

Stadsbyggnadsnämnden

1997-01-13

1(31)

Tid Kl 14.15-15.00

Plats Kommunalhuset rum 434

Beslutande
s Håkan Eriksson ordf
s Lennart Andersson
s Berit Jonsson
s Inger Andersson
s Sören Ullberg
s Leif Nilsson
s Carina Sjölander
m Kurt Sundberg
mp Arne Muhr
fp Ulla Grelsson
c Lennart Dahlin

Ersättare
s Leif Holmstedt s Lars Olov Norberg s Jonny Nilsson
s Margareta Westin mp Stig Östlund v Malkolm Groth
c Martin Lindström

Övriga
Mats Westling Paul Sjödin Bengt Bygdén
Andrejs Graudums Paul Sjölander Lars Lundin
Göran Sjölen Kerstin Lidbom Birgitta Grahm

Protokollet omfattar §§ 1-26

Justerat 1997-01-16

sekreterare

Birgitta Grahm
Birgitta Grahm

ordförande

Håkan Eriksson
Håkan Eriksson

justerare

Kurt Sundberg
Kurt Sundberg

Tillkännagivande angående justering av detta protokoll har anslagits på
kommunens anslagstavla 1997-01-16 betygar

Birgitta Grahm
Birgitta Grahm

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsnämnden

1997-01-13

10

§ 8

Dnr 647/95

**DETALJPLAN FÖR DEL AV GRANLOHOLMSLEDEN, DEL AV
HULI 3:24 M FL, SELÅNGER****Bakgrund**

Stadsbyggnadskontoret har 1996-09-25 upprättat förslag till detaljplan för del av Huli 3:24 m fl, Selånger, Sundsvalls kommun.

Detaljplanen har varit utställd under tiden 1996-10-28--11-25.

Beslutsunderlag

- * Stadsbyggnadskontorets skrivelse 1996-12-04 samt planhandling.
- * Förslag till beslut enligt arbetsutskottets protokoll den 12 december 1996, § 550.

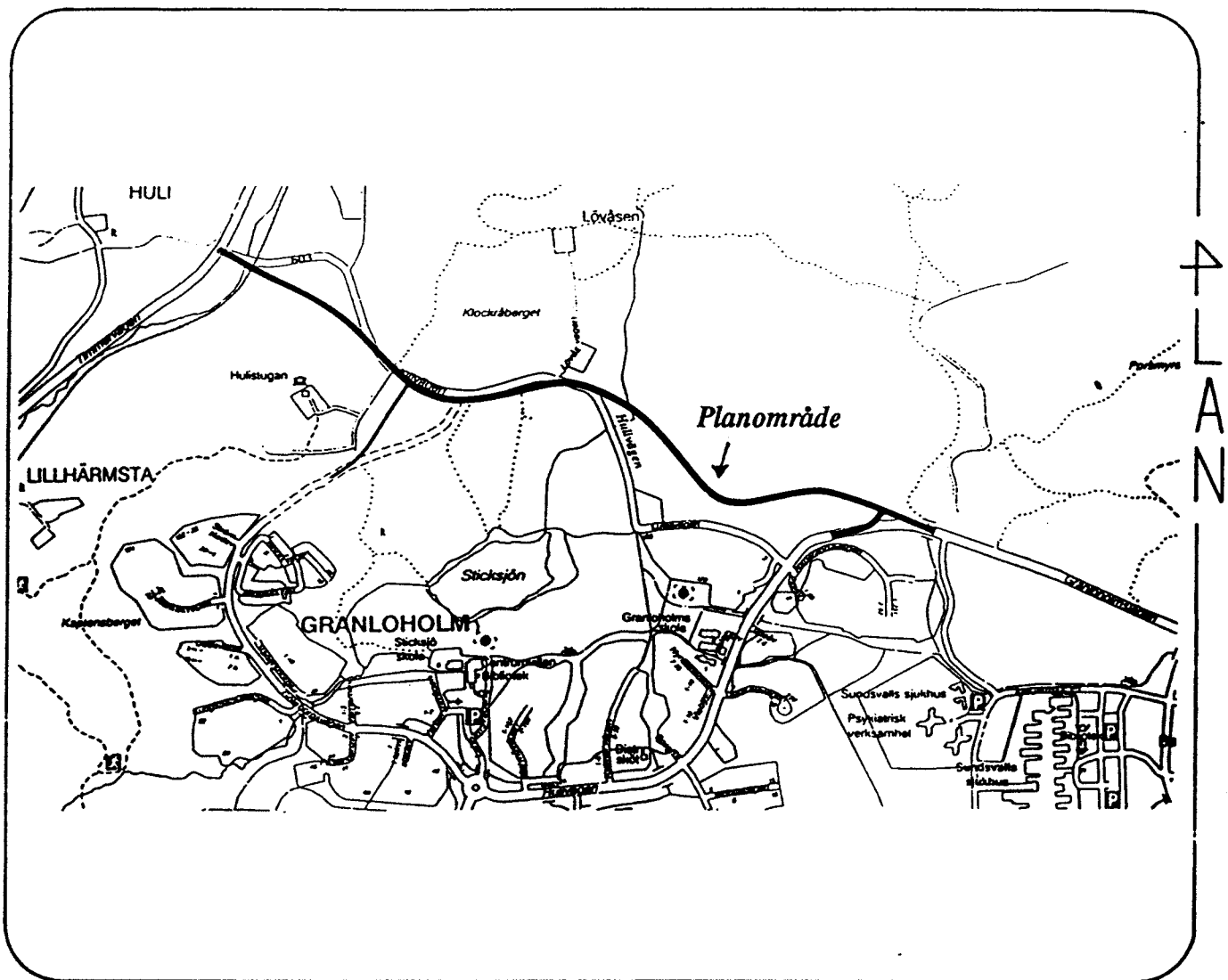
Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att anta detaljplanen.

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

del av Granloholmsleden

del av Huli 3:24 m fl

Selånger, Sundsvalls kommun

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1996-09-25

Handläggare: Ragnhild Widgren, tel 191982

Antagen av SBN 1997-01-13

Laga kraft 1997-02-06

Detaljplan för
DEL AV GRANLOHOLMSLEDEN
del av Huli 3:24 m fl
Selånger, Sundsvalls kommun

PLANBESKRIVNING

Till planen hör denna beskrivning, plankarta med bestämmelser samt genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE

Granloholmsleden förbinder Timmervägen med Bydalen. Den har emellertid endast varit utbyggd i sin östra del. Genom denna detaljplan kan Granloholmsleden fullföljas från Timmervägen i väster till Hulivägens anslutning i Östra Granloholm.

PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet ligger norr om bostadsbebyggelsen i stadsdelen Granloholm, ca fem kilometer nordväst om Sundsvalls centrum. Vägsträckan är 2590 meter och planområdets areal är ca 12,5 ha.

Markägförhållanden

Sundsvalls kommun äger större delen av vägområdet. Framför allt i den västra delen berörs dock fastigheter, som ägs av privatpersoner. Järnvägsområdet ägs av SJ och Banverket.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Granloholmsleden finns med i kommunens översiktsplaner sedan 1960-talet. Syftet med trafikleden, som utgör en länk mellan Timmervägen och Bydalens trafikplats, är bl a att avlasta trafiken genom Sundsvalls centrum. Leden har byggts ut i etapper. Sträckan från Bydalen till Lasarettet byggdes 1975 - 1976. Fortsättningen fram till Granloholmsområdet byggdes 1978. En utredningsplan för aktuell delsträcka, som utgör den sista etappen, färdigställdes år 1980.

Översiktsplanen

Ett vägreservat för aktuell del av Granloholmsleden redovisas i gällande översiktsplan.

Detaljplaner

Området är till större delen ej tidigare detaljplanelagt. Det ansluter mot detaljplanen för del av Göteborgsvägen. I öster berörs två detaljplaner inom kortare avsnitt, nämligen S 2496 (området vid Luleåvägen) och S 2497 (området vid Haparandavägen). I de två sistnämnda planerna har den framtida sträckningen av Granloholmsleden illustrerats i ett läge betydligt närmare bostadsbebyggelsen än vad som nu är aktuellt.

Miljökonsekvensbeskrivning

Under 1994 aktualiserades genomförandet av Granloholmsleden. Inför projekteringen gjordes en miljökonsekvensbeskrivning, vilken grundade sig på utredningsplanen från 1980. I denna MKB granskas förslaget med avseende på miljöeffekter. Vidare föreslås justering av vägdragningen och vissa åtgärder för att motverka barriärverkan och andra negativa konsekvenser av den nya vägen.

Denna MKB har presenterats för länsstyrelsen, kommunstyrelsens planeringsutskott, stadsbyggnadsnämndens arbetsutskott, markägare och boende i Granloholm. Dessa samråd ägde rum under hösten 1994 och våren 1995. Följande förändringar i enlighet med åtgärdsförslagen i MKB kapitel 5 samt tillhörande karta 5 har vidtagits:

- område 1. Vägen har flyttats norrut och ansluter till skogsbrynet. Viss uppsplittring av odlingslandskapet kan inte undvikas. Åkerholmen kan passeras utan intrång. Passagen över jordbruksmarken markeras genom en alléplantering, som ökar orienterbarheten, speciellt vintertid.
- område 2. Inom området placeras en bro för gående och skidåkare. Bron byggs där bergskärningen är störst. I övrigt kommer bergskärningarna att vara måttliga och till stor del kunna flackas ut och täckas med jord.
- område 3. Vägsträckningen har justerats, så att en bättre landskapsanpassning sker. Anpassning till skogsbrynet i söder har skett. Tre alternativa broutformningar har studerats, varvid den längsta bron, 88 m, valdes. Barriäreffekten har således motverkats i viss utsträckning. Möjlighet finns för skidåkare att passera under bron längs järnvägsspåret. Passage över spåret kan fortsättningsvis endast ske planskilt

via bron, där en trottoar för oskyddade trafikanter anläggs. Tekniska möjligheter finns att anlägga en skidport under järnvägen norr om bron, men kostnaderna har ansetts vara för höga för ett genomförande i samband med detta projekt.

Övriga åtgärdsförslag i MKB har också beaktats. Passager för en rekreationssökande allmänhet planeras på strategiskt viktiga platser. Nya cykelvägar anläggs, vilka knyter ihop befintliga stråk i området till ett fungerande system. Naturområdet norr om Luleåvägen kommer att få en översyn. Anläggningar för friluftslivet i detta område kommer att flyttas till lämpligare plats. Bullerbegränsande åtgärder kommer att vidtas liksom planteringar för att visuellt avskärma närboende och lindra oönskade effekter av den nya trafikleden.

PROGRAM OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Tidigare nämnda planer och utredningar har tillsammans med synpunkter vid samråd om ovanstående MKB legat till grund för arbetet med detaljplanen.

Detaljplanen har utarbetats i nära samarbete med stadsbyggnadskontorets gatuavdelning, som projekterar vägen. Frågor som särskilt studerats i detaljplaneskedet och som behandlas i nedanstående beskrivning rör:

- anpassning till landskapet (se avsnittet "mark och vegetation" resp "sidoområdenas utformning")
- barriäreffekter (se avsnittet "rekreation" resp "gator och trafik")
- trafikbuller (se avsnittet "trafikbuller")
- vattenvård och skydd av känsliga recipienter (se avsnittet "vattenområden" resp "dagvattnets omhändertagande")

Utgångspunkter och mål för arbetet har varit att åstadkomma en väg som dels är väl fungerande för trafikanterna dels genom sin detaljutformning kan upplevas som väl inpassad i landskapet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Området kan i grova drag indelas i den västliga Hulidalen och dalgången runt Sticksjön. Mellan dessa finns ett skogsområde, som tillika utgör vattendelare. I öster avslutas planområdet i ett större skogsområde, som fortsätter bort till Bydalen. Vägen går genom kuperad terräng. Befintliga marknivåer längs den blivande vägbanan varierar mellan + 37 och + 99. Vid sidan av vägen är terrängen småkuperad och innehåller dungar, lövridåer och åkerholmar. I den följande beskrivningen har vägen delats in i fyra avsnitt med olika karaktär.

1. Genom Hulidalen , ca 500 meter.

Den nya vägdragningen genom Hulidalen berör ett område som är mycket varierat och innehåller omväxlande åker, äng, lövskog och barrskog. Stråken av skogsvegetation gör att utblickarna skärs av och separata landskapsrum bildas vid

Hulistugan resp ned mot järnvägen. Vägen går till största delen över öppen mark men nära resp skogsbryn.

Vägen startar vid nuvarande anslutningspunkt mot Timmervägen men går därefter i en ny sträckning söder om befintlig väg. I botten på dalgången rinner en bäck i riktning mot Norrfjärden och Selångersån. Där går också Ostkustbanan. Den nya vägen blir rakare än den befintliga och kommer att passera bäcken och Ostkustbanan via en 88 meter lång bro. På ömse sidor om bron måste uppfyllnader ske. För att mildra effekterna av de långa vägbankarna kommer landskapsvårdande insatser att göras. Öster om bron börjar en markant stigning. Vägen har här sin brantaste delsträcka, där lutningen blir 7,4 %.

Trädplantering föreslås på två platser, för att markera korsningspunkter.

2. Söder om Klokråberget, ca 700 meter.

Öster om det ovan beskrivna avsnittet kommer leden att anläggas ungefär där den gamla vägen går, fram till infarten till Lövåsen. Avvikelsen från befintlig väg är som mest 25 meter inom detta område. Vägen blir här mindre brant och passerar ett krön, som samtidigt utgör vattendelaren mellan två avrinningsområden. Vägen kommer att runda kanten av Klokråberget på ett mjukare sätt än befintlig väg. I det här avsnittet är vägen ofta nedsänkt i förhållande till omgivande marknivå och bergschakt förekommer. Effekterna av mindre bergskärningar kan mildras genom att de flackas ut och täcks med jordmassor. Detta bör vara möjligt inom stora delar av detta vägavsnitt.

Karakteristiskt för denna delsträcka är gång- och cykelvägen, som går parallellt med bilvägen på den södra sidan. Mitt för det blivande bostadsområdet vid Karlstadsvägen anläggs också en bullervall. Sidoområdenas utformning kommer att få stor betydelse för helhetsintrycket. Se separat avsnitt nedan.

3. Odlingslandskapet nordost om Sticksjön, ca 650 meter.

I det här avsnittet går vägen tvärs över dalgången vid Lövåsen och ansluter i öster till ett skogs- och bergsområde, där den i princip följer skogsbrynet. Vägen kommer här att till stora delar gå på bank och sidoområdena innehåller en del markanta slänter. För att understryka vägens sträckning och ge stadga åt landskapsbilden föreslås en trädrad på vägens norra sida.

4. Naturområdet norr om Luleåvägen och Haparandavägen, ca 750 meter.

Inom det här avsnittet har vägen förskjutits så nära bergskanten det har varit möjligt. En bergskärning längs den norra sidan av vägen kommer att präglade en delsträcka på ca 170 meter. I övrigt förekommer en del avsnitt med markanta slänter på den södra sidan. Strax väster om Hulivägens nya anslutning passeras en kulle i skogen, där vägen måste schaktas ned.

Planområdet vidgar sig i denna del, för att täcka ett delområde som inte ingår i äldre detaljplaner. Detta delområde betecknas NATUR.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning har utförts av KM-Anläggningsteknik AB. Jordlagren längs planerad väg har mycket varierande beskaffenhet. Den geotekniska rapporten innehåller uppgifter om geotekniska förhållanden och erforderliga åtgärder, t ex förbelastning, urgrävning av lösa jordlager m m.

Som framgår nedan i avsnittet om sidoområden, skall avbaningsmassor, urgrävda massor och material från tidigare vägbankar tas omhand och återanvändas.

Fornlämningar

En så kallad "särskild arkeologisk utredning" har utförts av länsmuséet i Härnösand under hösten 1995. Utredningen har ej kunnat påvisa förekomst av vare sig förhistoriska lämningar i form av kulturlager, anläggningar och fynd eller historiska bebyggelselägen inom exploateringsområdet.

Rekreation

Granloholmsleden byggs inom ett flitigt nyttjat rekreationsområde. Området genomkorsas av flera skidspår. Det används också övriga årstider för rörligt friluftsliv. Enklare anläggningsdetaljer, vindskydd m m, finns i naturområdet mellan Luleåvägen och Granloholmsleden.

För att underlätta fortsatt nyttjande byggs planskilda passager för gående och skidåkare på tre ställen längs leden: två tunnlar och en bro. Det blir också möjligt att passera under leden, där den går som bro över järnvägen. Ytterligare en gångtunnel anläggs under Göteborgsvägen, strax innan den ansluter mot Granloholmsleden.

Önskemål om en planskild korsning under Ostkustbanan för skidåkare har framförts under planarbetets gång. Nuvarande plankorsning kommer att stängas, när den nya vägen tas i drift. Möjligheten att anlägga en enklare tunnel under järnvägen har utretts översiktligt. Banverket har presenterat ett förslag, vilket bedöms kosta ca en miljon kronor. På grund av den höga kostnaden kommer denna tunnel inte att ingå i planen för Granloholmsleden. Skidåkare hänvisas till skidågbanan på den nya bron över järnvägen.

Vattenområden

På fyra ställen passeras bäckar resp diken. Bäckan strax väster om Ostkustbanan rinner under den stora bron. För övriga bäckar och diken måste kulvertar byggas under den nya vägen.

Diken och bäckar i området leder vattnet till sjöar, vilka är mycket känsliga för ytterligare belastning med föroreningar. Till föroreningar räknas i detta sammanhang såväl gödande som giftiga ämnen, t. ex olja och tungmetaller. Dikena

bör därför utföras så att vattnet renas och en fördröjning av avrinningen sker. Se avsnittet om dagvattnets omhändertagande.

Gator och trafik

Granloholmsleden byggs med två körfält om vardera 3,5 meters bredd samt vägrenar och stödremisor. Den asfaltbelagda ytan blir 9 meter bred. Vägen beräknas få max 5000 fordon/ dygn på den aktuella delsträckan. På den gamla Hulivägen, som håller mycket låg standard, passerar för närvarande ca 1500 fordon/ dygn genom samma område.

Dimensionerande hastighet blir i Granloholmsledens västra del, fram till Göteborgsvägens anslutning, 50 km/ tim och i övrigt 70 km/ tim. Den låga hastigheten i den västra delen beror på lutningsförhållandena. Vägen stiger totalt 53 meter inom planområdet, varav 32 meter inom den västra delen.

Timmervägen byggs om vid anslutningspunkten. Den förses med refuger och separata körfält för svängande fordon.

Önskemål har framförts om ett separat busskörfält mellan Hulivägens anslutningspunkt mot Granloholmsleden och befintlig bussgata öster om Haparandavägen. Frågan utreds av stadsbyggnadskontorets gatuavdelning.

För oskyddade trafikanter anläggs ett parallellt vägsystem. Från vändplanen vid Luleåvägens avslutning i väster kommer den befintliga gamla Hulivägen att vara reserverad för gång- och cykeltrafik och vid mötet med den nya Granloholmsleden övergå i en separat, ny gång- och cykelväg, som följer leden västerut. Cirka 150 meter väster om Göteborgsvägens anslutning mot Granloholmsleden övergår gång- och cykelvägen till att bli en trottoar på vägens södra sida. Denna trottoar löper över bron och fram till korsningen med Timmervägen.

Såsom framgår av avsnittet "rekreation" kommer tre nya passager att anläggas för gående, cyklister och skidåkare: två tunnlar och en bro. Bredden på gångtunnlarna blir 4 meter och på gångbron 3 meter.

Sidoområdenas utformning

Med sidoområden menas i denna beskrivning jordslänter, bergskärningar och vägdikey, vilka anläggs för att anpassa vägen till intilliggande terräng.

För att uppnå en god anpassning till omgivningen måste några viktiga principer iaktas, dels vad gäller den geometriska utformningen dels, vad gäller släntbegränsning, plantering, sådd och skötsel av sidoområdet.

Geometrisk utformning: Den traditionella normalsektionen med relativt branta vägslänter/ bergskärningar används där höjdskillnaderna är stora. I övrigt eftersträvas flackare släntlutningar. Förutom den bättre anpassningen till miljön

erhålls fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt, ytan blir mer lättskött och dagvattenreningen förbättras.

Mindre bergskärningar flackas ut och täcks med jord. Endast i den östra delen av leden finns en större skärning, där denna teknik ej blir möjlig. En synlig bergskärning behålls också vid fästet för gångbron vid Lövåsen.

Slänter som ansluter mot åkermark kan i vissa fall anläggas som odlingsmark. De skall då flackas ut och täckas med tillvaratagen åkerjord. Lutningen bör inte överstiga 10%.

Samtliga slänter skall vara mjukt avrundade, både vid bankfot och släntkrön.

Släntbeklädnad: Avbaningsmassorna från det blivande vägområdet skall återanvändas som släntbeklädnad. Materialet förs ihop till en sträng vid sidan av vägen för att sedan föras tillbaka som slänttäckning. Material från åker, äng resp skog skall separeras så att det kan återanvändas i sin rätta miljö. Släntbeklädnaden skall vara ca en decimeter tjock.

Ytnoggrannheten i slänterna skall vara +/- 20 cm i skogsmark resp +/- 5 cm i öppen mark. Slänter i berg skall tätas innan växtjorden läggs ut.

Plantering, sådd och skötsel av sidoområden:

Plantering av alléträd föreslås på två ställen: dels vid anslutningen mot Timmervägen för att markera denna korsningspunkt, dels vid Lövåsen, där vägen går i bank över åkermark och beskriver en stor båge. I det sistnämnda fallet skall en trädrad längs ytterkurvan ge trafikanten optisk ledning.

Några träd skall också av trafiksäkerhetsskäl planteras ca 300 meter öster om järnvägen, där ny anslutningsväg byggs mot befintliga bostadshus.

För att lätta upp intrycket av långa slänter är det lämpligt att plantera sjok av vedartad växtlighet vid foten av slänterna. Dessa sjok kan flyttas till platsen från närbelägna områden.

Nya skogsbryn behöver etableras, dels vid Klockråberget, dels norr om Luleåvägen.

Slänter inom åker resp ängsmark besås glest med ängsfrö.

Anpassning till jord- och skogsbruk

Granloholmsleden går genom ett område, där det bedrivs jord- och skogsbruk på båda sidor av vägen. Jordbruk bedrivs dels på privatägd mark dels på mark som Sundsvalls kommun arrenderar ut. Den nya vägen tar i anspråk mark som tidigare varit brukad. I gengäld kommer vissa kortare avsnitt av den gamla Hulivägen, som ej längre behöver användas, att återställas och anpassas till anslutande terräng.

Behovet av nya tillfarter till jordbruksmark och skogsområden har studerats. Nya tillfarter direkt från vägen anordnas på ett par ställen.

Trafikbuller

Miljökontoret har beräknat bullernivåerna vid närliggande bostadsbebyggelse. Vad gäller befintlig bebyggelse längs den nya delsträckan kan inga överskridanden av naturvårdsverkets riktvärden förutses. Aktuella riktvärden för permanentbostäder är: 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn utomhus resp 45 dBA maximal ljudnivå inomhus kl 19.00 - 07.00. För en fastighet i den västra delen tangeras riktvärdet för den ekvivalenta ljudnivån utomhus, 55 dBA. Detta kommer att åtgärdas med luddämpande betongblock längs vägkant. Bullerdämpande åtgärder fordras också vid planerad bostadsbebyggelse vid Karlstadsvägen i Västra Granloholm. En bullervall har markerats på plankartan. Vallens höjd blir ca två meter över vägmitt. Bullerberäkningar har vidare gjorts längs Granloholmsleden i Bydalen. Beräkningarna visar, att bullerskyddsåtgärder fordras för ett antal fastigheter i denna del.

Vid beräkningarna har vi utgått från att 5000 fordon/dygn trafikerar den nya delsträckan och att 13000 fordon/dygn (för närvarande 9000 fordon/ dygn) trafikerar leden genom Bydalen. Vi har också bedömt, att andelen tung trafik är max 10%, en siffra som är normal för den här typen av trafikleder.

Dagvattnets omhändertagande

Vägdagvattnet kommer att ägnas särskild omsorg vid projekteringen, så att påverkan på de känsliga recipienterna, Sticksjön resp Norrfjärden minimeras.

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns för närvarande inte några huvudledningar för vatten och avlopp.

El, tele, fjärrvärme

El: Väster om befintlig infart till Hulistugan finns en luftledning, som i samband med Göteborgsvägens utbyggnad kommer att ersättas med markkabel. Den nya högspänningskabeln kommer att förläggas längs den planerade vägen/ gc-vägen på en sträcka av ca 330 meter. Den berör avsnittet mellan ny anslutningsväg till bostadsgruppen öster om järnvägen och Göteborgsvägen. Erforderliga nya nätstationer bedöms bli förlagda utanför planområdet.

Mellan befintlig infart till Hulistugan och Lövåsen finns en högspänningskabel, förlagd till befintlig väg. Särskild hänsyn till denna kabel erfordras under byggtiden, eftersom reservmatningsmöjlighet till Lövåsen saknas. Befintlig transformatorstation vid infarten till Lövåsen kommer att flyttas.

Tele: Två befintliga telekablar korsar den blivande trafikleden, dels i den västra delen, nära anslutningen mot Timmervägen, dels i den östra delen, mitt för bostadsområdet vid Luleåvägen. Dessa kablar skall ligga kvar.

På två andra ställen skall befintliga luftledningar ersättas med jordkablar under vägen. Det gäller en ledning väster om nuvarande infart till Hulistugan och en ledning mot Lövåsen.

Fjärrvärme: Granloholmsledens utbyggnad berör ej kommunens fjärrvärmenät.

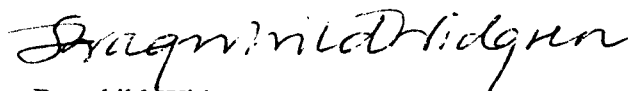
Administrativa frågor

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

STADSBYGGNADSKONTORET



Lars Rimfors
planchef



Ragnhild Widgren
planarkitekt



Sundsvalls kommun
Stadsbyggnadskontoret

1996-09-25

647/95

1

Detaljplan för
DEL AV GRANLOHOLMSLEDEN
del av Huli 3:24 m fl
Selånger, Sundsvalls kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planen beräknas vinna laga kraft tidigast i januari 1997.

Byggstart planeras våren 1997.

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

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Stadsbyggnadskontoret är byggherre och huvudman för utbyggnaden av vägen. Stadsbyggnadskontorets gatuavdelning projekterar vägen och samordnar alla arbeten i samband med utbyggnaden.

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att erforderliga bullerskyddsåtgärder utförs längs leden. Detta gäller även den östra delen av Granloholmsleden, i Bydalen, där trafiken beräknas öka till följd av den nya vägen.

Vägen blir en kommunal gata. Ansvaret för skötsel och underhåll av vägen inklusive dess sidoområden åvilar stadsbyggnadskontoret.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsreglering

Detaljplanen genomförs fastighetsbildningsmässigt genom fastighetsreglering så att områden av Bydalen 1:2 och 1:3 överförs till kommunens gatu- och

parkmarksfastighet Bydalen 1:1 och områden av Äkrom 2:1, 2:4, 2:5, 5:1, Huli 3:4, 3:12, 3:16, 4:6, 4:12 samt område av samfällda vägen Huli s:8 överförs till kommunens fastigheter Huli 3:24 resp Äkrom 2:9

Gemensamhetsanläggningar, servitut mm

Gemensamhetsanläggningen Huli ga:2, avseende utfartsväg för fastigheterna Huli 3:4, 3:16, 4:12, Äkrom 2:1 och 4:1 omprövas så att gemensamhetsanläggningen även omfattar föreslagen påfartsväg till Granloholmsleden betecknad y på plankartan

Gemensamhetsanläggningen Huli ga:3, avseende utfartsväg för fastigheterna Huli 2:2, 2:6-7, 2:15, 3:7, 3:25, 3:29, 3:31, 3:33, 4:6, 4:12, 4:31, 5:4 och 10:1 omprövas så att gemensamhetsanläggningen även omfattar ny tillfartsväg mellan Hulivägen och Granloholmsleden. Bebyggda bostadsfastigheterna Huli 3:26 och 3:27 bör anslutas till gemensamhetsanläggningen.

Avtalsservitut bör bildas avseende rätt till utfart för skogstransporter för Äkrom 2:1 på Huli 3:24 och 4:12.

Rätten till allmänna ledningar för tele och el tryggas genom ledningsrätt eller avtalsservitut enligt ledningshavarens önskemål

EKONOMISKA FRÅGOR

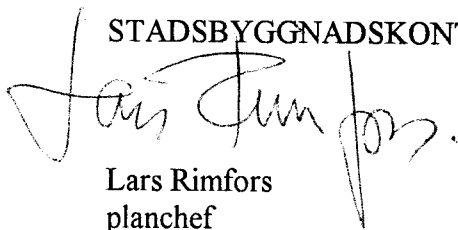
För Granloholmsleden finns investeringsmedel avsatta i stadsbyggnadsnämndens budget.

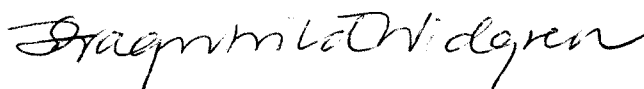
TEKNISKA FRÅGOR

Sundsvall Energi resp Telia har ledningar inom vägområdet, vilka dels skall skyddas dels ersättas. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att dessa arbeten samordnas med den övriga entreprenaden.

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att vid projektering och byggande av bron över Ostkustbanan samråda med Banverket, Sundsvalls bandistrikt. Överläggningar skall också ske angående utformning av stängsel längs järnvägsspåret.

STADSBYGGNADSKONTORET


Lars Rimfors
planchef


Ragnhild Widgren
planarkitekt