
Så ser det inte ut för parkeringarna på Fisketorget, längs Östra Kanalgatan, Västra Kyrkogatan och Storgatan (röd 1–4 i Figur 15). Där är belägningsgraden generellt högre på fredagen än på lördagen och omsättningstakten också högre, se Figur 17. Belägningsgraden på dessa ytor är också högre under sen eftermiddag, vilket pekar på att de i större utsträckning används för centrumbesökare snarare än verksamma.

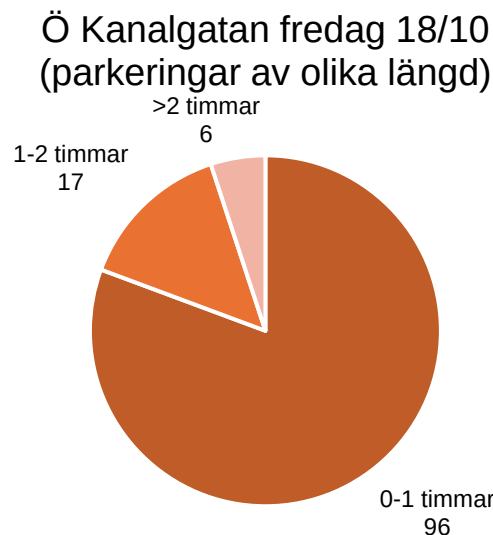
Trädgårdsgatan torsdag 17/10 (parkeringar av olika längd)





Figur 16 Parkeringar av olika längd på Trädgårdsgatan (max 2 tim). Övre diagrammet visar fördelning totalt över dagen (9-16). Nedre diagrammet visar fördelningen av pågående parkeringar vid olika klockslag.





Figur 17 Parkeringar av olika längd på Östra Kanalgatan, fördelning över dagen totalt (9–16).

5.3. Sammanfattning av parkeringssituationen

Beläggingsstudien pekar på att det generellt finns ledig kapacitet för besökare i centrala Härnösand, även om det på vissa ytor och längs vissa gator tidvis är hög eller mycket hög beläggning. Vid dessa tider finns det dock ledig parkering i närheten.

2024 års beläggingsstudie genomfördes i mitten av oktober, vilket får anses vara en medelmånad för parkeringsefterfrågan. En jämförelse med 2014 års beläggingsstudie visar också att antalet parkerade bilar i centrala Härnösand (inom 200 m från Stora Torget) var betydligt lägre, både under den högsta uppmätta beläggningen vid vardag lunch med omkring 200 bilars differens, och under lördag eftermiddag, med omkring 100 bilars differens. Dessa skillnader bedöms spegla skillnaden mellan parkeringsefterfrågan under mitten av oktober och knappt två veckor före jul.

Ytterligare en skillnad mellan de båda beläggningsräkningarna är den pågående ombyggnaden av Nybron 2024, vilket är den huvudsakliga faktorn bakom att det för tillfället finns 102–114 bilplatser färre inom 200 m från Stora Torget än för 10 år sedan. Detta bedöms vara i samma storleksordning som den permanenta påverkan på parkeringsutbudet (om det genomförs) som planprogrammet för Skeppsbron skulle innebära.

En viktig observation är att antalet parkerade bilar inom 200 m från Stora Torget i samband med julhandelns högre parkeringsefterfrågan 2014 under lördagen skulle kunna hanteras med det antal platser som fanns tillgängliga i samma område 2024.

Däremot skulle parkeringen inte räcka till för att hantera efterfrågetoppen under vardagar i juletid, om 2014 års siffror antas stämma någorlunda väl idag. Att denna topp infaller under vardagar, runt lunch, talar dock för att den till stor del styrs inte av korttidsbesökare utan av långtidsparkörer i centrum. Analysen av omsättningen på vissa parkeringsplatser pekar på detta och de parkeringar med lägre omsättning stämmer också väl överens med de parkeringar som har sina efterfrågetoppar under kontorstid snarare än under helg, det vill säga när man kan anta att efterfrågan från korttidsbesökare och kunder till handeln är mindre. Om dessa långtidsparkörer kan fås att istället parkera på Kronholmen eller andra mindre centrala parkeringar bör även denna efterfrågetopp kunna hanteras med den kapacitet som fanns tillgänglig under 2024 års beläggningsräkning. Dessutom finns det gott om ledig parkering utanför denna efterfrågetopp, vilket gör att man bör ifrågasätta huruvida det är lämpligt att dimensionera parkeringsutbudet efter den.

Ett sätt att uttrycka det är att Härnösands stadskärna idag har för mycket parkering i förhållande till sin attraktivitet, sin förmåga att locka besökare under de allra flesta dagar på året. Bara under ett fåtal dagar och tider under året är antalet parkörer så stort och parkeringsefterfrågan så hög att man kan börja tala om en reell brist på parkering. Och då förutsätter det samtidigt att parkeringsplatserna på Kronholmen och i parkeringsdäcket bakom Hemköp inte nyttjas i någon större utsträckning.

6. Slutsatser

Enligt uppdragsbeskrivningen syftar denna utredning till att redogöra för parkeringssituationen i centrala Härnösand, både hur den faktiskt ser ut och upplevs av handlare och besökare, samt hur den fungerar i ett större perspektiv där parkeringsutbudet relateras till alternativ användning för skapandet av attraktiva stadsrum och hur den bidrar till kommunens mål om ökat hållbart resande. Därutöver finns ett antal specifika frågeställningar rörande tillgängligheten till parkering och hur den kan förbättras (se avsnitt 1.2). Kopplat till detta efterfrågas förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet och hur parkering kan omvandlas i attraktiva lägen (se nästa kapitel).

Till att börja med konstateras, mot bakgrund av beläggningssiffrorna, att den faktiska parkeringssituationen inte präglas av någon brist på parkeringsplatser. Detta gäller om vi tittar på samtliga parkeringsplatser som inventerats liksom om endast de mest centralt belägna platserna inkluderas. Även när parkeringsdäcket bakom Hemköp exkluderas, på grund av att det troligen uppfattas som otillgängligt av vissa och därför underutnyttjas, så finns ledig parkering i centrala Härnösand.

Detta faktum består även om man försöker rymma julhandelns parkeringsefterfrågan (uppmätt under lördag eftermiddag den 12 december 2014) inom dagens parkeringsutbud, trots att det är begränsat av tillfälliga avstängningar för Nybrons ombyggnation. Att efterfrågetoppen, både 2014 och 2024, infaller under torsdag-fredag lunch tyder på att det i hög grad är anställdas parkeringsefterfrågan som är dimensionerande. Både analysen av omsättning på parkering längs vissa gator och mönstret avseende när efterfrågetoppar infaller för olika parkeringar stödjer den hypotesen. Det innebär också att det bör gå att hantera denna höga parkeringsefterfrågan genom att styra långtidsparkering till andra platser än de gator och ytor i centrala Härnösand som primärt är avsedda, och reglerade för, korttidsbesökare (1–2 tim).

Om fler långtidsparkörer skulle parkera utanför den mest centrala delen av staden, förslagsvis på Kronholmen där det i regel finns gott om ledig parkering (max 24 tim) eller på privat kvartersmark, bedöms det till exempel finnas utrymme att utveckla Skeppsbron i enlighet med framtaget planprogram, utan att för den skull minska tillgängligheten till centrum med bil.

Samtidigt rapporteras en upplevd brist på parkeringsplatser i centrum, vilket framkommer både i den uppdragsbeskrivning som ligger till grund för denna utredning och i den handelsutredning som utförts inom ramen för denna parkeringsutredning. Denna upplevelse skulle avfärdas som ogrundad, men mer intressant är att fråga sig vad den beror på. Uppdragsbeskrivningen ger en trolig förklaring i form av att det saknats ett helhetstänk för planeringen av parkeringsutbudet i centrala Härnösand. Ju fler olika platser som parkeringsutbudet är utspritt på, desto svårare blir det för bilisterna att hitta dem och ju mer

utspridd parkeringen är över staden, desto större blir också risken att varje enskild yta någon gång blir fullbelagd. Därmed ökar också risken för att bilisterna möts av en fullbelagd parkering där de först letar. Även om de till slut hittar till den lediga kapacitet som (enligt beläggningsräkningen) finns, så kan det ändå ge intrycket av att det är ont om ledig parkering i centrum.

Diskrepansen mellan beläggningsstudiens resultat och den upplevda bristen på parkering kan därför tolkas som att parkeringsutbudet är för utspritt i relation till hur lätt det är för besökare att hitta till det och hur väl rådande reglering bidrar till att skapa ledig kapacitet där och när den efterfrågas. Lämpliga åtgärder för att komma tillrätta med detta är att förtydliga skyltningen och övrig information till bilister om var någonstans parkeringen finns, liksom en översyn av regleringen och dess efterlevnad för att öka omsättningen.

Om man lyfter blicken en nivå framgår att det finns större, strukturella utmaningar för Härnösand, i form av en stagnerande och åldrande befolkning och handlarkår, vilket hotar stadskärnans attraktivitet från två håll. Köpkraften minskar med en åldrande och på sikt minskande befolkning och om det inte fylls på med nya, unga handlare blir det färre och färre butiker i lokalerna.

Till detta ska läggas att butiksutbudet redan idag är relativt litet, vilket speglas i den låga andelen anställda personer i så kallade "gatuplansverksamheter". Dessutom ökar utpendlingen ur kommunen samtidigt som antalet arbetsplatser minskat, sett i ett 30-årsperspektiv. Fler av de yrkesverksamma kommuninvånarna tillbringar alltså arbetsdagarna och en del av sin köpkraft någon annanstans än i Härnösands kommun, samtidigt som kommunen lockar färre (eller åtminstone inte lockar fler) verksamma från andra kommuner. Troligen ser det dock något ljusare ut för Härnösands tätort än för kommunen som helhet på denna front.

En rimlig slutsats att dra utifrån detta är att centrala Härnösand har en mindre dragningskraft på både besökare och potentiella boende och anställda, delvis till följd av ett begränsat butiksutbud, jämfört med andra stadskärnor. Parkering bedöms inte vara en begränsande faktor för staden och stadskärnan, även om situationen kan förbättras. Vad som behövs är istället ett ökat utbud av målpunkter, mötesplatser och troligen butiker som gör det intressant för fler att spendera tid och pengar i stadskärnan. Om det lyckas så kommer det dock att innebära fler människor och fler bilar i staden, även om man lyckas befolka den med fler boende och andra som angör stadskärnan på annat sätt än med bil. Som en följd av detta är det av vikt att följa upp parkeringssituationen och säkerställa att tillgängligheten bibehålls på en god nivå.

7. Rekommendationer

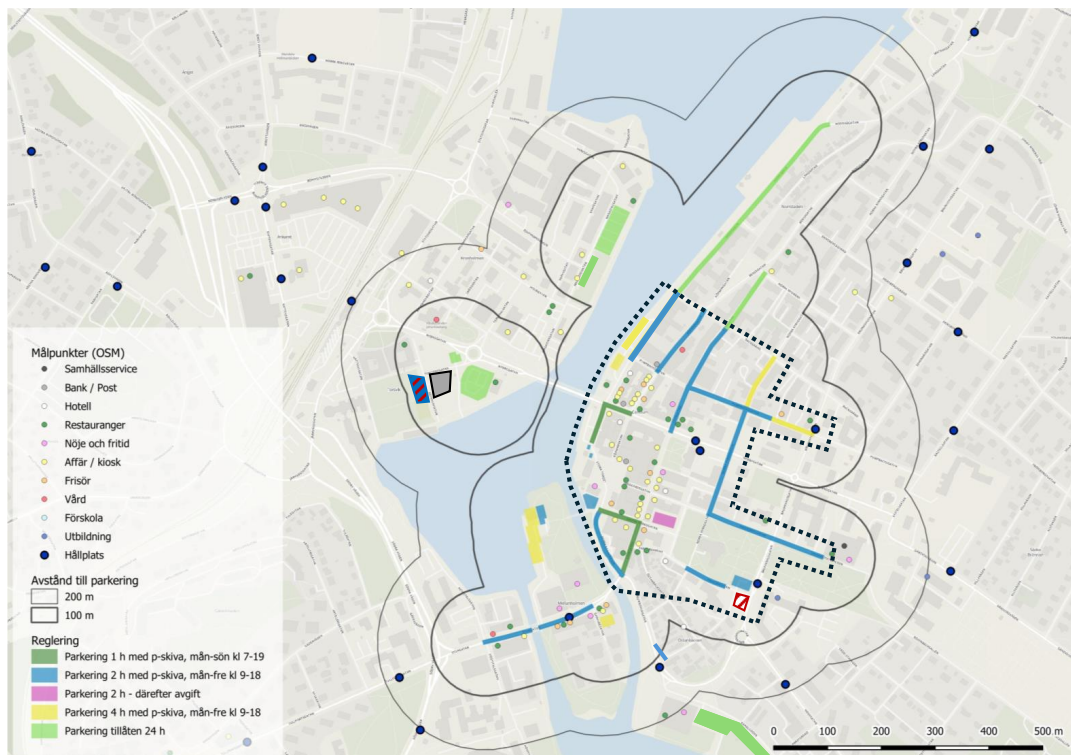
Om en enda slutsats ska dras om vad som behövs i Härnösand så måste det vara fler målpunkter och attraktiva stadsmiljöer som lockar fler människor till staden. Givet hur dagens parkeringssituation ser ut handlar det inte om att tillskapa fler parkeringsplatser, utan om att se till att de platser som finns används mer och under fler dagar och tider på året. Ofta finns både överkapacitet och utrymme för optimering vilket skulle kunna göra plats för ytterligare besökare till staden.

För att öka tillgängligheten till stadskärnan, i synnerhet den upplevda tillgängligheten, bör ett antal åtgärder övervägas för att förtydliga parkeringsutbudet och den lediga kapaciteten:

- ▷ Se över och förbättra den fysiska, statiska skyltningen och vägvisningen till större, strategiska parkeringsplatser vid viktiga infarter till staden, t ex:
 - Parkering på Mellanholmen bör skyltas så att den tydligare syns vid infart västerifrån (Storgatan) och benämnas ”P Centrum” (eller liknande)
 - Parkering på Kronholmen, framför allt utanför McDonalds vid Nybrons brofäste, framstår idag som enbart restaurangens parkering, men bör skyltas som allmän parkering för centrum för att avlasta parkeringar på Härnön. Troligen är det dock svårt att locka åtminstone korttidsbesökare att välja denna parkering innan den nya bron är på plats och så länge Skeppsbron utgör mer av en baksida av stadskärnan än en trivsamt del att röra sig igenom och vistas i till fots
- ▷ Digital parkeringsledning kan övervägas, men det är svårt att hitta en kostnadseffektiv lösning för det utspridda parkeringsutbud som finns i stadskärnan
- ▷ Överväg att ta bort små samlingar av parkeringar centralt om de bedöms leda till söktrafik – att bilister först kör hela vägen fram till dessa platser för att konstatera att de är fullbelagda och sedan antingen köra till en annan parkering eller cirkulera runt kvarteret tills det finns en ledig plats:
 - Främst avses här platserna närmast Stora Torget på Skeppsbron söder om Nybron samt på Nybrogatan, på Västra Kyrkogatan och på Storgatan mellan Ö Kanalgatan och V Kyrkogatan. Ett eventuellt borttagande av dessa platser bedöms kunna klaras med hänvisning till befintliga parkeringar på annan plats i närheten
- ▷ Överväg att ändra regleringen i stadskärnan för att öka omsättningen och tillgängligheten för korttidsbesökare, alternativt öka övervakningen så att gällande tidsreglering efterlevs i högre grad:
 - Om man bedömer att avgiftsreglering bör införas istället för dagens tidsreglering så pekar beläggningsräkningen på att avgift sannolikt inte är nödvändig eller önskvärd utanför kontorstid. På lördagar och sen eftermiddag/kväll råder i regel inte så hög beläggning att avgift behövs för att öka omsättning och tillgänglighet. Detta gäller även om en större efterfrågan antas än vad som uppmättes under 2024

års beläggningsräkning, trots att parkeringsutbudet var begränsat till följd av Nybrons ombyggnad

- Avgift bör därför övervägas under kontorstid (vardag 8–15) för att frigöra central parkering (se Figur 18) genom att styra långtidsparkering till andra, mindre centrala platser. Utanför centrum och utanför denna tid bör parkering fortsatt vara avgiftsfri, men beläggningen bör löpande följas upp för att studera effekten av en förändrad parkeringsreglering och vid behov kunna justera regleringen



Figur 18 Föreslagen zon för eventuell P-avgift (inom streckad linje), vardagar 8-15.

För att öka stadskärnans attraktivitet bör åtgärder vidtas för att skapa fler målpunkter och fler människor centralt:

- ▷ En utveckling av Skeppsbron bör vara en lämplig åtgärd (eller serie åtgärder) för att både öka antalet målpunkter och mötesplatser samtidigt som det tydligare binder ihop stadskärnan med vattnet och Kronholmen
- ▷ I planprogrammet för Skeppsbron föreslås även förtätning med nya bostäder på befintliga lucktomter som idag används för parkering, vilket kan ge ett nödvändigt tillskott till det lokala kundunderlaget i staden
- ▷ Åtgärder bör även vidtas för att binda ihop det nya hotellet vid simhallen med stadskärnan och skapa ett attraktivt stråk som inbjuder till rörelse till fots mellan dessa. En början är den förslagna upprustningen av Östra Kanalgatan, men stråket behöver fortsätta vidare söderut längs Brunnshusgatan

Ett möjligt nästa steg är den, i Översiktsplanen, föreslagna utvecklingen och förtätningen av Kronholmen/Torsvik för att länka samman stadskärnan med centralstationen genom ny bebyggelse med mötesplatser och parker:

- ▷ Här ges också en möjlighet att utveckla nya effektiva parkeringsanläggningar som kan integreras i stadsbebyggelsen och samnyttjas mellan boende, verksamma och besökare

I takt med att staden förtätas och utvecklas kommer det att bli nödvändigt att se över hur även parkeringsutbudet kan utvecklas. Om detta ska kunna ske på ett sätt som bidrar till en ökad stadsmässighet och attraktiva gaturum och miljöer där människor vill vistas och lämna ifrån sig bilen en bit ifrån sina målpunkter för att istället röra sig vidare till fots genom staden, är det nödvändigt att parkering tillskapas i form av yteffektiva parkeringsanläggningar som smälter in och inte utgör barriärer i staden:

- ▷ Sådana anläggningar är dock betydligt mer kostsamma än markparkering och kommer att kräva en kombination av finansiering genom avgifter (vilket kräver en allmänt höjd betalningsvilja för parkering) och genom antingen gemensamhetsanläggningar eller parkeringsköp i samband med planläggning och bygglovshantering för ny bebyggelse. Kommunen kommer därför att behöva ta fram en strategi för att hantera dessa frågor i planprocessen

Slutligen bör kommunen utveckla sitt samarbete och dialog med både medborgare och fastighetsaktörer och handlare i staden för att få ökad insikt i vad som efterfrågas i staden och hur den kan berikas med fler evenemang och trygga, trivsamma, väl omhändertagna platser. Ett väldigt konkret exempel på behovet av sådan samverkan rör det befintliga parkeringsdäcket bakom Hemköp, som idag är underutnyttjat och en förlustaffär för fastighetsägaren, trots att man har viss avgiftsfinansiering:

- ▷ Det är därför en rekommendation att ta fram en plan för hur denna parkering kan ersättas med en nyare anläggning som både kan hysa fler bilar, är attraktiv för fler att använda och som har en sundare ekonomi än nuvarande lösning. Att öka betalningsviljan för parkering i stadskärnan är ett steg på vägen, men det kommer inte att räcka för att få till en tillräcklig finansiering av en ny anläggning.

Huvudfokus för dessa rekommendationer är att öka stadskärnans attraktivitet för i första hand besökare, oavsett färdmedel, men en mer attraktiv stadskärna är också en plats där fler vill röra sig till fots och med cykel. En del i att öka attraktiviteten är att se till att parkering i staden inte utgör barriärer eller otrygga eller otrivsamma miljöer där människor undviker att uppehålla sig eller förflytta sig till fots och med cykel, varför många av rekommendationerna ovan också bidrar till ett ökat hållbart resande i staden.

8. Referenser

André, M. & Hall, R. 2018. *Cityhandelns konkurrens från externhandel och e-handel. Vilka är framgångsfaktorerna och hoten för en fungerande cityhandel?* Examensarbete i Fastighetsvetenskap vid Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

Anselmsson, J. 2021. *Ut ur pandemin – rakt in i den digitala transformationen. Ska stadskärnans överlevnad bli en valfråga 2022?* Tillgänglig på: https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/110442625/Working_report_series_2021_4_21_1201.pdf [2024-07-17]

Arancibia, D., Farber, S., Savan, B., Verlinden, Y., Smith Lea, N., Allen, J. & Vernich, L. 2019. 'Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes.' *Journal of the American Planning Association, Taylor & Francis Journals*, vol. 85(4), 463-481.

Bergman, B. 2003. *Handelsplats. Shopping. Stadsliv. En historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering.* Brutus Östlings bokförlag Symposion.

Chan, M., Gapski, G., Hurley, K., Ibarra, E., Pin, L., Shupac, A., & Szabo, E. 2016. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business. A Study of Queen Street West in Toronto's Parkdale Neighbourhood.* Toronto, Ontario.

Fastighetsägarna & WSP. U.å. *Cityklimatet 2018.*

Fredriksson, C., Anselmsson, J., Fuentes, C., Källström, L., Thufvesson, O., Umut Aslan, D. *Retail Destination. Centrum för handelsforskning vid Lunds universitet.* Handelsrådet. Forskningsrapport 2019:5

Hymel, K. 2014. 'Do parking fees affect retail sales? Evidence from Starbucks.' *Economics of Transportation*, 3. 221-233.

Kobus, M., Gutiérrez-i-Puigarnau, E., Rietveld, P., van Ommeren, J. 2013. 'The on-street parking premium and car drivers' choice between street and garage parking.' *Regional Science and Urban Economics Volume 43, Issue 2.* 395-403.

Lundin, P. 2008. *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.* Stockholmia förlag.

Mørk, I. 2016. *On-street parking and shopping street vitality. Comparing customer and shopkeeper perspectives on shopping practices and experiences in Markveien, Oslo.* Master

Thesis in Human Geography. Department of Sociology and Human Geography. University of Oslo.

Reimers, V. 2013. 'Convenience for the car-borne shopper: Are malls and shopping strips driving customers away?' *Transportation Research Part A* 49 (2013) 35–47.

Rädda Storgatan! 1958. Broschyr framtagen för Handelskamrarnas Nämnds räkning.

Sax Kaijser, B. 2020. *Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil?* Fotgängarnas Förening.

Simićević, J., Vukanović, S. & Milosavljević, N. 2013. 'The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behaviour.' *Transport Policy* 30. 125–131.

Spacescape & Evidens. 2016. *Värdeskapande stadsutveckling*. Tillgänglig på: https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2017/03/Vardeskapande-stadsutveckling-Rapport_161206.pdf [2024-07-16]

Svensson, T. & Hedström, R. 2010. *Parkering. Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23–2010.

Söderlind, J. 2011. *Handeln bygger staden. Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare. Del 1*. Market.

Teller, C. & Reutterer, T. 2008. 'The evolving concept of retail attractiveness: What makes retail agglomerations attractive when customers shop at them?' *Journal of Retailing and Consumer Services* 15 (2008) 127–143.

Thufvesson, O. 2009. *Platsutveckling*.

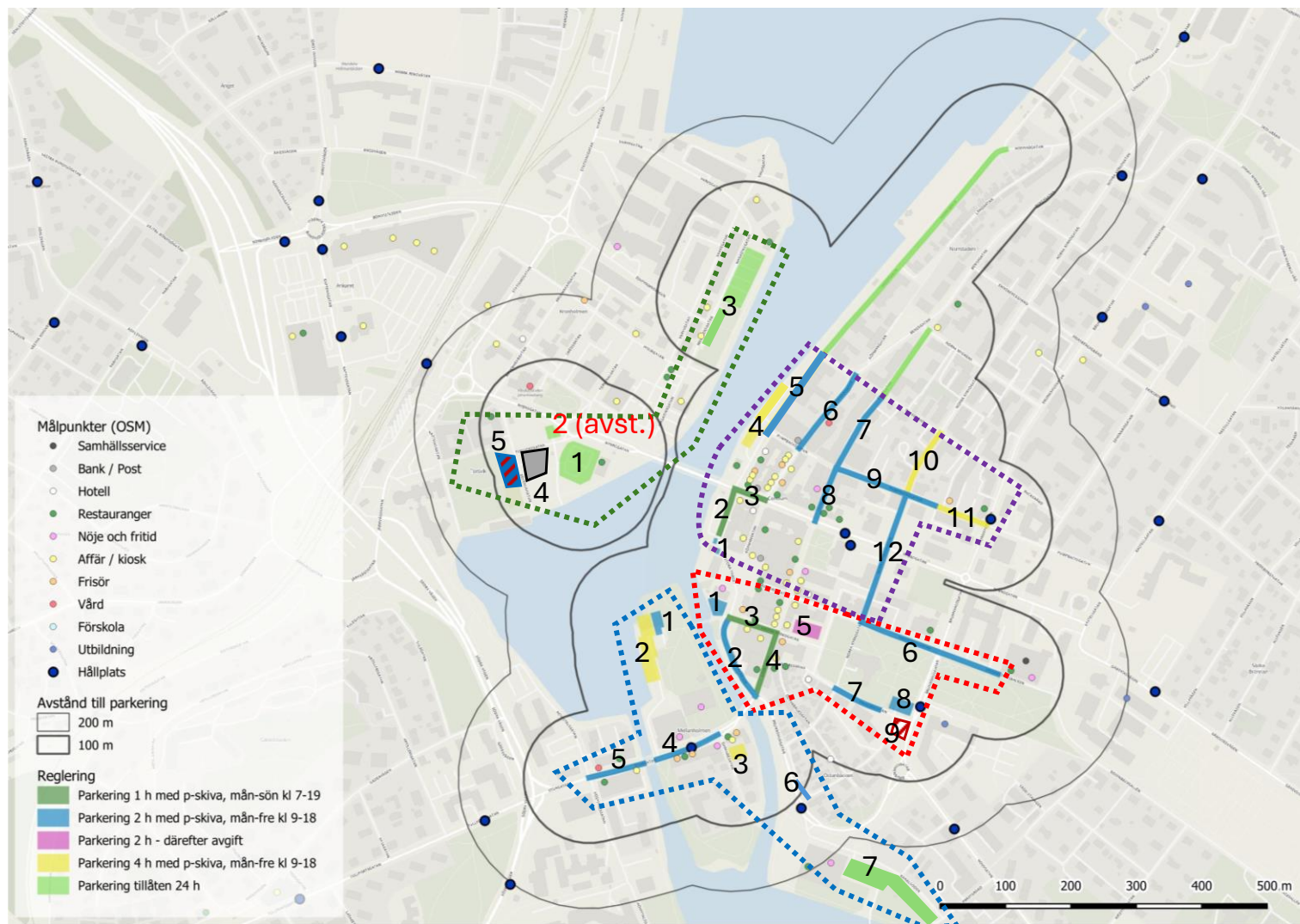
Trivector Rapport 2019:64. *Resvanor i Malmö 2018 - Kartläggning med hjälp av mobilapp*.

Tyler, S., Semper, G., Guest, P. & Fieldhouse, B. 2012. *The relevance of parking in the success of urban centres. A review for London Councils*.

Wärnhjelm, M. 2015. *Hållbara inköpsresor. Stads- och handelsutveckling i samverkan*. Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad. Institutionen för Samhällsplanering och miljö. Avdelningen för Urbana och regionala studier.

Åhrén, U. & Lundin, P. (red.) 2010 [1960]. *Bilstaden. USA visade vägen*. Stockholmia förlag.

Bilaga I: Beläggingsräkning



Karta över alla räknade parkeringszoner och de zoner som de indelas i.

P-yta/gata	Antal bpl	Torsdag 17/10 (antal parkerade bilar)								Fredag 18/10 (antal parkerade bilar)								Lördag 19/10 (antal parkerade bilar)		
		9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	10-11.30	11.45-13	13-14.30
Grön 1	45	11	10	18	21	14	21	12	14	3	5	8	17	17	17	16	18	2	11	19
Grön 3	100	23	21	22	26	25	18	18	22	19	19	24	23	25	19	27	19	5	25	27
Grön 4	22	7	8	9	14	12	11	9	7	10	10	13	13	11	12	8	7	4	3	3
Grön 5	25	1	1	11	15	7	4	1	1	3	3	25	23	11	12	5	2	0	2	2
Blå 1	17	0	1	3	3	2	2	6	3	1	3	3	5	5	5	4	1	0	9	14
Blå 2	58	26	30	32	30	30	33	25	15	30	37	46	44	35	31	26	23	11	50	51
Blå 3	16	4	4	5	7	7	8	10	4	4	9	8	12	11	11	10	8	6	13	16
Blå 4	5	1	0	4	1	3	4	4	4	0	2	3	2	3	4	4	5	3	1	3
Blå 5	13	5	7	11	6	6	7	5	9	4	6	5	7	7	7	7	8	11	10	13
Blå 6	4	1	3	1	0	2	2	1	2	2	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3
Blå 7	100	59	84	64	54	52	51	47	45	45	47	58	57	52	49	46	48	28	22	25
Lila 1	7	2	4	5	6	1	6	5	4	2	5	6	6	5	2	5	7	6	6	7
Lila 2	5	0	1	2	4	2	3	1	2	0	5	5	1	2	0	1	2	1	2	3
Lila 3	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1
Lila 4	42	35	36	37	33	33	38	39	39	23	28	27	32	27	28	28	23	18	13	15
Lila 5	16	1	2	2	9	1	0	1	4	0	0	2	2	2	1	1	1	1	2	1
Lila 6	12	6	8	11	11	11	8	9	12	5	8	9	9	7	7	6	4	3	5	6
Lila 7	19	7	9	14	8	10	11	12	10	8	5	10	8	19	16	10	13	14	14	18
Lila 8	10	4	7	8	10	7	6	5	6	6	5	8	8	7	8	6	8	4	8	8
Lila 9	15	6	5	12	1	6	7	4	3	4	3	7	5	5	3	2	2	3	5	6
Lila 10	8	1	2	5	8	1	2	3	3	1	2	3	3	1	0	1	2	2	2	2
Lila 11	11	8	8	6	11	7	8	6	5	7	7	6	5	6	9	5	3	8	5	3

P-yta/gata	Antal bpl	Torsdag 17/10 (antal parkerade bilar)								Fredag 18/10 (antal parkerade bilar)								Lördag 19/10 (antal parkerade bilar)		
		9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	10-11.30	11.45-13	13-14.30
Lila 12	18	13	9	13	2	12	13	8	10	10	10	13	9	5	4	7	5	2	5	3
Röd 1	15	4	6	11	15	12	14	10	15	5	13	15	15	11	12	7	11	9	14	15
Röd 2	25	14	18	24	21	15	17	20	21	14	25	24	24	24	23	17	23	15	25	22
Röd 3	10	7	7	7	6	5	5	8	6	2	7	8	7	8	8	8	6	6	7	6
Röd 4	7	0	1	3	2	1	3	2	2	2	6	5	3	5	6	6	5	3	2	2
Röd 5	64	19	24	27	28	38	33	33	18	10	16	26	34	32	27	20	19	5	14	24
Röd 6	36	21	31	36	28	32	29	29	20	26	28	33	32	34	30	31	19	19	27	24
Röd 7	18	2	6	18	11	15	15	8	6	4	2	13	15	14	13	5	5	10	11	17
Röd 8	15	5	9	11	12	14	10	3	3	5	6	5	8	10	5	2	4	15	11	10
Röd 9	8	5	3	5	4	4	4	4	3	2	2	5	6	6	5	5	5	2	0	0
SUMMA	769	298	365	438	407	387	393	348	318	257	326	426	436	409	377	329	308	219	328	369
Centrum	311	132	158	202	182	184	196	179	159	114	170	210	212	187	174	146	142	93	172	194
Exkl. P-däck (Röd 5)	247	113	134	175	154	146	163	146	141	104	154	184	178	155	147	126	123	88	158	170

P-yta/gata	Antal bpl	Efterfrågetopp (1)	Efterfrågetopp (2)	Efterfrågetopp (3)	Kommentar
Grön 1	45	Tors_12-13: 47%	Tors_14-15: 47%	Lör_13-14:30: 42%	Underutnyttjad
Grön 3	100	Fre_15-16: 27%	Lör_13-14:30: 27%	Tors_12-13: 26%	Underutnyttjad
Grön 4	22	Tors_12-13: 64%	Fre_11-12: 59%	Fre_12-13: 59%	Underutnyttjad
Grön 5	25	Fre_11-12: 100%	Fre_12-13: 92%	Tors_12-13: 60%	Högt belagd under kontorstid
Blå 1	17	Lör_13-14.30: 82%	Lör_11.45-13: 53%	Tors_15-16: 35%	Relativt högt belagd under helg
Blå 2	58	Lör_13-14.30: 88%	Lör_11.45-13: 86%	Fre_11-12: 79%	Högt belagd under helg
Blå 3	16	Lör_13-14.30: 100%	Lör_11.45-13: 81%	Fre_12-13: 75%	Högt belagd under helg
Blå 4	5	Fre_16-17: 100%	Tors_11-12: 80%	Tors_14-15: 80%	Högt belagd under kontorstid
Blå 5	13	Lör_13-14.30: 100%	Tors_11-12: 85%	Lör_10-11:30: 85%	Högt belagd under helg
Blå 6	4	Tors_10-11: 75%	Fre_14-15: 75%	Fre_15-16: 75%	Relativt högt belagd under kontorstid
Blå 7	100	Tors_10-11: 84%	Tors_11-12: 64%	Tors_9-10: 69%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 1	7	Fre_16-17: 100%	Lör_13-14:30: 100%	Tors_12-13: 86%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Lila 2	5	Fre_10-11: 100%	Fre_11-12: 100%	Tors_12-13: 80%	Högt belagd under kontorstid
Lila 3	3	Fre_11-12: 67%	Tors_11-12: 33%	Lör_11:45-13: 33%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 4	42	Tors_15-16: 93%	Tors_16-17: 93%	Tors_14-15: 90%	Högt belagd under kontorstid
Lila 5	16	Tors_12-13: 56%	Tors_16-17: 25%	Tors_10-11: 13%	Underutnyttjad
Lila 6	12	Tors_16-17: 100%	Tors_11-12: 92%	Tors_12-13: 92%	Högt belagd under kontorstid
Lila 7	19	Fre_13-14: 100%	Lör_13-14.30: 95%	Fre_14-15: 84%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Lila 8	10	Tors_12-13: 100%	Tors_11-12: 80%	Fre_11-12: 80%	Högt belagd under kontorstid
Lila 9	15	Tors_11-12: 80%	Tors_14-15: 47%	Fre_11-12: 47%	Relativt högt belagd under kontorstid
Lila 10	8	Tors_12-13: 100%	Tors_11-12: 63%	Tors_15-16: 38%	Högt belagd under kontorstid
Lila 11	11	Tors_12-13: 100%	Fre_14-15: 82%	Tors_9-10: 73%	Högt belagd under kontorstid
Lila 12	18	Tors_9-10: 72%	Tors_11-12: 72%	Tors_14-15: 72%	Relativt högt belagd under kontorstid
Röd 1	15	Tors_12-13: 100%	Tors_16-17:100%	Fre_11-12: 100%	Högt belagd under kontorstid
Röd 2	25	Fre_10-11: 100%	Lör_11:45-13: 100%	Tors_11-12: 96%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 3	10	Tors_15-16: 80%	Fre_11-12: 80%	Fre_13-14: 80%	Relativt högt belagd under kontorstid
Röd 4	7	Fre_10-11: 86%	Fre_14-15: 86%	Fre_15-16: 86%	Högt belagd under kontorstid
Röd 5	64	Tors_13-14: 59%	Fre_12-13: 53%	Tors_14-15: 52%	Underutnyttjad
Röd 6	36	Tors_11-12: 100%	Fre_13-14: 94%	Fre_11-12: 92%	Högt belagd under kontorstid
Röd 7	18	Tors_11-12: 100%	Lör_13-14.30: 94%	Tors_13-14: 83%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 8	15	Lör_10-11.30: 100%	Tors_13-14: 93%	Tors_12-13: 80%	Högt belagd både under helg och kontorstid
Röd 9	8	Fre_12-13: 75%	Fre_13-14: 75%	Tors_9-10: 63%	Relativt högt belagd under kontorstid
SUMMA	769	Tors_11-12: 57%	Fre_12-13: 57%	Fre_11-12: 55%	
Centrum	311	Fre_11-12: 74%	Fre_12-13: 72%	Tors_11-12: 71%	

Sammanställning och inspel från workshop med fastighetsägare med utgångspunkt från Parkeringsutredningen, Härnösands kommun

Datum: 29/10 2025

Underlag till: Parkeringsutredning för centrala Härnösand (Trivector, 2024)

Detta dokument sammanfattar fastighetsägarnas synpunkter och inspel gällande parkeringssituationen i centrala Härnösand, nu och fram till år 2035. Syftet är att belysa fastighetsägarnas perspektiv för att säkerställa att föreslagna åtgärder leder till en mer attraktiv och funktionell stadskärna.

1. Frustrationer och nulägesanalys från fastighetsägarnas perspektiv

Fastighetsägarnas upplevelse av parkeringssituationen bekräftar delvis utredningens slutsatser om upplevd brist, men lägger till skarpa kommentarer om infrastruktur och styrning:

Område	Frustration/problem	Koppling till utredningen/konsekvens
Tillgänglighet/Information	Dålig/otydlig skyltning och svårt att hitta till befintliga P-platser för besökare. Svårt att få överblick.	Huvudorsak till den <i>upplevda</i> bristen, trots faktiskt ledig kapacitet. Leder till onödig söktrafik.
Nyttjande	Personal/långtidsparkörer tar upp attraktiva, centrala platser tidigt på morgonen. Låg rotation på centrala platser.	Bekräftar utredningens slutsats om att långtidsparkering är dimensionerande. Centrala platser (handelsplatser) blir otillgängliga för kunder.

Infrastruktur/yta	Parkeringshus saknas eller är i behov av upprustning (t.ex. Hemköpsdäcket). Centrala parkeringsytor tar upp för mycket plats i värdefulla lägen, <u>särskilt vattennära lägen</u> .	Stödjer utredningens rekommendation om att skapa yteffektiva anläggningar (P-hus) för att frigöra mark för stadsutveckling.
Styrning/beslut	Upplevs finnas " olika sanningar " (mätningar vs. upplevd krånglighet). Frustration över beslut kring P-avgifter som eventuellt tagits utan tillräckligt underlag eller förankring.	Betonar behovet av tydlig kommunikation och samförstånd kring framtida regleringar.
Övriga brister	Brist på pendlarparkering (heldagsparkering utan månadshyra). Akut brist på centrala platser, delvis på grund av brobygget .	Adresserar specifika behov för arbetstagare och akuta utmaningar i nuläget.

2. Prioriterade förändringar – Vad behöver ske NU?

Fastighetsägarna kräver snabba och konkreta åtgärder, framför allt kopplade till information och styrning av långtidsparkering:

1. **Skyltning och flöden (Högsta prioritet):** Radikal förbättring av skyltning och vägvisning. Behov av att se över flöden och eventuellt möjliggöra **genomfart mellan Storgatan och Nybrogatan** för att underlätta för besökare att hitta parkering nära stadskärnan.
2. **Rotation och styrning:** Införa åtgärder för att **få rotation på centrala platser**. Detta inkluderar att lösa långtidsparkeringen genom att **skylta upp alternativ** (t.ex. på Mellanholmen, med minst 8 timmars parkering) och **införa avgifter** för att frigöra de mest centrala platserna för kunder (främst till handel).
3. **Infrastruktur: uppdatera/rusta upp det befintliga parkeringsdäcket** (bakom Hemköp) för att snabbt kunna utnyttja kapaciteten bättre.
4. **Konkreta åtgärder:** Behov av att prioritera och genomföra **konkreta åtgärder** för att skapa förtroende mot medborgare, handel, fastighetsägare etc.

3. Parkeringsbehov på 10 års sikt (2035)

Långsiktigt är ambitionen att skapa en "lätt att göra rätt"-struktur som stödjer en levande stadskärna, baserad på insikten att bilberoendet kvarstår:

- **Ny smart infrastruktur:** Bygga **smarta parkeringshus centralt** (t.ex. vid Lidl/Johannesbergshuset). Undersöka möjligheten till **P-hus/Platser under mark och på tak**. Målet är att öka antalet platser för handel centralt men med hög omsättning.
- **Styrning av besökare:** Skapa en **tydlig infart** för både besökare och arbetare. Utveckla en bättre struktur för att **styra besökare** till platser där de kan stå längre tid.
- **Hållbart resande (komplement):** Jobba med **lokaltrafiken**, öka antalet turer och eventuellt subventionera för att minska beroendet av bil.
- **Framtidssäkring:** Utöka **laddinfrastrukturen** och skapa fler **boendeparkeringar centralt**.
- **Strategiskt val:** Utgå ifrån att **behovet av att köra bil fortfarande är stort** om tio år. Arbete med P-lösningar måste ta höjd för detta och inte enbart förlita sig på beteendeförändringar. **"Beteendena kommer inte att förändras. Vi vill parkera nära – den lilla stadens identitet."**

4. Övriga strategiska inspel

Fastighetsägarna betonar att parkeringsfrågan måste hanteras i ett större, strategiskt sammanhang:

- **Politisk förankring:** politiken **måste bjudas in** och bli delaktiga i processen i ett tidigare skede. Parkeringslösningar är en fråga om **politiska prioriteringar** där pengar kan behöva tas från andra områden för att skapa bra lösningar.
- **Kommunikation:** Det är avgörande **hur** åtgärder kommuniceras. Exempelbudskap, hellre **"vi skapar bättre struktur och flyttar platser"** snarare än "vi plockar bort platser".
- **Stadskärnans identitet:** Staden har unika säljargument (**USP:ar**) som **vattennära** och **vackert, nära naturen**. Parkeringslösningarna måste ta tillvara på och förädla det vattennära läget, samt planera infrastruktur för den förväntade ökade **sommarturismen, hotell och camping**.
- **Fokusgrupp:** Det är viktigt att **välja vem man gör det bättre för** (vilka besökare) och därefter **leda in trafiken rätt**.
- **Enkelhet:** Gör det enkelt för de som ska stå kort tid (t ex handelskunderna).

Slutsats från Workshopen:

Fastighetsägarna stödjer i princip utredningens slutsats om att långtidsparkering och yteffektivitet är nyckelfrågor. Deras primära budskap är att **information** (skyltning) och **styrning** (avgifter/alternativa platser för personal) måste åtgärdas **omedelbart**. Långsiktigt är investering i **smarta parkeringshus** centralt för att möjliggöra både en attraktiv stadsmiljö och möta ett fortsatt stort bilbehov.

Sammanställning, workshop, parkeringsutredning, råa texter, Härnösand.

Vad frustrerar dig kring parkeringssituationen i Härnösand?

Parkeringshus saknas

Dålig skyltning (flera kommentarer)

Otydlig skyltning,

Svårt att hitta till P-platser

Behov av att styra flöden bättre

Svårt att få överblick på vilka parkeringar som finns om man inte vet (besökare)

Strategi för att nyttja centrala lägen bättre, parkeringar tar upp plats. Bör kunna nyttja ytan bättre, genom till exempel parkeringshus.

“Personal” tar upp parkeringsplatser som borde vara dedikerade till handel.

Attraktiva parkeringar är upptagna från tidigt på morgonen

Beslut tagna kring P-avgifter innan utredningen är klar

“Olika sanningar”, besökare upplever det krångligt och otillgängligt, mätningar visar annat.

Parkeringar tar upp plats i “vattennära” läge

Intressen ställs mot varandra. T ex vattennära lägen. Vi måste hitta en lösning som både skapar parkeringar och nyttjar vattennära lägen på ett smart sätt.

Hur ser parkeringsbehovet (fastighetsägarens perspektiv) ut idag?

Få rotation på de centrala parkeringar som finns

Tillse att parkeringar finns tillgängligt för handeln

Tydligare skyltning - tydliggöra vart parkering finns!

Parkeringsmöjligheter är centralt för hyresgäster. Viktigt för att attrahera till centrum!

Finns brist på pendlarparkering (hel dags) ej månadshyra.

Inga direkta behov för fastighetsägare, bortsett från handelns behov av tillgängliga platser.

Brist på centrala parkeringar just nu på grund av brobygget

Kunna långtidsparkera nära arbetsplatsen utan att “ta plats” för handelns kunder.

Vad behöver förändras NU?

Skyltning!!

Se över flöden (genom både skyltning och att ändra flöden genom ombyggnation)

Få rotation på centrala platser

Lösa långtidsparkering (skylta upp)

Konkreta åtgärder

Uppdatera parkeringshuset

Öppna för genomfart mellan storgatan och nygatan för att underlätta att hitta en parkering nära stadskärnan

Långtidsparkering på mellanholmen, minst 8h.

Införa avgifter för att frigöra centrala platser

Parkeringsbehov på tio års sikt. Vad behöver utvecklas/stärkas?

Bygga smarta P-hus centralt.(Vid Lidl/Johannesbergshuset?)

En tydlig infart för både besökare och arbetare.

Parkeringar som möjliggör parkering under längre tid (x3)

Behålla centrala parkeringar, men tillse att de har hög omsättning

Utveckla och rusta upp de garage som finns idag

Jobba med lokaltrafiken och öka antalet turer, kanske subventionera ännu mer.

Fler platser för handel centralt, samt fler boendeparkeringar centralt

Utgå ifrån att behovet av att köra bil fortfarande är stort om tio år.

Utöka laddinfrastruktur

Bättre struktur för att styra besökare. Hitta ett bra ställe där de kan stå längre.

Övriga inspel

Politiken måste bjudas in och bli delaktiga i processen tidigare!

Prioritera att få saker gjort. Det skapar värde på den tid/engagemang som läggs.

Viktigt hur vi kommunicerar, inte "vi plockar bort platser" utan "vi skapar bättre struktur och flyttar platser"

Välja vem vi ska göra det bättre för, "vilka besökare"...

Se till att verkligen "leda in" trafiken rätt!

Ta höjd för att sommarturismen ökar behovet!

Naturnära turism tror vi kommer att öka, hotell och camping. Planera infrastruktur för dessa.

Prioritera två huvudinfarter!

Ta tillvara på det arbete som gjordes för åtta år sedan. Där finns många bra lösningar!

Beteendena kommer inte att förändras. Vi vill parkera nära – den lilla stadens identitet.

Förädla och ta hand om det vattennära läget.

Sommarstad och restauranger i vattennära läge.

Undersöka möjligheten med parkeringshus under mark och på tak!

Vattennära och vackert, nära naturen är uspar. Om vi tar pengar från annat och kan lägga på bra parkeringslösningar. Politiska prioriteringar.

Göra det enkelt för de som ska stå kort tid.

Skapa en bra boendestad i Höga Kusten. Tillgängligt och positivt.

Skylta för besökaren! Lätt att hitta och "lätt att göra rätt".

**Samhällsförvaltningen**

Viktoria Söderlind,
viktoria.soderlind@harnosand.se

Samhällnämnden

Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

att med stöd av 8 kap. 2 § alkohollagen bevilja Pallservice AB, med org.nr: 559458–3287, stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten på restaurang Skafferiet, Stationsgatan 1, Härnösand. Serveringstillståndet avser servering av sprit, starköl, vin och andra jästa alkoholdrycker.

att serveringstiden för alkoholhaltiga drycker är kl. 11:00 – 00:00 året runt.

att tillståndet gäller inomhus och för uteservering.

att serveringstillståndet ska gälla tills vidare.

att det ska finnas ett fungerande brandskydd i verksamheten.

att upprättat beslut översänds till Polismyndigheten, Länsstyrelsen och Folkhälsomyndigheten enligt 9 kap. 7 § alkohollagen.

Beskrivning av ärendet

Pallservice AB, med org.nr: 559458–3287, har den 13 oktober 2025 ansökt om stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten på Skafferiet, Stationsgatan 1, Härnösand. Sökt serveringstid: 10:00-00:00, året runt.

Sökande ska servera sprit, starköl, vin och andra jästa alkoholdrycker.

Sökanden har under ärendets gång kompletterat med de handlingar som är nödvändiga för att kunna fatta ett beslut om serveringstillstånd.

Ägarförhållanden

Bolaget är ett registrerat privat aktiebolag med säte i Sundvall. Bolaget ägs till 100 % av Paul Sjöberg. Bolaget är registrerat som ”restaurangverksamhet”. Bolaget är godkänt för F-skatt 2023-12-08, och är registrerad som arbetsgivare 2023-12-08.

Serveringslokal och serveringstider

Verksamheten i Härnösand företräds av Rebecca Björkholm. Lokalerna disponeras av den sökande. Ett varierat utbud av mat och lättdrycker kommer att erbjudas på restaurangen. Inriktningen kommer vara restaurang

och café. Mat och övrigt utbud kommer att tillagas på plats. Bröd köps från det egna bageriet beläget i Sundsvall.

Verksamheten är en registrerad livsmedelsverksamhet.

Sökanden har angett serveringstid från kl. 10:00 till kl. 00:00. Enligt kommunens riktlinjer och polisens yttrande är normaltiden från tidigast kl. 11:00.

Kommunicering

Sökanden (Rebecca Björkholm) har informerats om att serveringstiden kan komma att beslutas bli kl. 11:00-00:00.

Granskning ekonomi

En ekonomisk granskning har gjorts av bolaget och dess företrädare genom utdrag från kreditupplysningstjänsten SYNA. Det finns inga anmärkningar eller något skuldsaldo hos Kronofogdemyndigheten. Inte heller något annat har framkommit som hindrar bolaget att inneha ett serveringstillstånd.

Remissförfarande

En förfrågan omandel och lämplighet av ordningskaraktär skickades den 15 oktober 2025 till Polismyndigheten.

Polismyndigheten har i sitt remissvar den 27 oktober angett att inget har framkommit som hindrar ett serveringstillstånd.

En remiss skickades den 15 oktober 2025 till Skatteverket gällande bolaget och verksamhetens företrädare i Härnösand. De personer som bedömdes vara PBI (person med betydande inflytande) var Rebecca Björkholm, platschef, samt Paul Sjöberg, bolagsägare.

Av remissvaret från Skatteverket den 22 oktober framkom inga uppgifter som hindrar verksamheten att inneha ett serveringstillstånd.

Räddningstjänstens yttrande:

Räddningstjänsten har angett att om inga större ombyggnationer skett, t. ex. flytt av nödutgångar så behöver de inte yttra sig i detta ärende.

Kunskapskravet

Den 4 november 2025 skrev Rebecca Björkholm kunskapsprov för stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten med godkänt resultat.

Bedömning

Inget i utredningen har visat på att bolaget och dess företrädare är olämpliga att inneha ett serveringstillstånd. Lokalerna anses vara lämpliga, och ett varierat utbud av mat och lättdrycker kommer att erbjudas. Verksamheten är inte placerad nära skolor eller dylikt. Inget i polismyndighetens yttrande visar heller på att ansökan inte kan ges bifall.

Beslutsunderlag

Alkohollagen

Miljöbalken

Helene Lager
T.f. Förvaltningschef

Viktoria Söderlind
Alkoholhandläggare

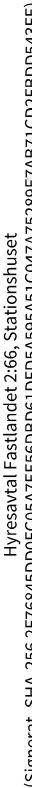
Bilagor

Bilaga 1 Ritning

"SKAFFERIET"

Serveringsyta







Samhällsförvaltningen
Kia Olsson, 070-288 00 27
kia.olsson@harnosand.se

Samhällsnämnden

Återrapportering av uppdrag: Frystorkad mat

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår samhällsnämnden besluta

att godkänna återrapporteringen, och

att lägga informationen till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Samhällsnämnden beslutade i mars 2025 om att uppdra till förvaltningschef att undersöka förutsättningarna för att, i beredskapssyfte, frystorka överbliven mat från kommunens storkök samt vilka kostnader och andra typer av resurser det skulle kräva.

Intervjuer har genomförts med Lycksele och Linköpings kommuner för att ta del av deras erfarenheter kring frystorkning av mat som beredskap. De har delat med sig av arbetsmetoder, kostnader, resursbehov och utmaningar kopplade till uppstart, drift och lagring.

Med bakgrund av detta har intentionerna bakom uppdraget uppfyllts.

Helene Lager
Tf förvaltningschef

Kia Olsson
Kostchef

Uppdragslista
- pågående uppdrag hos samhällsförvaltningen. Utredningar ska finnas i listan, själva genomförandet kräver eget beslut.

Uppdrag	Beskrivning	Uppdragsgivare	Tilldelat	Återrapportera s	Laghänvisning	Ansvarig avdelning	Ansvarig tjänsteperson	Status	Kommentar
Trafiksäkerhetsplan		SAM	2020-06-17	2025	§82	Teknik			Finns en äldre inventeringsplan och åtgärdsplan som genomförts. Behöver genomlysas igen. Trafikplanerare som skulle rekryterats 2023 skulle få detta uppdrag men som avbröts på grund av ekonomiskt läge. Rekrytering pågår nu under sept 2024, ny person på plats början 2025.
Idrottspolitiskt positionsdokument	Samhällsnämnden beslutar att ta fram en trafiksäkerhetsplan för skolor i Härnösands kommun Fritidsutskottet beslutar att uppdra till förvaltningen att presentera ett första utkast till ett idrottspolitiskt positionsdokument på samhällsnämndens sammanträde i september 2017.	Fritidsutskottet	2017-05-11	2025-04-01, beslut 2025-10-30 att flytta fram återrapporteringen till våren 2026	§9	Trafik/Fritid	Niclas Hälldahl Ulf Andersson	Pågående	Visst redigeringsarbete kvarstår av dokumentet! Sjukskrivning innebär att arbetet är på paus resten av 2021. Ska vi göra om arbetet? Finns utkast men behöver i så fall prioriteras. Upp till beredning. Tydliggöra som en aktivitet 2024. Redovisade vad som gjort på beredningen inför juninämnd och mötet tog beslutet att fortsätta undersöka hur ett sådant arbete skulle kunna genomföras framöver. Ulf har sedan detta haft ett möte med Kramfors och försöka samordna arbetet med extern resurs från RF SISU.
Åtgärdsplan naturvård	Återrapportera till samhällsnämnden varje år samt se över lämpliga parametrar för uppföljning gällande åtgärdsplanen för naturvård. Dnr 2022-221 (i doä)	Samhällsnämnde	2022-12-15	Årligen		Teknik	Niclas	Pågående	Återrapporterad: Jan 2024, Mars 2025
Uppdatering av kommunens skyltprogram	Samhällsnämnden beslutar att uppdra till förvaltningschef att påbörja en uppdatering av kommunens Råd och riktlinjer för skyltar i Härnösand som antogs av Samhällsnämnden den 17 oktober 2013	Samhällsnämnde	2025-01-30	2025-03-25, beslut 2025-10-30 att flytta fram återrapporteringen till våren 2026		Plan och Bygg		Pågående	Inväntar ny lagstiftning.

Hyra av hallar m.m.	Samhällsnämnden beslutar att uppdra till förvaltningschef att se över priserna för hyra av hallar, planer och andra lokaler som nyttjas av föreningslivet i jämförelse med priserna i andra kommuner och även ta hänsyn till aktivitetsstöd.	Samhällsnämnde 2025-03-27 n	Senast juni	Fritid		Klar	Flyttas fram till september. Återrapporterad oktober 2025.
Frystorkad mat	att uppdra till förvaltningschef att undersöka förutsättningarna för att, i beredskapssyfte, frystorka överbliven mat från kommunens storkök samt vilka kostnader och andra typer av resurser det skulle kräva.	Samhällsnämnde 2025-03-27 n	I höst	Kosten		Pågående	
Parkentreprenad i egen regi	Samhällsnämnden beslutar att ge i uppdrag till förvaltningschef att utreda om det är möjligt att utföra nuvarande parkentreprenad i egen regi.	Samhällsnämnde 2025-05-28 n	I höst	Teknik		Pågående	
Reviderad och förenklad avgift för hyra av hallar, planer och lokaler.	Samhällsnämnden beslutar att uppdra till förvaltningschef att ta fram ett förslag till reviderad och förenklad avgift för hyra av hallar, planer och lokaler, med beaktande av analysen ovan	Samhällsnämnde 2025-10-30 n	mar-26	Fritid	Jonas Andersohn		
Taxorna	Samhällsnämnen beslutar att ge förvaltningschef i uppdrag att se över taxorna avseende prisnivå, syfte, upplägg och struktur och återrapporterar senast i juni 2026	Samhällsnämnde 2025-10-30 n	jun-26	Förvaltningen	Helene Lager		