

DETALJPLAN FÖR STORGATANS FÖRLÄNGNING FASTIGHETERNA HAPARANDA 5:5, 29:31 M FL

Haparanda kommun
Norrbottens län

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

Utställningsutlåtande enligt PBL 5 kap 27§

STRANDSKYDD

Ansökan om strandskyddets upphävande är inlämnad till Länsstyrelsen, beslut bör föreligga när planen antas.

HUR PROCESSEN BEDRIVITS

För området gäller Fördjupad Översiktsplan Haparanda centralort antagen 17 november 1990 samt Fördjupad Översiktsplan På Gränsen antagen av Kf 16 december 2002.

Ks Au har 2003-12-08 beslutat att Detaljplan för området skall upprättas.

Sbn har 2003-12-17 beslutat att påbörja arbetet.

SAMRÅDET (enligt PBL 5 kap 20-22 §§)

Samråd har utförts av Haparanda Kommun under tiden 2004-02-03 till 2004-02-25.

Samrådet meddelades i ortstidningarna NK, NSD, HB.

Samrådsutställningen hölls på Haparanda Stadshus, Torget samt på Internet, hemsida www.haparanda.se där yttranden kunnat lämnas elektroniskt under hela samrådstiden.

INKOMNA SAMRÅDSYTTRANDEN

Under samrådet har det inkommit totalt 10 yttranden fördelat enligt följande:

Länsstyrelsen

7 från övriga myndigheter

1 från allmänheten

1 från övriga remissinstanser.

SAMRÅDETS STÄLLNINGSTAGANDE

Inlämnade synpunkter har blivit tillgodosedda utom vissa synpunkter från Bep Weijand.

Synpunkter angående Storgatans vägdragnings, behovet av Storgatans förlängning och tiden för utbyggnad av området har inte blivit tillgodosedda.

UTSTÄLLNINGEN (enligt PBL 5 kap 23 §)

Utställning av planförslaget har utförts av Haparanda stad under tiden 2004-03-23 till 2004-04-22.

Kungörelse gjordes i ortstidningarna NK, NSD, HB.

Utställningen hölls på Haparanda Stadshus, Torget samt på Internet, hemsida www.haparanda.se där yttranden kunnat lämnas elektroniskt under hela samrådstiden.

INKOMNA UTSTÄLLNINGSYTTRANDEN

Under utställningen följande yttranden inkommit:

Länsstyrelsen
3 från övriga myndigheter
2 från allmänheten
0 från övriga remissinstanser.

Länsstyrelsen

Lämnar följande synpunkter:

Länsstyrelsen har 23 februari 2004 yttrat sig över en samrådsversion av planförslaget. Kommunen har reviderat planförslaget så att körbanans läge har låsts och utfartsreglering har införts.

Däremot är planförslagets beskrivning av miljökonsekvenserna fortfarande bristfällig och mycket allmänt hållen. Länsstyrelsen anser att planförslaget i detta avseende har sådana brister att det normalt inte borde godtas. Planförslaget redovisar inte vilka särskilda skäl kommunen anser finns för att upphäva strandskyddet inom planområdet. Kommunens begäran om upphävande av strandskyddet bör kompletteras med en sådan redovisning.

Kommentar:

Kommunen hänvisar till samrådsredogörelsens kommentar till Lst-yttrande under samrådstiden. Kommunen anser att de miljöutredningar och de konsekvenser som redovisas i genomförandeplanen utarbetad 2003 i huvudsak är neutrala eller positiva och att planläggningen inte har betydande negativ miljöpåverkan.

De särskilda skäl som kommunen anser finns för att upphäva strandskyddet inom planområdet anges i upphävandeärendet som handläggs av Länsstyrelsen.

Polismyndigheten i Norrbotten

Lämnar följande synpunkter: Storgatans nuvarande anslutning till E4 vid tullhuset är inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafik från Storgatan som skall svänga vänster på E4 har mycket svårt att komma ut framför allt vid vissa tider på dagarna. Detta innebär att bilisterna blir stressade och risken för chanstagning ökar och därmed risken för olyckor.

En rondell i korsningen gör att trafiken löper smidigare och framkomligheten ökar framför all bör denna lösning klara en ökande trafik. Lösningen innebär också att det kommer att finnas två vägar som leder över gränsen. Gång- och cykelvägar tillgodoser de oskyddade trafikanterna som utsätts för större risker vid en ökad biltrafik.

Kommentar: -

Vägverket

Lämnar följande synpunkter:

Inga invändningar mot planförslaget

Kommentar: -

Kommunstyrelsen, Haparanda stad

Lämnar följande synpunkter:

Kommunstyrelsen har inga invändningar mot planförslaget

Kommentar: -

Bep Weijand

Lämnar följande synpunkter:

Vi anger följande besvär mot detaljplanens med hänvisning till att

A, ingen ordentlig miljökonsekvensbeskrivning har gjorts.

B, Projektet inkräktar på Natura 2000 områden

C, Projektet inkräktar på fågelskyddsområdet

D, Strandskyddet tas bort MB 7 kap

E, Inga alternativa platser har angetts

F, Detaljplanen kan inte ses löst från övriga planer. Det strider med kommunfullmäktigas beslut från december 2002 att påbörja projektet innan investerare har köpt in sig.

G, Problemen runt Stadsvikens restaurering bör först lösas och På gränsen projektet anpassas efter de krav som ställs för att få Stadsviken i bra igen (d v s krav på genomströmning och vattenkvalité är tillgodosedda).

H, Behovet av vägen kan ifrågasättas

I, Det strider mot vad som är lämplig användning av mark och vatten enligt miljöbalken

Se MB 3 kap 1§, 2§ och 3 §

a) Detaljplanen har inte upprättats enligt vad som EU-Direktivet om miljökonsekvensbeskrivningar kräver. EU-direktiv står ovanför svensk lag. I den på 16 mars antagen nya propositionen (Prop. 2003/04:116) "Miljöbedömningar av planer och program" där direktivet integreras i både PBL och Miljöbalken konstateras att redan nu krävs miljökonsekvensbeskrivningar i samband med detaljplaner (sida 61: Enligt nu gällande bestämmelser i PBL måste kommuner redan idag göra bedömningar av en detaljplans påverkan på miljön och beskriva dess miljökonsekvenser. Det är knappast möjligt att på ett tillfredsställande sätt göra den beskrivningen utan att ta hänsyn till de aspekterna som de föreslagna nya bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken särskilt pekar ut."

Samhällsbyggnadsnämnden svarar på Bep Weijands yttrande i samrådsredogörelsen att projektets genomförande ej kräver en MKB enligt svenska miljöbalken. Man hänvisar i sitt svar till sitt svar till länsstyrelsen i samma redogörelse.

Vi anser dock liksom Länsstyrelsen att en MKB inom PBL är nödvändig med hänvisning till Miljöbalken (PBL 5 kap 18§) i och med att området är del av ett område som är av riksintresse. (MB 3 kap 6§) Se även under punkt b). Enligt miljöbalken 6 kap ska man upprätta en miljökonsekvensbeskrivning när icke ringa påverkan på miljön väntas uppstå .

För övrigt har kommunen lovat att upprätta en MKB i samband med detaljplanerna i samband med förhandlingar med Gränsälvscommissionen 2002. (Diarienummer M25-01 akt 12 inkommen den 8 -2-2002 på Gränsälvscommissionen)

b) Natura2000. I det första yttrandet från Länsstyrelsen till Gränsälvskommisionen om vattendom ansökan M25/01 från 18-12-2001 skrivs det så här:

..”Torneälven omfattats av flera olika riksintressen som dessutom förstärkts i Sverige genom att älven förklarats som Nationalälv. Stadsviken, som en del av Torneälven ingår vidare i Natura2000-nätverket vilket innebär att särskilt prövning av ingreppet skall göras på detta enligt 7 kap 28a§ miljöbalken. Föreliggande projekts påverkan gäller främst riksintresset naturvård och Natura 2000 i och med att det är i första hand vattenmiljön som berörs. Delar av verksamhetsområdet berör även ett fågelskyddsområde.”

”Flera fågelarter är beroende av en livskraftig fauna och Stadsviken ingår som en del av Torneälven varför vi har som uppgift att vidmakthålla /förbättra det naturliga biologiska livet. Det finns en risk att den planerade bebyggelsen kommer att till viss del verka som en barriär mellan Stadsviken och älven.”

”Biologisk Mångfald

Projektet kommer enligt vår bedömning att utifrån ett strikt biologisk perspektiv, få en icke obetydlig negativ inverkan. Stadsviken ingår i Torneälven även om den mer eller mindre genom tidigare ingrepp gradvis avskärmats från älvens naturliga flöde.”

Därvid ska beaktas att detaljplanen för förlängning av Storgatan endast är början till genomförandet av det övriga På Gränsen projektet.

Konsekvenserna för miljön ism vägbyggandet är inte tydligt beskrivna.

Energiförbrukning kommer att öka när man bygger ett stadscentrum, antalet bilresor kan komma att öka om det blir ett attraktivt ställe. (enligt miljödatakort C5)

Att bygga en ny väg kostar energi- hur många lastbilar behövs det köra fram och tillbaka för att förflytta jordmassor, grus, asfalt mm. Hur mycket miljöföroreningar blir det innan vägen är färdig? Hur mycket fossila bränslen har gått åt? Hur mycket koldioxid utsläpp motsvarar detta?

Det finns med andra ord skäl att komma med en utförlig miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen, där även resten av projektet ingår. Man kan ju inte se byggandet av förlängning av Storgatan som ett fristående projekt.

c) Största delen av området är fågelskyddsområde, med syfte att skydda häckande andfåglar och vadare och inte bara innebär förbud på jakt på fågel, som kommunen framhåller i sina planer. Fågelskyddsområdet som bildades 1967 är ett riktigt fågelskyddsområde enligt Kungl. Maj:t förordning av den 26 mars 1965. Beslutet är fattat enligt §1 utan angivande av någon speciell punkt. §1. lyder: Fordras- utöver fridlysning av vissa djurarter, varom Kungl.Maj:t beslutar för varje jaktår, och utöver skydd som anordnas enligt naturvårdslagen den 11 december 1964 (nr 822)- särskilt skydd för djurlivet inom visst område, äger länsstyrelsen meddela förbud att:

1. färdas eller uppehålla sig inom området,
2. landa med båt eller annan farkost,
3. jaga eller medföra jaktredskap eller hund,
4. bortföra eller skada ägg, rom eller bo,
5. ofreda djur genom fotografering eller liknande åtgärd.

Kommunen anger att byggandet inte har nämnvärd påverkan för fiskbeståndet, fågel och växtlivet och att naturvärden av riksintresse bibehålls. Och att man förbättrar möjligheterna till rekreation och fritidsliv. Här begränsar kommunen effekterna från vägen till själva vägen . Häckningsytan blir mindre stor i och med att störningar från vägen gör att fåglar inte kommer att häcka längre i häckningsområdet (i naturområdet väster och söder om svenska tullen . Det kan betyda ett minskat antal häckningsplatser, plus att områdets kvalitén försämras. De skyggare arter kommer inte att vara där längre. Med tanke på att området närmast tullen en gång haft ett häckande par av svarthakedoppingen (1992, rödlistat). Det blir en betydande påverkan när vägen byggs så nära detta område. Sångsvanen, silvertärnan och salskrake är kvar som rödlistade arter (2003) enligt Artskyddsförordningen och bilagan till fågeldirektivet.

Vattenområdet som ska göras till land är nu viktig matsöknings ställe för skäggdopping och andra fåglar. I och med att vägen byggs kommer detta matsökningsområde att förlora betydelse. På längre sikt är dock följden av vägbyggandet att bygga även byggnader i området när resten av planerna genomförs. I själva verket kommer bebyggelsen att utgöra en barriär för fåglar. De tappar kontakt med vattnet bortom den nya bebyggelsen i och med att husen blir så höga och området stänger av sikten. Inflygning till Stadsviken söderifrån kan komma att bli ett problem. Störningar på det övriga häckningsområdet kommer att öka ju mer det byggs mellan rondellen och tullen. Detta har även Länsstyrelsens miljöavdelning på pekat i sitt yttrande från 18 december 2001.

Att vägen skulle förbättra möjligheterna till friluftsliv är nog gripen ur luften. Vattenområdet minskar ju med flera hundra meter i omkrets. Det blir då även en kortare sträcka varöver man kan beskåda fåglar. Det finns nu redan möjlighet att cykla runt Stadsviken och titta på fåglar. Den gamla sträckan är längre än den planerade nya sträckan. Den nya vägen för inte till något nytt från fågelskådningens synpunkt. Tvärtom minskar man vattenytan var man brukade se fåglar.

d) Vi är emot att upphäva strandskyddet.

Det är stränderna som utgör fågelskyddsområde och Natura2000 område. Stränderna bildar alltså en naturlig del av älven.

Strandområden som vägen ska byggas genom är del av Natura 2000 områden. Vägen kommer att förstöra strandområdet. Detta är bara början till den karaktärsändring av strandområdet som kommer att ske när På gränsen projektet genomförs. Natura2000 innebär i det här fallet att Torneälvs karaktär som älv av den fennoskandinaviska typen förändras nämnvärt när man bygger hus i en av biflödenas mynningar till älven. MB kap 3 §2 och MB kap 3 §6. Miljöbalk 3 kap:

2 § Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär.

3 § Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Bebyggelsen blir en synlig barriär för att uppfatta älvens biflöde(Stadsviken) som biflöde till Torneälv. Därmed förändras landskapet påtagligt. Ett älvlandskap ska se öppet ut, man ska se flödena på väg till havet. Det ska finnas utrymme för översvämning. Nu vill man bygga en stor översvämningsskyddsvall som ska förhindra att området översvämmas. På det viset inkräktar projektet mot Natura 2000.

e) Inga alternativ har angetts. Ett noll alternativ borde vara med.

Det finns även möjligheter att bygga en parallellgatan till E4.

Eller : En viktig nackdel med bebyggelse längs E4 nämns också i miljödatakort 6B: En utbyggnad av området innebär ny etablering av verksamheter och bebyggelse i anslutning till väg E4 vilket innebär ökade risker med transporter av farligt gods.

Ett alternativ kan vara att lägga E4 separat från båda städer till ex förbi industriområdet och längs Sundholmen och en bro där över älven. Då kan den nuvarande E4 användas som lokalgatan.

f) Dessutom anser vi att man först ska vänta om det finns konkret intresse från investerare innan man tar ställning till en detaljplan över en väg.

Om inga investerare kommer då ligger vägen där, precis som Finlands bassäng med grus, och har hela ingreppet varit onödig miljöförstörelse. Ett monument över ett samarbete över gränsen.

g)Länsstyrelsen miljöavdelning har i sitt yttrande från 18-12-2001 s 2.påpekat: ”Projektet kommer enligt vår bedömning, utifrån strikt biologiskt perspektiv, få en icke obetydlig negativ inverkan. Stadsviken ingår i Torneälven även om den mer eller mindre genom tidigare ingrepp gradvis avskärmats från älvens naturliga flöde. Stadsviken håller framförallt höga ornitologiska värden som är beroende av ett väl fungerande akvatisk system. Det faktum att viken numera nästan har avsnörts från älven genom tidigare ingrepp, innebär inte med självklarhet att det är lämpligt att den så skall förbli isframtiden. Flera fågelarter är beroende av en livskraftig fauna och Stadsviken ingår som en del i Torneälven varför vi har ett ansvar att vidmakthålla/förbättra det naturliga biologiska livet.”

Den restaurering av Stadsviken som kommunen nu förbereder borde vara färdig innan man planerar nästa steg. Vem vet om de fysiska förutsättningar som Stadsviken kräver inte strider med På gränsen projektet , eller delar av det?

Skälen att bygga lokalgatan blir ganska svaga om man inte skulle bygga bostadskvarteren också. Därför bör man vänta tills man vet att bostadskvarteren byggs. Det finns ingen anledning att bygga lokalgatan annars. Trafikflödes uppskattningar i genomförandeplanen från februari 2003 visar en trafikvolym till Suensaari från Haparanda på 7000 bilar per dygn. Och 1000 bilar per dygn skulle använda sig av E4 och bara vara genomfärdstrafik. Det gör det ännu märkligare att anföra som skäl för en egen lokalgata. Då sprider man ju bullret till två ställen och man gör lokalgatan till den mest trafikerade gatan på gränsen. 7000 bilar per dygn d v s om man skulle räkna med spetstrafik på 5 timmar: 6000 bilar. Då blir det 1200 bilar per timme.

Detta klarar ju E4 med glans att ta upp. De ända gångerna det finns stockningar det är när det är marknad i Torneå. Dessutom har E4 skilda körbanor som minskar olycksrisken.

På miljödatakort B6: ” Nuvarande väg E4 separerar städerna kraftigt och utgör en säkerhetsrisk för den ökande gång- och cykeltrafiken .”

Detta är inte något skäl för att bygga lokalgatan. Cykel och gångvägar går ju under E4 nu redan. Det är bara när det är översvämning i tunneln att det kan ge problem med folk som korsar E4.

i)Man kan fråga sig om det är god hushållning med mark och vatten när man ska torrlägga en del av en sjö för att bygga en stadsdel. Det bör väl finnas lämpligare platser att bygga hus på. Se även under punkt d (strandskyddet)

Se MB 3 kap 1§, 2§ och 3 §

”3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden
1 § Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”

Även PBL 4 kap §4 kan nämnas.

Kommentar:

A, Kommunen anser att de miljöutredningar och de konsekvenser som redovisas i genomförandeplanen utarbetad 2003 i huvudsak är neutrala eller positiva och att planläggningen inte har betydande negativ miljöpåverkan.

B, Se svar a

C, Planen ligger inom fågelskyddsområde där endast jakt inte är tillåten, men detaljplanen innebär inte skada gentemot bestämmelserna i förordnandet. Antagen Översiktsplan – Fördjupning På Gränsen (2002-12-16) har tidigare överklagats till Länsrätten med hänsyn till att riksintressena/skyddade områden ej skulle tillgodoses. Länsrätten har i dom 2004-03-24 meddelat att beslutet om att anta Översiktsplanen är lagligt och att kommunens och Länsstyrelsens bedömning att riksintressena enligt 3 och 4 kap MB tillgodoses. Detaljplanen för vägområdet överensstämmer med Fördjupning På Gränsen.

D, Strandskyddsbestämmelser som ingår i område med detaljplan måste upphävas i samband med antagandet av planen. Ansökan om upphävande är inlämnat till Länsstyrelsen.

E, Detaljplanen överensstämmer med den fördjupade översiktsplan som antagits av Haparanda Stad. Alternativa lösningar av fysisk planering har prövats. Lastbilstransporter kommer att gå längs E4 som kommer att avlastas vad gäller lokaltrafik i och med utbyggnad av Storgatans förlängning.

F, En förutsättning att bebygga stora delar av På Gränsen-området är att lösa de grundläggande infrastrukturella förutsättningar som krävs. Den investering som vägbygget av Storgatans förlängning innebär delas av Torneå och Haparanda och finansieras delvis genom statliga bidrag. Delar av kommunernas kostnader kan kompenseras via uttag av anslutningsavgifter till den enskilde exploatören.

G, Planområdet har ingått i område som miljöprövats enligt vattendom och miljökonsekvenser har prövats i de miljöutredningar och de konsekvenser som redovisas i genomförandeplanen utarbetad 2003.

H, Se svar f.

I, Detaljplaneringen följer den antagna fördjupade översiktsplanen. Plan- och Bygglagen reglerar förfaringssättet vid fysisk planering.

Stig Stenudd

Lämnar följande synpunkter:

1) Att bygga Storgatans förlängning (Storgatan-Torikatu) är ett politiskt övertramp i så stora mått att det politikerförakt som redan nu är så utbrett i Haparanda, ytterligare kommer att förvärras.

I val efter val har Ni undrat varför Haparandaborna röstar blankt eller inte alls går och röstar. Som Ni vet har Haparanda en av landets lägsta valdeltagande. En del av detta beror på det stora antalet finländare som bor här.

MEN en del beror på det sätt Bengt Vestman och nu Sven-Erik Bucht med sina partikamrater och övriga politiker i exempelvis kommunstyrelsen och kommunfullmäktige KÖR ÖVER OSS som bor här i Haparanda Stad.

Detta är enligt min mening och många med mig, översittarfasoner och maktfullkomlighet från dagens kommunpolitiker i Haparanda Stad. Kom ihåg det.

Men Ni politiker kanske inte bryr er, så länge någon går och röstar och ser till att NI kommer till makten.

ÄR DET SÅ NI VILL HA DET???

I september 2002 hade vi en folkomröstning om "På Gränsen projektet".

Inför folkomröstningen LOVADE SAMTLIGA politiska partier i en paneldebatt, att följa resultatet av folkomröstningen.

Om Ni godkänner denna detaljplan har Ni ytterst medverkat till att politikerföraktet ytterligare sprider sig.

DETTA GÄLLER ALLA ER POLITIKER i Samhällsbyggnadsnämnden.

Vad är Era politiska löften värda?

Kom inte med ursäkten att kommunfullmäktige i november 2003 klubbade igenom att ge "På Gränsen projektet" 1 miljon kronor + konsultarvoden på 300.000 kronor, alltså minst 1,3 miljoner kronor. Till ett projekt som Haparandaborna i folkomröstningen redan sagt att det ska läggas ned.

Förstår inte Ni politiker att majoriteten av alla som folkomröstade om "På Gränsen projektet" har STÖRRE makt än beslutet i kommunfullmäktige i november 2003.

Detta är en grundläggande demokratisk fråga som Ni politiker måste ta på största allvar.

2) I kommunfullmäktigemötet i december 2002, sas det att Storgatan- Torikatu inte skulle byggas förrän första tomten var såld. Inga ekonomiska risker fick tas.

Ännu är ingen tomt såld efter Storgatan-Torikatu. Ni politiker tror väl inte att Vi som bor här i Haparanda Stad är så dumma att Vi låter oss luras att tro, att försäljningen av tomten till seniorboendet kan ha något att göra med Storgatans förlängning???????

DET ÄR JU FLERA HUNDRA METER DÄREMELLAN!!!!!!!

3) Att bygga en rondell i korsningen Storgatan - E4 är ett bra förslag

4) Men att bygga Storgatan- Torikatu på grund av att det är så mycket trafik mellan svenska och finska tullen är ju rent löjligt. Hur kan Ni politiker med gått samvete skylla på detta argument, när det högst 2 gånger/år (vår och höstmarknaden i Torneå) eventuellt kan bildas någon kö någon gång under dagen. Det är ju löjligt att jämföra dessa små, näst intill obefintliga, trafikproblem med vilken annan stad i Sverige som helst.

5) Politiker i Haparanda Stad. NU MÅSTE NI SANSA ER. Stanna upp och tänk till. Inom de närmaste åren behöver inte vi i Haparanda någon förlängning av Storgatan (Storgatan-Torikatu).

Vi har ju fortfarande fast mark att bygga på.

Se istället till att i första hand gamla stadskärnan förenas med Norrmalm och med affärerna runt Netto. Detta genom att bygga runt Shell och Prix. Sedan fortsätta att bygga runt E4rondellen. För att sedan fylla ut Norrmalm. Vilka toppenlägen dessa är i nära anslutning till E4. Mycket billigare än förlängning av Storgatan.

Inte behöver vi bygga någon förlängning av Storgatan (Storgatan- Torikatu). Eller Hur? Dessa pengar behövs såväl till annat i Haparanda Stad.

Kommentar:

1,2 och 5. Detaljplanerna för Storgatans förlängning och Seniorboendet följer de politiska beslut som fattats i Kommunfullmäktige, Kommunstyrelse och Samhällsbyggnadsnämnd.

3,4 En förutsättning att bebygga stora delar av På Gränsen-området är att lösa de grundläggande infrastrukturella förutsättningar som krävs. Storgatans förlängning är en förutsättning för vidare exploatering.

Förändringar i utställningshandlingen p.g.a. inkomna yttranden

Inkomna yttranden och synpunkter resulterade inte i några förändringar av Utställningshandlingarna

STÄLLNINGSTAGANDE

Inlämnade synpunkter har blivit tillgodosedda utom vissa synpunkter från Stig Stenudd och Bep Weijand.

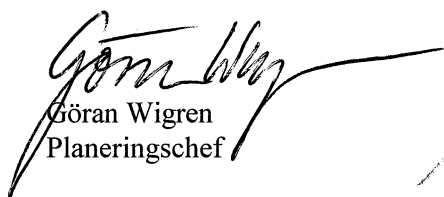
Synpunkter angående Storgatans vägdragning, behovet av Storgatans förlängning, byggnaden av vägen och tiden för utbyggnad av området har inte blivit tillgodosedda.

ANTAGANDE

Planen behandlas för antagande av Kommunfullmäktige.
Beslut i frågan väntas i juni 2004.

Upprättad 2004-04-26

Samhällsbyggnadsnämnden
Haparanda kommun


Göran Wigren
Planeringschef


Eskil Kitti
1:e Byggnadsinspektör