

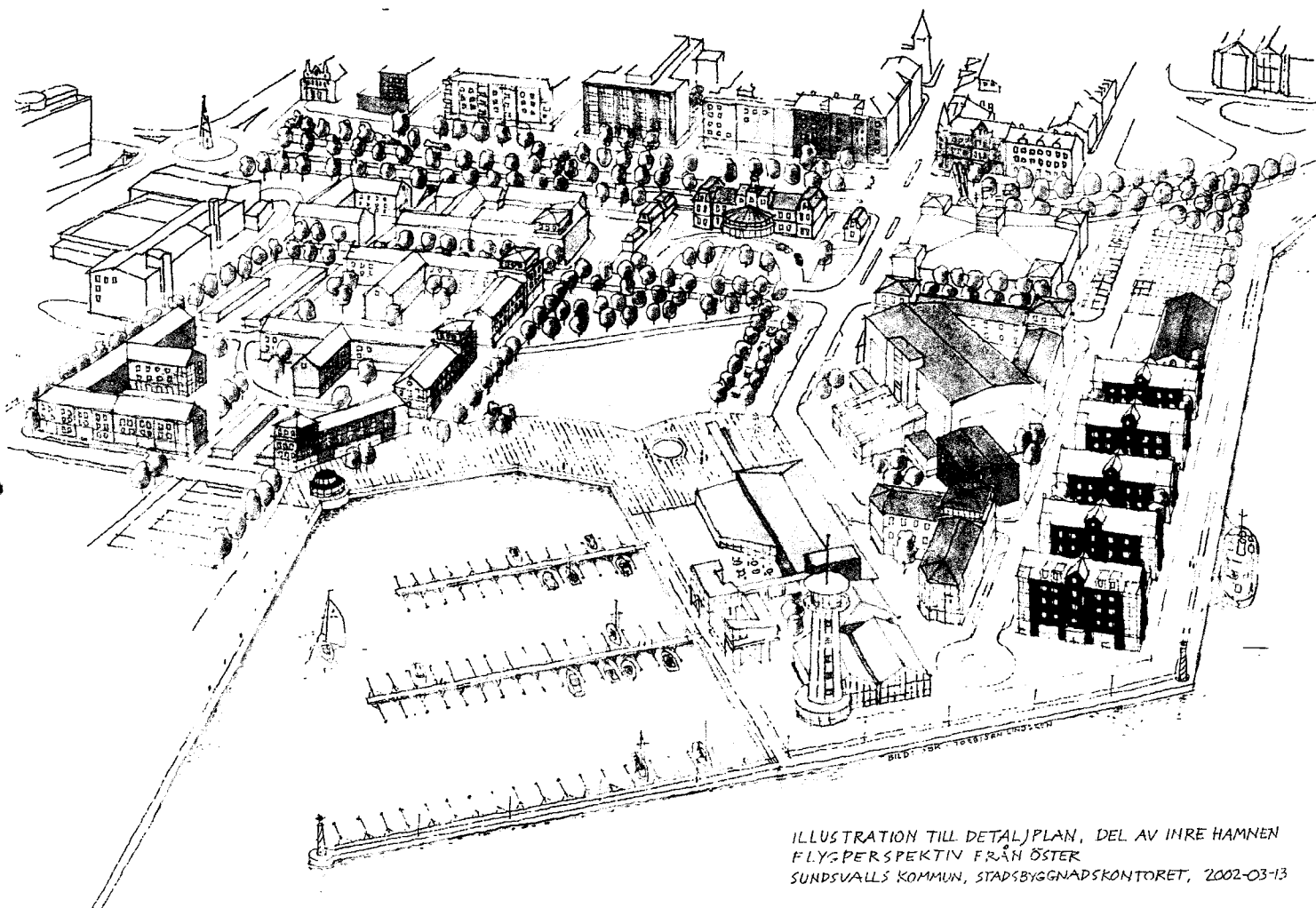


ILLUSTRATION TILL DETALJPLAN, DEL AV INRE HAMNEN
FLYGPERSPEKTIV FRÅN ÖSTER
SUNDSVALLS KOMMUN, STADSBYGGNADSKONTORET, 2002-03-13

Antagande

Detaljplan för

Del av Inre Hamnen

Sundsvalls kommun

Upprättad på stadsbyggnadskontoret 2002-03-13

Handläggare: Jan Dahl Tel 191339

- ☒ Program- och församråd
- ☒ Samråd t o m 5 juni 2001
- ☒ Utställning t o m 19 april 2002
- ☒ Antagen av KF 2002-06-17
- ☒ Laga kraft 2002-07-15



§ 620

Dnr 259/02 214

Detaljplan för del av Inre Hamnen i Sundsvall

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har den 13 mars 2002 upprättat förslag till detaljplan för del av Inre Hamnen i Sundsvall.

Detaljplanen har varit utställd under tiden 25 mars – 19 april 2002. Utlåtande har upprättats den 30 april 2002.

Stadsbyggnadsnämnden har vid sammanträdet den 21 maj 2002 beslutat godkänna det av stadsbyggnadskontoret upprättade förslaget.

Beslutsunderlag

* Kommunstyrelsens protokoll 2002-06-03 § 106 med underliggande handlingar.

Överläggning, yrkanden

Vid ärendets behandling i kommunfullmäktige den 17 juni 2002 redogör stadsbyggnadsnämndens ordförande Håkan Eriksson (s) för planens framtagande. Han yrkar därefter bifall till kommunstyrelsens förslag.

Även Reinhold Hellgren (c), Hans Brynielsson (kd) och Habib Effati (v) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Lars Hillerström (mp) yrkar i första hand återremiss för att förbättra planen eftersom bl.a. sammanhängande grönstråk inte beaktats och att biltrafiken prioriteras i strid med Sundsvalls Agenda 21. I andra hand yrkar han avslag på planförslaget.

I detta yrkande instämmer Sverker Ottosson (mp).



Lars Persson (fp) meddelar att fp-gruppen stödjer föreliggande planförslag men att han personligen anser att Fryshuset ska inköpas och rivas och yrkar därför återremiss av planförslaget.

Erland Solander (m) yrkar att materialval (byggande i trä) ska utgå ur planbestämmelserna.

Inlägg görs av Runa Forsman (mp), Lena Almén (fp) och Birger Hjärleifsson (mp).

Sedan överläggningen avslutats konstaterar ordföranden att följande yrkanden föreligger:

- Bifall till kommunstyrelsens förslag (Håkan Eriksson m.fl.)
- Återremiss (Hillerström m.fl.)
- Avslag (Hillerström m.fl. andrahandsyrkande)
- Återremiss gällande Fryshuset (Lars Persson)
- Justering av planbestämmelser (Erland Solander).

Propositionsordning

Kommunfullmäktige godkänner följande av ordföranden föreslagen propositionsordning. Först ställs proposition på om ärendet ska avgöras idag eller senare (återremiss). Om fullmäktige beslutar att ärendet ska avgöras idag ställs proposition på dels bifall till kommunstyrelsens förslag dels avslag på detsamma. Om kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag ställs proposition på Lars Perssons (fp) återremissyrkande gällande Fryshuset mot kommunstyrelsens förslag i denna delen. Slutligen ställs proposition på Erland Solanders (m) yrkande om justering av planbestämmelser mot kommunstyrelsens förslag i denna delen.

Ordföranden ställer proposition

- Om ärendet ska avgöras idag eller senare och finner att kommunfullmäktige beslutat att ärendet ska avgöras idag.
- Om kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag eller avslår detsamma och finner att kommunfullmäktige beslutat anta kommunstyrelsens förslag.



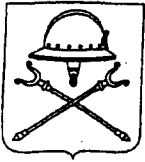
- Om kommunfullmäktige bifaller Lars Perssons (fp) yrkande gällande Fryshuset eller kommunstyrelsens förslag i denna delen och finner att kommunfullmäktige beslutat anta kommunstyrelsens förslag.
- Om kommunfullmäktige bifaller Erland Solanders (m) yrkande gällande borttagande av bestämmelser om byggnadsteknik eller kommunstyrelsens förslag i denna delen och finner att kommunfullmäktige beslutat anta kommunstyrelsens förslag.

Beslut

Kommunfullmäktige har sålunda beslutat enligt stadsbyggnadsnämndens förslag sådant det av kommunstyrelsen tillstyrkts

att anta det av stadsbyggnadskontoret den 13 mars 2002 upprättade förslaget till detaljplan för del av Inre Hamnen i Sundsvall.

Utdrag till
Stadsbyggnadskontoret
Länsstyrelsen



KOMMUN
FULLMÄKTIGE
SUNDSVALL

UTDRAG

Sammanträdesprotokoll

Sammanträdesdatum

2002-06-17

SUNDSVALLS KOMMUN Stadsbyggnadskontoret
2002 -06- 26
Dnr

Tid 14.00—16.50

Plats Kommunfullmäktigesalen i kommunalhuset

Beslutande Närvarande ledamöter och ersättare enligt bilaga 1.

Sekreterare Gunnar Lindberg

Justeras 2002-06-24

Underskrifter ordf.

Bo Forslund

just.

Runa Forsman

Roland Grafström

sekr.

Gunnar Lindberg

Protokollet omfattar §§ 618 - 631

Tillkännagivandet angående justering av detta protokoll anslaget på
Sundsvalls kommuns anslagstavla i Sundsvalls kommunalhus
2002-06-24 betygar

Ex officio

Gunnar Lindberg

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande

Bentk Venhug

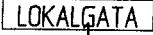
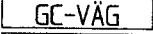
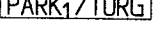
PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

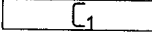
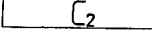
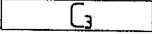
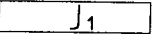
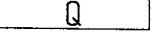
GRÄNSBETECKNINGAR

	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

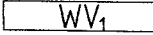
ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

	Trafik mellan områden
	Lokaltrafik
	Gång- och cykeltrafik
	Hamnkaj
	Torg med parkering
	Park och torg. Inom området får mindre byggnader för trevnad uppföras. Parken är viktig för gc-trafiken i området. Här passerar även strandleden mot Njurunda.

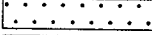
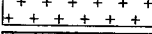
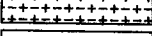
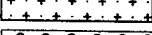
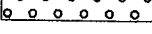
ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

	Centrumfunktioner, dock ej bostäder och storskalig livsmedelshandel
	Centrumfunktioner inkl bostäder, dock ej storskalig livsmedelshandel. Bottenvåningar skall övervägande delen innehålla handel och andra utåtriktade verksamheter som innebär målpunkter för allmänheten.
	Centrumfunktioner inkl bostäder, dock ej storskalig livsmedelshandel. Bottenvåningar skall ges en rumshöjd som medger inredning för handel och andra utåtriktade verksamheter.
	Befintligt läge för transformatorstation till dess exploatering sker
	Småindustri, ej störande för omgivningen
	Parkering
	Användningen anpassad till bebyggelsens kulturvärden

VATTENOMRÅDEN

	Gästhamn/småbåtshamn
---	----------------------

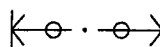
BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	Marken får inte bebyggas
	Marken får endast bebyggas med carport och garage
	Skärmtak får finnas kvar
	Landgångsbyggnader får finnas kvar
	Marken får byggas under med planterbart bjälklag
U ₁	Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
U ₂	Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar men kan överbyggas
U ₃	Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Befintlig ledning flyttas vid exploatering
X	Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik

- [z] Järnvägstrafik så länge hyresgäster inom tomträtterna Norrmalm 4:4-4:8 nyttjar spåret. Bygglov till bebyggelse som förhindrar nyttjande av spåret får ej ges.
- transformator Område tillgängligt för transformatorstation

MARKENS ANORDNANDE

Utfart

 Utfart får inte anordnas

UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utförning

-  Byggnadshöjd
-  Högsta totalhöjd i meter
-  Högsta totalhöjd i meter över nollplanet
- II Högsta antal våningar
- II-III, III-IV Lägsta resp högsta antal våningar
- v₁ Vind får inredas utöver angivet våningsantal
- v₂ Zon där en gångbro med en fri höjd av minst 5 meter över marken och en största bredd av 3 meter i en våning får anordnas

Utseende

- f₁ Krav på stadsbild och gestaltning är särskilt höga
- f₂ Byggnader skall uppföras med gavelmotiv mot vattnet
- f₃ Fasadarkitektur skall bytas efter max 30 meter

Byggnadsteknik

- b₁ Byggnader skall uppföras med massivträkonstruktioner
- b₂ Tak skall utföras som planterbart bjälklag

Dagvatten

Dagvattnet inom området skall passera lamellavskiljare innan det når recipienten

Värdefulla byggnader och områden

- q₁ Byggnaden får ej rivas. Byggnadens exteriör får inte förvanskas. Vid utbyte av nyare byggnadsdetaljer skall återgång till det ursprungliga utseendet eftersträvas. Vård och underhållsarbeten skall utföras med traditionella byggmaterial och metoder på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
- q₂ Del av interiör, det vill säga före detta väntsalar med mera i bottenvåningen med målat trätak, får inte förvanskas. Parken skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje
- passage Illustrationstext

Detaljplan för

Del av Inre Hamnen

Sundsvalls kommun

PLANBESKRIVNING

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

PLANENS SYFTE

Inre Hamnen har tillsammans med högskoleområdet Sundsvalls viktigaste utvecklingspotential. Det centrala läget vid Sundsvallsfjärden och vid Selångersåns utlopp innebär goda möjligheter att här komplettera och utveckla den unikt vackra Stenstaden med ytterligare dimensioner.

PLANDATA

Områdets läge och areal

Inre Hamnen ligger omedelbart öster om Sundsvalls Stenstad avskuren från denna genom dagens E4.

Arealen för aktuellt planområde, som utgör den innersta delen av Inre Hamnen är ca 7,5 ha exklusive vattenområde.

Markägförhållanden

Tullpaviljongen 1, Järnvägsstationen 1 och 2 är privatägda. Sundsvalls kommun äger övrig mark. Fryshusbyggnaderna är privatägda på arrenderad mark.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Frågan om Inre Hamnens omdaning har varit aktuell en längre tid. Hamnverksamheten har gradvis minskat i betydelse. Sedan färjetrafiken mot Finland upphörde utgörs hamnfunktionen endast av upplag för importerad massaved. Utrymmet för detta ligger öster om nu aktuellt planområde.

Riksintressen

Planområdet ingår delvis i riksintresseområdet för kulturmiljövård, Stenstaden. Skälet till detta är dels den f d järnvägsstationen, Casino Cosmopol, och dels att områdets gestaltning är av mycket stor betydelse för hur hela Stenstadens östra del kommer att uppfattas.

Selångersån, som mynnar strax norr om planområdet, utgör riksintresse för naturvård och är i mynningsområdet klassat som riksintresse för yrkesfisket.

Översiktsplanen

I översiktsplanen för Sundsvalls centrum från 1989 är hamnområdet markerat som ett utredningsområde.

Program

Sommaren 2000 har ett program till ändring av detaljplanen för Inre Hamnen varit föremål för samråd (se samrådsredogörelse del 1). Programskissen liksom föreliggande planförslag söker tillgodose de synpunkter och önskemål som allmänheten i tidigare skeden fått framföra vid olika tillfällen samtidigt som ett någorlunda ekonomiskt utnyttjande av Sundsvalls största kvarvarande centrala markresurs bedömts angelägen.

Detaljplaner

För huvuddelen av planområdet gäller detaljplan S1338 från 1977 som anger hamn- och parkeringsändamål samt ett reservat för en motortrafikled (den tidens E4-idé). För den västra delen av planområdet gäller detaljplan Dp 258 från 1998 bland annat med byggrätt för "Clas Ohlson-huset" på Tullpaviljongen 1.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden har uppdragit till stadsbyggnadskontoret i maj och i november 2000 att genomföra programsamråd respektive fullfölja detaljplaneringen i huvudsaklig överensstämmelse med innehållet i programsamrådet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**Natur****Mark och vegetation**

Planområdet är i det närmaste plant på nivån +1 till +2. Merparten av den ej bebyggda marken är hårdgjord. I området finns ett antal träd. De flesta är relativt nyplanterade.

Ett av allmänhetens huvudönskemål är att hamnområdet skall innehålla mycket grönska. I planförslaget föreslås en park, Hamnträdgården, mellan Sundsvallsfjärden och Stuvärvägen framför kasinot. Vidare föreslås trädplanteringar längs gator vid kajer samt inne på gårdar.

Geotekniska förhållanden**Kajernas tillstånd**

Stadsbyggnadskontoret har uppdragit till två konsultföretag, KFS Anläggnings-Konstruktörer AB och J&W Byggprojektering, att utreda kajernas tillstånd. I uppdraget har ingått att lämna förslag och kostnadsbedömningar av erforderliga förstärkningar och alternativ utformning av kajerna. Plattformskaj föreslås som ombyggnadsprincip. En plattformskaj är en på pålar lågt grundlagd betongplattform på vilken en fyllning anbringas upp till hamnplanets nivå. Plattformen, som mot vattnet avslutas av en vertikal betongvägg, bildar ett liggande "L". I kajens bakkant nedschaktas en betongskärm, som spännes in i plattformen. Kajtypen kan med lämpligt vald kajbredd, pålutning och påförd belastning ges erforderlig stabilitet utan att vara beroende av förankringar som påverkar hamnplanet bakom.

Vid upprustning av kajerna skall hänsyn tas till riksintresset för yrkesfisket. Havsöringen företar sina lekvandringar från hav och kust till vattendragen normalt i augusti – september och är under denna tid extra känslig för yttre påverkan.

Kajupprustningarna kommer att drivas som ett särskilt projekt med en egen tidplan, finansiering, miljökonsekvensbeskrivning mm.

Geoteknik

En geoteknisk och en miljöteknisk undersökning av området har utförts av SGI, Statens Geotekniska Institut.

Den geotekniska undersökningen visar att marken under ytskikt och fyllning i huvudsak består av sediment av sand, silt och lera intill och söder om Sundsvallsåsen, som drar fram i norra och nordvästra kanten av området. Åsen går ej i dagen utan täcks av lera och silt. Under landhöjningen har åsen svallat ut över angränsande lera och silt söder om åsen. Stabiliteten är idag, bortsett från kajerna, tillfredsställande. Markbelastningar i form av bebyggelse eller uppfyllnader kan medföra sättningar i de finkorniga sedimenten, lera och silt. Byggnader och andra markbelastningar bör planeras för pågrundläggning såvida detaljerade undersökningar ej föranleder en annan bedömning.

Den miljötekniska undersökningen, som har gjorts i tre steg, redovisas sammanfattande i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fornlämningar

Inom området finns inga kända fornlämningar.

Bebyggelseområden

Befintliga byggnader

Föreliggande planförslag innebär att samtliga befintliga byggnader med undantag av en tillbyggnad till Fryshuset inordnas i föreslagen kvartersstruktur och således kan vara kvar. Även det fd landgångssystemet vid färjeterminalbyggnaden kan behållas.

Järnvägslinjen Sundsvall-Torpshammar invigdes i maj 1875. Då var också järnvägsstationen på fastigheten Järnvägsstationen 1, ritad av arkitekt Axel Kumlien, färdigbyggd. Den gamla järnvägsstationen och lokstallarna sydost om stationen togs ur drift omkring 1927 då en ny järnvägsstation byggts söder om Landsvägsallén. Gamla järnvägsstationen har om- och tillbyggt för att rymma Sundsvalls kasino.

På fastigheten Tullpaviljongen 1 finns sedan 1999 ett affärshus i två våningar som bland annat innehåller en butik för Clas Ohlson. Norr därom finns det så kallade Stockholmsmagasinet, ett oisolerat hamnmagasin i trä från 1930-talet med nyklassicistiska drag.

Fryshuset från början av 1950-talet är starkt förknippat med hamnen genom sina anseende mått och modernt funktionella arkitektur. Huvudkroppen har flera mindre tillbyggnader.

Färjeterminalbyggnaden, i områdets nordöstra del, uppfördes på 1980-talet när Sundsvall hade färjetrafik med Vasa i Finland. Byggnaden är för närvarande under ombyggnad för att rymma kontor i övre våningen.

Ny bebyggelse

Om Inre Hamnen skall kunna bli ett viktigt komplement till Stenstaden måste området innehålla målpunkter och stråk som lockar till besök. Detta innebär bland annat stor mångfald och maximal offentlighet åtminstone i gatuplanet på klassiskt innerstadsmanér. Kommersiella verksamheter föreslås i området men bör vara i en omfattning som kompletterar och inte konkurrerar med Stenstaden. Småskalighet och variation eftersträvas.

I syfte att begränsa biltrafiken och parkeringsbehovet i området tillåts ej storskalig livsmedelshandel.

För att understryka önskemålet om småskalighet och variation anger planen varierade hushöjder med möjlighet till vindsinredning. Tanken är att även höjden inom ett kvarter kan tillåtas variera på ett lämpligt sätt. En genomsnittlig hushöjd som är en våning lägre än i Stenstaden har bedömts lämplig.

Bebyggelsekvarter grupperas norr och söder om Hamnträdgården. Utgångspunkter för kvartersbildningen har bland annat varit; den nyanlagda Stuvärvägen, Storgatans förlängning ner mot föreslaget torg vid vattnet och Färjeterminalbyggnaden, Hamnträdgårdens södra gräns vid gågatan som en tänkt förlängning av Kyrkogatan.

Området norr om Hamnträdgården domineras av fryshusbyggnaden. Den inordnas i ett kvarter som medger kompletterande bebyggelse. Norr och öster om färjeterminalbyggnaden föreslås mindre kompletteringsmöjligheter. Längst i öster ges möjlighet till ett landmärke i form av en hög och smäcker byggnad – i illustrationerna redovisad som ett utsiktstorn.

Längs Stora Hamnkajen, öster om Stockholmsmagasinet, föreslås fem gavelställda huskroppar. Bottenvåningarna kan sammanbyggas om behov av större samlad byggnadsyta uppstår. På illustrationerna visas två av tre sådana möjligheter. Planförslaget innehåller en bestämmelse om att dessa byggnader skall uppföras med massivträkonstruktioner. Sundsvall, vars välstånd i hög grad baseras på skogsråvaran, vill på detta sätt stimulera och bidra till utvecklingen av denna teknik.

Området söder om Hamnträdgården innehåller inga befintliga byggnader. Även här föreslås kvarteren öppna och allmänt tillgängliga – en kvalitet som saknas i Stenstaden. Tydliga gränser mellan offentligt och privat måste ändå vid behov skapas till exempel genom tydliga portiker, staket eller liknande arrangemang.

Byggnadskultur och gestaltning

Kraven på utformning av bebyggelsen inom området sätts högt bland annat med hänsyn till läget "framför" Stenstaden. Befintliga byggnader uppvisar en stor arkitektonisk variation. De utgör var för sig exponenter från olika epoker och bidrar med respektive del av kulturhistorien. Detta hindrar inte att de kan kompletteras och utvecklas. Vid förändringar bör i möjligaste mån de kulturhistoriska värdena beaktas.

Parallella skisser

I ett nordiskt samarbetsprojekt har kommunerna Karleby, Skagen, Trondheim och Sundsvall förenats kring idén att slå ett slag för utvecklingen av träarkitektur och träbyggeri i modern form.

För Sundsvalls del har tre arkitektkontor givits i uppdrag att via parallella skisser visa hur den norra delen av aktuellt planområde kan gestaltas med trä som dominerande byggmaterial. Planförslaget innebär att bebyggelsen öster om Stockholmsmagasinet längs Stora Hamnkajen skall uppföras med så kallat trätungt byggande (jmf ovan).

Vidare har tre landskapsarkitektkontor via parallella skisser lämnat förslag på utformningen av den offentliga miljön. Dessa förslag har påverkat illustrationerna till detaljplaneförslaget och kommer att ligga till grund för fortsatt projektering av Hamnträdgården, gatorna, torgen, kajerna mm.

Tillgänglighet

Planerad bebyggelse skall göras tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. I Plan- och bygglagen finns krav på tillgänglighet till offentliga lokaler och allmänna platser.

Skyddsrum

Södra delen av Inre Hamnen ligger inom riskområde där skyddsrum skall byggas. Skyddsrumsbeked skall inhämtas.

Befintliga skyddsrum finns dels i tegeltillbyggnaden öster om Fryshuset och dels i färjeterminalbyggnadens östra del.

Friytor**Rekreation**

De nya verksamheterna i området innebär att även utemiljön i Inre Hamnen i högre grad än idag kommer att kunna utnyttjas av människor som besöker området. Detta kan ses som en början på strävandena att "föra staden närmare havet" – ett önskemål som framförts i flera sammanhang. Hamnträdgården och kajerna ger allmänna friytor medan kvarterens innergårdar, främst i det södra storkvarteret, erbjuder en närmiljö av mer privat karaktär.

Vattenområden**Hamnverksamhet**

Planförslaget innebär att färjetrafik inte kan beredas plats lika nära Stenstaden som tidigare om den återkommer. De ekonomiska möjligheterna till färjetrafik förefaller osäkra. Den tänkta högbron för E4 med begränsad segelfri höjd, 32 m, behovet av stora asfaltytor, risken för miljömässiga problem med avgaser från motorer som försörjer de tekniska systemen ombord mm innebär att Inre Hamnen inte längre bedöms som ett lämpligt läge för eventuell framtida färjetrafik. Om färjetrafik mot förmodan aktualiseras får lägen längre österut studeras.

Det skall förbli möjligt att ta emot mindre gästande fartyg. Plats skall också finnas för fartyg av typ Primus (utflyktsbåt i närområdet).

I planområdet ingår en gäst- och småbåtshamn med placering i Järnvägsbassängen vid Fraktgodskajen. Tanken är att sammanlagt ca 70 platser skall skapas för dels gästande fritidsbåtar och dels för Sundsvallsbor som under sommarsäsongen önskar ha sina båtar centralt förtöjda. En förutsättning är att gäst- och småbåtshamnen inte inhägnas. I färjeterminalbyggnaden kan serviceutrymmen till gästhamnen anordnas.

Gäst- och småbåtshamnen kan dock inte placeras i Järnvägsbassängen så länge den södra kajen används som massavedsupplag. Utredning pågår för att flytta den verksamheten till Östrandsfabriken i Timrå.

Gator och trafik**Gatunät**

Huvudgata i området är den nyanlagda Stuvarvägen till vilken kompletterande gator ansluts. Alla gator föreslås få en stadsmässig utformning med bland annat trädplanteringar och parkeringsplatser vid kantsten. Stuvarvägen måste justeras för att uppfylla detta då den för närvarande har fått infartsgatans karaktär. Lokalgatorna är korta och utformas för en hastighet om max 30 kilometer per timme.

Kajer

Kajerna har föreslagits få lite olika bredder. Längs Stora Hamnkajen föreslås en kajbredd på 10 meter medan Fraktgodskajen föreslås få en större bredd för att rymma en nertrappning mot vattnet och den blivande gästhamnen.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken prioriteras med möjligheter att penetrera området på allehanda sätt; längs kajer, genom Hamnträdgården, genom kvarteren samt på trottoarer längs gatorna.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger på gångavstånd både till busstation och järnvägsstation. Avstånden från områdets mitt är ca 500 m respektive ca 300 m.

En busslinje med anropstrafik mellan busstation och Mokajen passerar genom området.

Parkering

Parkeringar ordnas som kantstensparkering, på ett parkeringstorg väster om Stockholmsmagasinet, som parkeringsgårdar instuckna i det södra storkvarteret mm. Vid utnyttjande av föreslagen byggrätt på Järnvägsstationen 2, som idag är en parkeringsplats, måste en p-anläggning skapas som rymmer både dagens bilplatser och dessutom täcker tillkommande behov för kvarteret. För fryshuskvarteret anvisar planen en möjlighet att bygga ett parkeringsdäck genom en underbyggd gård motsvarande Fryshusets halvt upphöjda källarplan.

Möjligheten att utnyttja planens något flexibla byggrätter är kopplat till hur parkeringsbehovet kan tillgodoses för respektive fastighet. Parkeringsnormen, kommunens krav på parkeringsplatser vid bygglov, är för närvarande föremål för översyn. Ett större ansvar kommer troligen att läggas på fastighetsägarna, då tillgången på parkeringsplatser påverkar fastigheternas uthyrbarhet.

Ett så här centralt läge i en stad som Sundsvall erbjuder en möjlighet för både boende och yrkesverksamma att avstå från eget bilinnehav. Att bo här i Inre Hamnen torde vara närmast idealiskt för personer och familjer som inte ser eget bilinnehav som ett tvingande måste. Att bo och arbeta här (liksom i Stenstaden) innebär att man har tillgång till Sundsvalls bästa kollektivtrafikläge. Slutsatsen av detta resonemang blir att varje fastighetsägare i detta område skulle kunna tillhandahålla ett reducerat antal parkeringsplatser jämfört med vad gängse parkeringsnorm säger. Den parkeringsnorm som finns i översiktsplanen för Sundsvalls centrum bör man redan nu kunna avvika ifrån. Istället bör i samband med bygglovan sökan frågan om antalet behövliga p-platser penetreras i någon form av rimlighetsanalys, där avstegen från p-normen enkelt och sakligt motiveras.

Industrispår

Genom planområdet löper ett industrispår. Spåret utnyttjas endast av Tibnor på Norra kajen med två tågrörelser per dygn. En flyttning av Tibnors verksamhet är önskvärd dels för att på sikt förädla användningen av Norra Kajen men också för att möjliggöra ett fullt utnyttjande av aktuellt planområde. Spårområdet har givits en tillfällig användning till dess det inte längre behövs. Då övergår området till intilliggande användningssätt.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Inom området finns flera va-ledningar. De grövsta av dessa är dels en spillvattenledning, S 800, genom Järnvägsstationen 2 och dels en dagvattenledning, D 1200, genom det södra storkvarteret. Spillvattenledningen genom Järnvägsstationen 2, som har ledningsrätt, måste flyttas om fastigheten skall kunna utnyttjas enligt planförslaget. I det södra storkvarteret har bebyggelsen anpassats till dagvattenledningen på så sätt att endast garage eller carports, efter överenskommelse med Sundsvall Vatten, får byggas ovanpå ledningen.

Längs Clas Ohlsons norra gräns och i fryshuskvarterets nordvästra hörn passerar en mindre dagvattenledning som måste flyttas om planförslaget skall kunna utnyttjas fullt ut.

Inre Hamnen har under årens lopp bland annat via fryshusverksamheten och färjetrafiken dominerats av tung trafik och stora asfaltytor. Dagvattnet från dessa ytor når Sundsvallsfjärden direkt. Föreliggande planförslag innebär en väsentlig reduktion av den tunga trafiken och asfaltytorna vilket innebär en förbättring när det gäller dagvattenbelastningen av fjärden. Vidare skall det "nya" dagvattnet passera lamellavskiljare innan det når recipienten.

Värme

Inom området finns fjärrvärme. Ny bebyggelse kan fjärrvärmeanslutas.

Elenergi

Inom området finns tre transformatorstationer. På Järnvägsstationen 2 har Sundsvall Energi en "tvillingstation" till transformatorstationen på andra sidan E4 som huvudsakligen matar Stenstaden. Vid bebyggande av Järnvägsstationen 2 kan transformatorn flyttas norrut.

I Fryshuset och i den blivande Hamnträdgården finns transformatorstationer som betjänar fastigheten respektive hamnverksamheten. Dessa stationer föreslås ersättas av ny transformator, för försörjning av tillkommande bebyggelse, placerad i Hamnträdgården.

Tele

Teleledning som följer industrispåret genom det södra storkvarteret behöver läggas om vid bebyggande av kvarteret.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Historik

Hamnlaget för Sundsvall har succesivt flyttats österut i takt med landhöjningen. Det tidigast kända hamnlaget från 1000-talet ligger vid Selångers gamla kyrka ca en mil väster om Sundsvall dit havet då sträckte sig. På 1620-talet var det seglingsbart till Åkroken där staden grundades. Redan på 1640-talet flyttas staden till nuvarande Stenstadens läge. När järnvägen kom på 1870-talet etablerades Inre Hamnen, som tidigare var en inre del av Sundsvallsfjärden.

Nuvarande markanvändning

Den nuvarande markanvändning som genererar mest miljöstörningar är fryshusverksamheten med 40-50 st angöringar i genomsnitt per dygn, huvudsakligen långtradare. Färjetrafiken mot Vasa i Finland lades ner 1996. Området omedelbart öster om planområdet används ännu några år som tillfälligt massavedsupplag.

Eventuellt nollalternativ

I MKB brukar man ofta ha någon form av nollalternativ som jämförelse. Att skissera någon form av renodlat nollalternativ går i detta fall inte att göra – det leder knappast till något konstruktivt. Ett nollalternativ med innebörden att Inre Hamnen skulle återgå till någon form av outnyttjad naturmark skulle exempelvis vara en orealistisk tanke. Området är idag en ianspråktagen del av stadens urbana struktur och avses så förbli.

Alternativ lokalisering

Inre Hamnen i Sundsvall är ett helt unikt område. Det är det enda större tillgängliga området nära centrum som kan komplettera Stenstaden. Någon alternativ lokalisering finns således inte.

Markföroreningar

Statens Geotekniska Institut, SGI, har genomfört en miljöteknisk markundersökning i tre steg för planområdet. Undersökningen har syftat till att översiktligt identifiera och kartlägga eventuell förekomst av förorenad mark i området som kan innebära hälso- och miljörisker vid ny markanvändning.

Undersökningen har omfattat provtagning och analys av jord och grundvatten. Sammanlagt har provtagning skett i 19 punkter. En utredning om hamnverksamhetens historik har gjorts för att underlätta identifieringen av källområden för möjliga markföroreningar.

Undersökningen är översiktlig och ger svar på frågan om det förekommer större förorenade markområden inom detaljplaneområdet. Resultaten visar förekomst av metaller, olja och PAH i jord. Halterna i jord är låga till höga. I grundvatten finns metaller, olja och cyanid i låga till måttliga halter.

Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för cancerogena PAH är 0,3 mg/kg för känslig markanvändning (KM) och 8 mg/kg för mindre känslig markanvändning (MKM). Uppmätta värden över KM varierar mellan 0,59-4,4 mg/kg. I en enstaka punkt uppmättes 87 mg/kg. Området runt denna punkt har undersökts med förtätade provpunkter. Proverna har tagits från olika djup mellan 0-2 meter. Ett mörkare skikt med 0,3-0,5 meters mäktighet återfanns på varierande djup i området. Detta skikt har förhöjda halter av cancerogena PAH, dock som mest 4,4 mg/kg dvs ej över Naturvårdsverkets föreslagna riktvärde för MKM. I två gropar, belägna något öster om planområdet, påträffades bitar av stenkolk. Det är troligt att det mörka skiktet också i det övriga området härrör från kolhanteringen.

Ett gammalt järnvägsspår påträffades under asfalten och dess sträckning går längs kajen och västerut. I jorden under rälsen uppmättes i en punkt förhöjda halter av bly, motsvarande 1,5 ggr riktvärdet för MKM. Ytterligare två prover innehöll förhöjda halter av bly, dock ej över nivån för MKM.

Platsspecifika riktvärden

Naturvårdsverket har i sin rapport nr 4639 "Development of generic guideline values" redovisat metodik för att beräkna riktvärden för halter av olika föroreningar. Ämnesspecifika kemiska, toxiska och fysikaliska parametrar kan användas i exponeringsmodeller för att bedöma vilka exponeringsvägar och halter av föroreningar som utgör hälsorisker för människa och miljö. Utifrån dessa modeller har man i rapporten också beräknat generella riktvärden baserade på fastslagna typer av markanvändningar.

Känslig markanvändning, KM, är en typ där man antagit att barn och vuxna skall bo och vistas dagligen och där grundvatten används. Vidare kan grönsaker odlas och fisk ätas från närliggande vattendrag. Ett obegränsat nyttjande av platsen skall inte medföra någon risk för människors hälsa och miljö på kort eller lång sikt. I de teoretiska modellerna har alla möjliga exponeringsvägar beaktats.

Vid beräkning av riktvärden för en specifik plats med specifika krav på markens användning och dess eventuella typ av föroreningar kan samma modeller användas med andra ingångsvärden för olika variabler. På så sätt skapas ett underlag för bedömning av exempelvis saneringsåtgärder. Samma underlag kan också vara behjälpligt i valet av tex byggmaterial och fördelning av byggnader och fria ytor för att minimera exponeringsvägar och därmed risker för hälsa och miljö.

Förslag till riktvärden för PAH i Inre Hamnen

Eftersom Inre Hamnen bl a skall bebyggas med bostadshus är det tillämpligt att börja beräkningen av platsspecifika riktvärden med de generella värden som gäller för känslig markanvändning. Riktvärdet för Benso(a)pyren är då 0,36 mg/kg jord. Då cancerogena PAH behandlas som grupp är värdet för Benso(a)pyren styrande i modellen. Den dominerande exponeringsvägen (83%) är intag av grönsaker som odlas i den aktuella jorden. Inandning av damm är en annan stor exponeringsväg.

För Inre Hamnen föreslås följande modifiering av modellen för känslig markanvändning:

- Exponeringsvägen odling och intag av grönsaker utesluts.
- Intaget av förorenad jord reduceras från 150 till 15 mg/dag för barn och från 50 till 5 mg/dag för vuxna.
- Koncentrationen av damm i inandningsluften reduceras från 52 till 5,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inomhus och från 70 till 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ utomhus.
- Jordexponeringen för kontakt med hud reduceras från 5100 till 510 mg/m^2 .

Reduceringen av värdena för kontakt med jord och damm kan ses som skäligt då de förorenade jordmassorna inte ligger i dagen utan är täckta med 0,1-0,5 meter djup fyllning redan idag. Då byggnader och markytbeläggning färdigställs minskar riskerna för exponering ytterligare. Med ovan nämnda förutsättningar beräknas riktvärdet för cancerogena PAH till 19 mg/kg jord, förutsatt att de förorenade massorna bibehålls övertäckta. Spridningen av PAH sker inte via vatten eller gas utan med partiklar från jorden. Detta innebär att marken kan bebyggas utan omfattande sanering.

Detaljerade undersökningar erfordras i projekteringsskedet för att mer noggrant beskriva föroreningssituationen på de enskilda tomterna. I byggskedet bör beredskap finnas för att omhänderta en viss mängd förorenade fyllnadsmassor.

Buller

En bullerutredning har utförts av SWECO VBB VIAK. E4 och Stuvärvägen utgör de viktigaste bullerkällorna. Bebyggelsen längs E4 och Stuvärvägen fungerar som bullerskärmar i området. Detta innebär att huvuddelen av planområdet får utomhusmiljöer klart under riktvärdet 55 dbA. Det är endast i princip längs E4 och Stuvärvägen som högre värden förväntas. Byggnader längs E4 bör inte användas för bostäder. Bostäder i byggnader längs Stuvärvägen bör göras genomgående med sovrummen placerade mot gårdar. Inne på gårdar beräknas värden till mellan ca 35 och 38 dbA.

Luftföroreningar

Luftkvaliteten i centrala Sundsvall har under senare tid förbättrats väsentligt. Minskningen av svaveldioxid sedan början av 70-talet är ett av de främsta exemplen på de miljöförbättringar som har skett. De sjunkande halterna beror främst på att fjärrvärmen byggts ut och att industrin har minskat sina utsläpp.

Från och med 1989 mäts luftföroreningar avseende svaveldioxid och kväveoxider samt analyseras också toluen, bensen och ozon.

Sundsvalls kommun har fastställt som mål att år 2000 skulle luften vara så ren att den klarade Naturvårdsverkets gränsvärden för god luftkvalitet. Mätningar in till Skolhusallén under 1999-2000 visade att stadsluften klarade dessa gränsvärden. Mängden kväveoxider hade sedan 90-talets början långsamt men stadigt minskat. Den positiva trenden tycks dock ha brutits hösten 2000 och miljökvalitetsnormen för kvävedioxider har överskridits.

Riksdagen har fastställt miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, bly och svaveldioxid. Normerna för bly och svaveldioxid är så pass höga att knappast någon kommun i landet har någon svårighet att klara dem. Normen för kvävedioxid, som gäller från 2006, har å andra sidan visat sig svår att klara. Om en miljökvalitetsnorm överskrids måste kommunen eller annan myndighet som regeringen beslutar fastställa ett åtgärdsprogram för att minska halterna så att normen uppfylls.

Eftersom det är biltrafiken som står för merparten av kvävedioxidutsläppen är de åtgärder som står till buds om miljökvalitetsnormerna inte klaras att minska biltrafiken genom trafikregleringar kombinerat med satsningar på kollektivtrafiken eller att avstå från en angelägen utveckling av centrumområdet.

En luftföroreningsutredning har utförts av SWECO VBB VIAK. Enligt denna kommer inte miljökvalitetsnormen för kvävedioxid att överskridas i området även efter det att exploatering enligt planförslaget skett. Bedömningen är dock relativt osäker och gäller timmedelvärden av kvävedioxid. Det finns numera också miljökvalitetsnormer för partiklar och förslag till miljökvalitetsnorm för bensen. Utvecklingen på luftmiljöområdet måste följas vid utbyggnaden av Inre Hamnen.

Möjliga störningar för lekvandrande havsöring

Havsöringen företar sina lekvandringar från hav och kust till vattendragen normalt i augusti – september och är under denna tid extra känslig för yttre påverkan. Länsstyrelsen har påpekat att detta bör beaktas vid tidplanering av eventuellt störande åtgärder. En sådan möjlig störning är byggande i vatten för att rekonstruera dagens kajer. Byggnadsåtgärder av detta slag kan lämpligen undvika den för lekvandringen känsliga tidsperioden. Kajupprustningarna kommer att drivas som ett särskilt projekt med egen tidplan, finansiering, miljökonsekvensbeskrivning mm.

I samband med plansamrådet förmodades ett tidigare förslaget läge för gäst-/småbåtshamn kunna påverka lekvandringen. Detta läge är ej längre aktuellt.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

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

STADSBYGGNADSKONTORET


Jan Dahl


Ewa Westling

Detaljplan för
Del av Inre Hamnen
Sundsvalls kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planen beräknas vinna laga kraft tredje kvartalet 2002.

Kommunen planerar att påbörja byggandet av Hamnträdgården i augusti 2002.

Kommunen planerar att påbörja kajupprustningarna vintern 2002-2003.

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen ansvarar för åtgärder på allmän platsmark. Befintliga och blivande fastighetsägare ansvarar för åtgärder på kvartersmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsplan/er bedöms ej erforderlig.

Genom avstyckning från Stenstaden 1:4 jämte fastighetsreglering (marköverföring) från Östermalm 1:6 nybildas fastigheter för centrumfunktioner inkl bostäder, parkering och Q-område.

Fryshuset 2 ombildas genom fastighetsreglering (markbyte med Stenstaden 1:4) till att utgöra fastighet för centrumfunktioner inkl bostäder.

Järnvägsstationen 2 utökas genom fastighetsreglering (marköverföring) från Stenstaden 1:1, samt nybildas servitut avseende gångbro över gc-väg på Stenstaden 1:1.

Områden av Stenstaden 1:4, Östermalm 1:2 och 1:6 utgörande allmän plats (gatumark, park, torg, parkering, hamnkaj) överförs genom fastighetsreglering till Stenstaden 1:1.

Befintlig ledningsrätt avseende vatten- och avloppsledningar (akt 2281K-F-2415) ändras (flyttas/utökas) till nytt läge inom fastigheterna Järnvägsstationen 1 och 2.

Rätten till allmänna underjordiska ledningar med tillbehör och transformatorstationer tryggas genom ledningsrätt eller avtalsservitut enligt ledningshavarens önskemål.

2002-03-13

00/234

2

EKONOMISKA FRÅGOR

Planen kommer att åtföljas av ett särskilt ärende som redovisar de ekonomiska frågorna.

STADSBYGGNADSKONTORET


Jan Dahl
Ewa Westling