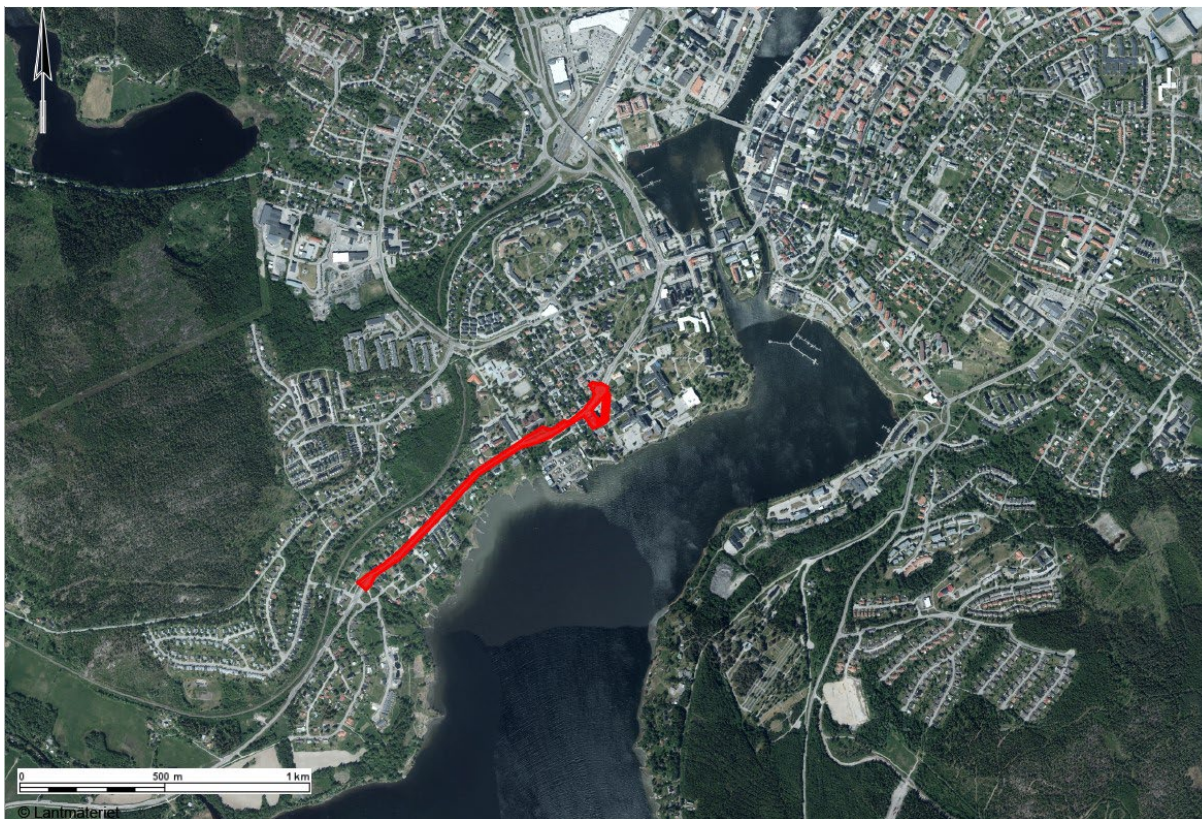




Planbeskrivning

Detaljplan för E4 Södra infarten Härnösand -
Del av fastigheterna Fastlandet 2:66 och Gådeå 4:32 m.fl.

Granskningshandling



Figur 1 Översiktlig bild. Röd markering: planområdets lokalisering

Planbeskrivning- granskningshandling			Aktnummer:	Diarienummer: SAM-2022- 2985
Gällande lagstiftning: PBL 2010:900 BFS 2020:5 BFS 2020:6 BFS 2020:8	Planbesked: Beslutat enligt delegationsordning 2022-12-22	Detaljplan påbörjad: 2023-03-29	Antagen:	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.

Detaljplanehandlingar, Härnösands kommun:

- Plankarta 2026-02-11
- Planbeskrivning 2026-02-09
- Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan 2023-05-25
- Grundkarta 2023-10-25, uppdaterad inför granskning 2026-02-11
- Fastighetsförteckning 2026-02-09
- Sändlista 2026-02-09

Handlingar för Vägplan, E4 södra infarten till Härnösand, Trafikverket:

- Illustrationskartor och vägkartor, 2023-01-13
- PM detaljplaner, REV 2022-11-10
- Vägplanebeskrivning, 2023-01-13
- Tekniskt PM, 2023-01-13
- MUR – Markteknisk undersökningsrapport, 2023-01-13
- Trafikbullerutredning, 2023-01-13
- Samrådslista (fastighetsförteckning), 2023-01-05

Avsändare

Härnösands kommun

871 80 Härnösand

Telefon: 0611-34 80 00

E-post: kommun@harnosand.se

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

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av handläggare på plan- och byggavdelningen. Medverkande i planarbetet har även varit representanter från miljöavdelningen, teknikavdelningen, enheten för strategisk samhällsutveckling och Trafikverket.

Innehållsförteckning

<i>Avsändare</i>	1
<i>Medverkande</i>	2
1. Planens syfte och huvuddrag	6
<i>Syfte</i>	6
<i>Huvuddrag och bakgrund</i>	6
<i>Sakägarkrets</i>	8
<i>Genomförandetid</i>	8
<i>Grundkarta</i>	8
2. Plandata	9
<i>Läge</i>	9
<i>Areal och markägoförhållanden</i>	9
3. Tidigare ställningstaganden	9
<i>Översiktsplan</i>	9
<i>Gång- och cykelprogram 2022–2040</i>	9
<i>Riksintressen</i>	11
<i>Detaljplaner</i>	11
<i>Fastighetsplan</i>	14
<i>Strandskydd</i>	14
<i>Trafikverkets vägplan</i>	14
<i>Planbesked</i>	15
4. Förenligt med 3, 4 och 5:e kapitlet Miljöbalken .	15
<i>Miljökonsekvensbeskrivning</i>	15
<i>Miljökvalitetsnormer</i>	15
5. Planområdets förutsättningar	16
<i>Områdets karaktär</i>	16

Planbeskrivning för Fastlandet 2:66 och Gådeå 4:32 m.fl
SAM-2022-2985

<i>Natur</i>	17
<i>Rennäring</i>	21
<i>Bebyggelseområden</i>	22
<i>Gator och trafik</i>	22
<i>Störningar</i>	24
<i>Teknisk försörjning</i>	25
6. Planförslaget	25
<i>Planbestämmelser</i>	25
<i>Användningsbestämmelse för kvartersmark</i>	28
<i>Användningsbestämmelser för Allmän plats</i>	33
<i>Utformning kvartersmark</i>	37
<i>Trafik</i>	40
<i>Natur</i>	45
<i>Vattenområden</i>	48
<i>Rennäring</i>	48
<i>Störningar</i>	48
<i>Teknisk försörjning</i>	49
7. Genomförande	50
<i>Organisation</i>	50
<i>Fastighetsrätt</i>	52
<i>Teknik</i>	55
<i>Ekonomi</i>	56
8. Konsekvenser av planens genomförande	57
<i>Ekologiskt</i>	57
<i>Socialt</i>	57
<i>Ekonomi</i>	58
9. Bilaga 1. Detaljplaneprocessen	59
<i>Samråd</i>	59

Planbeskrivning för Fastlandet 2:66 och Gådeå 4:32 m.fl

SAM-2022-2985

<i>Underrättelse</i>	59
<i>Granskning</i>	59
<i>Granskningsutlåtande</i>	59
<i>Antagande</i>	60
<i>Laga kraft</i>	60

1. Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Syftet med planförslaget är att skapa planmässiga förutsättningar för Trafikverkets vägplan med beteckningen TRV2021/35105, genom att hantera samtliga avvikelser från befintliga detaljplaner. Föreslagna ersättningsvägen för Fiskekroken föreslås lokaliseras på fastighet som används för en pågående verksamhet. Ytterligare ett syfte med detaljplanen är att säkerställa fortsatt handelsverksamhet.

Detaljplanen har även reglerats med ett utfartsförbud mot E4:an utifrån Trafikverkets vägplan.

Huvuddrag och bakgrund

Trafikverket avser att vidta säkerhetshöjande trafikåtgärder på E4 södra infarten till Härnösand. Syftet är att öka trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs med E4 genom Härnösand, samt att underlätta för drift och underhåll. Åtgärder som ska genomföras är bland annat omdragning av gång och cykelbanor, upprustning av busshållplatser, ändrade väganslutningar och en ny cirkulationsplats.

Trafikverkets vägplan gör avvikelser från befintliga detaljplaner. Trafikverket planerar att anlägga en cirkulationsplats vid infarten till del av Fastlandet 2:60 (f.d. sjukhusområdet) och ta bort befintlig kanalisering i höjd med infarten till gatan Fiskekroken. Anledningen är att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter längs sträckan och förbättra trafikflödet på E4.

Denna åtgärd medför att Trafikverket avser att befintlig anslutning till Fiskekroken stängs, och en ny anslutning via f.d. Sjukhusområdet föreslås. Trafikverket i samråd med kommunen har bedömt att detta är en avvikelse från befintliga detaljplaner som inte är en mindre avvikelse. Detaljplanen ska därför utreda denna åtgärd. Trafikverket har i samråd med kommunen bedömt

att en ny detaljplan ska tas fram som hanterar samtliga avvikelser (se bilaga ”PM detaljplaner”).

E4 och Trafikverkets nya vägrätter / åtgärder planläggs som Allmän plats – genomfartsväg (Väg₁). I användningen ingår separata gång och-cykelvägar liksom mindre tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik som ligger i anslutning till vägen, samt komplement till vägen såsom: planteringar, gräsytor och hållplatsskydd. Detaljplanen ska möjliggöra för en ny kommunal gata från fiskekroken till del av Fastlandet 2:60 (f.d. Sjukhusområdet). Kommunala gatan planläggs som Allmän plats - Gata i plankartan.

Planförslaget medför också att fastighet som i dagsläget är planlagt som *Småindustriändamål och samt i vissa fall handel* och fastighet som i dagsläget som är planlagt som *Bostadsändamål samt i vissa fall handel*, får nytt användningsändamål H- Detaljhandel och Z- Verksamheter. Planförslaget utgår ifrån hur fastigheterna används i dagsläget och befintlig byggnadshöjd. För handels och z-verksamhet föreslås att byggrätten högst får uppta 40 % av användningsytan inom fastigheten (e₁). Minsta fastighetsstorlek har satts till 1500 kvm (d₁)

På vissa delar av sträckan medför Trafikverkets vägplan och detaljplanen att utfartsförbud i befintlig detaljplan nr 331 påverkas. För att kunna hantera utfartsförbud längs med sträckan har planområdesgränsen flyttats ut och delar av kvartersmarken planlagts. Det är alltså inte nya utfartsförbud utan syftet är endast att reglera befintliga utfartsförbud där planförslaget medför att befintligt utfartsförbud släcks ut. Kvartersmarken enligt planförslaget utgör vård (D), skola (S) centrumändamål (C), bostadsändamål (B), båtupplag (V₁) och bensinstation med kompletterande försäljning (G₁). Närmast E4 och kommunal gata ska s.k. prickad mark som innebär att *marken inte får förses med byggnad* fortsätter att gälla.

Planområdet omfattas delvis av strandskyddet. Planförslaget medför att strandskyddet upphävs inom planområdet, med hänvisning till de särskilda skälen enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt

behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Detaljplanen hanteras med standardförfarande.

Sakägarkrets

Detaljplanens sakägarkrets består av närliggande fastighetsägare samt andra som bedöms beröras direkt av planens genomförande. I bilden nedan redovisas detaljplanens sakägarkrets. Fastigheter som ligger inom eller genomskärs av vit polygon i illustrationen ingår i samråds-kretsen.



Figur 2 Vit polygon visar bedömd sakägarkrets

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år inom hela planområdet från den dag planen får laga kraft.

Grundkarta

Grundkartan är upprättad 2023-10-25 av Härnösand kommun och är framtagen i koordinatsystemet SWEREF99 17 15 och har höjdsystemet RH2000. Grundkartan är uppdaterad 2026-02-11.

2. Plandata

Läge

Planområdet ligger i Härnösands södra delar (se figur 1). Planområdet utgår ifrån vägplanens utsträckning och de avvikelser som ska hanteras. Hela sträckan för vägplanen har inte tagits med eftersom alla åtgärder inte innebär avvikelser från befintliga detaljplaner.

Areal och markägförhållanden

Planområdet omfattar ca 2,7 ha (27 401 m²). Stora delar av marken inom planområdet ägs av Härnösands kommun. Planområdet omfattar även privata fastighetsägare. Planområdet omfattar inget vattenområde.

3. Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I gällande Översiktsplan, antagen i kommunfullmäktige § 79 den 2022-09-26, anges området som väg med ställningstagandet större transportled som är lokalt och regionalt viktig för förflyttning av personer och gods. De viktigaste transportlederna för gods och människor ska ha god framkomlighet, och säkra gång och cykelvägar.

Planområdet innefattar även av mark som är utpekad i översiktsplanen som områden för mångfunktionell bebyggelse och gång- och cykelväg.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

Gång- och cykelprogram 2022–2040

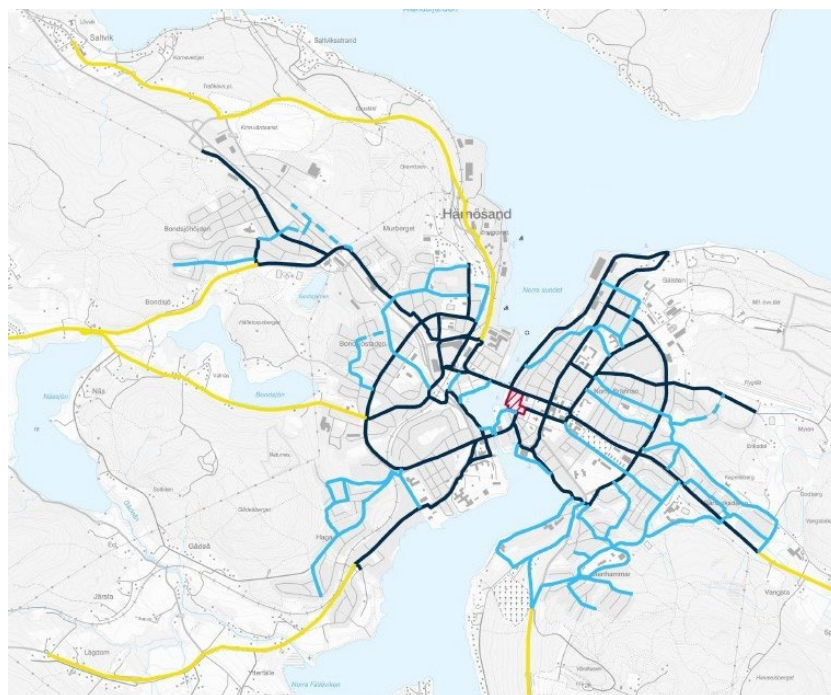
I samband med framttagandet av kommunens Översiktsplan togs även ett Gång- och cykelprogrammet (förkortat GC-programmet) fram, som består av ett strategiskt dokument som

berör hur Härnösand ska arbeta långsiktigt med gång- och cykelplaneringen, samt en handlingsplan.

Programmet antogs i kommunfullmäktige den 26 september 2022. 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 (se figur 3). 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.

Planförslaget ska möjliggöra för Trafikverkets vägplan som föreslår trafiksäkerhetshöjande åtgärder och ett mer sammanhängande och säkert gång- och cykelstråk längs med sträckan. Planförslaget bedöms därför ligga i linje med GC-programmet och de ställningstaganden som finns för huvudnätet.



Figur 3 *Figur 2* Utdrag ur Härnösands kommuns gång och cykelprogram (2022)

Riksintressen

Kulturmiljö

Delar av planområdet ligger inom riksintresseområde för Kulturmiljövård, 3 kap. 6 § Miljöbalken. Uttryck för riksintresseområdet Härnösand är bland annat nyklassicistiska karaktärsbyggnader, äldre strandburen gatustruktur, regelbundna rutnätsplaner i Kronholmen och Rotudden samt hamnmiljöer. För det aktuella planområdet är det framförallt Rotuddens regelbundna stadsplan samt storskaliga institutionella byggnader på och omkring sjukhusområdet som måste beaktas.

Kommunikationer

E4 utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken och är ett tungt vägande allmänt intresse. E4 Södra infarten Härnösand är en genomfartsväg med stora behov av framkomlighet och trafiksäkerhet. E4 utgör en av de primära transportlederna för farligt gods, varutransporter och persontransporter.

Detaljplaner

Aktuellt planförslag berör delar av följande gällande detaljplaner:

2280-DP-331, fastställd 1985-10-24.

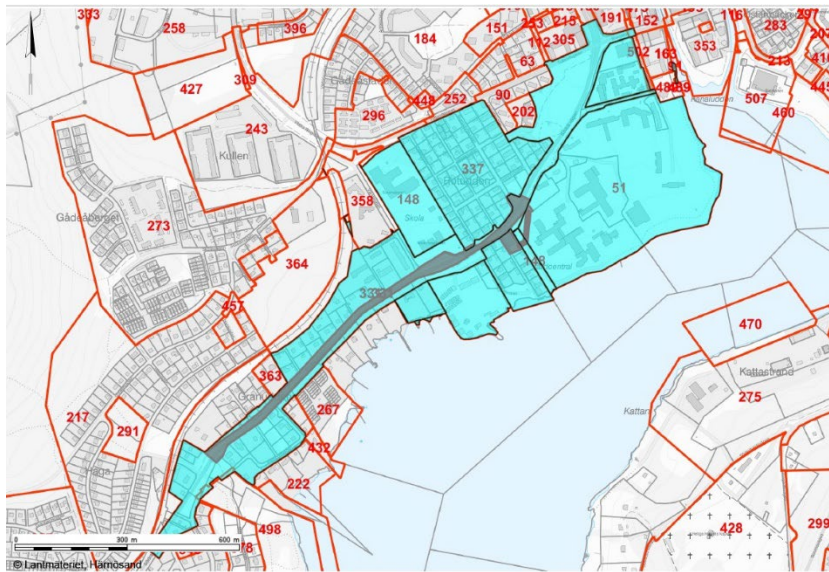
2280-DP-337, fastställd 1987-06-02.

2280-DP-148, fastställd 1959-06-09.

2280-DP-51, fastställd 1917-01-26.

(se figur 3)

Genomförandetiden har gått ut för samtliga planer.



Figur 4 Blå markering: Detaljplaner som påverkas av förslaget. Röd linje: gräns för befintliga detaljplaner. Mörkröd polygon: planområdet (skiss)

DP 331 Södra vägen

Den detaljplan som berörs mest av planförslaget är dp 331 som fastställdes 1985-10-24.

Detaljplanen utgjorde ett statskommunalt vägprojekt som syftade till en vägombyggnad för ökad framkomlighet.

För det aktuella planområdet är marken planlagd för allmän plats (gata och park) samt kvartersmark (bostäder, båtupplag, centrumändamål, allmänt ändamål, transformatorstation). Utfartsförbud mot kvartersmark och prickad mark mot E4 gäller i stort sett längs med hela sträckan i dagsläget.

DP 337 - Rotudden

DP-337, fastställdes 1987-06-02.

DP-337, fastställdes 1987-06-02.

Syftet med detaljplanen var att ersätta 1917 års stadsplan med en ny tidsenlig plan för bostadsområdet.

Användningsområden enligt detaljplanen är allmän platsmark-gata och park, Kvartersmark med bostäder, handel, småindustri och bensinstation. Planen reagerar även specialområde: vattenområde med bryggor båthus och dylikt.

För del av detaljplanen som berörs av planförslaget finns bestämmelser om bland annat högsta byggnadshöjd (för huvudbyggnad 5,5–6,0 m, för uthus eller annan gårdsbyggnad: 2,5–3,0 m, dock 4,0 m om lämpligt) Punktprickad mark som ej får bebyggas, bestämmelse om största byggnadsarea för varje enbostadshus är 100 m² och för flerbostadshus 160 m² etcetera.

DP 148

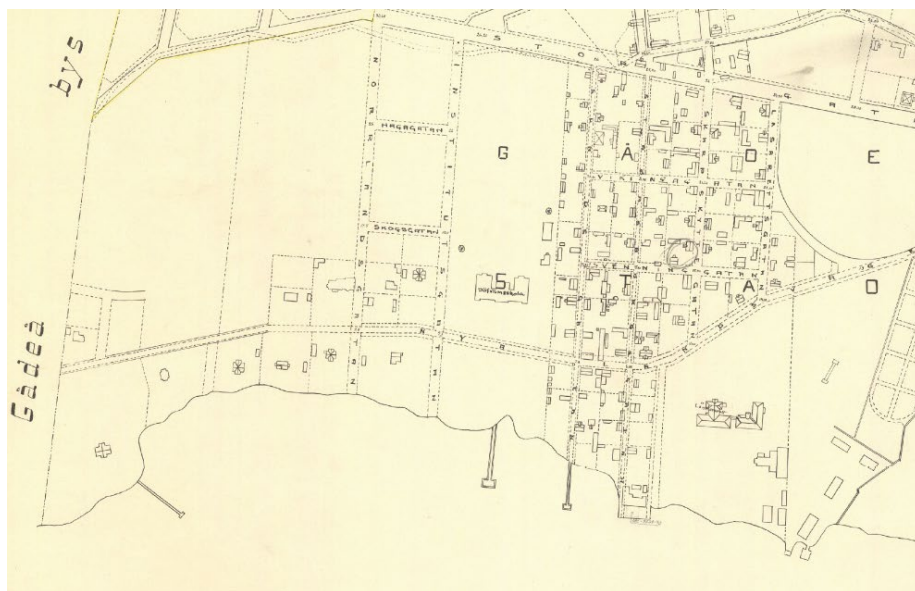
Ändring av stadsplanen för del av Härnösand (Rotuddsområdet) DP-148 fastställdes 1959-06-09. Detaljplanen skulle möjliggöra utbyggnaden och breddningen av en del av Södra Vägen (E4).

Användningsområden enligt detaljplanen är allmän platsmark, gata och park. Kvartersmark, allmänt ändamål och bostadsändamål.

För del av detaljplanen som berörs av aktuellt planförslag finns bestämmelse - Punktprickad mark som ej får bebyggas.

DP-51

Ändring / tillägg till Härnösand stadsplan, fastställd 1917-01-26. Detaljplanen anger kvartersmark men ingen närmare specificering.



Figur 5. Utdrag ur detaljplan 51, Rotuddsområdet, Sjukhusområdet och Gådeå etc.

Fastighetsplan

Det finns ingen fastighetsplan för området.

Strandskydd

Strandskyddet gäller vid havet, insjöar och vattendrag och omfattar land- och vattenområdet inom 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden, samt betrygga goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap. 13–14 §§ miljöbalken). Strandskyddet kan vara upphävt genom detaljplan. Enligt miljöbalkens sjunde kapitel 18 g § 2 återinträder dock strandskyddet när en detaljplan ersätts.

Delar av planens område ligger inom strandskyddet.

Trafikverkets vägplan

Trafikverkets vägplan fastställdes Hösten 2025.

Under 2016 gjordes en åtgärdsvalsstudie med beteckningen TRV 2016/41415 för E4 genom Härnösand. Studien visade brister i trafiksäkerheten längs med den aktuella vägsträckan och en avsaknad av ett sammanhängande gång och cykelstråk.

Den vägplan som Trafikverket har tagit fram föreslår åtgärder som utgår ifrån åtgärdsvalsstudiens identifierade problemområden. Vägåtgärderna som föreslås är bland annat att säkra passager över E4, mer sammanhängande gång- och cykelvägar, upprustning av busshållplatser, förbättring av utfarter med mera.

Trafikverket har i sin vägplan gjort en bedömning att de åtgärder som hanteras inom ramen för vägplanen inte medför betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen meddelade Trafikverket 2021-12-03 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planbesked

Samhällsförvaltningen beslutade 2022-12-22 med stöd av delegationsordning för samhällsnämnden i Härnösands kommun, samt med stöd av plan- och bygglagen (PBL) 5 kap. 2 och 5 §§, att planarbetet kan påbörjas.

4. Förenligt med 3, 4 och 5:e kapitlet Miljöbalken

Miljökonsekvensbeskrivning

En undersökning och bedömning av betydande miljöpåverkan har genomförts under 2023 och bifogas handlingarna. Plangenomförandet bedöms inte medföra en betydande inverkan på miljön, hälsan eller på hushållningen med mark, vatten eller andra resurser, dvs. allmänna intressen enligt 3 och 4 kap i Miljöbalken.

Kommunen har genomfört undersökningssamråd i enlighet med 6 kap 6 § miljöbalken. Länsstyrelsen meddelade därefter i ett yttrande daterat 2023-06-29 att de instämmer med kommunens bedömning.

En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats av kommunen.

Planområdet har ändrats efter undersökningssamrådet. Bedömningen är dock fortfarande att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan. Planförslagets syfte är att möjliggöra för trafikverkets vägplan, utöver det planläggs det inte för någon ny verksamhet utan detaljplanen behandlar befintliga verksamheter och rättar till efter verkligheten.

Miljökvalitetsnormer

Vid planering ska miljökvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalkens 5 kapitel säkerställas. Härnösands kommun omfattas av MKN för utomhusluft och för vattenförekomster.

I områdets närhet ligger vattenförekomsten södra sundet. Enligt VISS (VISS – Vatten Informations System Sverige) bedöms vattenförekomsten ha god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Utsläpp från verksamheter och spridning från förorenade sediment tillsammans med andra påverkanskällor bidrar troligen till att god kemisk status inte uppnås i vattenförekomsten. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra att MKN för vatten överskrids eller att målen för vattenförekomstens status inte kan uppnås.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft är över lag i kommunen god, förutom på del av Storgatan på Mellanholmen. Där har det under 2022 uppmätts höga partikelhalter och miljökvalitetsnormerna för utomhusluft har överskridits. Detta följs sedan 2023 upp av kommunens miljöavdelning med utökade och detaljerade mätningar, parallellt med mätningarna genomförs lämpliga åtgärder för att minska partikelhalterna. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra att riktlinjer för MKN för utomhusluft kommer överskridas, eftersom planförslaget inte genererar någon ökning av trafikmängden. Bättre cykelbanor med högre säkerhet kan leda till att fler väljer cykel istället för bilen, vilket i så fall kan få positiva effekter för MKN för utomhusluften.

5. Planområdets förutsättningar

Områdets karaktär

Planområdet ligger i Härnösands södra delar och sträcker sig från Rotudden till Granudden, längs med E4 och bitvis genom gamla sjukhusområdet. Planområdet omfattar också befintlig verksamhet på Fiskekroken.

Bebyggelsen i området utgörs av både av institutionella byggnader, villor och flerbostadshus från olika tidsepoker vilket medför att området karaktäriseras av varierande arkitektur i olika stilar. Planområdet angränsar också till mindre verksamheter, butiker och samhällsservicebyggnader. Mindre gröna ytor, skogsdungar och vägsrännor finns längs med sträckan.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består huvudsakligen av mark som redan är bebyggd eller påverkad av infrastruktur, området utgörs delvis av hårdgjorda och gröna ytor. Det finns ingen naturmark inom eller i anslutning till planområdet. Marken lutar åt sydväst och varierar i nivå mellan +5,9 och +14,3 (RH2000).

Gröna ytor längs med planområdet är trädgårdar för bostäder, mindre parkytor och väglänther.

I Härnösands kommun planeras 90 000 m² gräsyta förvandlas till äng, syftet är att öka den biologiska mångfalden. En av dessa ytor är en öppen gräsyta mellan E4 och båtvarvet (se figur 4).

Marken bedöms inte påverkas i någon större utsträckning av vägplanens åtgärder eller av detaljplaner, men bör tas i beaktning under projektering och byggtiden.

Inga vattenskyddsobjekt, vattenförekomster eller våtmarker finns inom planområdet.



Figur 6 yta mellan E4 och befintligt båtvarv som planerar att användas för "ängsmark"

Arter

Trafikverket har genomfört en inventering av skyddade arter inom området. Inom området har de rödlistade arterna björktrast (NT) och rosenfink (NT) påträffats. Vid Kiörningskolan finns en stor bevarandevärd alm.

Trafikverket har även utfört en inventering av invasiva arter under sommaren 2022. Inventeringen visade fynd av blomsterlupin, vresros och jättebjörnloka inom och i anslutning till vägplanens område.

Under framtagande av planförslaget har sökning gjorts genom Artdatabanken både på skyddade arter och invasiva arter, inga ytterligare fynd har gjorts.

Geotekniska förhållanden

Trafikverket har genomfört en geo-, väg-, och miljöteknikutredning under framtagande av vägplanen, provtagningar skedde till stor del under maj och oktober 2021.

Marken inom planområdet består till stor del av överst av ett ojämnt fyllningslager på morän ovan berg.

Vid den planerade cirkulationsplatsen påträffades ett tunt sedimentlager av torrskorpelera under befintlig vägbank. Fyllnadsjordens mäktighet varierar mellan cirka 0 och 1,5 meter, fyllningen består av mulljord, silt, sten, grus och sand. Träd – och glasrester har också påträffats i fyllningen. Störst fyllnadsmäktigheter (1 till 1,5 meter) har påträffats intill korsningen mellan E4:an och Skarpskyttegatan.

Moränens mäktighet varierar mellan 1,2 till 2,6 meter och bedöms som sandmorän. Vid planerad cirkulationsplats har det påträffats siltig sandmorän. Moränen är fast till mycket fast lagrad.

Bergnivåerna varierar mellan +8,1 och +13,1 meter över havet (RH2000), vilket motsvarar 0,8 till 4 meter under markytan i undersökta punkter. Ytligt berg påträffades vid planerade cirkulationsplatsen.

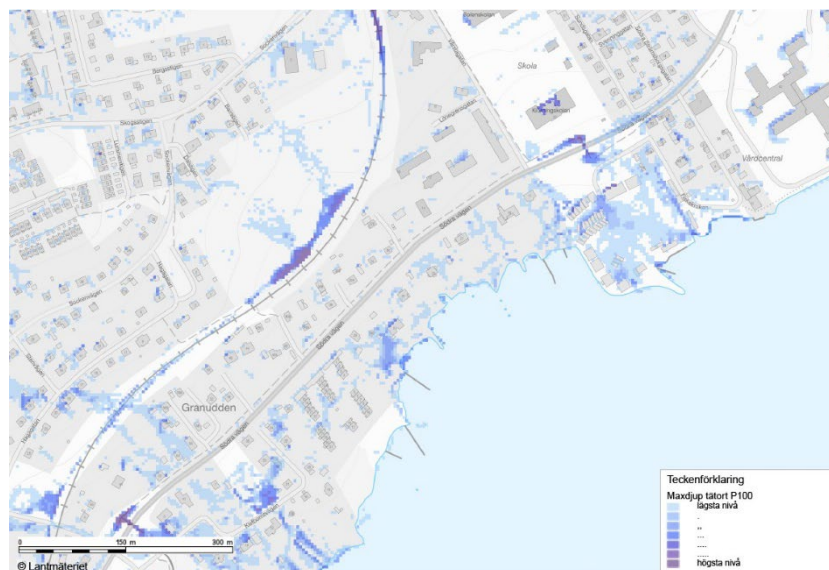
Geohydrologiska förhållanden

Trafikverkets geo-, väg-, och miljöteknikutredning har observerat grundvattennivåer på mellan +10,8 och +11,4 inom området. Vilket motsvarar ca 2,3 till 3,0 meter under markytan. Grundvattennivåerna kommer från installerade grundvattenrör vid passagen under E4, Kiörningsskolan och i närheten av den

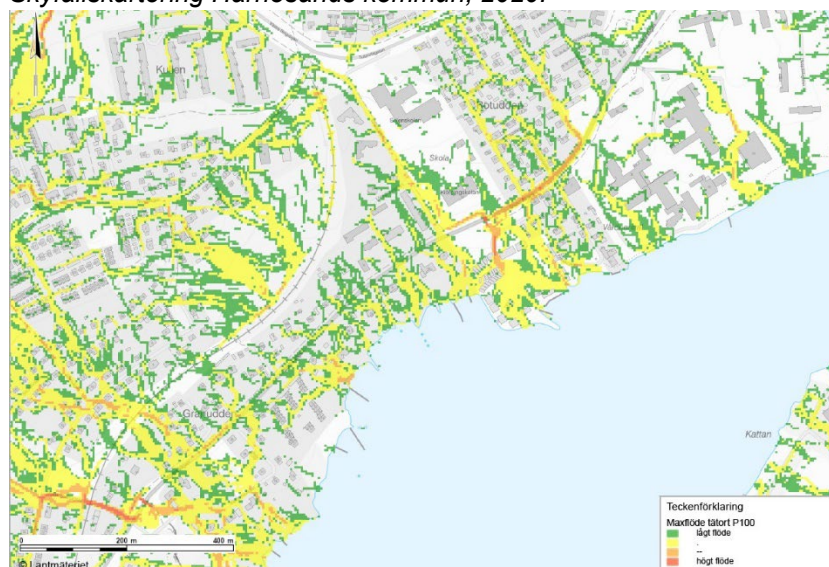
planerade cirkulationsplatsen. Terrängen lutar åt sydost, vilket också bedömts vara grundvattnets strömningsriktning.

Skyfall & dagvatten

Utdrag från kommunens GIS-skikt skyfallskartering (2020) visar vart vattnet ansamlas vid ett 100-års regn med klimatfaktor 1.25. Ett 100-års regn med klimatfaktor 1.25 motsvarar uppskattningsvis i dagsläget ett 200-års regn (se figur 3–4).



Figur 7 Maxdjup vid 100-års regn med klimatfaktor 1.25, Skyfallskartering Härnösands kommun, 2020.



Figur 8 Maximala flöden vid 100-års regn med klimatfaktor 1.25. Skyfallskartering Härnösands kommun, 2020.

Kommunen har inte några indikationer på att det blir några större vattensamlingar inom planområdet.

Vägarna i området avvattnas i dagsläget via rännstensbrunnar, diken och trummor.

En dikesinventering samt en truminventering har utförts under geo-, väg-, och miljöteknikutredningen på Trafikverkets beställning. De trummor och diken som undersökts har bedömts i överlag vara i gott skick.

Markföroreningar

Provtagningar på föroreningar i området har genomförts under framtagandet av den miljötekniska utredningen på beställning av Trafikverket.

Prover har tagits inom området och analyserats på föroreningar relevanta med utifrån vägplanens omfattning och utifrån vilka verksamheter finns och har funnits i nära anslutning till vägsträckan.

Inget uttaget prov påvisade halter överskridande mindre känslig markanvändning (MKM). Halter över känslig markanvändning (KM) påträffades i tre prov. Enstaka metaller påträffades i halter över mindre än ringa risk (MRR). Grundvattenprovet påvisade halter av nickel i klass 5 (mycket hög halt) enligt SGU:s bedömningsgrunder. Halter av arsenik påträffades i klass 4 (hög halt). Cirka 50 ton asfalt har bedömts ha förhöjd halt av PAH-16.



Figur 9 Utdrag ur Trafikverkets geo-, väg-, och miljöteknikutredning över provtagningspunkter

Fornlämningar



Figur 10 Karta över fornlämningarnas placering. Ljusgrått område utgör ett gravfält som kallas för Ränträstarens hästhage efter Lanträstmästaren Erik Gustaf Harlin hage Källa: Riksantikvarieämbetet

Det finns fornlämningar i närheten av planområdet. Sökning på Riksantikvarieämbetets fornsök-funktion visar ett fornlämningsområde och några fynd vid infarten till SIDA. Enligt Riksantikvarieämbetet utgörs lämningarna företrädesvis av gravhögar och har troligtvis tidigare varit del av ett större sammanhängande gravfält kallat Ränträstarens hästhage. Flera undersökningar ska ha gjorts inom gravfältet (år 1908, 1942, 1951, 1985, 1987). Undersökningarna har daterat lämningarna till vendeltid. Några av lämningarna, har blivit skadade eller borttagna under anläggandet av landsvägen i slutet av 1800-talet eller på grund av anläggande av cykelvägen 1985.

Rennäring

Voernese sameby har sina vinterbetesmarker i Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Örnsköldsvik, Ragunda, Sollefteå och Strömsund kommuner. Total areal om 18 586 km²
Hela planområdet ligger inom Voernese sameby vinterområde.

Bebyggelseområden

Bebyggelse och verksamheter

Det finns bostäder, både villor och flerbostadshus i anslutning till planområdet.

Angränsande till planområdet finns flera mindre verksamheter, butiker och restauranger samt en bensinstation.

Planområdet omfattar både fastighet som används för verksamhet och gamla Sjukhusområdet där det idag finns verksamheter inom vården.

Tillgänglighet

Tillgängligheten för cyklister och gående inom området bedöms i dagsläget som bristfällig. Trafikverkets åtgärdsvalsstudie påvisade avsaknad av sammanhängande gång- och cykelstråk där E4 utgör en barriäreffekt för gående och cyklister.

Kulturmiljö och gestaltning

Planområdet ligger delvis inom riksintresse för kulturmiljövård. För kulturmiljövård är delar av vägområdet inom riksintresse för Härnösands stad. Området har en brokig stadsmiljö med flera olika karaktärer och inslag av bland annat nyklassicistiska karaktärsbyggnader, regelbundna rutnätsplaner för Rotuddenområdet samt hamnmiljöer.

Gator och trafik

Vägnät och utfarter

Planområdet omfattar del av E4 som utgör statlig väg, del av Fiskekroken som tillhör det kommunala gatunätverket samt del av enskild väg på f.d. sjukhusområdet (se figur 11 på nästa sida).



Figur 11 Väghållare inom området. Källa: Trafikverket

E4 genom Härnösand är en genomfartsväg med stora behov av framkomlighet och utgör en av de primära transportlederna för personliga transporter, kollektivtrafik och farligt gods i kommunen. E4 genom Härnösand är också viktigt ur ett regionalt perspektiv, bland annat för pendlingstrafik.

Längs den aktuella sträckan finns det många mindre anslutningar och infarter. Ett av de trafiksäkerhetsproblem som har identifierats längs sträckan är att antalet utfarter / infarter är högt och korsningen vid sjukhusområdet är i dagsläget osäker.

Gång- och cykeltrafik

Längs med stora delar av sträckan finns trottoarer på båda sidor om E4 och passager för oskyddade trafikanter att korsa vägen. Gång och cykelbanor finns på två planskildheter vid tunneln vid gamla Kiörningsskolan och tunneln vid korsningen Olof högbergsgatan och Lövuudsvägen.

Kollektivtrafik

Vägar och gator inom planområdet trafikeras av region-, stads- och landsbygdskollektivtrafik.

Följande busshållplatser finns längs i dagsläget inom området

- E4 Olof Höbergsgatan
- E4 Lövudden
- E4 Granudden
- E4 Vårsta
- E4 Gulf
- Härnösand Närvarde N utfarten

Störningar

Buller och trafik

Av Trafikverkets tekniska PM framkommer att ÅDT (Årscygnstrafik) är beräknat längs med sträckan på väg E4 på två ställen mellan åren 2015 – 2020. Mätningarna visar på 10 280 fordon varav 1 480 är tunga fordon i sträckans södra delar, och 11 080 fordon varav 1 620 tunga fordon strax innan planerad ny cirkulationsplats. ÅDT är justerad för 2021 och visar då 12 900 fordon varav 1 920 tunga fordon längs med sträckan norr om Olof Höbergsgatan.

En bullerberäkning genom kommunens bullerprogram har genomförts och den visar att utifrån dimensionerade trafikmängden så uppgår bullret från Södra Vägen som mest till 67 dBA ekvivalent ljudnivå.

En bullerutredning har genomförts av Trafikverket, eftersom ingen ny dragning av E4 görs och projektet i sig inte bedöms medföra någon ökning av trafikmängden, har utredningen avgränsats till den planerade cirkulationsplatsen. Utredningen visar att två fastigheter, Väduren 1 och 6, får bullervärden som överskrider riktvärde 55 dBA ekvivalent ljudnivå under ombyggnationen.

Farligt gods

E4 utgör en av de primära transportlederna för farligt gods.

Detta innebär att E4 utgör såväl riskobjekt som skyddsobjekt, eftersom möjligheten att transportera farligt gods är viktigt för samhällets funktion.

Teknisk försörjning

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för Vatten, spill och avlopp.

El, tele fjärrvärme och opto/fiber finns i området.

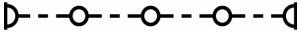
6. Planförslaget

Eftersom varje reglering ska ha stöd i detaljplanens syfte ställs krav på att stödet ska motiveras i planbeskrivningen. I tabell 1 nedan redogörs en sammanställning av samtliga planbestämmelser. Därefter följer en mer ingående beskrivning av planförslagets ändringar och konsekvenser.

Planbestämmelser

Planbestämmelse	Motivering	Lagstöd
Allmän plats		
GATA	Ny gata anordnas för att möjliggöra Trafikverkets förslag på stängning av anslutningen till Fiskekroken. Från den nya gatan till nya cirkulationsplatsen regleras befintlig gata med kommunalt huvudmannaskap.	2 kap. 7 § 1p PBL
VÄG ₁	E4 och Trafikverkets nya åtgärder regleras med användningsbestämmelsen VÄG1-Genomfartsväg.	2 kap. 7 § 1p PBL
Kvartersmark		
B	Kvartersmark för bostadsändamål har reglerats i syfte att kunna planlägga utfartsförbud. Marken är redan planlagd som bostadsändamål i befintlig detaljplan.	2 kap. 3 § 5p. PBL

Planbeskrivning för Fastlandet 2:66 och Gådeå 4:32 m.fl
SAM-2022-2985

	<i>Begränsning av markens utnyttjande – Marken får inte förses med byggnad</i> Syftet med regleringen är att marken närmast E4 ska vara fri från bebyggelse för att undvika påverkan på Riksintresset för E4. Syftet är även att behålla mark närmast intill Allmän plats- Gata fri från bebyggelse.	2 kap. 6 § 1-6p. PBL
u ₁	<i>Markreservat för underjordiska allmännyttiga ledningar.</i> Syftet med regleringen är att reservera område för att ge utrymme för befintliga ledningar med allmännyttigt ändamål. Begränsas av sekundär egenskapsgräns.	2 kap. 6 § 1p. PBL
	<i>Utfartsförbud</i> Syftet är att utfartsförbud ska fortsätta gälla längs med sträckan för att inte öka risken för större påverkan på Riksintresset för E4.	2 kap. 6 § 6p. PBL
e ₂ 40,0	<i>Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom användningsområdet.</i> Syftet med regleringen är att säkerställa tillräckliga fria ytor för parkeringsplatser och lastning för verksamheten. Ytterligare ett syfte med regleringen är att begränsa omgivningspåverkan på intilliggande bebyggelse och trafiken i området, samt att behålla områdets karaktär.	2 kap. 6 § 1p. PBL
d ₁ 1500,0	<i>Minsta fastighetsstorlek är angivet värde i m².</i> Syftet med regleringen är att säkerställa över tid att fastigheterna har tillräckligt med yta för att användas för sitt ändamål. Ytterligare ett syfte är att undvika att en fastighet får all byggrätt vid en eventuell förrättning.	2 kap. 6 § 1p. PBL
h ₁	<i>Högsta byggnadshöjd är 6,5 meter.</i> Syftet med regleringen är att reglera befintlig högsta byggnadshöjd enligt befintlig detaljplan.	2 kap. 6 § 1p. PBL
H	<i>Detaljhandel</i> – Syftet med regleringen är att säkerställa pågående verksamhet.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL

Planbeskrivning för Fastlandet 2:66 och Gådeå 4:32 m.fl
SAM-2022-2985

	Planförslaget innebär att fastigheterna Tvillingarna 7 och 8 får samma användningsbestämmelse då båda fastigheterna används för pågående verksamhet.	
Z	<i>Verksamheter.</i> Syftet med regleringen är att säkerställa pågående verksamhet. Planförslaget innebär att fastigheterna Tvillingarna 7 och 8 får samma användningsbestämmelse då båda fastigheterna används för pågående verksamhet.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL
C	<i>Kvartersmark för Centrumändamål.</i> Syftet med regleringen är att kunna planlägga utfartsförbuden. Marken är redan planlagd som Centrumändamål i befintlig detaljplan.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL
G ₁	<i>Bensinstation med kompletterande försäljning.</i> Syftet med regleringen är att kunna planlägga utfartsförbuden. Marken är redan planlagd som Bensinstation i befintlig detaljplan.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL
D	<i>Vård.</i> Syftet med regleringen är att planlägga befintlig markanvändning för att kunna reglera utfartsförbud som redan finns i befintlig detaljplan. Vidare att bekräfta markytan närmast E4:an som en parkeringsyta.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL
S	<i>Skola.</i> Syftet med regleringen är att kunna planlägga utfartsförbuden. Marken är planlagd som Allmänt ändamål i befintlig detaljplan. Detta är en bestämmelse som inte används enligt nu gällande föreskrifter. Bestämmelsen tolkas därför om för att kunna reglera utfartsförbuden.	2 kap. 3 § 3-4p. PBL
V ₁	<i>Båtupplag.</i> Syftet med regleringen är att kunna planlägga utfartsförbuden. Marken är redan planlagd som Båtupplag i befintlig detaljplan.	2 kap. 9 § PBL

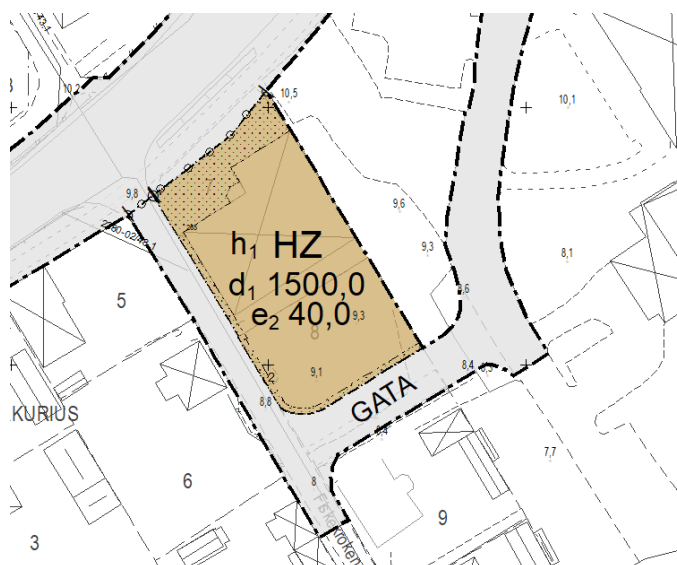
Användningsbestämmelse för kvartersmark

Kvartersmark för Handel och Verksamheter

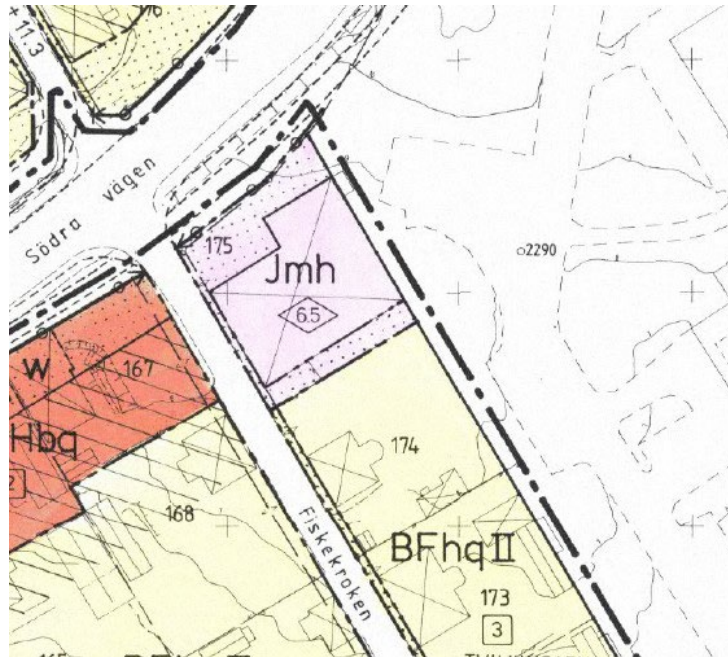
Planförslaget föreslår en ny ersättningsväg som lokaliseras på mark som i gällande detaljplan är bostadsändamål. Fastigheten Tvillingarna 8 används i dagsläget som logistikyta för den verksamhet som bedrivs på fastigheten Tvillingarna 7. Intrånget på fastigheten Tvillingarna 8 gör att fastigheten inte lämpar sig för bostadsändamål i framtiden. Fastigheten Tvillingarna 7 är planlagd för *Småindustriändamål och samt i vissa fall handel*, Tvillingarna 8 är planlagd för *Bostadsändamål samt i vissa fall handel*.

Användningsbestämmelsen Detaljhandel (H) och Verksamheter (Z) bedöms överensstämma med den planbestämmelse som gäller för Tvillingarna 7 enligt nuvarande föreskrifter, samt stämmer överens med fastighetens verkliga användning.

Användningen detaljhandel (H) ska tillämpas för områden för handel med varor och tjänster. Även komplement till verksamheten detaljhandel ingår i användningen, så som kontorslokal om det hör ihop med en pågående verksamhet. Med användningen verksamheter (Z) tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.



Figur 12 Utdrag planförslag, plankarta 2026-02-11



Figur 13 Utdrag, befintlig detaljplan 337

Kommunen föreslår att fastigheterna 7 och 8 får samma användningsbestämmelse då båda fastigheterna används för pågående verksamhet.

Detta ger en möjlighet efter planförslagets laga kraft att fastigheterna kan sammanläggas och bli en fastighet. Det är inte möjligt idag eftersom gällande detaljplan anger två olika användningsbestämmelser men blir med planförslaget möjligt när det är samma användningsbestämmelse.

I planförslaget där användningsbestämmelsen detaljhandel (H) föreslås ska markområdet närmast E4:an fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Prickad mark har även planlagts närmast intill Allmän plats- Gata för att hålla marken fri från bebyggelse.

För att kunna säkerställa tillräckliga fria ytor för parkeringsplatser och lastning för verksamheten har en bestämmelse om att största byggnadsarea är 40 % av fastighetsarean inom användningsområdet lagts till (e₂). Detta är beräknat utifrån befintlig BYA inom användningsområdet. Regleringen bedöms möjliggöra för en högre flexibilitet av

användningen över tid, samtidigt som omgivningspåverkan på intilliggande bebyggelse och trafiksituationen förblir ungefär densamma som i dagsläget.

Intentionen enligt planförslaget är att fastigheterna regleras ihop eftersom de används för samma verksamhet. För att säkerställa en lämplig markanvändning och för att kunna säkerställa över sikt att det finns yta för att bedriva handel / verksamhet har bestämmelse om minsta fastighet på 1500 kvm planlagts (d₁). Minsta fastighetsstorlek har uppskattats utifrån fastighetens storlek *efter* att fastigheterna slagits ihop. Bestämmelsen säkerställer också att en situation vid en eventuell förrättning i framtiden där ena fastigheten får hela byggrätten inte uppstår.

Planförslaget föreslår att samma byggnadshöjd (om 6,5 meter) enligt nu gällande detaljplan ska fortsättningsvis gälla för att inte riskera att öka påverkan på omkringliggande bebyggelse och Riksintresset för Kulturmiljövården.

Kvartersmark för Centrum

I gällande detaljplan nummer 331 är fastigheten utlagd som Centrumändamål.

Planförslaget reglerar kvartersmark – Centrumändamål (C) detta är alltså ingen ny användning, användningsbestämmelsen har tolkats om i syfte att kunna reglera utfartsförbud mellan kvartersmarken och mot E4.

I nu gällande detaljplan nummer 51 från 1917 förekommer mark som är planlagd men som inte är närmare specificerad.

Fastigheten Fastlandet 2:94 används idag för verksamheter och bostäder och är därför planlagd som centrumändamål (C).

Bedömningen är därför gjord utifrån vilken verksamhet som har bedrivits där historiskt sett. Planförslaget avser inte att ändra användningen för områdena utan områdena har reglerats för att kunna planlägga utfartsförbuden.

Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förses med byggnad*. Området är redan idag

planlagt som prickad mark och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Kvartersmark för Bostadsändamål

I gällande detaljplan nummer 331 och 337 finns mark som är planlagd som *Bostadsändamål*.

Planförslaget föreslår ingen ny användningsbestämmelse för områdena, användningsbestämmelsen har tolkats om i syfte att kunna reglera utfartsförbud mellan kvartersmarken och mot E4. I befintlig detaljplan där bostadsändamål regleras finns så kallade u-områden, markreservat för allmänna underjordiska ledningar. Dessa har reglerats in på nytt i kvartersmarken för bostadsändamål.

I nu gällande detaljplan nummer 51 från 1917 förekommer mark som är planlagd men som inte är närmare specificerad.

Fastigheten Fastlandet 2:94 används idag för verksamheter och bostäder och är därför planlagd som centrumändamål (C).

Bedömningen är därför gjord utifrån vad fastigheten används för i dagsläget. Planförslaget avser inte att ändra användningen för områdena utan områdena har reglerats för att kunna planlägga utfartsförbuden.

Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Området är redan idag planlagt som prickad mark och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Kvartersmark för Bensinstation

I nu gällande detaljplan nummer 337 anges användningsbestämmelsen *Gt – bensinförsäljning och tillhörande bilserviceändamål*.

Planförslaget reglerar kvartersmark *Bensinstation med tillhörande försäljning* (G₁). Detta är alltså ingen ny användningsbestämmelse för områdena, användningsbestämmelsen har tolkats om i syfte att kunna reglera utfartsförbud mellan kvartersmarken och mot E4.

Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Området är redan idag planlagt som prickad mark och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Kvartersmark för Vård

I nu gällande detaljplan nummer 51 från 1917 förekommer mark som är planlagd men som inte är närmare specificerad. Användningsbestämmelse om kvartersmark - Vård (D) anses vara den bestämmelse som har bäst motsvarighet i nu gällande föreskrifter. Bedömningen är därför gjord utifrån vilken verksamhet som har bedrivits där historiskt sett och vilken verksamhet som bedrivs där idag. Planförslaget avser inte att ändra användningen för områdena utan områdena har reglerats för att kunna planlägga utfartsförbuden.

Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Del av markytan är delvis redan planlagt som prickad mark i befintlig detaljplan och resterande markyta bekräftar dagens användning som är en parkeringsyta och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Kvartersmark för Skola

I nu gällande detaljplan nummer 331 är marken planlagd som *A – Allmänt ändamål*. Detta är en äldre bestämmelse som innefattar verksamheter som skulle tillfalla kommunal eller statlig förvaltning, exempel på användningar är kommunalhus, sjukhus, skola etc. Bestämmelsen saknar motstycke i dagens lagstiftning. Användningsbestämmelse om kvartersmark - Skola (S) anses vara den bestämmelse som har bäst motsvarighet i nu gällande föreskrifter. Bedömningen är därför gjord utifrån vilken verksamhet som har bedrivits där historiskt sett. Planförslaget avser inte att ändra användningen för områdena utan områdena har reglerats för att kunna planlägga utfartsförbuden.

Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Området är redan idag planlagt som prickad mark och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Kvartersmark för Bå tupplag

I detaljplan nummer 331 finns mark som är planlagd som *Ub – Bå tupplag*.

I planförslaget regleras detta som *Bå tupplag (V₁)*. Planförslaget avser inte att ändra användningen för områdena utan ytorna för allmänt ändamål har reglerats för att kunna planlägga utfartsförbuden.

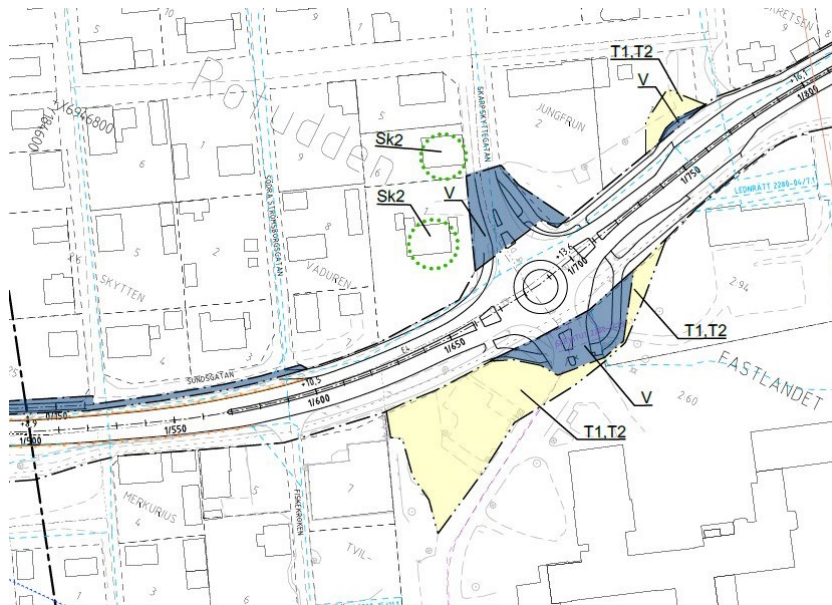
Markområdet närmast E4:an ska fortsättningsvis vara obebyggd för att inte skapa en större påverkan på Riksintresset för E4:an. I planförslaget är området utlagt som prickad mark som innebär att *Marken får inte förSES med byggnad*. Området är redan idag planlagt som prickad mark och därför bedöms det inte få några ytterligare konsekvenser för fastigheterna.

Användningsbestämmelser för Allmän plats

Genomfartsväg (väg₁)

Trafikverkets åtgärder och planförslaget medför flera förändringar i befintlig väg/gatustruktur.

Vid sjukhusområdet planeras en ny cirkulationsplats där även gång- och cykelväg kommer att dras om. Detta medför att Trafikverket utökar sin vägrätt. Detta illustreras med blå markering i figur 14, se nästa sida.



Figur 14. Utdrag från Trafikverkets vägkarta nummer 4. Blå markering belyser ny vägrätt. Gul markering är tillfällig nyttjanderätt som trafikverket tar i anspråk under byggnationstiden, dessa är dock inte bindande och behandlas inte i detaljplanen.

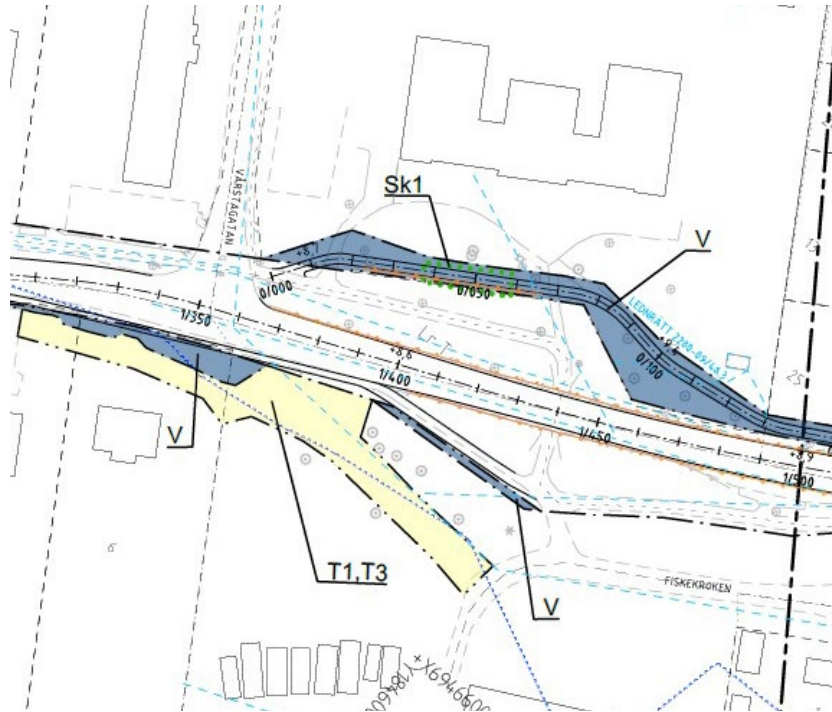
Vid korsningen Södra vägen och Vårstagatan medför vägplanen ett nytt vänstersvängsfält med ny vägrätt för Trafikverket. Vid Kiörningsskolan på båda sidorna om vägen ska ombyggnad av befintlig gång- och cykelväg ske och Trafikverket utökar därför vägrätten.

Utifrån Trafikverkets förändringar regleras vägområdet i planförslaget med bestämmelsen allmän plats – genomfartsväg (VÄG₁). Detta illustreras med blå markering i figur 15, se nästa sida.

Användningsbestämmelsen väg reglerar oftast områden avsedda främst för trafik till, från och genom en ort samt mellan olika områden inom en ort för med behov av hög framkomlighet på vägen. I användningsbestämmelsen ingår även komplement som behövs för vägens funktion som trafikanordningar, planteringar, gräsytor, hållplatsskydd, med mera.

Trafikverkets planerar att vidta många förbättringsåtgärder som berör vägens nuvarande standard och gestaltning bland annat breddningar av gångbanor, nya refugförsedda passager med mera. Alla dessa åtgärder behandlas inte i detaljplaneskedet

eftersom de inte avviker från befintliga detaljplaner, utan kan tas i beaktning under projektering / byggskedet.



Figur 15. Utdrag från Trafikverkets vägplan karta nummer 3. Blå markering belyser ny vägrätt. Gul markering är tillfällig nyttjanderätt som Trafikverket planerar att ta i anspråk under byggnationstiden, dessa är dock inte bindande och behandlas inte i detaljplanen.

Gata

Utformningen och placeringen av ersättningsvägen utgår ifrån Trafikverkets förslag enligt illustrationsritningen (se figur 16 och 17). Körspårskontroll har gjorts i samband med utformandet av nya gatan av Trafikverket. Utformningen är kontrollerad för utryckningsfordon, dragbil med påhängsvagn/EU-trailer och mobilkran.

Befintliga gatan Fiskekroken som berörs av förslaget behåller sin nuvarande utformning fram till ersättningsvägen, ersättningsvägen ansluter till gatan på gamla sjukhusområdet i befintligt läge. Från nya anslutningsvägen upp till cirkulationsplatsen behåller gatan sin befintliga utformning. Befintlig väg på sjukhusområdet behöver dock upprustas till godtagbar kommunal standard.

Driften av Fiskekroken planeras att skötas i stort sett som i dagsläget. Område för kommunal gata regleras som allmän plats – gata (GATA).



Figur 12. Körspårskontroll LU (uttryckningsfordon).



Figur 17. Körspårskontroll LPS (Dragbil med påhängsvagn/EU-trailer, samt Mobilkran)

Utformning kvartersmark

Tillgänglighet

Detaljplanen ska möjliggöra för åtgärder enligt vägplanen. Vid ett genomförande av planen kommer tillgängligheten i området att öka eftersom väg och gång och cykel-vägar förbättras.

Busshållplatser som får bättre standard bidrar till bättre tillgänglighet.

Kulturmiljö och gestaltning

Riksintresset för kulturmiljövård bedöms inte påtagligt påverkas av planen. Planen ska möjliggöra för åtgärder som hanteras genom Trafikverkets vägplan, samt hantera avvikelser och en ny ersättningsväg. Kulturmiljön är redan påverkad av infrastruktur och varken vägplanen eller planförslaget bedöms innebära några negativa konsekvenser på stadsbilden.

Planläggning av kvartersmark bedöms inte påverka kulturmiljö eftersom det i planförslaget inte tillkommer ny bebyggelse eller att byggnadshöjden ändras.

Parkering, varumottagning och angöring

Planområdet omfattar fastighet som i dagsläget används för parkering / varumottagning för pågående verksamhet.

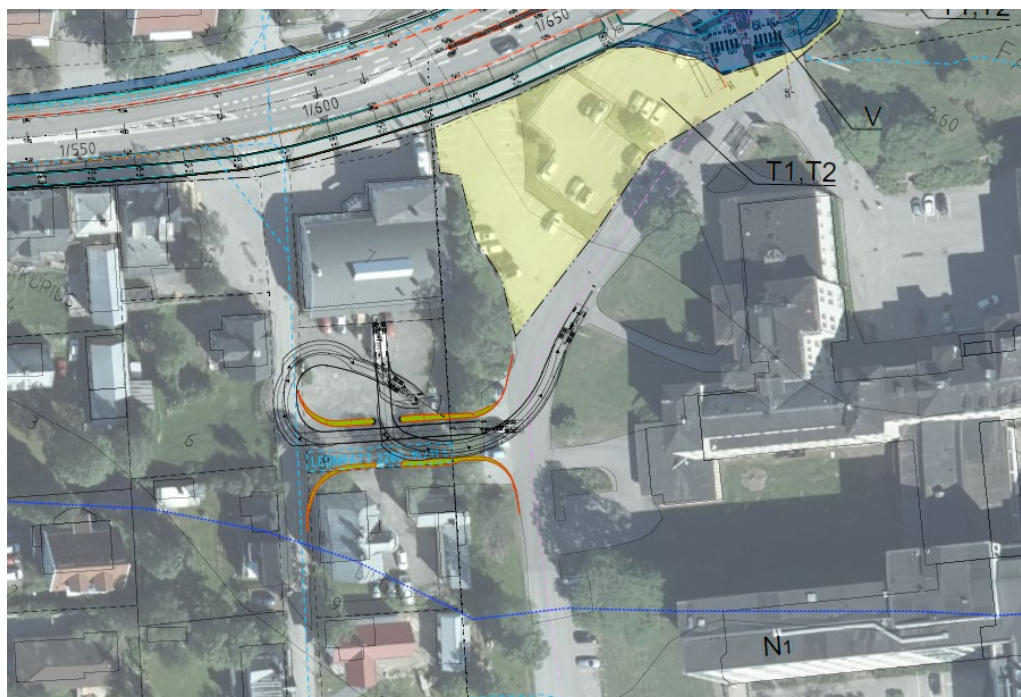
Planområdet omfattar även några parkeringsplatser på sjukhusområdet.

Planförslaget ska möjliggöra för Trafikverkets vägplan, där en av de föreslagna åtgärderna innebär att den befintliga anslutningen till E4 stängs.

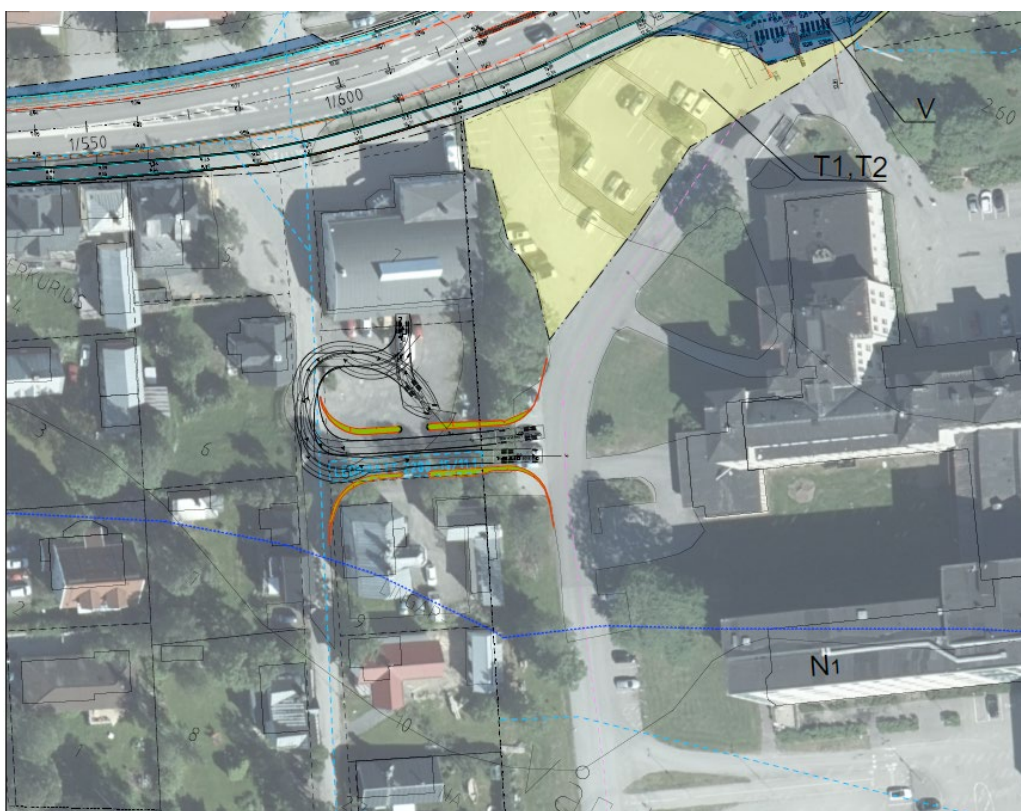
Den nya anslutningsvägen till Fiskekroken föreslås lokaliseras över ytan som i dagsläget utgör parkering / varumottaning för pågående handelsverksamhet.

Afry har på uppdrag av Trafikverket tagit fram körspårskontroller för angöring på ytan. Körspårskontrollerna är gjorda utifrån 5km/h och LOS (9,4m lastbil). (se figur 18-21). Trafikverkets och kommunens bedömning är att det fortsatt kommer gå att vända och att varutransporter fortfarande kommer att vara möjliga till verksamheten efter att nya gatan

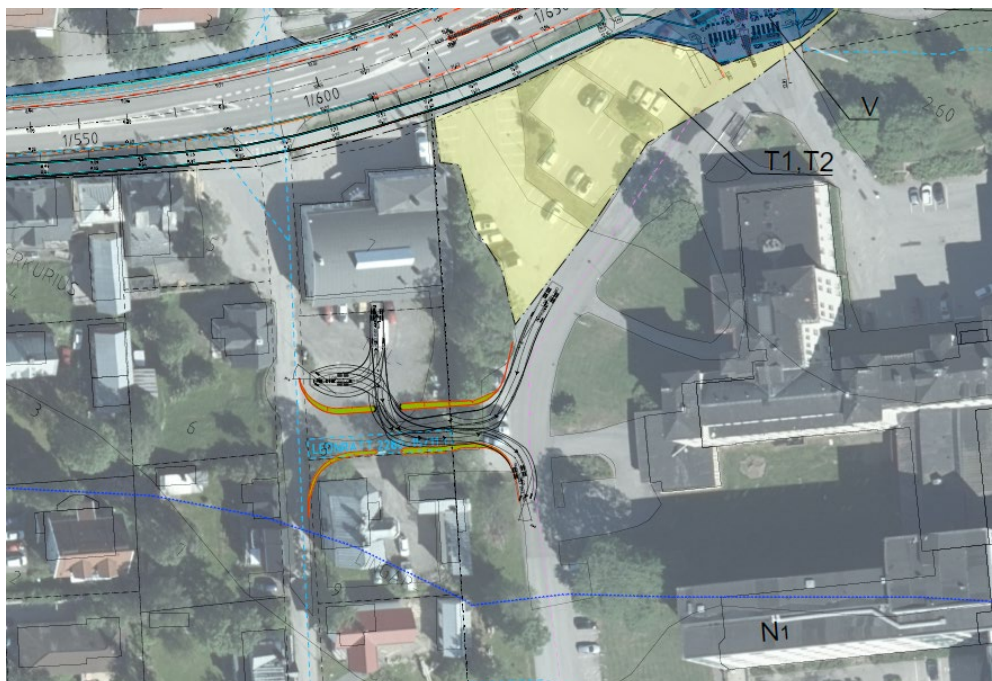
kommit till stånd. Denna bedömning utgår ifrån dagsläget, skulle byggrätten förändras behöver en ny bedömning göras i bygglovsskedet.



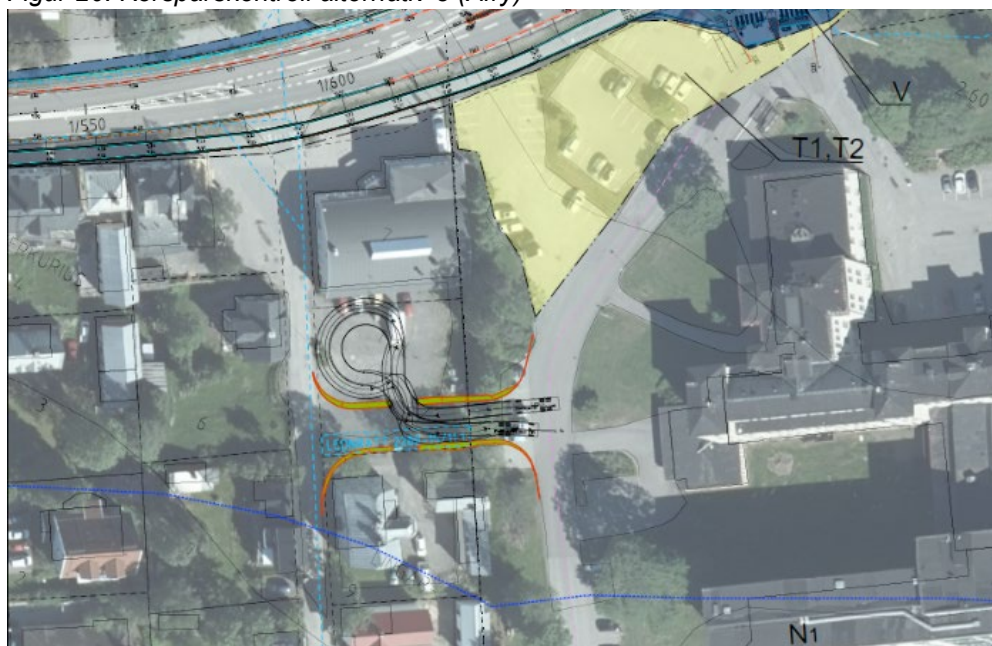
Figur 18. Körspårskontroll alternativ 1 (Afrý)



Figur 19. Körspårskontroll alternativ 2 (Afrý)



Figur 20. Körspårskontroll alternativ 3 (Afry)



Figur 21. Körspårskontroll alternativ 4 (Afry)

På sjukhusområdet finns även några parkeringar i dagsläget som kommer försvinna vid anläggandet av en ny gata. Det rör sig om ca 3–5 parkeringsplatser och bedöms inte påverka möjligheten att fortsättningsvis bedriva verksamheten.

Trafik

Utfarter / väganslutningar

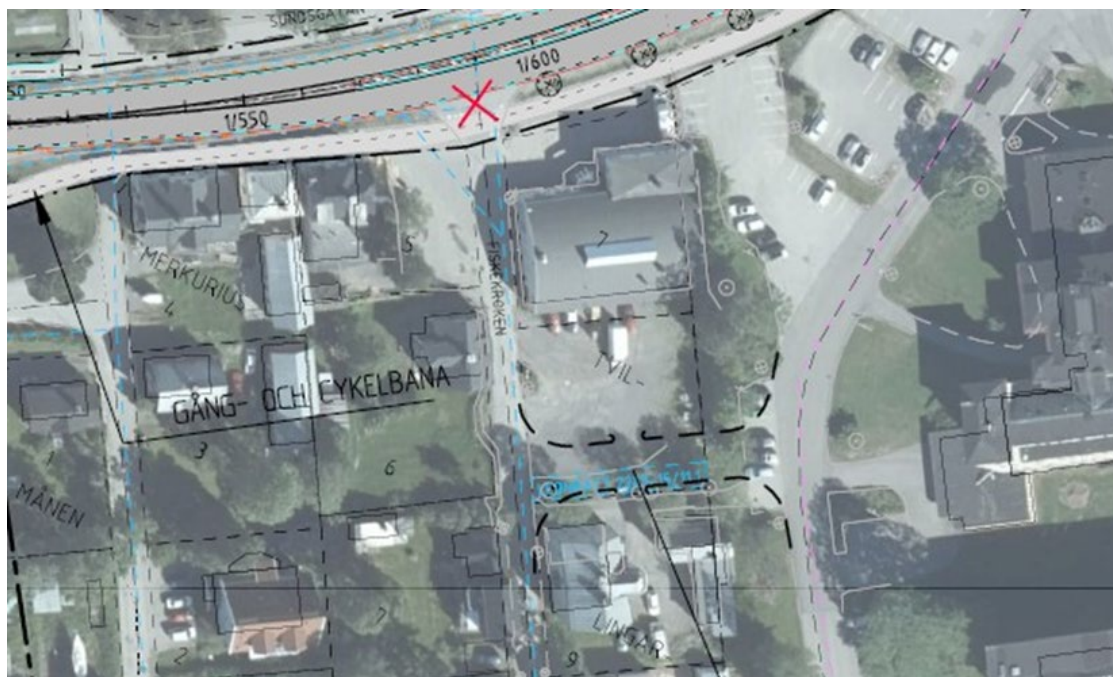
Anslutningen till Fiskekroken föreslås stängas i Trafikverkets vägplan. Den nya anslutningsvägen, föreslås dras från Fiskekroken till den existerande vägen på Sjukhusområdet i befintligt läge (se figur 22 nedan). Vägen på sjukhusområdet mellan nya ersättningsvägen och upp till cirkulationsplatsen föreslås bli kommunal (se mer under rubriken Gata). Anslutningen mot E4 planläggs med utfartsförbud i planförslaget.

Utfarten till fastigheten Mars 6 planläggs inte med nytt utfartsförbud i planförslaget. Detta på grund av svårigheter att lösa utfart för fastigheten på annat sätt. Skulle en annan utfart lösas i framtiden kan beslut tas även om det inte finns utfartsförbud i detaljplanen.

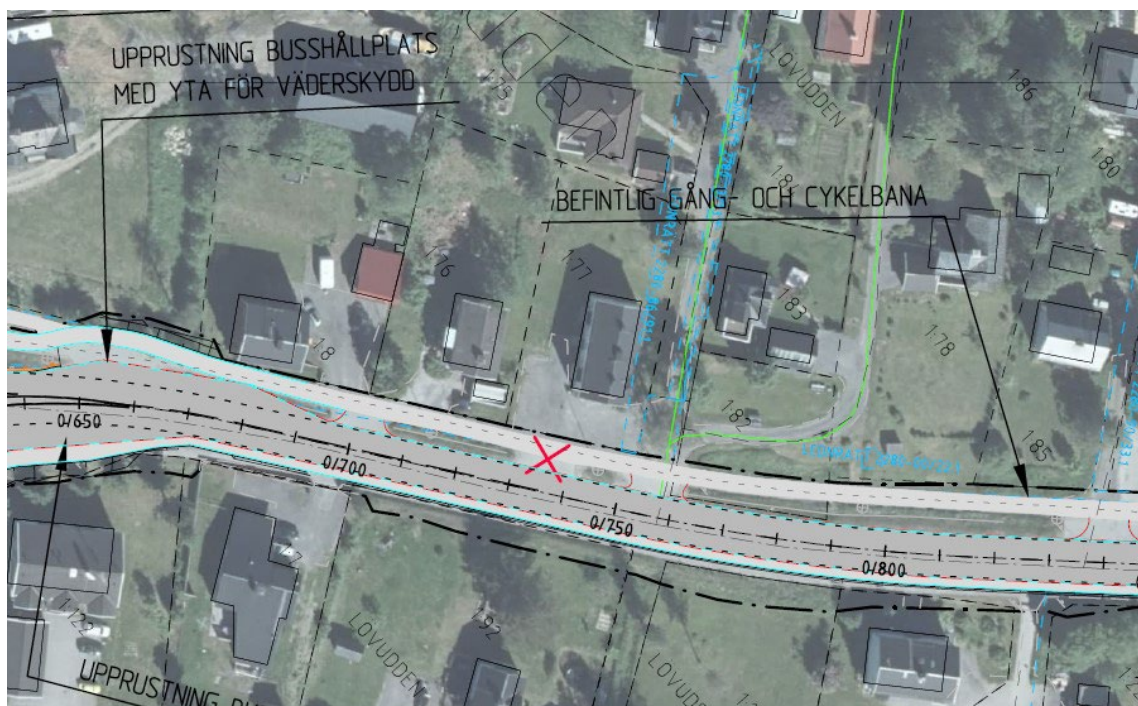
En av utfarterna / infarterna till Lövudden 1:77 föreslås stängas i Trafikverkets vägplan. Fastigheten har i dagsläget två utfarter och förslagsvis ska endast den norra infarten / utfarten användas (se figur 23 nedan). Utfartsförbud finns redan i befintlig detaljplan för utfarten som föreslås stängas, och frågan behöver därför inte hanteras i aktuell detaljplan utan blir en fråga att hantera i ett särskilt stängningsbeslut i ett senare skede.

Vid korsningen till Sjukhusområdet finns i dagsläget en befintlig utfart från fastigheten Fastlandet 2:94. Den nya cirkulationsplatsen och omdragningen av gång- och cykelbanan medför att denna utfart inte kan ansluta på samma ställe. Trafikverkets förslag enligt vägplanen är därför att denna stängs och att utfart istället förläggs längre in mot Sjukhusområdet (se figur 24).

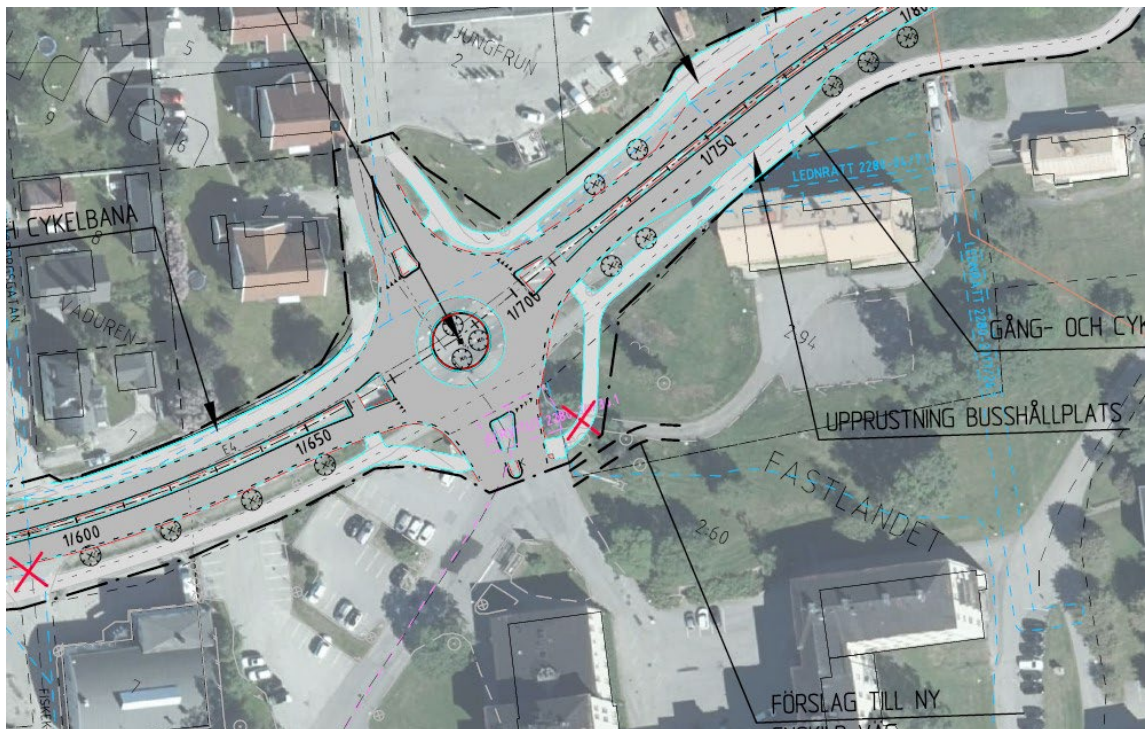
Enligt plan- och bygglagen, PBL, har fastighetsägare en principiell rätt till pågående markanvändning. En bestämmelse om utfartsförbud innebär alltså inte att det automatiskt är förbjudet att använda en befintlig utfart utan förbudet avser anläggande av ny utfart.



Figur 22. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 4 som illustrerar stängningen av infarten och lokaliseringen av ny ersättningsväg.



Figur 23 Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 2. Rött kryss illustrerar Trafikverkets förslag på utfart som bör stängas vid Lovudden.



Figur 24. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 4. Förslag på ny utformning åtgärder kring planerad cirkulationsplats, Trafikverket.

Gång- och cykeltrafik

Trafikverkets avser att göra omdragningar, upprustningar och breddningar av befintliga gång och cykelstråk längs med sträckan. Detaljplanen fastställer inte exakt utformning av gång- och cykelvägar, dessa ingår i användningsbestämmelse VÄG₁-Genomfartsväg i planförslaget. Samtliga av dessa åtgärder återfinns i Trafikverkets vägplan. Nedan följer de åtgärder som tas i beaktning i detaljplaneförslaget vid Kiörningsskolan och planerade cirkulationsplatsen.

Vid Kiörningsskolan föreslås en gång- och cykelväg med en bredd på 3 meter. Förslaget innebär att nya cykelvägen sammansluter med gång- och cykelvägen som leder ned i tunneln under E4 i höjd med Vårstagatan och Fiskekroken.

Efter Kiörningsskolan går nya gång- och cykelvägen i blandtrafik på Sundsgatan. Vidare mot Skarpskyttegatan anläggs sen en ny gång- och cykelväg. Runt den nya cirkulationen anpassas gång- och cykelvägen till den nya utformningen



Figur 25. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 3. Förslag på ny utformning av cykelväg, Trafikverket.

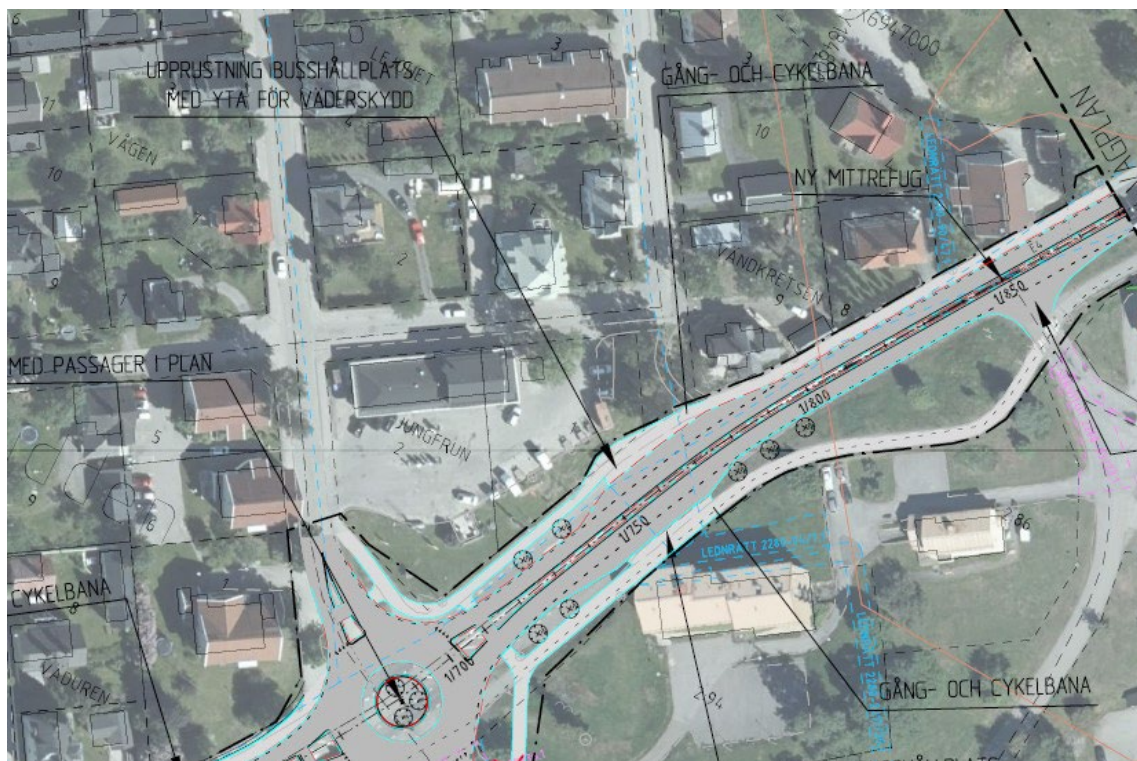
(se figur 24 på föregående sida). I befintlig detaljplan finns ett område för teknisk anläggning (transformatorstation). Transformatorstationen är dock anlagd ovanför gång- och cykelvägen (se figur 25 nedan) och bedöms därför inte påverkas av någon åtgärd.

Kollektivtrafik

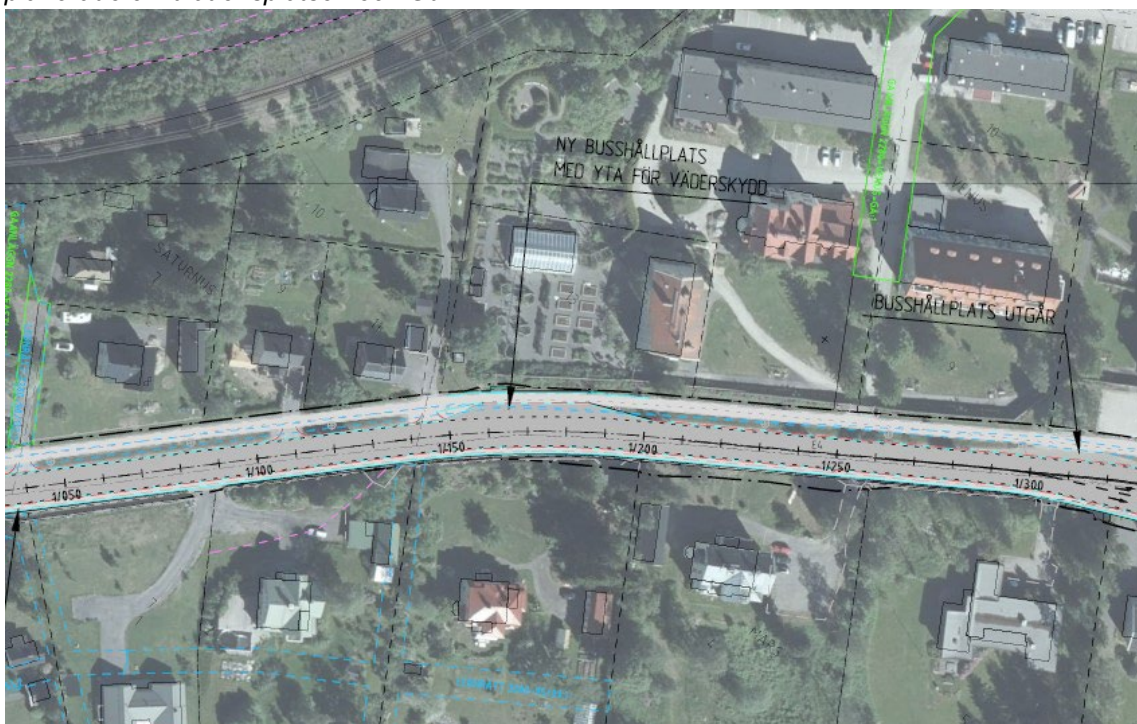
Trafikverket har i dialog med kollektivtrafikmyndigheten utrett befintliga hållplatsernas placering, läge och trygghet.

Vägplanen medför förändringar för hållplatser längs sträckan. Av dessa åtgärder medför ny utformning på bussficka vid Gulf (figur 26), vid Vårsta diakoni (figur 27) och på busshållplatsen vid Lövudden (figur 28) att Trafikverkets vägplan gör avvikelser från befintlig detaljplan och ska därför hanteras i detaljplaneförslaget. Nya vägrätter upprustning av bussfickor ingår i användningen Allmän plats-Genomfartsväg (Väg₁).

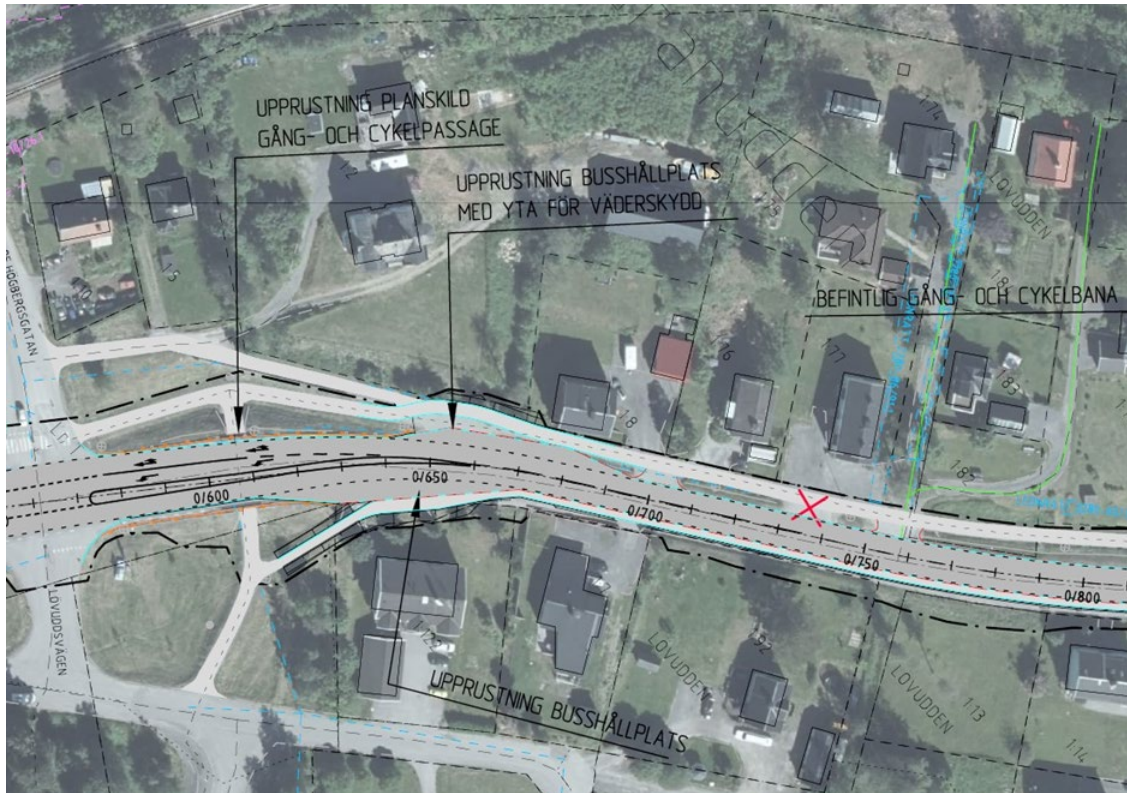
Inom f.d. sjukhusområdet finns en busshållplats som med planförslaget ingår i användningsbestämmelsen allmän plats - GATA. Den kommer att ligga kvar där den är idag.



Figur 26. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 4. Ny utformning på bussficka vid planerade cirkulationsplatsen och Gulf.



Figur 27. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 3. Ny bussficka vid Vårsta diakoni.



Figur 28. Utdrag från Trafikverkets illustrationskarta nummer 2. Ny bussficka vid Lövudden

Natur

Mark och vegetation

Befintlig vegetation, särskilt uppvuxna träd längs sträckan bör sparas i så stor utsträckning som möjligt eftersom den har betydelse för landskapsbild, naturvärden, och som beskuggning vid värmeböljor.

Planerade åtgärder enligt Trafikverkets vägplan eller planförslaget bedöms inte komma att påverka natur, vegetation eller fauna i någon större omfattning eftersom marken inom planområdet till stor del redan är exploaterad.

Arter

Hantering av invasiva arter ska hanteras enligt gällande lagar, föreskrifter och rekommendationer som finns, riktlinjer för detta finns på Naturvårdsverkets hemsida.

Trafikverkets ställningstagande enligt vägplanen är att massor från områden med invasiva arter bör, om möjligt, placeras minst 1 meter under markytan och täckas med andra massor. Massor som inte går att återanvända ska fraktas till en godkänd mottagningsanläggning. Trafikverket bygger och projekterar samtliga åtgärder och ansvarar därför för att massor hanteras på ett sätt som inte orsakar ytterligare spridning.

Almen vid Kiörningsskolan ska skyddas under byggtiden. Trafikverkets ställningstagande är att schakt för gång- och cykelvägens överbyggnad utförs som rotvänlig schakt på hela den sträckan träden har sin rotutbredning. Överbyggnad för den nya gång- och cykelvägen utförs som genomsläpplig för att ta hänsyn till det befintliga trädet.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena bedöms som goda för planerad användning.

Inför kommande byggskede kan fler utredningar behöva göras, detta tas i så fall fram av Trafikverket.

Geohydrologiska förhållanden

Befintliga grundvattennivåer ligger mellan +10,8 och +11,4 inom området. Vilket motsvarar ca 2,3 till 3,0 meter under markytan.

Ingen risk finns gällande de hydrologiska förutsättningarna för planerad användning.

Planförslaget bedöms inte påverka grundvatten eller geohydrologiska förhållanden.

Skyfall och dagvatten

Vägar och gång- och cykelvägar kommer fortsättningsvis att avvattnas via öppna diken, trummor och rännstensbrunnar.

Eftersom planförslaget medför mycket liten förändring i befintlig infrastruktur är bedömningen att förutsättningarna är så pass oförändrade att dagvatten kan ledas till befintliga brunnar, diken och trummor.

Fler utredningar kan eventuellt behövas inför bygg- och projekteringsarbetet.

Markföroreningar

Trafikverket har bedömt att massor med föroreningshalt under Naturvårdsverkets generella riktvärde för MKM bedöms kunna återanvändas inom aktuellt projektområde (vägområde).

Massor med halter över KM/MRR som uppmätts i jorden kan inte användas fritt utanför projektområdet.

Massor som inte ska återanvändas bör transporterats till godkänd avfallsanläggning för omhändertagande.

Asfalt med förhöjd halt av PAH-16 ska tas omhand särskilt och transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Trafikverket har gjort bedömningen att grundvattnet inte kommer påverkas av de föreslagna åtgärderna.

Under framtagande av samrådsförslaget har dialog förts med miljöhandläggare inom kommunen. Kommunen gör ingen annan bedömning än vad Trafikverket har fört fram, de föreslagna åtgärderna anses som tillräckliga för att hantera frågan.

Utifrån genomförda undersökningar av markföroreningar bedöms marken vara lämplig för detaljplanens syfte.

Trafikverket projekterar och bygger samtliga åtgärder och ansvarar därför för att massorna hanteras på ett, för människor och natur, säkert sätt.

Fornlämningar

De fornlämningar som påhittats i närheten av planområdet bedöms inte påverkas av planförslaget. Detta eftersom planförslaget i sig inte föreslår några förändringar som innebär någon ny exploatering eller markarbeten som riskerar att påverka lämningarnas tillstånd.

Trafikverket har under framtagande av vägplanen genomfört undersökningssamråd med Länsstyrelsen. Trafikverket har bedömt att fornlämningarna inte påverkas direkt genom någon

åtgärd som föreslås. Risk för påverkan bedöms endast finnas under byggskedet.

För att fynden av fornlämningar inte ska skadas under byggskedet har Trafikverket beslutat om att vidta skyddsåtgärder, bland annat genom uppförande av stängsel vilket ska göras innan markarbeten påbörjas.

Om fler fornlämningar hittas i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas, i enlighet med kulturmiljölagen 2 kap 10§ andra stycket (SFS 1988:950).

Vattenområden

Upphävande av strandskydd

När en detaljplan eller delar av en detaljplan ersätts återinträder strandskyddet enligt 7 kap. 18 § g miljöbalken (2010:902).

Planförslaget innebär att strandskyddet upphävs inom planområdet i enlighet med 4 kap. 17 § plan-och bygglag (2010:900).

Det särskilda skäl som anges för upphävandet, i enlighet med 7 kap. 18 c § miljöbalken, är att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Rennäring

Planförslaget bedöms inte påverka rennäringen.

Störningar

Buller och trafik

Vägplanens åtgärder och planförslaget bedöms inte bidra till några ökade trafikmängder.

Trafikverket har gjort bullerutredningar under framtagande av vägplanen, eftersom ingen ny dragning av E4 görs har bullerpåverkan endast identifierats under byggskedet för den nya cirkulationsplatsen. De fastigheter som bedöms få högre beräknade bullernivåer än uppsatta riktvärden under byggtiden kommer få bullerdämpande åtgärder på fastigheterna, detta ansvarar Trafikverket för.

Farligt gods

Transporter av farligt gods kommer att transporteras på E4:an i stort sett som det gör idag. Planförslaget innebär ingen ny dragning av transportled för farligt gods, inte heller någon ny etablering för verksamhet som kan medföra att det blir en ökad mängd transport med farligt gods. Detaljplanen möjliggör för cirkulationsplats som vägplanen föreslår vid sjukhusområdets infart, därmed minskar antalet utfarter mot transportleden (E4:an). Åtgärden bedöms minska risken för trafikolyckor och det blir en trafiksäkrare transporter av farligt gods på E4:an. Ny planerad anslutningsgata mellan Fiskekroken och sjukhusområdet bedöms inte påverka transporter för farligt gods. Biltrafik – och varutransporter kommer ledas på övriga sträckor på samma sätt som i dagsläget.

Under byggtiden kan tillfälliga störningar i trafiken förekomma.

Teknisk försörjning

Vid genomförande av vägplanen kommer åtgärder längs med E4 att göras, bland annat höjjustering av VA-brunnar och ventiler, höjjustering av kabelbrunnar med mera. Se Trafikverkets handlingar för mer information kring detta. Trafikverket bygger och projekterar samtliga åtgärder enligt vägplanen.

Den ledning som ligger där den nya anslutningsvägen planeras i detaljplanen, bedöms kunna ligga kvar.

Under projekterings och byggskedet kan det bli aktuellt med fler åtgärder.

7. Genomförande

Organisation

Tidplan

Detaljplanen som hanteras med ett standardförfarande och förväntas kunna antas av samhällsnämnden under Q1 2026.

Övergripande tidsplan:

Samråd 3 veckor
 Q1-Q2 2024

Granskning, 2 veckor
 Q1 (februari) 2026

Antagande SAM
 Q1 (mars) 2026

Planen vinner laga kraft tre veckor sedan beslut om antagande har kungjorts och inget överklagande har lämnats in.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år (60 månader) från det datum planen vunnit laga kraft.

Med genomförandetid avses den tid då fastighetsägarna har en garanterad rätt att bygga enligt detaljplanen. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Om detaljplanen behöver ändras eller upphävas under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt till ersättning för förlorande rättigheter (exempelvis förlorad byggrätt).

Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Alla allmänna platser ska ha en huvudman enligt plan- och bygglagen.

Inom områden med detaljplan ska kommunen vara huvudman för allmänna platser, om det inte finns skäl till annat.

Huvudmannaskapet inom planområdet är kommunalt för allmän plats.

Trafikverket är väghållare för statlig väg inom planområdet. Kommunen är väghållare för kommunal gata inom planområdet.

Trafikverket ansvarar för projektering och byggande av samtliga åtgärder enligt vägplanen, samt för ersättningsvägen till Fiskekroken.

Härnösand energi och miljö AB ansvarar för allmänna vatten- och avloppsledningar.

Härnösand elnät AB är ansvariga för elnätet inom planområdet.

Ansvarig för övriga allmänna ledningar är respektive ledningsägare.

Avtal

Härnösands kommun och Trafikverket har träffat ett genomförandeavtal i april 2023. Huvuddrag enligt avtalet är:

- Trafikverket står för projektering och byggande av alla E4 åtgärder södra infarten Härnösand mot befintlighet. Så som nya hållplatser, trygghetsåtgärder och anläggning av gång och cykelväg etc.
- Kommunen har rätt att fakturera Trafikverket för markanspråk, intrångsersättningar och fastighetsbildningskostnader som behövs för detaljplanens genomförande.
- Kommunen ska bli huvudman för nya anslutningsvägen.

Kommunen och Trafikverket har tecknat två tilläggsavtal (2026-01-21) till ursprungliga avtalet från april 2023.

Tilläggsavtal 1 reglerar ersättningsväg till Fiskekroken.

- Trafikverket står för kostnader gällande marklösen samt produktion och byggande av ersättningsväg till kommunala vägen Fiskekroken.
- Trafikverket står för de kostnader som eventuellt uppstår kopplat till marklösen och fastighetsbildningskostnader samt kan bistå kommunen

med värdering av de fastigheter som kan bli aktuell för marklösen.

- Trafikverket kan vid värdering av ytor som berörs av vägplanen även tillhandahålla värdering av markintrång för berörda fastigheterna Fastlandet 2:60, Tvillingarna 8 och Tvillingarna 9.
- Kommunen blir väghållare för ersättningsväg till Fiskekroken där kostnader för ägande, drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår.

I Tilläggsavtal 2 regleras åtgärd på gata, mellan cirkulationsplats E4/Skarpskyttegatan till ny väg Fiskekroken.

- För god standard av väg finns behov av åtgärder i form av schakt, förstärkningslager och beläggning. Åtgärder som utförs av kommunen efter att produktionen av projekt E4 södra infart är utförd, eller vid annan överenskommelse mellan parterna.
- Trafikverket ersätter kommunen med kostnader för åtgärd efter avslutad åtgärd.

Utifrån Trafikverkets beslut den 2019-02-11 ska kostnad för framtagande av detaljplan som huvudregel inte finansieras av Trafikverket. Undantag kan beviljas i särskilda fall om nyttan endast återfinns i det nationella transportsystemet och lokala nyttor saknas. Planavgift för framtagandet av detaljplanen samt avgift för planbesked utgår därför.

Avtal ska träffas med respektive fastighetsägare gällande inlösen och ersättning för markanspråk.

Trafikverket och Härnösand kommun har tecknat ett tilläggsavtal som säger att Trafikverket även ska bistå kommunen med hjälp av värdering av mark.

Trafikverket beslutar om vägrätter enligt väglagen (1971:948) och tecknar avtal inom ramen för vägplanens genomförande.

Fastighetsrätt

Planförslaget medför att flera fastighetsbildningsåtgärder kommer behövas. Fastighetsbildning är enligt

Fastighetsbildningslagen (FBL) (1970:988) en åtgärd som innebär att fastighetsindelningen ändras, servitut bildas, ändras eller upphävs, eller en byggnad eller annan anläggning som hör till en fastighet överförs till en annan fastighet.

Det är Lantmäterimyndigheten som prövar fastighetsbildningsåtgärder. När detaljplanen vunnit laga kraft kan ansökan om fastighetsbildningsåtgärder inlämnas till Lantmäteriet.

Fastighetsåtgärder

Enligt plan och bygglagen har kommunen rätt att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Kommunen har rätt att lösa även sådan mark för vilken staten är väghållare.

För detaljplanens genomförande kommer mark som planläggs som Genomfartsväg (Väg₁) och Gata behöva tas i anspråk och ersättning ska därför utgå till berörda fastighetsägare. Mark som planläggs som allmän plats - Genomfartsväg och Gata ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens gatufastighet. Detta eftersom Trafikverket utökar deras vägrätt. Trafikverket ansvarar för ersättning kopplat till nya vägrätter.

Fastigheteter som påverkas av detta är Jungfrun 1, Jungfrun 2, Fastlandet 2:60, Fastlandet 2:94, Tvillingarna 8, Tvillingarna 9, Solen 15, Mars 5, Mars 6, Venus 12, Lövudden 1:2 och Lövudden 1:8.

Om fastigheterna Tvillingarna 7 och 8 får samma användningsbestämmelse möjliggör det för att fastigheterna kan sammanläggas till en fastighet. Detta sker genom prövning vid en fastighetsförrättning av Lantmäteriet, ansökan kan först lämnas till Lantmäteriet efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Kommunen ska teckna överenskommelse om fastighetsreglering med berörda fastighetsägare. Kommunen ansöker om fastighetsbildningen. Se mer under rubriken *Förrättningskostnader*.

De tillfälliga nyttjanderätter som Trafikverket behöver under byggnationstiden behandlas inte i detaljplanen, se Trafikverkets fastighetsförteckning och vägkartor för mer information. Trafikverket ansvarar för ersättningsfrågor och dialog med fastighetsägare kopplade till detta.

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.

Planförslaget bedöms inte påverka någon befintlig gemensamhetsanläggning. För planförslaget genomförande behöver ingen gemensamhetsanläggning bildas.

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 huvudtyper av servitut; avtalsservitut (avtal upprättas) och officialservitut (myndighetsbeslut).

Det finns servitut i anslutning till och inom planområdet.

Fastigheten Fastlandet 2:60 är belastad av officialservitut (beteckning akt /ärendenr 2280–99/62) för väg, till förmån för Fastlandet 2:84. Planförslaget medför att detta servitut behöver förordnas att gälla i den kommunala gatufastigheten Fastlandet 2:66.

Vägservitut med akt nr. 2280-14-36.1 finns vid befintliga korsningen / infarten till Sjukhusområdet till förmån för fastigheten Fastlandet 2:94, som innebär att fastigheten i dagsläget har rätt att nyttja del av Fastlandet 2:60 för åtkomst till fastigheten. För detaljplanens genomförande föreslås att servitutet upphävs.

Eftersom den kommunala gatan i planförslaget regleras mot fastighetsgränsen för Fastlandet 2:94 är kommunens bedömning att inget nytt servitut behövs, fastigheten kan då ansluta mot den kommunala gatufastigheten istället.

Inga andra i dagsläget kända servitut påverkas av planförslaget.

Ledningsrätt

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 ges av lantmäterimyndigheten.

Följande ledningsrätter finns inom planområdet:

2280-02/48.1

2280-90/143.1

2280-09/23.1

2280-09/48.3

2280-99/62.9

2280-15/11

Ledningsrätt som ligger inom fastigheter som berörs av fastighetsreglering som planförslaget medför kommer att förordnas att gälla i den fastighet dit marken överförs.

Inga andra i dagsläget kända ledningsrätter påverkas av planförslaget.

Teknik

En mängd ledningar för el, vatten och avlopp samt tele finns inom området. Det är uteslutande markförlagda ledningar. Påverkan på ledningar kan förekomma i byggskedet. Trafikverket bygger samtliga åtgärder inom ramen för vägplanen.

Ekonomi

Samhällsförvaltningen upprättar och bekostar detaljplanearbetet. Planavgiften för planarbetet är beräknat till 0 kr utifrån Trafikverkets beslut om finansiering av detaljplanekostnad i samband med planläggning av väg eller järnväg, 2019-02-11. TRV 2018/136700

Kostnader för allmän plats

Uppskattad kostnad för underhåll av den nya kommunala gatan, som planläggs som Gata i planförslaget, beräknas till ca 75 000 – 100 000 kr/ per år.

Utbyggnad av den allmänna platsen som behövs för detaljplanens genomförande, samt upprusning av befintlig gata, bekostas av Trafikverket.

Kostnader för kvartersmark

För kvartersmarken uppstår inga utbyggnadskostnader. Däremot är förslaget att om fastigheterna Tvillingarna 7 och 8 får samma användningsbestämmelse kan, efter detaljplanen vunnit laga kraft, fastigheterna sammanläggas till en fastighet. Om detta blir aktuellt ansöker kommunen om förrättning hos Lantmäteriet, och fakturerar kostnader för fastighetsbildning/ fastighetsreglering till Trafikverket. Se mer under rubriken *Förrättningskostnader* nedan.

Förrättningskostnader

Förrättningskostnader uppstår i samband med en lantmäteriförrättning. Kostnaderna beror på tidsåtgång och gällande förrättningstaxa. Kommunen ansöker om förrättning hos Lantmäteriet, och har rätt att fakturera kostnader för fastighetsbildning/ fastighetsreglering som krävs i och med genomförandet av detaljplan till Trafikverket.

Teknisk försörjning

Utbyggnad och drift av teknisk försörjning finansieras av anslutnings- och brukaravgifter för vid tiden gällande taxa. För uppgift om kostnad kontakta respektive ledningsägare.

8. Konsekvenser av planens genomförande

Ekologiskt

Planens genomförande bedöms inte leda till några negativa ekologiska konsekvenser. Planförslaget tar i anspråk redan bebyggd mark och ingen naturmark finns inom planområdet. Största delen av marken inom planområdet är redan exploaterad, intrången i oexploaterad mark är mycket små.

Socialt

Planförslaget anses vara socialt hållbart.

Planen säkerställer genomförbarheten av kommunens gång- och cykelprogram som siktar på förbättrad infrastruktur för oskyddade trafikanter.

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 (artikel 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 (artikel 12) samt krav på att inga barn får diskrimineras på grund av t ex funktionshinder eller språkkunskaper (artikel 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.

Planen bedöms inte innebära negativa konsekvenser för barn.

Ett genomförande av detaljplanen ska möjliggöra för Trafikverkets åtgärder enligt vägplanen, dessa åtgärder anses vara trafiksäkerhetshöjande och innebär bland annat bättre gång- och cykelbanor. Detta bedöms få positiva effekter för barns trygghet.

Ekonomi

Kommunen kommer att bli huvudman för den nya anslutningsvägen från Fiskekroken till Sjukhusområdet och upp mot den nya cirkulationsplatsen. Detta innebär kostnader för drift och underhåll för kommunen.

Föreslagna åtgärder innebär markintrång och fastighetsägare kommer behöva ersättas. Bedömningen är dock att inga fastigheter behöver lösas in i sin helhet.

9. Bilaga 1. Detaljplaneprocessen

Standardförfarande



Samråd

Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget. Kommunen ska samråda med bland andra länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och boende som berörs. Om detaljplanen handläggs som utökat förfarande ska samrådstiden vara minst tre veckor och kungöras på kommunens anslagstavla.

Underrättelse

När detaljplaneförslaget har redigerats efter de inkomna synpunkterna från samrådet ska förslaget ut på granskning. Innan granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget. Underrättelsen ska anslås på kommunens anslagstavla och innehålla information om detaljplaneförslaget och hur granskningsprocessen går till.

Granskning

Under granskningen ges myndigheter, sakägare och andra som berörs av planen möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Granskningen är sista chansen att yttra sig på. Har man inte yttrat sig efter granskningen kan man förlora sin rätt att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen. Efter granskningen kan endast mindre ändringar av planförslaget göras. Om förslaget ändras väsentligt efter granskningen ska en ny granskning genomföras.

Granskningsutlåtande

Samtliga synpunkter som förs fram under granskningen sammanställs i ett granskningsutlåtande. Även synpunkterna från samrådet ska inkluderas i utlåtandet om dessa inte sammanställts tidigare.

Antagande

Kommunfullmäktige eller samhällsnämnden antar detaljplanen.

Laga kraft

Planen vinner laga kraft tre veckor efter beslut om antagandet kungjorts och inget överklagande lämnats in.

