



FÖP- 371 Antagandehandling

Fördjupad översiktsplan ♦ Birstaområdet ♦ Sundsvall

Till Planen hör:

- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse samråd
- Utlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Fördjupad översiktsplan Birsta handelsområde

Antagandehandling

Producerad februari - april 2010

Utställd 14/6 - 31/8 2010

Sundsvalls kommun 2011-03-01

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	SID 5	PLANFÖRSLAG	SID 19
BAKGRUND OCH SYFTE MED PLANEN	SID 6	UTGÅNGSPUNKTER	
INLEDNING		HANDELSEXPANSION	
BAKGRUND		INDUSTRIEXPANSION	
HANDEL I INDUSTRIOMRÅDE		BALANSEN MELLAN STADSCENTRUM OCH BIRSTA	
BIRSTA - STENSTADEN OCH ANNAN HANDEL		FÖRSLAG TILL FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN	SID 19
BIRSTA - EN KÖP- OCH SÄLJMASKIN		ALLMÄNT	
KOMMUNENS ARBETE MED BIRSTA	SID 7	MARKANVÄNDNING	
BIRSTA VÄXER OCH FÖRÄNDRAS		GESTALTNINGSPRÅG	
FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR BIRSTA		TRAFIKSITUATION I OMRÅDET	
		ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR	
		REGIONALA BEDÖMNINGAR	
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	SID 9	KONSEKVENSBESKRIVNING	SID 27
PLANOMRÅDE		HANDELN	
POLITISKA UTGÅNGSPUNKTER	SID 9	TRANSPORTERNA	
ÖVERSIKTSPLANEN		MILJÖN	
AGENDA 21		GENOMFÖRANDEFRÅGOR	SID 34
STADSVISION SUNDSVALL		HANDLÄGGNING	SID 34
NUVARANDE PLANSITUATION	SID 11	SAMRÅDSREDOGÖRELSE SAMRÅD	SID 35
PLANER		SAMRÅDSREDOGÖRELSE UTSTÄLLNING	SID 47
LANDSKAPSBILD			
STADSBILD			
RIKSINTRESSEN			
MILJÖFRÅGOR			
MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN			
TRAFIKSITUATION			
TEKNISK FÖRSÖRJNING			
PÅGÅENDE UTVECKLING INOM PLANOMRÅDET			
ANTAL ANSTÄLLDA OCH OMSÄTTNING			





Sammanfattning av FÖP:en

Syftet är att Birsta ska fortsätta vara ett attraktivt handelsområde och besöksmål.

Mål för Birsta:

- Birsta ska vara ett väl fungerande handelsområde men också ett väl fungerande industriområde.
- Birsta och Stenstan ska komplettera varandra och tillsammans utgöra ett attraktivt besöksmål.
- Birsta ska ha en rimligt trivsamt och trygg handelsmiljö. Birsta ska vara säkert, nära och bekvämt för gående såväl som bussåkare och bilister och det ska vara lätt att hitta i Birsta.
- Birsta ska vara lättillgängligt och trafiksäkert och det ska vara attraktivt och lätt att resa till Birsta med buss och med cykel. Trafikförsörjningen till och inom området ska anpassas så att trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet samverkar på bästa sätt.
- Birstas miljö ska utvecklas så att luftkvaliteten förbättras och att Ljustabäcken skyddas. Grönska och god gestaltning ska vägleda planeringen.

Planering för att uppnå målen:

Handelsområde och Industriområde

Handelsområdet i Birsta ligger i öst och industriområdet i väst. Egna gatunät finns för respektive industriområdet och handelsområdet och besökare leds till områdena på olika tillfartsvägar.

Utbyggnadsmöjlighet för handel är ca 100.000 m². Livsmedelshandel utöver nuvarande ca 30.000 m² planeras ej. Ytorna avser byggnadsarea.

Utbyggnadsmöjlighet för industri är ca 180.000 m² varav ca 60.000 m² i området för den Fördjupade Översiktsplanen (FÖP Birsta).

Ytorna avser tomtarea.

Långsiktigt hållbart

Åtgärder som bidrar till långsiktig hållbarhet är bla:

Bussgata, möjligheter att gå till fots i området, ett geografiskt avgränsat område som minskar bilåkandet, omhändertagande av dagvatten, åtgärder för att minska partikelmängden i luften, utveckling av ytterligare åtgärder i samråd med verksamhetsutövarna genom bla BKFF (Birsta Köpstads FöretagarFörening).

Med buss till Birsta

Busslinje 2 har dragits om så att Birsta försörjs av busstrafik under hela dagen (10-minuterstrafik under morgon och kväll). Detta underlättar för kunder och anställda i området att ta buss till och från Birsta. En shoppinglinje (88) finns under vissa delar av dygnet för att

underlätta för besökare att ta sig från Stenstaden till Birsta och tillbaka.

En ny bussgata möjliggör att största delen av handelsområdet nås inom 250 m från busshållplats. Bussgatan med tillhörande gång- och cykelstråk binder samman östra och västra Birsta under E4.

En motorvägshållplats har anlagts längs E4 för regional busstrafik i anslutning till den nya bussgatan.

Pendlarparkering tillskapas öster om E4 i anslutning till ny bussgata och motorvägshållplatser.

Väl placerade och tydligt markerade busshållplatser skall göra det lättare att hitta och åka buss.

Bra att gå och cykla i Birsta

Birsta skall vara ett sammanhållet handelsområde med väl placerade cykelparkeringar i anslutning till butikernas entréer.

Gång- och cykelstråken kompletteras så att det blir lätt att cykla till och inom Birsta. Stråken kompletteras med gångstråk över fastighetsmark och med avskilda gång- och cykelstråk längs gatorna i området.

Trafiksäkerhet

In- och utfarter till fastigheter mot Gesällvägen flyttas alternativt ges Gesällvägen mittseparering. Korsande trafik tillåts ej utan den får använda nya infarter eller cirkulationsplatserna. Gaturummet förstärks med grönska, träd, häckar och buskar och tydlig markplanering. Dessutom är enhetliga belysningsarmaturer viktiga.

Säkrad trafikförsörjning

En ny väg kan på sikt byggas väster om Birsta för att trafikförsörja industriområdet. Den ingår ej i planområdet.

En ny väg kan byggas för att knyta ihop Gesällvägen med Norra Vägen väster om E4. Den ingår ej i planområdet.

Cirkulationsplatser byggs längs Timmervägen för avfarter från E4 norrifrån och söderifrån.

En vägförbindelse har byggts från Klökanvägen till gatan mellan IKEA mfl och E4 (bakgatan).

Behåll det tidigare spårområdet för ev framtida behov av järnväg i området.

Trivsamt handelsmiljö

Bistas handelsmiljö ska upplevas som en enhet. Sammanhållande faktorer i bebyggelsen ska bl a vara grönska och markplanering.

Grönområden etableras i området: parker, alléer, längs gångstråk.

Parkeringarna görs tydligare med marksten och grönska. Information om lediga platser och hänvisning till parkeringar i övrigt är andra viktiga redskap.

För att skapa trygghet i området, särskilt under tider när det inte är mycket folk i rörelse, ska ytor för människors rörelser ha god insyn och vara väl upplysta.

Husen utformas tydligt som handelsbyggnader, inte lagerlokaler. Uppglasning av fasader är också eftersträvarsvärdt för att skapa en trivsammare närmiljö. Till handeln i Birsta kopplas sådana aktiviteter som bibehåller skillnaden mellan Stenstan och Birsta.

Bilservice kan etableras i området runt rondellen Norra Vägen/Klökanvägen. I övrigt bör bensinstationer i handelsområdet undvikas, eventuellt avvecklas.

Den Fördjupade Översiktsplanen(FÖP Birsta) redovisar zoner inom vilka särskilda riskbedömningar skall göras inför eventuella etableringar.

Att hitta i Birsta

Det ska vara lätt att hitta i Birsta för såväl gående/cyklende som för bilister.

Skytningen förbättras och samlas med 3 stora skyltpyloner kompletterade med mindre skyltpyloner i området. Skytning på fasad sker under takfot för annonsering i närmiljön.

Informationstavlor sätts upp vid busshållplatser och andra knutpunkter för att underlätta för gående och bilister.

Bättre luftkvalitet

Åtgärder som kan förbättra luftkvaliteten är:

Dammbildningsbehandling av gator och parkeringar.

Sandning med grövre material som dammar mindre.

Tidig upptagning av sandningssand under våren.

Mer grönska i Birsta - fungerar även som filter för damm i luften.

Bra miljö kring Ljustabäcken mm

Säkra området kring Ljustabäcken med sina naturvärden och som upplevelsetillskott i handelsområdet.

Dagvatten omhändertars lokalt genom infiltration eller genom utjämning i flöde.

Dagvatten från parkeringar, vägar och industriområde ska tas om hand via oljeavskiljare.

Målsättningen är att vattenflödena utjämnas och renas till den nivå som rådde innan markytorna hårdgjordes.

Fördröjningsmagasin kan behövas på resp. fastighet vid stora vattenflöden, särskilt mot bakgrund av klimatförändringarnas effekter.

Observationsområde på 200 m från befintlig 110 kV-ledning samt tillhörande transformatorstation.

Samarbete

För att nå dessa mål räcker det inte med att kommunen gör planer för Birsta och bygger kommunala gator mm i Birsta. Mycket av det som behöver ske i Birsta måste göras på privatägd mark. Därför är det också viktigt med ett gott samarbete mellan kommunen och fastighetsägare i Birsta och mellan Birsta Köpstads Företagarförening (BKFF) och kommunen.

Bakgrund och syfte med planen

INLEDNING

Birsta handelsområde har utvecklats utifrån en tidigare industriplan där handeln alltmer kommit att etablera sig på för småindustri avsedd mark. Utvecklingen har skett språngvis med vissa perioder med stor efterfrågan på etableringar och mellanliggande perioder med lugnare utveckling. För några år sedan var handeln inne i ett mycket expansivt skede när konjunkturen plötsligt avstannade. För närvarande avvaktar handeln en konjunkturuppgång och mycket tyder på att man nu är på väg dit.

BAKGRUND

Birsta är ett av Sveriges största externhandelsområden. Birsta har också en stor attraktionskraft på såväl kunder som nationella och internationella investerare. Birsta växer snabbt. Det finns en förväntad ökning från nuvarande ca 200 000 m² handel till ca 300 000 m² inom 5-10 år. Handelsytan har nu passerat 200 000 m². Birsta utsågs 2009 till det mesta populära handelscentrat i Sverige bland 150 objekt. Handeln i Birsta är i dag viktig för turismen och arbetsmarknaden i Sundsvall. Hur Birsta kommer att utvecklas är därför en viktig fråga för Sundsvalls framtid och även för Sundsvallsregionens framtid. Det är i planeringssammanhang därför viktigt att få största möjliga effekt av detta och att samtidigt se till att de negativa konsekvenserna inte blir för stora.

Ett handelsområde som utvecklas till att vara 30% större än nuvarande Birsta kommer sannolikt inte heller att stoppa vid att vara ett handelsområde. Idag har Birsta mer än 10 miljoner besökare per år och intresset för etablering av även andra verksamheter växer. Vi kan på längre sikt förvänta oss att restauranger utvecklas, biografier, nöjesanläggningar, boenden, banker, pubar och caféer etableras samt även kontor och liknande verksamheter som har fördel av att finnas där mycket människor rör sig. I denna FÖP kommer man dock inte att planera för detta eftersom det medför ett lite annat synsätt på området än nuvarande synsätt. Nu är koncentrationen av handel hög och målsättningen för besökare att handla/shoppa. Avstånden mellan olika varuhus är måttliga och området idag till fullo in-tecknat för handel. En utveckling mot ett annat koncept får ses i ett längre perspektiv än de 5-10 år denna plan hanterar.

HANDEL I INDUSTRIOMRÅDE

Att handeln valt att etablera sig i ett industriområde har flera orsaker:

- Plansituationen är ofta enkel med få restriktioner.
- Planen är ofta dimensionerad för att klara av den omfattande trafik som verksamheten genererar (egentligen för tung trafik till industrin men dimensioneringen sammanfaller).
- Etableringen är ofta möjlig att genomföra snabbt.
- Tomterna är stora och tillåter omfattande parkering i anslutning till handelshusen.
- Industrimiljön medför små störningar mot omgivande miljö.
- Den enkla omgivningsmiljön och de förhållandevis enkla husen signalerar volymhandel och billiga priser vilket är en del av affärsidén.

I Birsta har etableringarna i första hand avsett volymhandel med stora tomter, enkla byggnader och omfattande närparkering. Detta har industriplanen kunnat klara, dock med ett alltmer omfattande dispensförfarande. Etableringar har i denna typ av volymhandel inte heller efterfrågat någon avancerad och dyrbar infrastruktur eller välplanerade gemensamma ytor. Att området ändå utses till populärast i Sverige indikerar att det inte är omgivningarna som betyder mest för besökaren utan andra faktorer:

- närheten till ett stort utbud av attraktiva varor, möjligheten att parkera gratis i anslutning till köpstället,
- möjligheten att kunna frakta hem varorna i egen bil i anslutning till köpet

är viktiga parametrar för populariteten. Trängseln upp till en viss nivå, mötet med många andra besökare samt möjligheten att få studera varorna på egen hand är andra viktiga trivselparametrar som uppenbarligen överskuggar den yttre miljöns brister. Det kan även vara så att den lite påvra miljön sänder signaler om låga priser och ”lagerförsäljning” vilket har en lockelse i sig.

BIRSTA, STENSTADEN OCH ANNAN HANDEL

Birsta och Stenstadens handel har genom åren i huvudsak kompletterat varandra genom olika sorters handel. Birsta med volymhandel och lätthet att nå med bil och Stenstaden med mindre butiker och sin stadsmiljö. Det har också lett till en konkurrens mellan områdena vilket gjort att båda utvecklats positivt. Det vi kan se nu med Birsta City, en galleria med ca 90 mindre butiker, är en början till en ändrad utveckling av handeln i Birsta där denna går mot även sådan handel som normalt finns i Stenstaden. Denna utveckling kan kommunen inte reglera mot. Det kommunen kan göra är att bestämma hur mycket handel som får finnas i Birsta, var den ska vara och om det får finnas annan användning än handel t ex biografier o dyl.

Mycket talar för att det bästa sättet att hantera relationen mellan Birsta och Stenstaden är en fortsatt positiv konkurrens. Stenstadens karaktär av mix av handel, matställen, kultur och arbetsplatser bör inte eftersträvas i Birsta, som bör behålla karaktären av volymhandel och i stället komplettera innerstaden. Birsta påverkar även handeln i andra områden såsom i andra kommuner och i stadsdelscentra i andra delar av Sundsvalls kommun.

BIRSTA EN KÖP- OCH SÄLJMASKIN

För att riktigt kunna förstå utvecklingen i Birsta och även för att kunna göra rätt insatser måste man förstå att Birsta i första hand är en ”maskin” för att köpa och sälja. Detta finns det relativt enkla och väl utarbetade koncept för och som dessutom handeln själv har bra uppfattning och idéer om. Problemet uppstår när Birsta blir så stort och får så stor omfattning att det inte bara blir köp och sälj, utan även ett ställe att vistas på. En plats att åka till och att leva en del av sitt liv på. Då måste den vanliga stadsplaneringen å ena sidan och köp och sälj å andra sidan fungera tillsammans. Ett gemensamt stads- och marknadskoncept kan behövas.

Kommunens arbete med Birsta

BIRSTA VÄXER OCH FÖRÄNDRAS

För att Birsta ska vara ett handelsområde, så som uttrycks i ÖP och i direktiven för FÖP Birsta, så måste området planeras utifrån handels förutsättningar. Den moderna volymhandeln bygger egna lokaler som snabbt kan förändras efter förändringar i efterfrågan. Kommunen kommer att behöva ha verktyg för att vara med och påverka utvecklingen där så behövs.

EN IDÉ OCH EN ORGANISATION

- Kommunen behöver ha en huvudidé om Birsta som kan vara bärande i ny utveckling och för tillkommande verksamheter.
- Kommunen behöver ha en organisation som klarar snabba förändringar och nya utvecklingar med beaktande av kraven enligt PBL och MB.

För detta arbete behövs omvärldsanalys och studier av konsekvenser av olika alternativa utvecklingar. Arbetet bör ske i samråd med dem som har verksamheter i Birsta. Kommunens arbete med Birsta kan delas in i fyra nivåer:

Idéer och vision för Birsta:

utvecklingsmöjligheter för Birsta, regionfrågor, klimatfrågor, relationen Stenstaden Birsta, handels allmänna utveckling, utveckling av privatbilismen osv.

Översiktsplanenivån:

huvuddisposition, gatudragningar, busslinjer, gestaltning, parker, dagvatten, luft, skyltning osv.

Detaljplanenivån:

användningsområde, höjder, utseende, parkeringar, lokalisering.

Genomförandenivån:

bygglov, markanvändning, skyltning, gatubyggen, drift och skötsel.

Dessa fyra nivåer måste fungera tillsammans och samverka mellan de aktiva parterna i Birsta så som kommunen, Trafikverket, Länsstyrelsen, fastighetsägarna, näringsidkarna, BKFF, länstrafiken och kunderna.

I var och en av de nivåer som nämns här ovan finns behov av grupper inom kommunen som arbetar med Birstafrågorna.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR BIRSTA

Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Birsta behandlar i första hand de närmaste 5-10 åren och skall möjliggöra de närmaste årens bebyggande av området. FÖP:en ska vara ett verktyg för att utforma detaljplaner, pröva bygglov och bygga vägar mm.

Stadsbyggnadskontoret fick uppdraget att upprätta en FÖP för Birsta i slutet av år 2005.

Direktiven för planen säger att planen skall behandla Birsta som ett handels- och verksamhetsområde så som det är utbyggt och planerat idag. Det är inte helt vanligt att göra planer efter att något är byggt. Anledningen att ändå göra det för Birsta är att det återstår många sakfrågor som behöver ses i ett större sammanhang och att det behövs en övergripande idé om utvecklingen av Birsta.

En fördjupad översiktsplan är ett uttryck för den politiska viljan för ett område. Hur en översiktsplan upprättas regleras i Plan- och Bygglagen. En översiktsplan har dock ingen juridiskt bindande verkan.

Avsikten med denna fördjupade översiktsplan är att ta hand om planeringsfrågor i Birsta i ett övergripande perspektiv och lämna rekommendationer hur dessa frågor skall bevakas i kommande detaljplanläggning av området. I detta förslag till fördjupad översiktsplan har arbetsgruppen bedömt att arbetet bör ses i ett 10-årigt perspektiv.

Handels expansion/strukturomvandling är idag mycket svår att bedöma i ett längre perspektiv och uthålligheten i olönsam verksamhet är mycket låg. Planen omfattar de markområden där det finns anledning att förändra/befästa något. Det finns också ett antal större frågor som hållbarhet, energimedvetenhet, jämlikhet och rättvisa i regionalt, nationellt och internationellt perspektiv, stadsmiljö-utveckling mm, som kan ha stor inverkan på hur vår konsumtionskultur kommer att utvecklas. De av dessa frågor som kan påverkas och i viss mån hanteras lokalt finns med i FÖP Birsta.

FÖP för Birsta ska stödja en utveckling som medför att:

- *Birsta ska vara ett väl fungerande volymhandelsområde men också ett väl fungerande industriområde*
- *Birsta och Stenstaden ska komplettera varandra och tillsammans utgöra ett attraktivt besöksmål.*
- *Birsta ska ha en trivsamt och trygg handelsmiljö. Birsta ska vara säkert, nära och bekvämt för gående såväl som bussåkare och bilister och det ska vara lätt att hitta i Birsta.*

- *Birsta ska vara lättillgängligt och trafiksäkert och det ska vara attraktivt och lätt att resa till Birsta med buss och med cykel. Trafikförsörjningen till och inom området ska anpassas så att trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet samverkar på bästa sätt.*
- *Birstas miljö ska utvecklas så att luftkvaliteten förbättras och så att Ljustabäcken skyddas. Grönska och förändamålet välanpassad gestaltning ska vägleda planeringen.*

Planen ska gälla för de närmaste 10 åren.

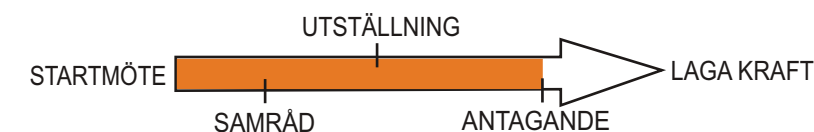
HANDLÄGGNING

Denna handling är en utställningshandling. Utställningen innebär att berörda ges möjlighet att yttra sig över planförslaget.

Därefter kommer planen att antagas av kommunfullmäktige för att sedan ligga till grund för kommande detaljplanearbete.

Planförslaget har tagits fram av Tom Risberg, BRYGGAN arkitekter, i samarbete med tjänstemän på Sundsvalls kommun. Förslaget baseras delvis också på ett arbete som Tema Plan tidigare gjort för planområdet.

Från kommunens sida har deltagit Claes Rogander, kommunens projektledare för framtagande av denna plan, Per Hansson, Miljökontoret, Marie-Louise Henriksson, Kommunstyrelsekontoret och därefter Miljökontoret, Björn Abellsson och Stina Feil Bertil Lindström, Daniel Jasek och Ann-Christin Stenström alla vid Stadsbyggnadskontoret.





BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

PLANOMRÅDE, OMFATTNING OCH AVGRÄNSNING

Planområdet omfattar det område där man i ett 10-årigt perspektiv har en uppfattning om hur marken skall få användas. Söder om området finns i översiktsplanen ett utbyggnadsområde ”Kullsåsen” avsett för i första hand bostäder och arbetsplatser med koppling till bebyggelsestrukturen i Bosvedjan. Kullsåsen bör ha en distanszon mot industriområdet (exv. i form av skogsmark) och detta får bevakas i anslutning till att området planeras. Industri-/handelsområdet tillåtes därför i denna plan inte växa nämnvärt söderut i avsikt att lämna utrymme för detta bostadsområde.

Väster om planområdet finns en industriplan som till mindre del exploaterats. Detta område påverkas inte av denna plan men kommunen har uttryckt uppfattningen att väster om denna industriplan bör befintlig bebyggelse och landskap bibehållas då det innehåller natur- och kulturkvaliteter som anses bevarandevärda.

Trafikrörelserna mellan Sundsvalls stad och Birsta kan på sikt förbättras om Gesällvägen kunde fortsätta söderut (i detta fall då igenom ”Kullsåsen”) och ge ytterligare en tillfart till handelsområdet. Utredning om byggande av denna förbindelse pågår idag. Detta kan dock medföra att trafiken på Norra Vägen ökar med risk för ytterligare buller för intilliggande bostäder.

Planområdet i denna fördjupade översiktsplan framgår av plankarta. Området omfattar:

- Bef del av Birsta handels- och industriområde där det kan finnas en efterfrågan av att utnyttja nuvarande industrimark för handel och där det kan finnas möjlighet till ytterligare exploateringsområden för industri (se översiktsplanen). Detta för att sätta gränser för hur de infrastrukturella (främst trafik) satsningarna skall anpassas efter handelsändamålet. Det bör också göras tydligt i området om det är vissa delar där handel inte får etableras.
- Nya etableringsområden (främst östra Birsta) där beslut redan fattats om nya handelsetableringar och där detta medför att ställningstaganden behöver göras beträffande kringliggande mark.
- Trafikområden där olika typer av skydd, standard, säkerhet och funktion behöver säkerställas.
- Vattenområden där olika typer av skydd behöver säkerställas.
- Tekniska anläggningar (främst kraft) där olika typer av funktion och skydd behöver säkerställas.
- Grönområden där man tar ställning för att inte tillåta bebyggelse.

Tillsammans utgör detta en areal av ca 229 ha.

Planområdet omfattar inte:

- Järnvägsområdet där det pågår utredningar om olika alternativa synsätt på den framtida dragningen av Ådalsbanan och dessa bedöms inte i ett 10-årigt perspektiv ligga i genomförandefasen. De förändringar som kan bli aktuella ligger utanför planområdet. En mötesstation på Ådalsbanan planeras väster om planområdet men denna bedöms inte påverka planen då det endast handlar om tågmöten. Ett stationsläge i anslutning till Birsta handelsområde har i pågående järnvägsutredning bedömts inte ha goda förutsättningar och hanteras ej i denna FÖP. En ev. rangerbangård/kombi-terminal i området väster/norr om Birsta för att ersätta den befintliga i centrum bedöms inte heller påverka denna plan liksom en ev. ny dragnings av järnvägen genom Birstaberget.
- Befintliga bostadshus som ligger utanför de skyddszoner som bedöms nödvändiga för trafik, miljö och säkerhet.
- Befintliga industriområden där det inte bedöms att nuvarande markanvändning behöver regleras med avseende på nyttjade för annat ändamål eller hanteras utifrån ev. störningar på handelsändamålet och där trafiksituationen bedöms tillfredställande.
- Anläggningar i områdets närhet som inte bedöms påverkas direkt av planläggningen. Hästhållningen i östra delen av dalgången samt krematoriet vid Sköns kyrka har vid antagandet av planen för östra Birsta inte bedömts utgöra några sanitära hinder. Sköns kyrka bedöms inte få sina förutsättningar så förändrade att det behöver hanteras i denna plan annat än som en begränsning av byggnadshöjd i detaljplanerna.

POLITISKA UTGÅNGSPUNKTER

som kan påverka den fördjupade översiktsplanen.

ÖVERSIKTSPLANEN 2005

Övergripande mål: Hållbar utveckling

- Bygga miljövänligt och kretsloppsanpassat och skapa en resurssnål infrastruktur för energi, vatten och avlopp.
- Stödja resurshushållning inom handel och service.

Övergripande mål: Viktiga projekt

- Främja god folkhälsa och hög livskvalitet.
- Stärka Sundsvalls roll som centrum för regional utveckling.
- Stärka och utveckla de lokala centra som finns i kommundelarna.

Övergripande mål: Utveckling av Sundsvalls kvalitéer

- Värna stenstaden som en levande och kulturhistoriskt värdefull stadskärna.

Regionala miljömål

- Begränsad klimatpåverkan.
- Levande sjöar och vattendrag.
- Giftfri miljö.
- God bebyggd miljö.

Miljömålets uppgift är att vara vägledande för mark- och vattenanvändning vid fysisk planering samt drivkrafter för utveckling och tillväxt. Särskilt miljö kvalitetsmålen: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Grundvatten av god kvalité och God bebyggd miljö är beroende av en miljöanpassad fysisk planering.






Handels betydelse

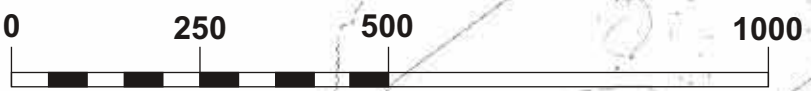
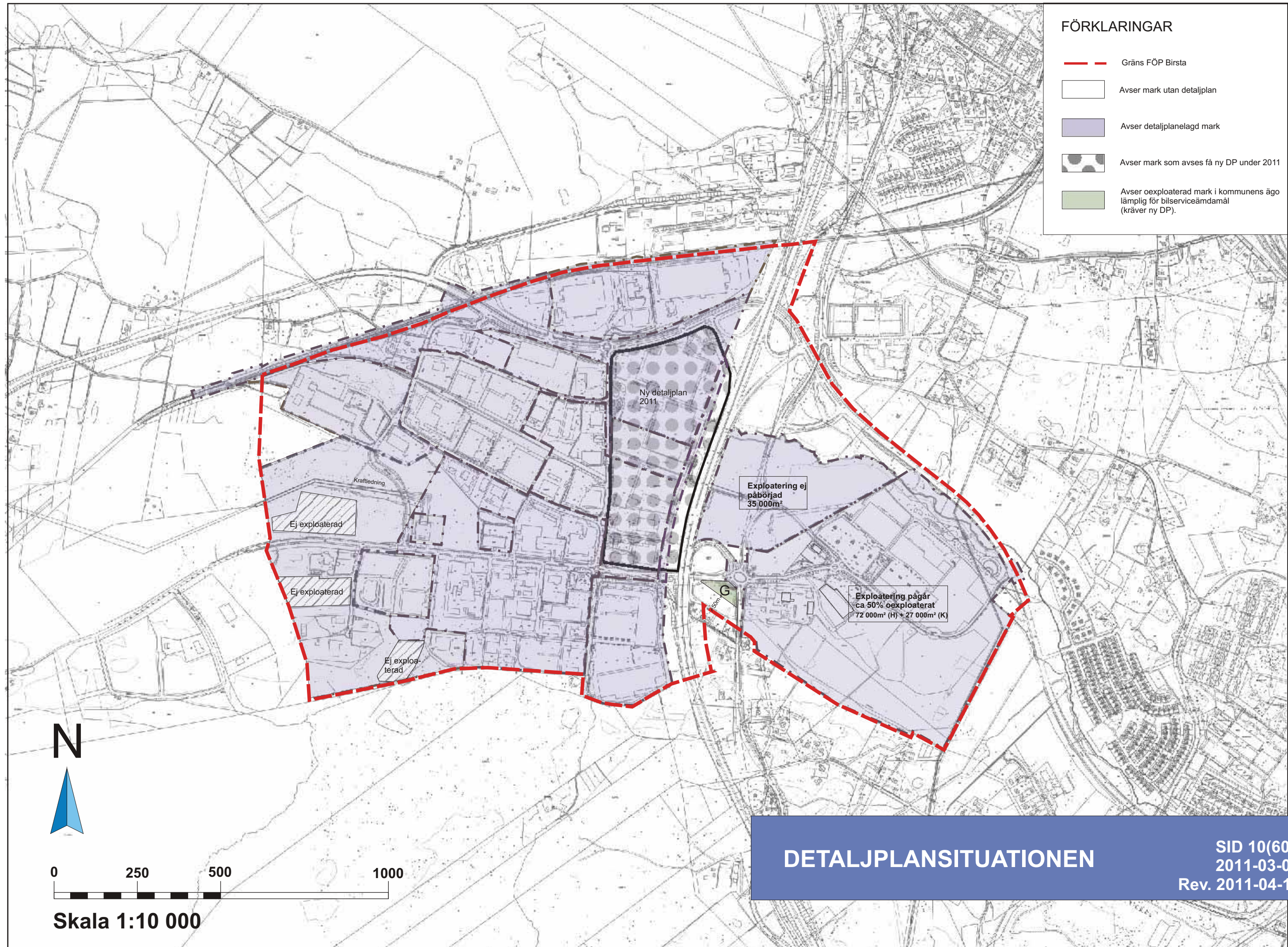
- Det är betydelsefullt för Sundsvall att handeln ges förutsättningar att utvecklas vidare.

Kommunikationer

- I Birsta skall ett läge för regionbusshållplats vid E4:an reserveras.
- I utredningar för en modern Ådalsbana bör även möjlighet till stationsläge i Birsta studeras.

FÖRKLARINGAR

-  Gräns FÖP Birsta
-  Avser mark utan detaljplan
-  Avser detaljplanelagd mark
-  Avser mark som avses få ny DP under 2011
-  Avser oexploaterad mark i kommunens ägo lämplig för bilserviceändamål (kräver ny DP).



Skala 1:10 000

Skyddsavstånd

- Översiktsplanen har infört begreppet observationsområde i anslutning till farliga godstransporter, bensinstationer och kraftledningar/transformatorstationer. I dessa områden skall särskild hänsyn tas till säkerheten i händelse av nyetablering eller förändring.

Utveckling av tätorten

- Kommunen bedömer externhandel i Östra Birsta som viktig för Sundsvalls framtid. Hänsyn skall tagas till bef. hästhållning, bäckmiljön utmed Ljustabäcken samt närheten till Sköns kyrka/kyrkogård.
- Kommunen bedömer förutsättningarna för kompletteringar av handel/industri/småindustri i bef. industriområde i Birsta som goda. Ny bebyggelse bör utformas och placeras för att skapa trivsamma miljöer. Stor vikt bör läggas vid gaturummets utformning och funktion.

AGENDA 21

Transporter ska ske energisnålt och med minsta möjliga påverkan på hälsa och miljö.

"Detta betyder... att trafik med buss, tåg, cykel eller till fots ska gynnas framför biltrafik i samhällsplaneringen. Kollektivtrafiken ska förbättras och utnyttjas av fler. Mängden transporter ska minskas, till exempel genom att vi väljer att köpa lokala produkter och använda ny teknik som elektronisk kommunikation"

STADSVISION SUNDSVALL

Handlar främst om stadskärnan och dess omgivningarna men här finns även inriktningar av mer för staden generell natur.

- Hållbar utveckling:
”Barometern”, en grafisk bedömning av hållbarhetsaspekten.
- Vatten och energi:
Hänsyn måste tas till förväntade klimatförändringar utifrån SMHI:s regionala klimatmodeller.
- Kommunikationer:
Förenkla för gångtrafikanterna.
Skapa effektiva cykelstråk.
Stärka och utveckla kollektivtrafiken.

NUVARANDE PLANSITUATION

PLANER

Översiktsplan från 2005.

Detaljplaner

Äldre befintliga detaljplaner, nyligen antagna detaljplaner, detaljplaner under arbete framgår av karta sid 10.

LANDSKAPSBILD

Naturvärden

Ljustabäcken är en av få större bäckar inom kommunen med jämnt vattenstånd som mynnar ut i havet. Ljustabäcken har potential att bli en lekbäck för öring. Den har ett värdefullt mynningsområde och längs långa sträckor fin skyddsbar av lövträd, bitvis av skogskaraktär. Skyddsbarerna på bäckens sidor fungerar dels som skydd för djur- och växtlivet och dels som en spridningskorridor för olika arter. Öster om E4 rinner Ljustabäcken i naturlig bäckfåra, med några få undantag då bäcken går genom trumma under Ljustavägen. I ÖP för Norra Skön från 2000 klassas bäcken som Särskilt värdefull naturmiljö. Det finns inga registrerade nyckelarter i bäcken.

Bäcken är recipient för större delen av dagvattnet från västra Birsta. Det är vid höga flöden stora problem med översvämningar vid några fastigheter intill bäcken i Ljustadalen. Bäcken har enligt Miljökontoret (Ljustabäcken, dess värde och påverkan 2004-10-13) förhöjda värden av föroreningar som troligtvis kommer från jordbruk längre upp i dalgången, trafik och väg, förorenad mark etc. Förutsättningen för en ny etablering i östra Birsta är att bäcken inte påverkas överhuvudtaget. Vattenkvalitet och flöde får ej ändras.

Ljustadalens dalgången kantas av trädbevuxna moränhöjder, åkerholmar och skogspartier som bildar värdefulla skogsbryn och rumsavgränsningar i landskapet.

I kommunens grönplan redovisas ett område med hagmarks-karaktär i östra Birsta för sina biologiska kvaliteter. Vidare redovisas en stor del av dalen som viktig för rekreation och friluftsliv. I och med exploateringen av östra Birsta har dessa kvaliteter minskat kraftigt.

Landskapet

Landskapet präglas av ett bergkullelandskap som är typiskt för södra Norrlands kustland. Ådalsbanan passerar utmed dalgångens

norra sida och E4:an skär tvärs genom dalen och delar denna i en östlig och en västlig del förbundna endast med ett par planskilda vägkorsningar. De hittills gjorda handels- och industrietableringarna har kraftigt påverkat landskapsbildningen och av det äldre jordbrukslandskapet återstår idag inte mycket i planområdet. Sköns kyrka på slutningen norr om dalgången, med utblick över denna och som ett landmärke för omgivande bebyggelse har kommit att hamna i skuggan av industri och handel. Med sin förhållandevis höga placering utgör den dock fortfarande ett landmärke.

Geologi

Slänterna i dalen utgöres av grus och morän. I dalbotten finns sediment i form av tätare silt- och lerjordar. Dessa kan ha varierande djup till fast botten, vilket kan medföra dyrbar grundläggning.

Dagvatten

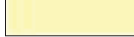






Dalgången genomströmmas av Ljustabäcken, vilken kulverterats under industriområdet. Bäcken tar hand om huvuddelen av dalgångens dagvatten. I Birstaområdet har stora trafikytor hårdgjorts, vilket medfört att bäcken blivit alltmer förorenad av tillkommande verksamheter (framför allt trafik). Ljustabäcken planeras behålla sitt öppna läge öster om E4:an. Vegetationen i anslutning till bäcken utgör även ett avskiljande trädbestånd mellan östra Birsta och sydvästsutslutningen norr därom.

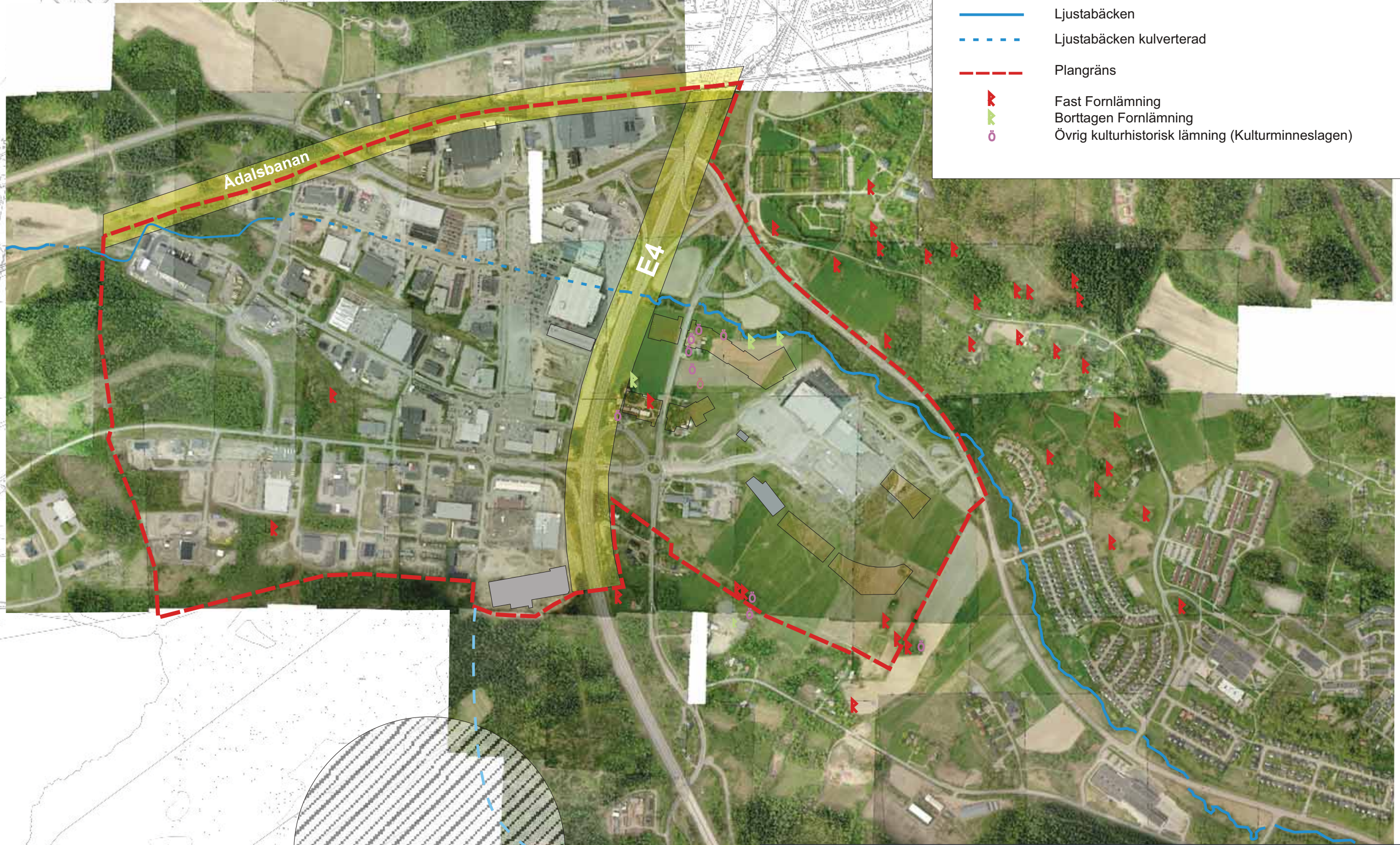
Dagens system för dagvattenhantering i västra Birsta är föråldrat och har utvecklats utan att den situation som kommit att bli rådande idag riktigt förutsetts. När Birsta har utvecklats har alla vattendrag genom området placerats i kulvertar, en lösning som knappast skulle väljas idag. Vidare leds vatten från takytor och hårdgjorda ytor (vägar och parkeringsplatser) till dagvattenledningar utan fördröjning och rening.

I samband med de senaste planändringarna i västra Birsta (Bauhaus, Willys) har kommunen krävt nya dagvattenlösningar med fördröjning och infiltration. I östra Birsta är målet för dagvatten att den nya bebyggelsen inte får förorsaka förändringar i Ljustabäcken, varken för vattenflöde eller föroreningar och detta regleras i bestämmelser i DP.

Hur situationen i västra Birsta skall förbättras utreds för närvarande av Mitt Sverige Vatten som dels har att bedöma nuvarande systems kapacitet vid tilltagande nederbörd och dels har att bedöma hur situationen med omfattande dagvattenkulvertar mynnande i bäckkulverten skall hanteras. För närvarande läggs ett ansvar i nya DP på fastighetsägaren att rena och fördröja sitt dagvatten, men många planer är inte under förnyelse och en översyn av problematiken görs.

FÖRKLARINGAR

-  Riksintressen markerade med skyddsområde
-  Ljustabäcken
-  Ljustabäcken kulverterad
-  Plangräns
-  Fast Fornlämning
-  Borttagen Fornlämning
-  Övrig kulturhistorisk lämning (Kulturminneslagen)



0 250 500 1000

Skala 1:10 000

RIKSINTRESSEN

SID 12(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19

STADSBILD

Planområdet har heterogen bebyggelse. Byggnaderna har uppförts i enkla material (plåt- och skivmaterial) med enkel gestaltning. Industritomterna har bebyggt med enklare industribyggnader placerade indragna på tomlerna och med förgårdsmark huvudsakligen att användas för körytor. Man har låtit respektive exploatör välja hur de vill disponera tomt. Gaturummet har huvudsakligen varit ett transportområde för varor och personal tilltaget så att även de tyngsta transporterna får plats. Området är flexibelt och tillåter olika verksamheter att komma och gå utan större inverkan på området som helhet. Industrin har ofta stora behov av lagring utomhus varför sådana områden lätt får ett ostädat utseende. Många fastigheter har inhägnats vilket ger området ett stängt intryck.

När handeln valt att etablera sig här har samma synsätt tillämpats. Volymhandels idé är att erbjuda sina kunder parkering i nära anslutning till försäljningsstället och hålla lägre priser än detaljhandeln i staden framför allt genom enklare lokaler, större volym på försäljningen och billigare tomtmark. För att göra det lättare för kunderna att hitta har husen ofta ett för företaget karakteristiskt utseende med mycket iögonfallande uppskyltning. Om tillräckligt många sådana anläggningar samlas i samma område blir intrycket så starkt att det inte längre blir lätt att hitta.

Många av handelshusen placeras i tomtens bakkant för att nyttja området mellan hus och gata för parkering. Välexponerade entréer vänder sig mot parkeringarna medan varuförsörjningen förläggs till husets baksidor. Stora anläggningar får på detta sätt ödsliga asfaltytor som flankerar gatorna och gör även dessa ödsliga. Eftersom nästan alla besökare förväntas komma i bil ordnas få eller inga samordnade stråk på fastighetsmark för gång-, cykel eller busstrafik.

RIKSINTRESSEN

E4:an passerar genom området i ett mycket exponerat läge och utgör ett skäl till att handeln valt att etablera sig här. Vägen och dess skyddszon finns markerade på flygfotot. Trafiken till handelsområdet har vid enstaka tillfällen medfört oacceptabelt köande ända upp på E4. Överenskommelse har träffats mellan kommunen och Trafikverket om åtgärder för att eliminera detta

problem och arbetet med att genomföra detta pågår.

Ådalsbanan passerar strax norr om planområdet och är markerad med sin skyddszon på flygfotot sid 12. Planen förväntas inte påverka järnvägen. Det pågår utredning om Ådalsbanans framtida sträckning och olika alternativ finns för området norr om Birsta. Inget av de aktuella alternativen bedöms påverkas av denna plan.

Inom området finns ett antal fasta **fornlämningar**, markerade med röda **R**. Vissa av dem är utgrävda och markerade med ljusgröna **R**. Området är fornminnesrikt och norr om området finns omfattande fornminnesområden.

LOKALA KULTURINTRESSEN

Övriga kulturhistoriska lämningar

Inom planområdet finns några övriga kulturhistoriska lämningar markerade med **Ö**, avseende äldre gårdsbebyggelse öster om E4. Utanför planområdet ligger Sköns kyrka och kyrkogård.

Andra bevarandebestånd

Naturmiljön kring Ljustabäcken har bedömts värdefull och får inte kulverteras bort. Om möjligt bör miljön kring bäcken lyftas fram så att den än mer blir ett tillskott i miljön.

MILJÖFRÅGOR

Strandskydd

I anslutning till Ljustabäcken gäller strandskydd om 100 m (bebyggelse).

Säkerhetszoner kring transportleder med farligt gods och industrier samt kraftledningar

Skyddsområden

För E4:an gäller ett skyddsområde på 40 m utanför vägområdet.

För Timmervägen gäller ett skyddsområde på 12 m utanför vägområdet.

För järnvägen gäller ett skyddsområde på 30 m från spårmittpunkt.

Inom dessa områden får bebyggelse eller fastighetsbildning ej ske (markerat som skyddsområde på bifogad karta).

Observationsområden

I översiktsplanen för Sundsvalls kommun har införts begreppet observationsområde (100 m) vilket är ett område i anslutning till

transportleder för farligt gods (E4:an, järnvägen och Timmervägen) samt bensinstationer och industrier där vid ev. nybyggnation särskild hänsyn skall tas till säkerheten. Dessa områden finns tydliggjorda som observationsområden på bifogad karta. Till grund för bedömningen ”observationsområde” ligger vägningsen av att individrisken skall understiga 10^{-7} per år, vilket är en vanligt förekommande kriteriegräns för att riskerna anses låga. Trafikverket har i samrådet påtalat att de anser att de bör ha ett observations-område om 150 m från spårmittpunkt, varför även detta lagts in på bifogad karta sid 14.

För de industriverksamheter i området som är anmälningspliktiga enligt Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd finns idag inga skydds/observationsområden (förutom för bensinstationer enl. ovan och NorrlandsFrys AB).

Vid detaljplanläggning där skyddsområden berörs skall särskilt studeras vilka åtgärder som krävs för att individrisknivån skall hållas under ovan angivna kriteriegräns. Om detaljplanen inte innehåller någon riskanalys kan denna i stället behöva göras vid bygglovansökan.

Elektromagnetiska fält

En 110 kV-ledning finns i planområdets västra delar. I öst finns en kraftledning utmed områdets östra sida. Denna är idag spänningslös och det är oklart om och när den ev. sätts under spänning. Myndigheterna (Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen samt Statens Strålskyddsinstitut) har givit ut riktlinjer för hur lågfrekventa elektriska och magnetiska fält skall hanteras i planprocessen. I översiktsplanen för Sundsvall kommun har ett observations-område på 200 m aktualiserats vid kraftledningar och transformatorstationer (markerat som observationsområde på bifogad karta sid 14).




Bullerzoner - industrier och kommunikationer

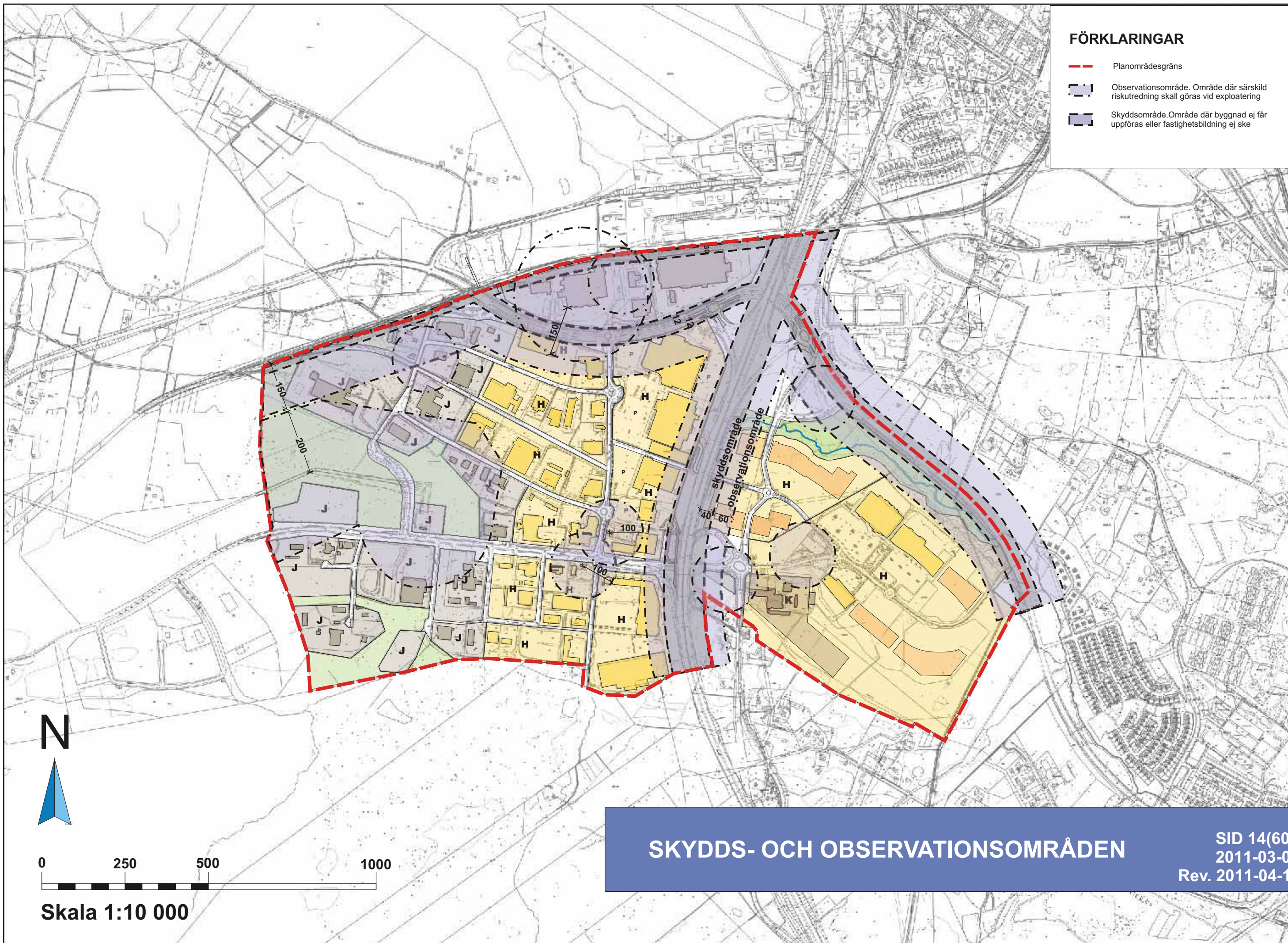
Birsta är utsatt för trafikbuller från främst E4 men också från trafiken på de lokala vägarna i området. Bullernivåerna intill E4 överskrider 65 dBA på sträckor där det inte finns bullervall, men nivåerna sjunker snabbt för att på ca 45 m avstånd (skyddsområdet) minska till nivåer under 65 dBA ekvivalent nivå. Max-nivåerna ligger då kring 70 dBA. Det finns dock inga bostäder i anslutning till E4 inom planområdet vilket gör att åtgärder normalt inte behöver vidtas.

Det finns en konflikt i att skärma E4:an bullermässigt om det medför att exponeringen av handelsområdet kraftigt försämras.

Bullernivåerna i planområdet bedöms inte medföra några hälsorisker för de som arbetar eller handlar i Birsta. Även den interna trafiken orsakar en hel del buller lokalt men får anses vara en del av den yttre miljön där biltrafiken är en del av konceptet volymhandel.

FÖRKLARINGAR

-  Planområdesgräns
-  Observationsområde. Område där särskild riskutredning skall göras vid exploatering
-  Skyddsområde. Område där byggnad ej får uppföras eller fastighetsbildning ej ske



Skala 1:10 000

SKYDDS- OCH OBSERVATIONSMRÅDEN

SID 14(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19

FÖRORENAD MARK OCH LUFT

Mark

I området kan på grund av tidigare industriverksamhet misstänkas att förorenad mark eller förorenat grundvatten kan förekomma. Länsstyrelsen har genomfört en inventering av möjliga föroreningar baserad på en klassning av olika verksamheters sannolika hantering av miljöfarliga ämnen. I Birsta finns 35 tänkbara föroreningsområden. Översiktplanen redovisar dessa områden på sid 16. Exempelvis finns bränsledepåer på sex ställen i området och bilverkstäder på tre ställen.

Inom området antas dessutom finnas en hel del utfyllnadsområden som kan innehålla förhöjda föroreningshalter.

Luft

Miljökontoret har översiktligt beräknat risken för överskridande av miljökvalitetsnormer i Birsta. Passiva provtagare har använts sedan 2007 för att översiktligt beskriva nivåerna av **kvävedioxid**. Mätningen har skett nära Cupolen intill den norra delen av Gesällvägen. I nedanstående tabell har medelvärden jämförts mellan Birsta och E4 centralt i Sundsvall.

Kvävedioxid ug/m³

Månad	E4 centrum	Birsta
2007-04	14	8
2007-05	20	12
2007-06	27	10
2007-07	18	11
2007-08	19	12
2007-09	21	14
2007-10	22	14
2007-11	28	20
2007-12		18
2008-01	19	26
2008-02	28	20
2008-03	20	14
2008-04	22	15
2008-05	17	9
2008-06	19	10
2008-07		10
2008-10		13
2008-11		19
2008-12		24
2009-01		20
2009-02		28
2009-03		17
2009-04		15

Värdena i tabellen indikerar att medelvärdena för kvävedioxid är lägre i Birsta än i Sundsvall. Miljökontoret har dock under några enstaka veckor under 2006 uppmätt högre nivåer i Birsta än i centrala Sundsvall. Under vintern 2009 uppmättes också ett månadsmedelvärde under februari som var lika högt som de högsta månadsmedelvärdena tidigare år intill E4 i centrum. Trafikmätningar intill Cupolen indikerar dock att trafiken under de senaste åren inte ökat efter den norra delen av Gesällvägen. Den nya kopplingen till E4 har istället medfört att trafiken till större del än tidigare kommer in i Birsta söderifrån i stället för norrifrån. En hel del av trafiken går dessutom inne på kvartersmark på de nya parkeringsgatorna i stället för ute på Gesällvägen.

Det är troligt att värdena varierar mer i Birsta än i centrala Sundsvall. Luften i centrala Sundsvall överskrider dock inte miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och risken är sannolikt liten för att luften i Birsta gör det. Det finns dock en påtaglig risk för att miljömålet för 2010 överskrids.

Mätningarna av partiklar har genomförts under perioden 8/3 till 10/12 2006. Medelvärdet var 21 ug/m³ och antalet överskridanden av miljökvalitetsnormen 50 ug/m³ var 25 st. Detta kan jämföras med det tillåtna antalet överskridanden som är 35 st. Ökad trafik i Birsta ökar också nivåerna av partiklar. Sannolikt överskrids dock inte miljökvalitetsnormen för partiklar i Birsta. Även för partiklar gäller dock att det finns en stor risk för att miljömålen för 2010 överskrids.

Avfallshantering

I Birsta hämtar Reko Sundsvall allt hushållsavfall och även dito från företag. Till hushållsavfallet hör avfall från livsmedelshantering, samt städ och toalettavfall.

I övrigt är det upp till varje företag att sortera och lämna/låta hämta sitt avfall. Varje aktör i Birsta sorterar normalt sitt avfall på företaget för att sedan lämna/låta hämta det i olika fraktioner. Sortering skall ske i fraktioner för

- återanvändning,
- materialåtervinning,
- energiåtervinning,
- deponi.

Möjlighet att lämna företagsavfall finns vid kommunens anläggning i Blåberget, som tar emot alla fraktioner för vidare hantering. Materialåtervinning sorteras i de olika fraktioner som marknaden vill ta tillbaka. Till energiåtervinning går allt trä, papper och plast där producentansvar inte gäller. Avfall med producentansvar lämnas för sig och då utgår ingen avgift om det är utsorterat från annat avfall. Farligt avfall får inte blandas med annat avfall och särskilda restriktioner gäller för hur detta skall

transporteras och omhändertas. Anvisningar för detta finns upprättade av Miljökontoret.

Snöhantering

När det gäller snöhantering finns det i dagsläget ett fåtal platser som är dokumenterade som snötippor i Birstaområdet. Den största ligger på fastigheten Öråker 4:5 nordväst om Birstaområdet. Även tomt 22 i sydvästra delen av industriområdet nyttjas som snötipp. Utöver detta används många områden inne i Birsta intill parkeringar och vägar som upplagsytor för snö tillfälligt eller mer permanent. Vattnet avgår vid snösmältning till dagens bristfälliga system för dagvattenhantering.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

All fastighetsmark inom området är i privat ägo. Några mindre delar, i dag parkmark, är i kommunens ägo och avses kunna erbjudas till försäljning om intresse finns. Dessa är på markanvändningsplanen markerade som tillkommande industrimark. Dessa områden ligger dock nära transformatorstationen för 110 kV-ledningen (inom observationsområdet) och särskild bedömning behöver därför göras om den ev. risken med elektromagnetisk strålning.

TRAFIKSITUATION

GC-trafik

GC-stråk finns från stadens centrala delar ut till området men saknas till viss del inom området. GC-trafik förekommer i begränsad omfattning mellan olika målpunkter i området sannolikt beroende på den låga standarden och avsaknaden av planerade uppställningsplatser för cyklar. Trafikmiljön utgör en säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter under trafikintensiva perioder. Arbete pågår med att förbättra systemet av gång- och cykelvägar i området och utbyggnad av tydliga stråk för GC-trafik pågår. Av bifogad karta framgår utbyggnadsplanerna.

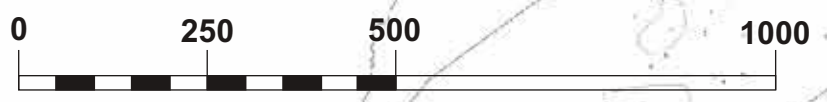
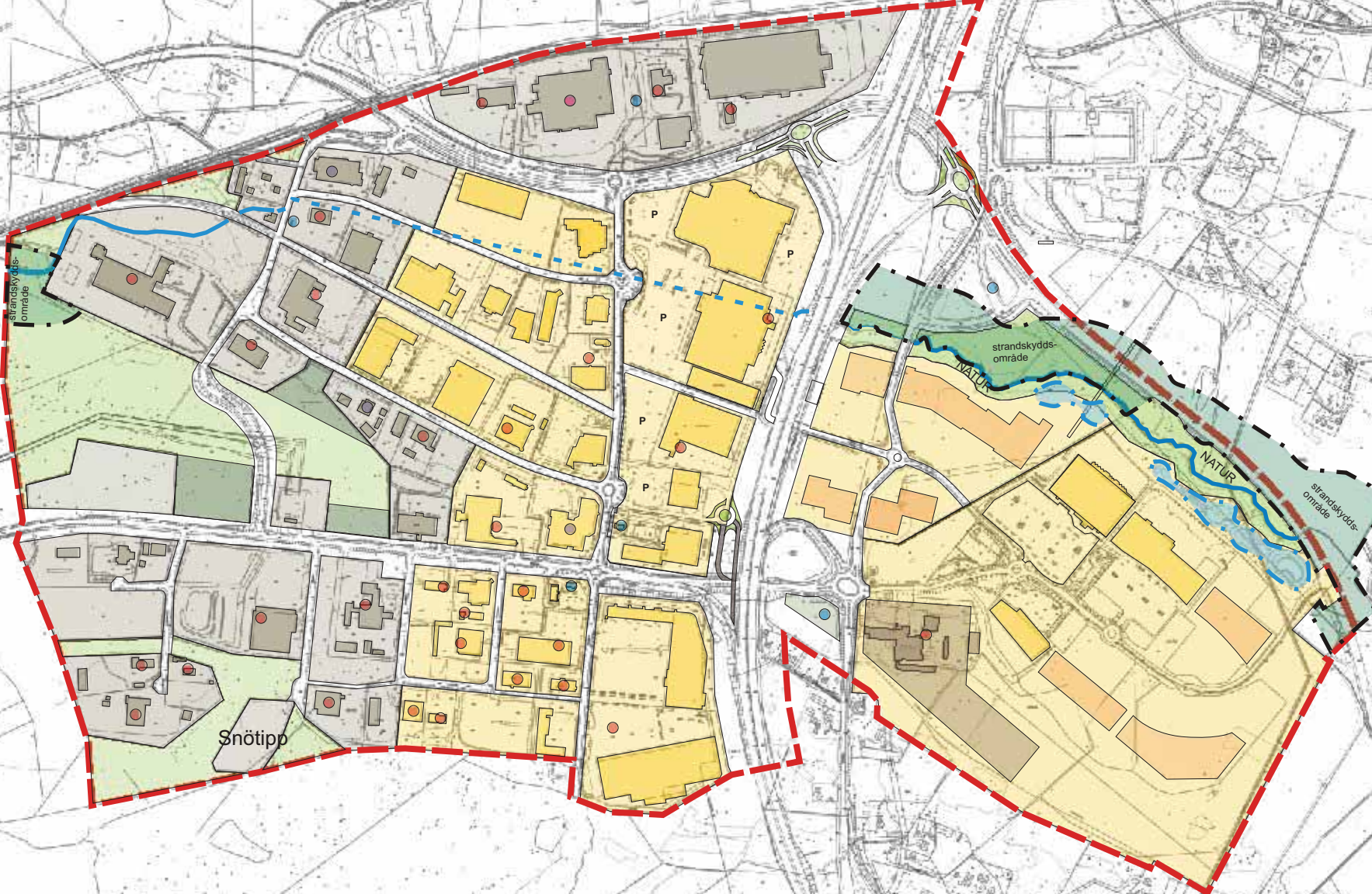
Kollektivtrafik

Området har idag anknäring till stadens stamnät för bussar på Norra Vägen, Gesällvägen samt genom östra Birsta (linje 2). Regionala bussar angör området via av- och påstigningsstationer i anslutning till E4. Vissa regionala bussar har också trafik på Norra Vägen. En särskild "shoppinglinje" (88) från centrum finns under dagtid.

FÖRKLARINGAR

- Områden med tänkbara markföroreningar (baserade på bedömningar om kända verksamheter i området)
- Bränsledepåer
- Bilvårdsanläggning
- Farlig verksamhet
- Ljustabäcken kulverterad
- Strandskyddsområde (Ljustabäcken)
- Område för rening och magasinering av dagvatten

Snötipp



Skala 1:10 000

MILJÖASPEKTER

SID 16(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19

Biltrafik

Trafiksituationen i området har förbättrats med ett antal mindre åtgärder vilka främst avlastat Gesällvägen och minskat risken för köbildning på E4:an. Idag bedöms den lokala trafiken ha acceptabel framkomlighet men köer kan ibland uppstå vid cirkulationsplats Klökanvägen/Gesällvägen.

99% av besökarna kommer i egen bil och använder denna även för rörelser inom området mellan olika köpställen. Väntetider vid utfart från fastigheter kan under tider då handeln är mest intensiv bli besvärande långa.

Ådalsbanan

Järnvägen passerar området nordvästra del men utan av- och påstigningsmöjlighet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten

Området är försörjt via huvudvattenledning längs Ljustavägen/Timmervägen.

Energi - el, fjärrvärme

Fjärrvärme tillhandahålles från Korstaverket via ledningsdragnings söder om östra Birsta och i västra Birsta huvudsakligen förlagd i vägmark.

El tillhandahålles från station vid Klökanvägen (luftburen matning-EON) och fördelas sedan i området (jordförlagd dragnings) till mindre stationer som fördelar klenspanning.

Avlopp

Spillvattenstamledningar finns i Ljustavägen och Norra Förmansvägen.

PÅGÅENDE UTVECKLING INOM OMRÅDET

Nuvarande industriområden

Inom planområdet är planlagd industrimark huvudsakligen exploaterad. Ett litet antal oexploaterade spridda tomter/delar av tomter finns kvar (se karta sid 20).

Nuvarande handelsområden

Efterfrågan på mark för handelsetableringar har under senare tid varit avsevärt större än för industrietableringar, varför etablering i många fall skett på industrimark huvudsakligen i de östra delarna

av västra Birsta. I dag är efterfrågan på mark avvaktande i konjunktursvackan. Nuvarande detaljplanesituation täcker det förväntade behovet av expansion inom 10 år. Denna FÖP ger även utrymme för viss handelsexpansion i områden som idag används för småindustri och service.

Annan markanvändning

Övrig markanvändning i området är huvudsakligen för trafikändamål samt avsatt parkmark.

ANTAL ANSTÄLLDA OCH OMSÄTTNING

Enligt 2008 års statistik:

- omsatte detaljhandeln i Birsta (utom serviceverkstäder för fordon) 2 316 Mkr med 1 048 anställda (motsvarande siffror för år 2005 var 1 333 Mkr och 654 anställda) en mycket stor expansion på 3 år.
- omsatte detaljhandeln i Stenstaden (utom serviceverkstäder för fordon) 1 182 Mkr med 848 anställda (motsvarande siffror år 2005 var 1 250 Mkr och 719 anställda) en mycket liten förändring i omsättningen trots att antalet anställda ökat med 18%.

I hela Birstaområdet fanns år 2008 2 486 anställda (år 2005 2 168) och i stenstaden 6 285 anställda (år 2005 5 537).





Planförslag

UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANFÖRSLAGET

HANDELSEXPANSION

Idag finns i Birsta en etablerad handelsyta om ca 200 000 m² (byggnadsarea). Pågående eller möjliggjord utbyggnad omfattar ytterligare ca 100 000 m².

Osäkerheten om utvecklingen är förhållandevis stor. Den nuvarande expansionen kommer att ske successivt under en utbyggnadsperiod. Det bedöms idag inte finnas underlag för den planerade expansionen men handelns förväntningar på framtida expansion är stor. Eftersom det rör sig så många människor i Birsta kan man även förvänta sig att andra serviceintressen än handel kan vara intresserade av etableringar.

Skulle området inte expandera som förväntat med handel kan småindustri beredas möjligheter i stället (planändring). I västra Birsta är detta förhållandevis lätt då infrastrukturen är väl anpassad för detta. I östra Birsta är det svårare eftersom mycket av infrastrukturen åligger exploatören och hur denna utformas styrs av de för ögonblicket förväntade behoven.

Skulle handelsexpansionen avstanna är det vidare så att delar av östra Birsta som ej exploaterats kan ligga kvar med nuvarande markanvändning.

INDUSTRIEXPANSION

Detta förslag skall i ett tioårigt perspektiv kunna erbjuda ny industrimark, dels för nya verksamheter och dels för befintliga verksamheter som behöver expandera, i omfattningen 40 000 m² (tomtare). Väster om, utanför planområdet, finns även ett detaljplanelagt område med ca 124 000 m² industrimark som ej är utnyttjad. Området har en utbyggd infrastruktur lämplig för industrietableringar i mindre skala. Närheten till handelsområdet gör att verksamheter inte får förorena miljön i handelsområdet med hänsyn till att det är ett område där många människor uppehåller sig. Likaså får handelsutvecklingen inte ställa sådana krav att befintlig och planerad industri inte kan bedriva sin verksamhet enligt gällande planer. I denna plan regleras detta huvudsakligen genom att åtskilja områden för industri från områden för handel och att säkerställa industrins tillgänglighet via ev nya tillfarter.

BALANSEN/KONKURRENSEN MELLAN STADSCENTRUM OCH BIRSTA

Kännetecknande för centrumhandeln är:

Mindre butiker med hög kundservice.
Butiker som ofta inte säljer sitt utbud i volymhandel.
Det mesta av det som säljs kan bäras ur butiken för hand.
Parkeringsplatser erbjuds normalt inte i anslutning till handelsställena.
Närhet till stadens arbetsplatser, servicefunktioner, kommunikationer samt folklivet i staden.
Stadsmiljö med uttalade gaturum, parker och torg med en för folklivet välanpassad infrastruktur.
Butiker anpassade till stadsrummet.

Kännetecknande för Birstahandeln är:

Volymhandel med bl. a. varor som är för tunga eller för skymmande att bäras ur butiken för hand.
Närhet till parkeringar och bilkommunikationer.
Enkla förhållanden som ger intryck av billigare omständigheter och priser.
Externt läge med långt till stadens servicefunktioner.
Handletableringar utan stadsrum.
Enkel infrastruktur, huvudsakligen trafikorienterad.

Idag lever Birsta och centrumhandeln i någon typ av ganska ömtålig balans. Birsta City (galleria med ca 90 mindre butiker) innebär en tyngdpunktsförskjutning från ren volymhandel och erbjuder ett utbud liknande det i centrum. Ombyggnaden av f d IKEA-huset har skett med ett formspråk, en utemiljö och en galleriautformning som mer påminner om stadsmiljö än områdets övriga utbud. Konverteringen från volymhandel (IKEA) till galleria (Birsta City) har skett inom ramen för markanvändningen handel och kan inte förhindras med de instrument kommunal planläggning förfogar över.

Etablering av övernattnings i området kommer troligen att dra med sig olika typer av annan service för besökare, en service som idag tillhandahålles i centrum. Detaljplanen för Östra Birsta medger byggandet av hotell. Etablering av andra arbetsplatser (ej handel och industri) kommer även det att dra idag centrumetablerade verksamheter ut till Birsta.

Beträffande livsmedelshandeln kommer i Birsta att etablera sig tre större aktörer (Willys 6000 m², ICA ca 8000 m² och KF ca 7000 m²) om sammanlagt över 20 000 m².

Enligt Nordplans utredning om konsekvenserna av den omfattande handelsexpansionen bör ytterligare livsmedelshandel inte etableras i Birsta.

FÖRSLAG TILL FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

ALLMÄNT

I denna fördjupade översiktsplan anges markanvändningen till:

H₁ (handel inkl parthandel och bilservice i kombination med försäljning),

J₁ (småindustri och service)

K₁ (kontor, hotell och camping).

Planen medger inte etablering av bostäder, vård, skolor eller centrumfunktioner såsom teatrar, biografier, sportanläggningar mm. Däremot ingår i handel servicefunktioner såsom bank, post, resebyrå, fastighetsförmedling mm.

MARKANVÄNDNING

Vägmark

Reservation sker i form av vägmark för de skydds zoner som är fastställda (Trafikverket) för aktuella vägar. Vidare för den vägmark som behövs för trafiksäkerhet och framkomlighet samt den allmänna platsmark som behövs för allmänhetens fria rörlighet i området.

Naturmark

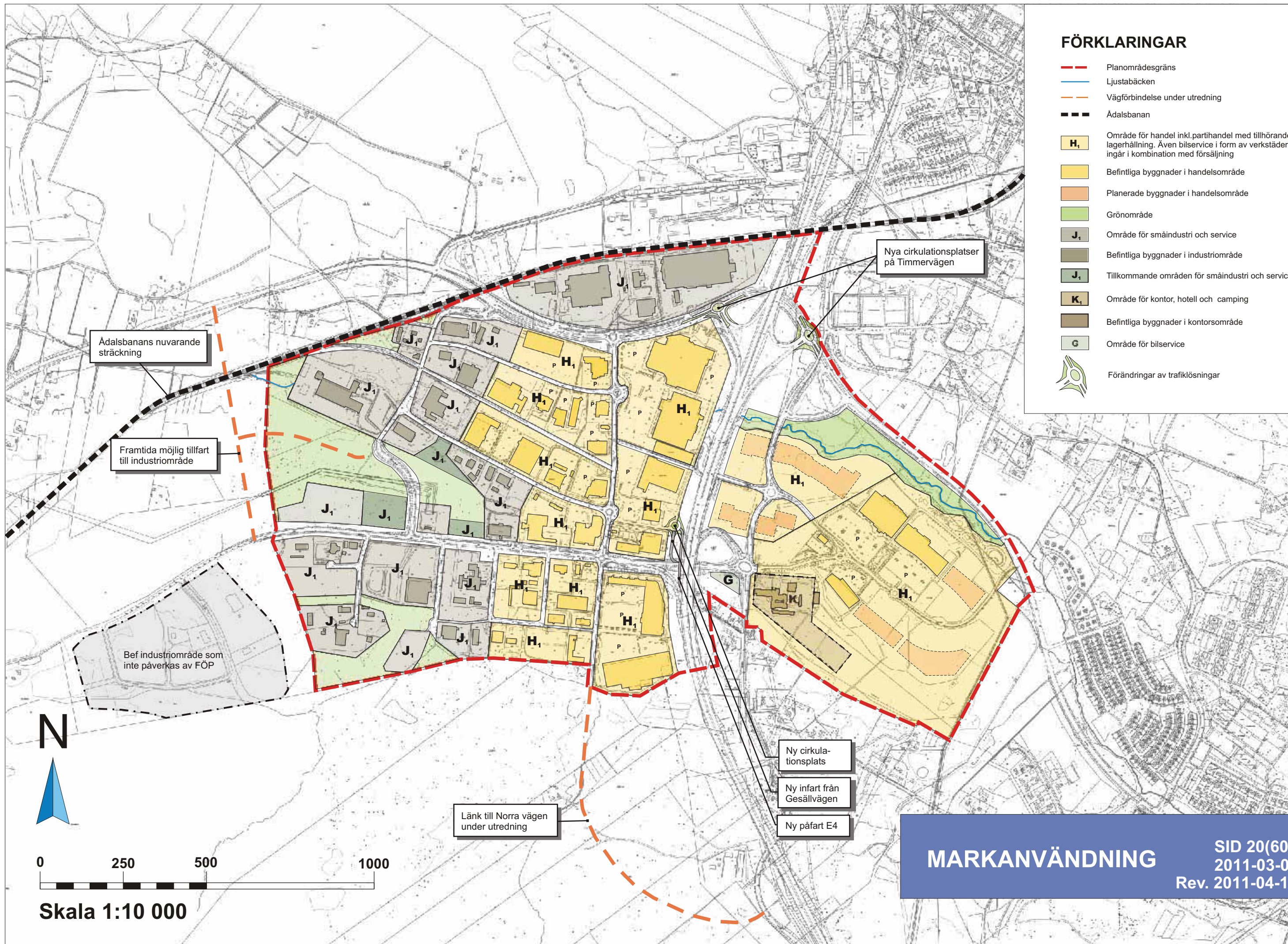
Mark som anses behövas för att skydda bevarandevärd natur (främst området kring Ljustabäcken), fornlämningar och mark som av olika skyddshänsyn inte bör exploateras avsätts som naturmark.

Nya etableringsområden

Öster om E4 finns planlagt område som börjat bebyggas. Här bedöms finnas utrymme för ytterligare ca 45 000 m² (byggnadsarea) handel. Mellan detta område och E4 finns också ett område med detaljplan för ca 35 000 m² handel. Detta är inte exploaterat idag. Mark för ny handel väster om E4:an tillskapas genom att vissa tidigare industritomter konverteras till handelsändamål. Detta bör främst ske utmed södra Gesällvägen. Handel bör i övrigt inte släppas fram i bef industriområde.

Bilservice

Idag finns bilserviceanläggningar (tankställen) för personbilar på två platser i anslutning till södra rondellen på Gesällvägen. Dessa lägen är ur säkerhetssynpunkt och ur trafiksynpunkt inte lämpliga, utan nya lägen för tankställen bör övervägas i anslutning till trafik- och säkerhets zonen utmed Norra vägen/E4:an. I planen redovisas ett sådant område söder om rondellen på Norra vägen.



FÖRKLARINGAR

- Planområdesgräns
- Ljustabäcken
- Vägförbindelse under utredning
- Ådalsbanan
- H₁ Område för handel inkl. partihandel med tillhörande lagerhållning. Även bilservice i form av verkstäder ingår i kombination med försäljning
- Befintliga byggnader i handelsområde
- Planerade byggnader i handelsområde
- Grönområde
- J₁ Område för småindustri och service
- Befintliga byggnader i industriområde
- J₁ Tillkommande områden för småindustri och service
- K₁ Område för kontor, hotell och camping
- Befintliga byggnader i kontorsområde
- G Område för bilservice
- Förändringar av trafiklösningar

Ådalsbanans nuvarande sträckning

Framtida möjlig tillfart till industriområde

Bef. industriområde som inte påverkas av FÖP

Nya cirkulationsplatser på Timmervägen

Ny cirkulationsplats

Ny infart från Gesällvägen

Ny påfart E4

Länk till Norra vägen under utredning



Skala 1:10 000

MARKANVÄNDNING SID 20(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19

Vidare finns tankställen (tre st.) för kommersiell trafik men dessa ligger i industriområdena eller vägområdena och genererar mindre trafik. De bedöms inte behöva flyttas av trafik- eller säkerhetsskäl.

Camping

Det finns ett behov av övernattningsmöjlighet för besökare i husvagn och husbil i synnerhet under semestertid. Idag finns en ostrukturerad övernattningsparkering i anslutning till IKEA. Campingplatser finns på Alnön och söder om staden i Fläsian men dessa är uppenbarligen inte tillräckligt attraktiva/nära för besökare i Birsta. Man bör i övrig planering överväga möjligheten att åstadkomma ett campingområde i Birstas närhet.

Pendlarparkering

En pendlarparkering tillskapas i anslutning till de nya busshållplatserna vid E4:an. Företrädesvis i kombination med övrig handelsparkering öster om E4.

Observationszoner

De i översiktsplanen angivna observationszonerna finns illustrerade på särskild karta sid 14. Inom dessa zoner skall särskild riskbedömning göras när etablering kan bli aktuell.

Tillgänglighet

Området skall vara tillgängligt för alla, vilket innebär att människor med begränsad rörlighet och orienteringsförmåga skall kunna använda området samt att det skall vara möjligt att med god standard resa till och från området kollektivt. Detta uppnås bl a genom att kollektivtrafik trafikerar området i högre utsträckning genom de möjligheter som den nya bussgatan ger och att omsorg, ägnas åt busshållplatsernas lokalisering och utformning. Det betonas också i planen den stora vikten av välplacerade gångstråk i området även på kvartersmark samt kopplingen av dessa över fastighetsgränserna och till busshållplatserna. Se exempel sid 24.

Trygghet

Området skall kännas tryggt för dem som besöker det. Detta förutsätter att trafikmiljön förbättras. För att skapa trygghet utanför affärs- och arbetstider bör platser där folk rör sig ha god insyn och vara väl upplysta. I anslutning till pendelparkeringen bör det finnas någon anläggning som har kvällsöppet så att det även då rör sig personer i området.

Jämställdhet

Jämställdhet mellan olika grupper är en viktig samhällsfråga. I

planförslaget har utökad standard för buss- och gångtrafik ansetts nödvändig bl a för att säkerställa bättre jämställdhet mellan olika besökskategorier. Alla har inte tillgång till bil eller biltransport och många behöver förflytta sig med barn eller barnvagn inom området. Nivån på kollektivtrafikstandarden, när det gäller gångavstånd till hållplats (se kart sid 22), har därför fått rekommenderade värden och lösningar har redovisats för att successivt uppnå detta.

Eftersom kvinnor utnyttjar kollektivtrafiken i större utsträckning än män, ger förbättringar inom kollektivtrafiken positiva effekter på jämställdheten mellan män och kvinnor. Fler kvinnor än idag kommer att kunna ta sig ut till handelsområdet eller arbetspendla med regionbussarna. Även ungdomar och människor som av andra anledningar inte har tillgång till bil kan dra nytta av planområdets goda bussförbindelser.

Vidare har och fortsätter GC-miljön i området att rustats upp med avskilda gång- och cykelstråk samt utökas för kortare och snabbare förbindelser mellan olika målpunkter i området.

Stora köpcentra gynnar i sig inte jämställdheten då transporter till handel ökar och försvårar för föräldrar med i synnerhet mindre barn att göra sina inköp och särskilt då dagligvaror. Om lokaliseringen till köpcentra innebär att närcentra läggs ner drabbar detta i första hand hemmavarande föräldrar. Det är dock inte politiken som styr detta utan kunderna. Väljer de att handla i köpcentra är det hit butikerna flyttar.

Tillgänglighetskravet enligt BBR medför vidare att alla lokaler skall vara tillgängliga med resultat att människor med olika handikapp skall ha samma möjligheter att nyttja Birsta.

GESTALTNINGSFRÅGOR

Bakgrund

Gestaltning handlar mycket om att skapa rum och sammanhang, som vi människor upplever som trivsamma. Detta sker på olika nivåer beroende på den enskilda miljöns skala. Miljön i Birsta är storskalig, närmast industriell och kräver därför enkla, storskaliga och enhetliga grepp för att skapa dessa sammanhang.

Gestaltningens kvalitet i Birsta är idag låg. Detta beror delvis på företagets ambition att ge en bild av ”lågpris” och att de inte har haft anledning att blicka utanför den egna fastigheten och dess angoringspunkt i gatunätet. En annan anledning är en mycket kraftig skyltning där butiksnamn och varumärken tävlar med varandra om uppmärksamheten, vilket gör miljön rörig. Birstas utseende och framtoning innebär också en klar skillnad mot den prydliga som återfinns i Stenstaden. Detta bidrar dock positivt till att områdena kompletterar varandra snarare än konkurrerar med varandra. Förbättringar av Birstas miljö måste kunna ske utan att konkurrens uppstår dem emellan. För att följa upp och

vidareutveckla den fördjupade översiktsplanen bör kommunen ta fram ett gestaltungsprogram för Birstas utemiljöer.

Birstas brister

Vissa gestaltningskvaliteter kan förbättras utan att balansen mellan centrum och Birsta äventyras. De viktigaste punkterna är:

Orienterbarheten i västra Birsta.

Dåligt definierade rum inom allmänna ytor (svåra att identifiera).

Bristfällig organisation inom stora parkeringsytorna.

Avsaknad av gemensam nämnare som binder samman husen med den utvändiga miljön och skapar känslan av sammanhang och struktur.

Överdriven skyltning som motverkar sig själv.

Åtgärder parkeringar/entréytorna

Parkeringarna och de stora öde ytorna mellan husen görs lättare att röra sig inom, med bl a raka gångvägar mellan byggnader samt mellan byggnader och gator. Gångvägarnas lägen och riktningar tydliggörs med trädtrader som samtidigt delar in de stora ytorna i mindre och mer lättöverskådliga delar.

De stora parkeringsytorna behöver en markplanering som anvisar hur de skall användas och signalerar att det finns en planerad organisation för detta. Detta görs med refuger, trädplanteringar och nattetid med belysning.

Markplaneringen skall även försvåra annan användning/körning. De flesta besökare accepterar att parkera var som helst men först sedan de konstaterat att ingen påtagligt bättre plats finns tillgänglig.

Optimalt bör all angöringstrafik slussas till en punkt där man kan överblicka den entrénära parkeringen, för att sedan successivt röra sig radiellt ut från denna och hitta ”bästa” plats.

Parkeringsbehovet

Birsta har idag 27 P-platser /1000m² butiksytorna. Jämfört med nyckeltal är detta lågt

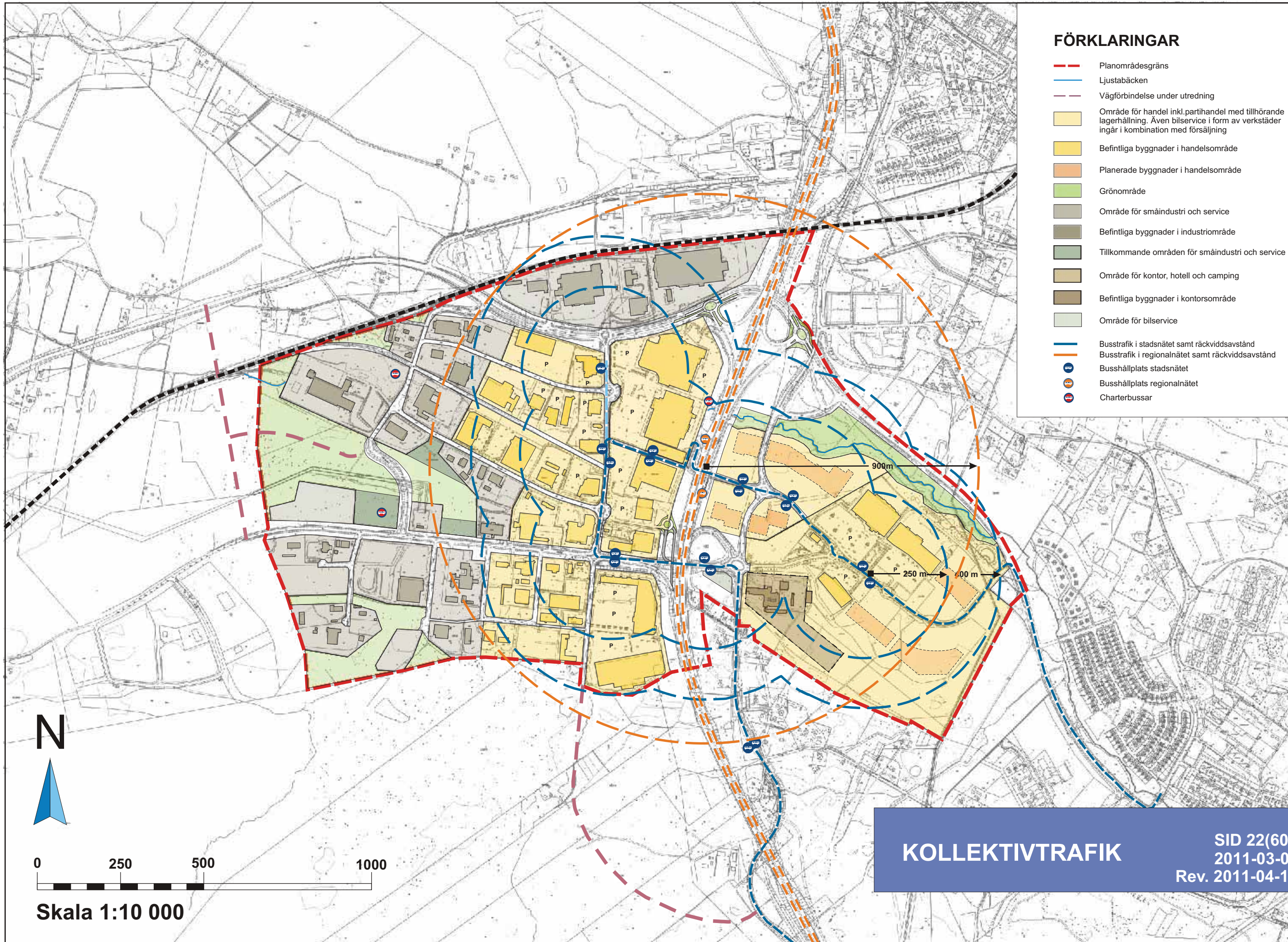
För dagligvaruhandeln ligger nyckeltal kring 40-50 p-platser/1000m²BTA

För sällanköpshandel ligger nyckeltal kring 30-40 p-platser/1000m²BTA

Detta bör övervägas i kommande detaljplaner

Åtgärder gaturummen

För att gaturummen skall bli tydligare och lättare att orientera sig i måste de rensas från överflödiga information. Olika trafikslag



åtskiljs från varandra och ges en tydlighet som är identifierbar även på avstånd. Detta kan åstadkommas med trädrader utmed gatorna samtidigt som det måste vara tydligt var bilar kör och var man färdas till fots och med cykel. Man måste lätt kunna hitta platser för nyttjande av kollektivtrafik och man måste kunna få en rimlig överblick över hur gatusystemet ser ut. Även under den mörka delen av dygnet måste gaturummet vara lätt identifierbart. Eftersom byggnaderna inte bidrar till att definiera gaturummet (vilket de normalt gör i stadskärnor) måste andra rumsskapande element användas, i första hand genom grönska men även med belysning kvälls- och nattetid.

E4:ans ”skyddskorridor” genom området bör vidare kompletteras med viss växtlighet och konstnärlig utsmyckning för att ge den ett större upplevelsevärde. Detta bör kunna ske utan att exponeringen av handelsområdet försämras annat än marginellt.

Åtgärder för information

Möjligheten att hitta rätt i Birsta kan förbättras genom att kommunen tillsammans med företagarna i Birsta enas om ett enhetligt skyltningsprogram som förslagsvis sker i flera nivåer.

Företagarna annonserar sig mot E4:an med tre stora skyltpyloner som annonserar Västra Birsta, Östra Birsta respektive Södra Birsta. Pylonerna är 20-24 m höga

ne i området krävs ytterligare skyltning i något mindre skala. Här används mindre pyloner i anslutning till viktiga vägska. Dessa pyloner är 12-14 m höga.

Pyloner som skyltar enskild verksamhet hålls på en höjd av högst 8 m.

Handelshusens skyltning leder till rätt parkeringsinfart och husets kundentré. Denna skyltning hålls under takfot för att vara underordnad pylonskytningen och för att anpassas till skalan i närmiljön. Samma sak gäller för hus med fasad mot E4:an.

Informationstavlor placeras ut så att man får en samlad kartinformation om var olika butiker finns. Dessa lokaliseras i anslutning till de ställen besökare angör området (busshållplatser, infarter mm).

TRAFIKSITUATION I OMRÅDET AVSEENDE KAPACITET, TRAFIKSÄKERHET, TRAFIKMILJÖ, KOLLEKTIVTRAFIK, GC-TRAFIK MM

Allmänt

Trafiksituationen i området måste förbättras ytterligare. Särskild trafikutredning har genomförts för att studera vad olika åtgärder kan få för effekt i Birsta. En cirkulationsplats på Timmervägen

bedöms kunna ta bort risken för köande upp på E4:an norrifrån liksom fri cirkulationsförbipassage vid en cirkulationsplats på Norra Vägen/Klökanvägen bedöms ta bort risken för köande söder ifrån. Åtgärder för att fördela den interna trafiken bättre till tillgängliga parkeringar bedöms påtagligt minska belastningen på Gesällvägen och det köande som ofta har uppstått där. Åtgärder som mittseparering av Gesällvägen för att förhindra vänstersväng får avvakta hur nuvarande åtgärder minskat trafiken på Gesällvägen. Sundsvalls kommun utreder idag en förlängning söderut av Gesällvägen med koppling till Norra Vägen. Detta skulle fördela trafiken till östra respektive västra Birsta med resultat att Klökanvägens passage under E4:an blev mindre belastad liksom rondellen vid Gesällvägen.. Eventuellt skulle det också flytta över trafik från E4 till nya Norra Vägen om det visar sig vara en snabbare transport ut till Birsta.

GC-stråk

Planen vill underlätta för gående att röra sig mellan varuhusen med korta och tillgängliga gångstråk. Planen visar ett antal nya gång- och cykelstråk som bör iordningställas för detta syfte. Flera av dessa stråk ligger på fastighetsmark och förbinder i första hand varuhusens entréer. Även om det idag är möjligt att gå här behöver dessa stråk iordningställas så att de är tydliga och säkra att använda. De måste även samordnas fastigheterna emellan så att inte en gångväg slutar i tomtgräns och inte får någon fortsättning. Skall cykeltrafik bli attraktiv måste även uppställningsplatser för cyklar anordnas i anslutning till affärsentréerna. Blir det avsevärt enklare att röra sig mellan olika målpunkter kommer detta att minska den lokala trafik som beror på att man väljer att åka bil mellan olika närliggande köpställen.

Gång- och cykeltrafikanter har idag separerade GC-stråk från staden längs Norra Vägen samt i anslutning till vissa av lokalgatorna. Det finns stora behov av komplettering för de lokalgator som betjänar affärsområdena. Stråken skall vara avskilda från biltrafiken för rimlig trafiksäkerhet. Befintliga trottoarer och GC-stråk i området behöver förbättras till vissa delar (se bifogad kartredovisning sid 24 och 26).

Timmervägen blir så hårt belastad av lokal- och genomfartstrafik att det är olämpligt att också hantera större mängder av GC-trafik som skall passera denna gata. Av detta skäl kommer ingen handelsetablering att tillåtas norr om Timmervägen utan endast industrietablering. Ett nytt GC-stråk i östvästlig riktning genom handelsområdet nyttjande nya passagen under E4:an blir huvudstråket för områdesinterna rörelser.

Järnvägsreservatet

Idag finns ett reserverat spårområde in i Birsta industriområde. Detta bör i framtiden vara möjligt att nyttja även om det idag inte

finns någon efterfrågan på detta. I ett längre perspektiv bör reservatet bibehållas som en framtida möjlighet att kunna nyttja järnväg om detta visar sig attraktivt. Detta förutsätter dock att en förändring av Ådalsbanans sträckning i framtiden tillåter detta.

Reservatet bör behållas men ges annan tillfällig användning, framför allt som gångstråk även om det huvudsakligen ansluter till varuhusens baksida (inlastningssida) men det ger så pass mycket genare gångvägar fria från biltrafik att det påtagligt underlättar gångtrafiken i vissa delar av västra Birsta.

Den kraftiga höjdskillnaden mellan norra och södra Förmansvägen, där höjdskillnaden i huvudsak ligger i en slänt i anslutning till järnvägsreservatet, går sannolikt inte att tillgänglighetsanpassa utan här får man acceptera alltför stora lutningar.

Gaturummet

Nuvarande in- och utfarter på Gesällvägen mellan Timmervägen och Klökanvägen kan ersättas av in- och utfarter från Förmansvägen, om det visar sig att mittseparering inte är åtgärd nog, för att öka framkomligheten på Gesällvägen vars kapacitet tidvis är hårt utnyttjad.

Passage mellan östra och västra Birsta

För att förbättra sambanden mellan handelsområdena i östra och västra Birsta har tillskapas en ny buss- och GC-gata under E4:an mellan områdena. I anslutning till passagen har anordnats möjlighet för regionala bussar att stanna i särskilda avkörningsfickor på E4:an med anslutningar ner till passagen.

I anslutning till denna passage bör även pendelparkering tillskapas, förslagsvis i kombination med övrig parkering, då det kan förväntas att ett visst behov uppstår av parkering för arbetsresor i anslutning till regionalbussar. För att en sådan parkering skall känna trygg att använda även efter affärstid bör det i anslutning till den finnas någon serviceanläggning som är bemannad även kvällstid.

Tidvis kan bekymmer uppstå när bussar från denna nya passage skall köra ut på Gesällvägen korsande ett körfält. Här bör man överväga signal för att minska bussens väntetider. Man bör även fundera över GC-trafikens passage över Gesällvägen i denna punkt.

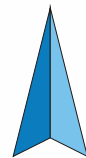
Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken i området måste förbättras så att merparten av handelsområdet kan nås inom 250 m från busshållplats (hög standard, 4 min gångväg). Detta har åstadkommit med en utökad linjesträckning av linje 2 mellan centrum och Ljustadalen som

FÖRKLARINGAR

- Planområdesgräns
- Ljustabäcken
- Ådalsbanan
- Bef gångväg
- Planerad gångväg
- Område för handel inkl. partihandel med tillhörande lagerhållning. Även bilservice i form av verkstäder ingår i kombination med försäljning
- Befintliga byggnader i handelsområde
- Planerade byggnader i handelsområde
- Grönområde
- Område för småindustri och service
- Befintliga byggnader i industriområde
- Tillkommande områden för småindustri och service
- Område för kontor, hotell och camping
- Befintliga byggnader i kontorsområde
- Område för bilservice
- Förändringar av trafiklösningar

N



0 250 500 1000

Skala 1:10 000

GÅNGSTRÅK

SID 24(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19

passerar under E4:an i nya passagen. Hela handelsområdet bör nås inom 400 m (medelstandard, 7 min gångväg) och detta uppnås med nuvarande trafiklösning.

Regionala besökare måste kunna kliva av och på kollektivtrafik i anslutning till E4:an. Man hamnar då mellan östra och västra Birsta och når butikerna i handelsområdet inom 900 m (låg standard - 13 min).

För att åstadkomma generellt hög standard på närhet från kollektivtrafik behövs även en lokal slinga inom området. Denna slinga kan förutom för lokala resor inom området även fänga upp regionala resenärer från E4:an. Det handlar då om en buss som kan röra sig i anslutning till de stora varuhusens entréer med frekvent trafik (max 10 min väntetid). Denna slinga, som endast servar handelsbesökare, bör ha handelsverksamheterna som huvudman och skötas av dessa. Den skall ses som en möjlighet till ökad service. Hur den kan ta sig fram på olika fastigheter behöver samordnas.

Charterbussar som kan förväntas angöra handelsområdet behöver dels ett ställe att lämna och hämta resenärer samt en uppställningsplats för bussar under tiden resenärerna besöker handelsområdet. Plats för av- och påstigning kan anordnas på bakgatan bakom IKEA (utmed E4:ans västra sida) men även andra alternativ kan bli aktuella om fastighetsägare och bussbolag så kommer överens.

Kundernas varuhantering

Utlastningszoner för kunder bör ligga avskilt från själva entrén då denna genererar extra mycket svårmanövrerad trafik (släpvagnar) med risk för trafikchaos.

Industriverksamheten

Framkomligheten för industriverksamheten är viktig och måste ha vägar som inte sammanfaller med de för handeln mest intensiva trafikområdena. Timmervägen är huvudsaklig försörjning av industriområdet och här kan en ny tillfart övervägas väster om planområdet med angöring till Klökanvägen och Förmansvägen om behovet uppstår. I planen behålls ett parkområde för framtida möjlig vägförläggning men eftersom osäkerheten är stor om förläggningen och genomförandetiden är mycket begränsad avsätts inte någon särskild vägmark i denna fördjupade översiktsplan då ambitionen trots allt är att behålla västra infarten huvudsakligen för industritrafik. Trafiken från E4 ner på Timmervägen planeras göras påtagligt mer framkomlig med cirkulationsplatser på Timmervägen i anslutning till av/påfarterna.

TRAFIKSITUATIONEN AVSEENDE BULLER, AVGASER OCH VÄGDAMM

Genom att påtagligt förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik och förbättra gångvägarna mellan olika varuhus kan mängden lokal trafik minska. Den omfattande trafiken i området genererar buller, avgaser och vägdamm.

Trafikbuller

Trafikbuller kan vara störande i området men kommer att få accepteras som en konsekvens av att så många väljer att komma hit i egen bil och parkera den i anslutning till de butiker de vill besöka. Eftersom varuhuset utmed E4:an har sin framsida vänd från E4:an blir miljön i anslutning till entréerna inte särskilt drabbad av motorvägsbullret.

Avgaser

Kommunens miljökontor har börjat mäta halterna av trafikrelaterade luftföroreningar (bensen och kväveoxider) i området med avsikt att få fram ett bättre underlag för att bedöma luftkvaliteten i förhållande till de miljökvalitetsnormer som finns (se tabell sid 15). Utifrån de resultat som mätningarna hitintills givit anses inte nivåerna av kväveoxider komma att överskrida miljökvalitetsnormerna vid maximal utbyggnad av området.

Vägdamm

Fortsatta mätningar och analyser av partiklar i luften orsakade av trafiken har gett vid handen att miljökvalitetsnormen inte förväntas överskridas i ett fullt utbyggt Birsta. Halterna av luftföroreningar kan dock överskrida miljömålen och fortsatt kontroll av föroreningsnivån får avgöra vilka insatser som kan behöva göras för att klara miljömålet.

ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR

Förorenad mark

Risk för förorenad mark anses föreligga i området. I detaljplaneskedet kommer en historisk beskrivning att utföras över respektive planområde och dess närhet. Om den historiska beskrivningen visar att en provtagning av mark och grundvatten behöver göras skall den ge vägledning för hur många provpunkter som behövs, hur de skall placeras samt relevanta analyser. Den historiska beskrivningen skall innefatta en kartdel över aktuellt område kopplat till en beskrivande textdel.

I detaljplanen ska föroreningssituationen vara så utredd att det inte råder tveksamhet om att marken är eller kan göras lämplig för planerad markanvändning. Om det föreligger behov av sanering

ska det framgå av detaljplanen, tillsammans med uppgifter om vem som ansvarar för att genomföra och bekosta förslagna saneringsåtgärder.

Luftmiljön

Förutom trafiken bedöms inte området ha föroreningskällor som kan medföra ohälsa eller besvär.

Vattenmiljön

Planförslaget innebär att allt dagvatten från hårdgjorda fastighetsytor skall infiltreras (lokalt omhändertagande) eller utjämnas och fördröjas innan avledning sker till ledningsnät eller recipient. Dagvatten från parkeringar, vägar och industriområden skall dessutom genomgå oljeavskiljning. Målsättningen skall vara att vattenflödena utjämnas och renas till den nivå det var innan markytorna hårdgjordes. Fastighetsägarna har ansvar för det vatten som kommer från fastighetsmark.

Detta bedöms som en nödvändig åtgärd för att upprätthålla god kvalitet på vattnet i Ljustabäcken och innebär att respektive fastighet alt grupper av fastigheter i gemensamhetsanläggning måste fördröja och rena sitt dagvattnet. Kommunen har på likartat sätt att ta hand om dagvatten från områden där kommunen är huvudman. Fördröjningsmagasin behövs dessutom för att dämpa vattenflödet till recipient vid kraftiga regn. Väntad klimatförändring ställer höga krav.

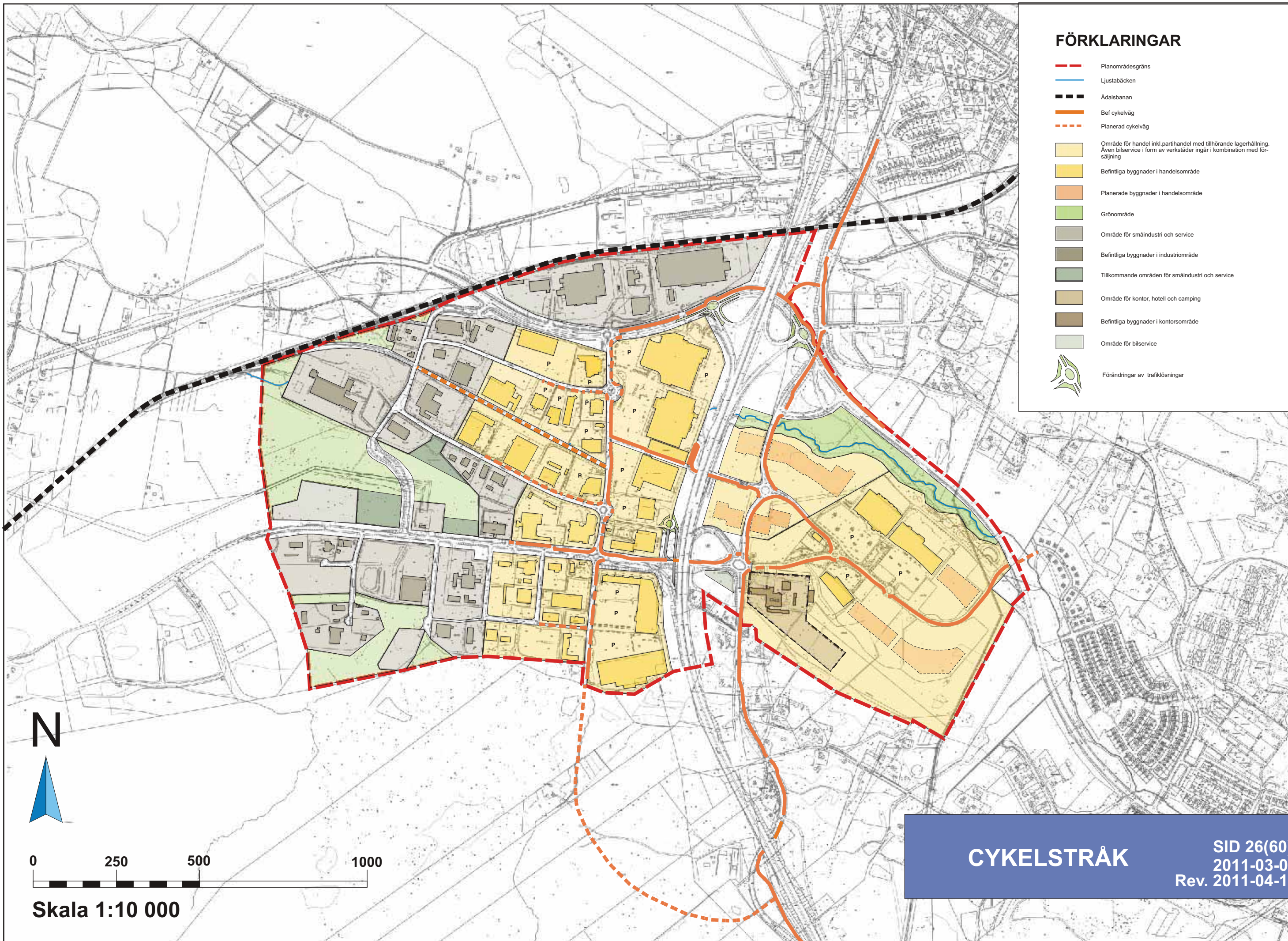
När det gäller färskvatten är området idag försörjt från kommunens vattentäcker. Vatten finns framdraget till området för den planerade utbyggnaden. Samma sak gäller spillvatten. Huvudledningar anses dimensionerade för planerad utbyggnad

Industribuller

















Bullret i området är huvudsakligen trafikrelaterat (se ovan). Industriverksamheter har att underordna sig naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller vilket bör medföra att handelsområdena inte störs mer än acceptabelt.

Elektromagnetisk strålning

I planområdet finns en 110kV-ledning med tillhörande transformatorstation belägen i västra delen av området. I översiktsplanen har rekommenderats att byggnader eller miljöer där människor stadigvarande vistas, inte bör lokaliseras så att elektromagnetiska fält från kraftledningar och transformatorstationer överskrider nivån 2 µT. I denna plan har ett observationsområde i enlighet med ÖP markerats på 200 m från aktuella anläggningar. Inom detta område får särskild bedömning göras från fall till fall om lämpligheten av etablering. Vid



FÖRKLARINGAR

-  Planområdesgräns
-  Ljustabäcken
-  Adalsbanan
-  Bef cykelväg
-  Planerad cykelväg
-  Område för handel inkl. partihandel med tillhörande lagerhållning. Även bilservice i form av verkstäder ingår i kombination med försäljning
-  Befintliga byggnader i handelsområde
-  Planerade byggnader i handelsområde
-  Grönområde
-  Område för småindustri och service
-  Befintliga byggnader i industriområde
-  Tillkommande områden för småindustri och service
-  Område för kontor, hotell och camping
-  Befintliga byggnader i kontorsområde
-  Område för bilservice
-  Förändringar av trafiklösningar



Skala 1:10 000

bedömning skall Strålsäkerhetsmyndighetens författningssamling SSMFS 2008:18 "Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsningar av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält" tillämpas.

REGIONALA BEDÖMNINGAR

Uppbyggnaden av ett så pass bilberoende centrum som Birsta är, blir mycket känsligt för förändringar i detta transportsystem. Planen bedöms ha tagit hänsyn till förväntad maximal utbyggnad av handel i perspektivet 10 år. En sådan omfattande expansion medför sannolikt påtagliga förändringar i ett område som är avsevärt större än bara Sundsvalls kommun. Timrå- och Ådalskommunernas handel kommer sannolikt att påverkas av oplanerade strukturomvandlingar. Möjligen kan så även ske i Sundsvalls centrum. Ökande medvetenhet om världens utsatta klimatsituation kan leda till att man tvingas begränsa även individens energikonsumtion och då är det nog bonusbehoven som först begränsas medan de basala behoven prioriteras. Där alternativ med lägre energikonsumtion finns kommer dessa att vara lättare att acceptera än begränsningar som idag saknar alternativ. Transportsektorn på alla nivåer blir då föremål för ej ringa omprövningar.

Stadscentrum i större städer är idag normalt de stora motorerna för ekonomisk utveckling. Här finns arbetsplatserna, kontaktnäten, de spontana mötena/mötesplatserna och merparten av de planerade möten som genererar utveckling. Genom att stadscentrum är en sådan mångfasetterad miljö med en stor del av stadens administrativa arbetsplatser är den också en mycket viktig plats för utveckling av idéer och planering av deras genomförande. Skulle centrumfunktionen åderlätas på denna mångfald finns en klar risk att denna ekonomiska generator också avmattas. Detta skulle drabba hela Sundsvall och även Sundsvallsregionen.

KONSEKVENSBESKRIVNING

HANDELN

Full utbyggnad av Östra Birsta medför ett tillskott på ca 100 000 m² butiksyta. Expansion genom möjlig utbyggnad i västra Birsta kan uppskattas till 15-20 000 m². Kvarvarande utbyggnadspotential är därmed ca 80 000 m².

Den efterfrågan på expansion inom handeln som föranledde

utbyggnadsplanerna i Birsta har de senaste åren dämpats något; sannolikt av konjunkturen. Om och när den återhämtar sig är svårbedömt. Det finns ett antal faktorer som kan påverka detta.

Konsekvenserna av en full utbyggnad kan bedömas lokalt för Birsta, för Sundsvalls tätort och för regionen.

LOKALT FÖR BIRSTA

Birsta ligger utanför tätorten med förhållandevis liten påverkan på nuvarande lokal handel. De närliggande bostadsområdena har ingen eller ringa lokal handel och den som finns utvecklas till närhandel i kombination med annan verksamhet. Utvecklingen är och har länge varit att små stadsdelscentra läggs ner till förmån för större köpcentra.

Bydalen som varande ett strategiskt välplacerat handelsområde har svårigheter att utvecklas i ett läge så nära Birsta. Dock finns här fortfarande bla livsmedelsbutik, frisör och apotek.

FÖR SUNDSVALLS TÄTORT

Ökad expansion med mer handel i Birsta kommer att medföra större svårigheter för annan etablerad handel i staden att överleva och det gäller då främst handel i övriga externa lägen.

En levande stadskärna behöver en mix av olika verksamheter där handeln hör till de viktigaste då den drar mycket folk dagtid till centrum och folklivet är en del av attraktiviteten. Mellan åren 2005 och 2008 har både centrumhandeln och Birstahandeln ökat vad avser antalet sysselsatta inom handel (centrum med ca 130 och Birsta med ca 400 personer) - SCB-statistik.

Små stadsdelscentra ligger i en mellanzon som normalt har svårt att hitta en egen nisch annat än möjligen inom dagligvaruhandeln (där avståndet bostad - butik är mer avgörande). Konsumenterna idag väljer större handelscentra framför mindre (bla beroende på att det är enkelt att ta sig dit och att utbudet är så mycket större).

Att koncentrera handeln till centrum och Birsta får konsekvenser:

Merparten av konsumenterna får längre transportavstånd till sin handel och den blir mer tidskrävande vad avser dagligvaruhandeln. Sällanköpshandeln kan spara tid genom att många inköp kan göras på samma ställe vid samma tillfälle.

För konsumenterna som har besvär med att förflytta sig innebär koncentrationen till några få stora centra svårigheter att genomföra dagligvaruhandeln. Många behöver därmed stöd för detta med kostnader för samhället som följd.

Koncentration av handel medför ökad belastning på trafiksystemen i anslutning till handelsområden samt till och från dessa, då transporter till handel i så stor utsträckning sker med egen bil.

Några få stora köpcentra innebär färre inköpstillfällen med fler inköp/tillfälle vilket medför att transporten till och från köpstället måste vara bekväm och tillåta enkel hantering av inköpta varor, alternativt skall service för annan leverans av inköpta varor än egen hemtransport utvecklas.

Samtidigt som konsumenternas trafik ökar minskar leveranstrafiken som får ett mindre och effektivare distributionsnät.

Storskaliga system är alltid känsligare än små för störningar vilket kan medföra att förändringar i exv transportpris, miljöaspekter på transporter eller energitillgång för transportsystem kan medföra behov av större förändringar än i mer småskaliga system.

REGIONALT

Ökad expansion i Birsta innebär ytterligare påfrestningar på övrig handel i regionen. Här är det huvudsakligen sällanköpsvaror som berörs. Detta medför ökad trafikbelastning med resor till och från Birsta och i den mån det medför att sällanköpsvaror inte längre saluförs i vissa områden, sänkt närstandard för boende i dessa områden.

På längre sikt kan detta förändras:

Handelsexpansionen kan nå en nivå när sällanköpskedjorna anser det lönsamt att etablera sig i mindre orter också. I ett sådant läge kan Birsta tappa marknad.

Transportpriserna kan skjuta i höjden och minska viljan att resa långt för handel med resultat att handeln etableras mer lokalt. Kraftigt höjda bränslepriser slår temporärt hårt mot resandet i ett inledningsskede men jämnar ut sig med omprioritering av tillgängliga medel.

Attityder i samhället kan förändras och att leva lokalt kan bli ett levnadsmönster som lanseras som miljövänligt och framtidsorienterat. Tidigare trender i detta avseende har dock inte varit särskilt uthålliga.

Internethandeln kan komma att expandera kraftigt på kontanthandelns bekostnad vilket i sig inte behöver betyda att Birstas marknad minskar men det blir en omstrukturering till att även tillhandahålla internetförsålda varor.

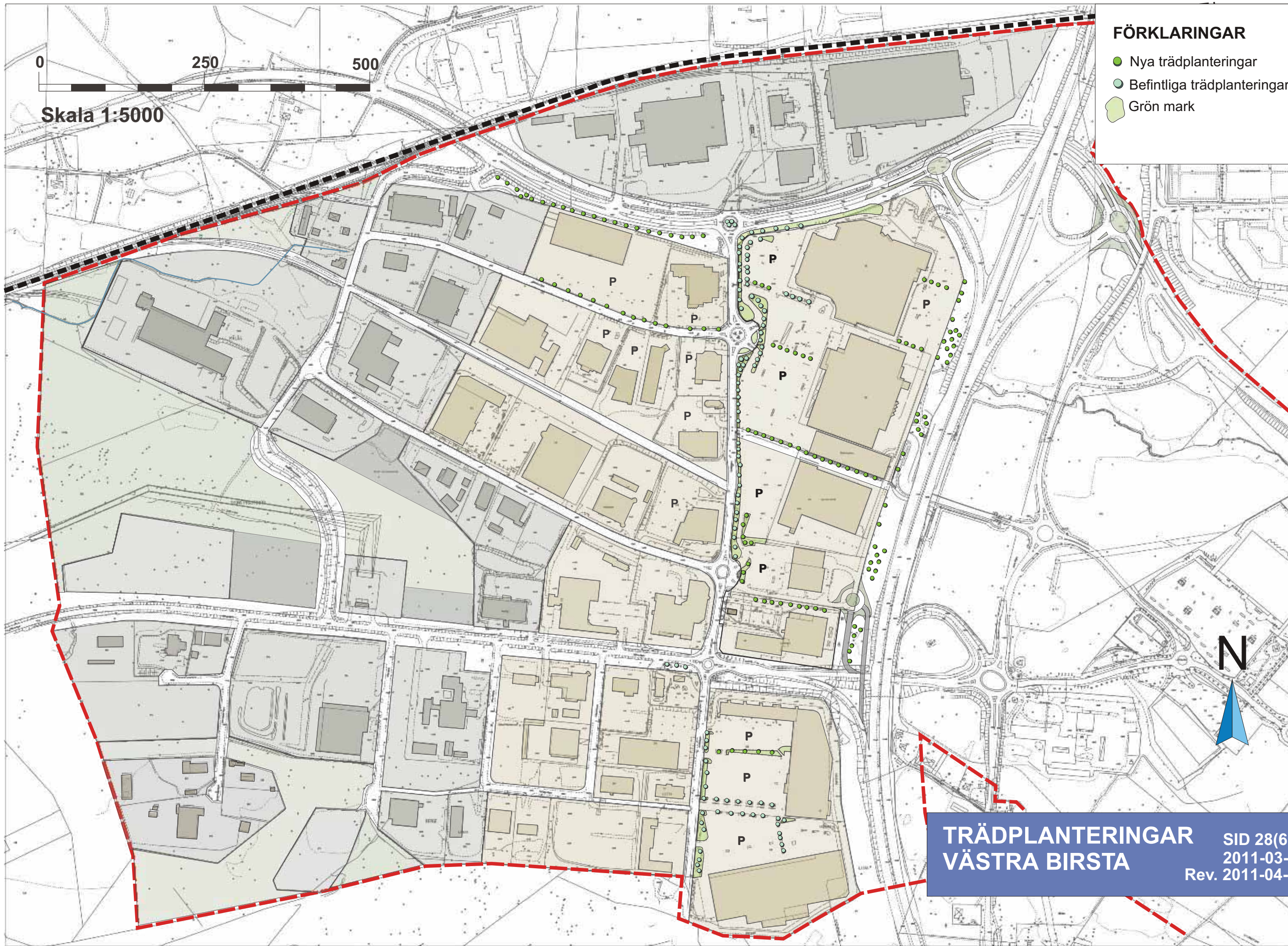
Skulle vi få en utveckling mot mer decentraliserad handel igen kommer i första hand regionala handelscentra som Birsta att drabbas. Sannolikt kommer då en del av bef. handelslokaler att tömmas. I Birsta kan man då tänka sig olika utvecklingsscenarier där man drar nytta av förhållandevis stora sammanhängande lokalytor:

0 250 500

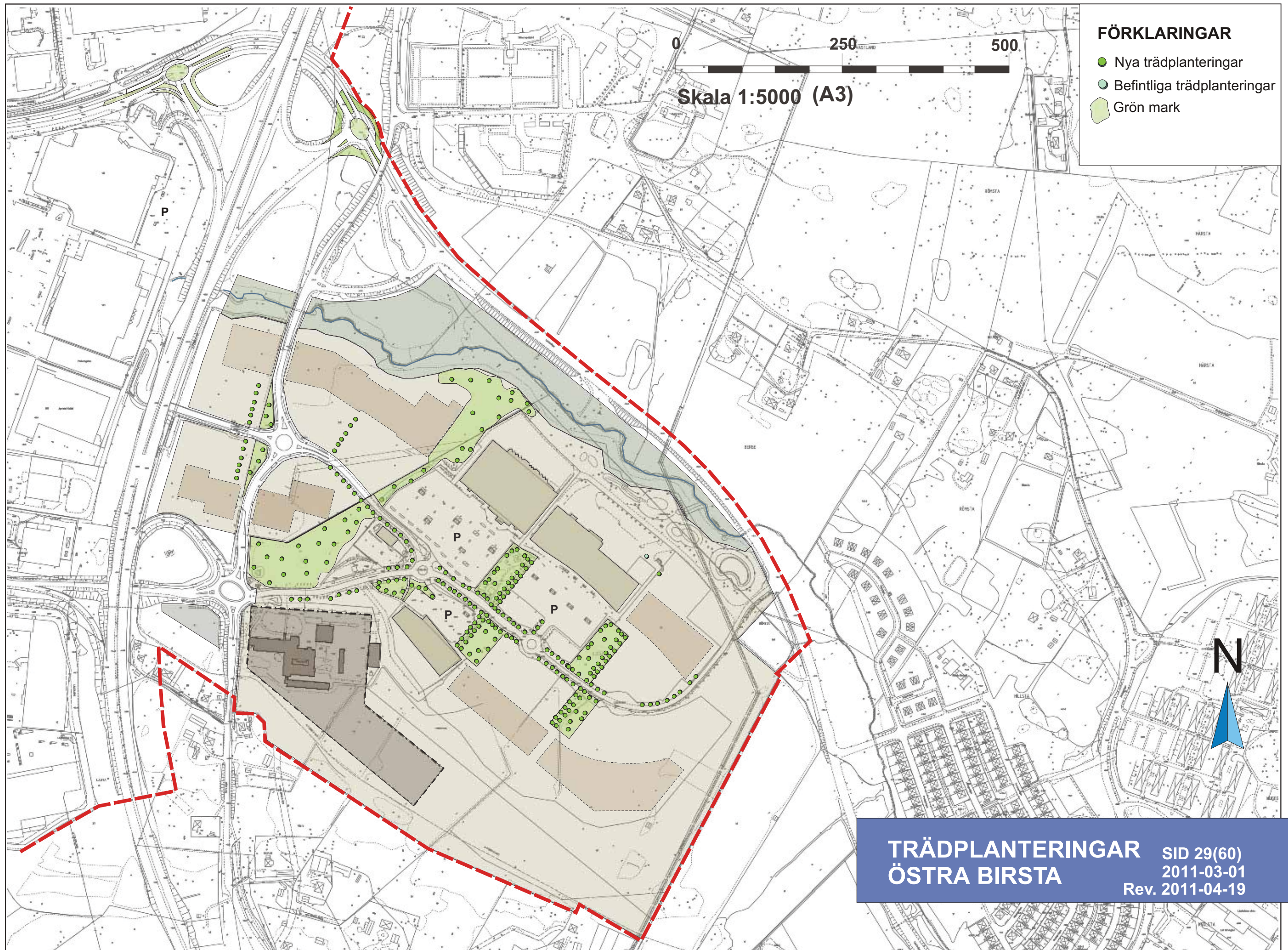
Skala 1:5000

FÖRKLARINGAR

- Nya trädplanteringar
- Befintliga trädplanteringar
- Grön mark



TRÄDPLANTERINGAR
VÄSTRA BIRSTA
SID 28(60)
2011-03-01
Rev. 2011-04-19



FÖRKLARINGAR

- Nya trädplanteringar
- Befintliga trädplanteringar
- Grön mark

0 250 500

Skala 1:5000 (A3)



TRÄDPLANTERINGAR SID 29(60)
ÖSTRA BIRSTA 2011-03-01
Rev. 2011-04-19

Småindustri tar över lokalerna i en likaledes i tiden liggande filosofi om närproducerat.

Upplevelseindustrin etablerar sig med anläggningar för kommersiell hantering av olika typer av upplevelser.

En utveckling mot bättre hälsa genom mer fysisk aktivitet kan ge ett antal **anläggningar för motion** i olika former med tillhörande avslappning.

En del **sporter** som idag utövas utomhus kan flytta inomhus om prisbilden är acceptabel.

NATIONELLT

Handeln beskrivs ofta som en mycket viktig motor i samhällsekonomin. Utvecklingen för handeln kan dock påverkas av ett antal faktorer och några av dessa kan ge mer långsiktiga effekter såsom:

Råvarutillförseln i världen är i vissa sektorer ansträngd och en rättvis fördelning i världen ger mindre resurser för de rika länderna. Handeln har till vissa delar expanderat på kortare omloppstider för varorna snarare än ökade behov hos konsumenterna. Vid råvarubrist kommer detta beteende att behöva förändras till längre omloppstider med minskad konsumtion som följd.

En ökad **miljömedvetenhet** leder sannolikt till ett sparsammare utnyttjande av energi och miljöteksamma råvaror. Bättre hushållning med resurserna leder till minskad handel med resurskrävande varugrupper.

Vårt ekonomiska system gynnas av frihandel. Ett annat ekonomiskt system gör kanske inte det. I ett läge då man måste hushålla med resurserna kan transporter vara en faktor som är påverkbar och som kan behöva regleras. För handeln kan detta medföra att tillverkningen flyttar tillbaka närmare konsumtionen och att den då dyrare prisbilden medför färre tillfällighetsköp och fler planerade långsiktiga köp vilket minskar handelsvolymen.

HANDEL OCH SHOPPING

En av de starkaste och troligen fortfarande växande trenderna inom handel är shoppingen. Shopping handlar om mer än själva köpandet av varor. Shopping är hela upplevelsen att vara på en viss plats, gå och titta på saker, kanske prova något, äta en bit, umgås, stöta på vänner, titta på människor osv. Shopping är en aktivitet i sig och för många en familjesysselsättning eller något man gör i kompisgänget. Shoppingens förutsättningar innebär också att om shopping ska fungera så krävs det relativt många butiker intill varandra och även kaféer och restauranger. I Sundsvall och dess närhet så är det framförallt Birsta och

Stenstaden som har en tillräcklig mängd butiker mm för att på allvar kunna ge förutsättningar för shopping.

Butiker i stadsdelarna och i stadsdelscentra fyller bara delvis denna funktion. Visst är de också samlings- och träffpunkter men i en betydligt mindre skala. Huvudsyftet med att bege sig till dessa är alltid att handla/köpa något. Till skillnad från shoppingen som inte leder till inköp varje gång.

TRANSPORTERNA

LOKALT

Den fortsatta expansionen i Birsta anstränger trafiksystemen. En separat vägutredning har bedömt problemen och föreslagit åtgärder som till stor del arbetats in i denna FÖP. Det innebär i huvudsak att fler interna transportmöjligheter tillskapas för att fördela trafiken jämnare i området och därigenom minska belastningen på flaskhalsar såsom exv. Gesäll- och Klökanvägen. Flera cirkulationsplatser på Timmervägen skall ta bort risken för köbildning upp på E4.

Vidare vidtas åtgärder för att minska trafikbelastningen totalt sett genom att:

förbättra kollektivtrafiken till och från området och därmed få fler att välja att åka buss till Birsta.

förbättra kollektivtrafiken inom området med utökat nät och turtäthet Därmed förväntas fler att välja att förflytta sig inom området med kollektiva trafikmedel.

förbättra GC-systemet i området i avsikt att få fler människor att röra sig till fots eller med cykeli området.

Potentialen i dessa åtgärder är begränsad, då den vanlige köparen i sällanköps- och livsmedelshandel vill ha bilen intill köpstället. Möjligheten att få fler att gå i området begränsas också av områdets storlek, det är ofta långt mellan de olika målpunkterna. Större är möjligheterna att påverka shoppingturismen och arbetsplatsresorna.

Utanför denna FÖP pågår utredningar om:

ny vägförbindelse mellan Gesällvägen och Norra Vägen över Kullsåsen. Detta skulle innebära ytterligare en infart till området och dela den trafik som idag nyttjar Norra Vägen till separata infarter till östra och västra Birsta. Sannolikt skulle detta även föra över viss trafik från E4:an till Norra vägen särskilt vid tider då denna inte är hårt belastad.

hur den tunga trafiken i öst-västlig riktning mellan kusten och inlandet skall belasta i första hand Timmervägen. Överväganden pågår om det kan vara möjligt att flytta denna trafik till andra vägar eller tillskapa nya stråk för dessa transporter.

ev. ny tillfart till industriområdet från norr (Timmervägen) via passage över/under järnvägen får dels avvakta järnvägsutredningen för Ådalsbanan och dels avvakta vilket behov som expansion i industriområdet tillskapar.

Genom att vidtaga dessa åtgärder bedöms:

att risken för köbildning ut på E4 kommer att undanröjas.

att trafiken i området flyter smidigare.

att kollektivtrafiken på de mest utsatta vägavsnitten inte får onödiga väntetider.

att GC-förflyttningar sker under trygga former i tydliga GC-stråk

att farligt gods i öst-västlig riktning på sikt inte transporteras i omedelbar närhet av handelsområdet.

TRENDER MM

Handelsområden är transportkänsliga och det gäller i synnerhet externa centra placerade utanför städerna. Huvuddelen av alla besök kommer troligen även i framtiden att ske med eget fortskaffningsmedel.

Bekvämligheten i att kunna frakta hem det man köpt i egen bil är svår att ersätta. Man kan tänka sig att varorna levereras till särskilda lokala utlämningsställen där de kan avhämtas på valfri tid men då blir det inte i anslutning till bostaden och kräver lokala transporter.

Näthandeln kan komma att minska transportbehovet då det inskränks till att distribuera varor gemensamt och hämta dem lokalt. Möjligen är det så att handeln i butik för närvarande har nått ett sorts maximum och de alternativ som idag syns på lite längre sikt kommer att förlänga omloppstiderna för sällanköpsvarorna och flytta handel från butik till andra media.

Behovet av att dimensionera renodlade handelsområden för en ständig ökande trafik tillströmning kan nog bedömas vara begränsat. Dock kan en expansion med upplevelseindustri och sportevenemang samt tillhörande övernattningsmedföra en ny expansion om dessa verksamheter tillåtes etablera sig. Dyrare transportkostnader slår kortsiktigt rätt hårt mot viljan att nyttja externa centra och ändrade inköpsvanor såsom näthandel kan leda till minskade antal besök i köpcentra.

BUSSAR

Busstrafiken till och från Birsta skall hålla en rimligt hög kvalitet på tillgänglighet med målsättningen att målpunkter bör ligga inom 400 m från närmaste busshållplats. Genom att lägga in en särskild kollektivfil i det område som är mest belastat kan framkomligheten ökas för kollektiva transportmedel.

CYKEL

Ett genomtänkt system av cykelvägar i området skall göra det säkert och gent att färdas med cykel. Systemet blir grovmaskigt och det ordinarie gatunätet får användas där detta är mindre belastat. Cykeltrafik från Sundsvalls stad når Birsta via Norra Vägen och från Ljustadalen via Ljustavägen. En östvästlig huvudaxel läggs genom området med förbindelser till angoringsvägar. Om Gesällvägen förlängs mot Norra Vägen blir detta sannolikt huvudangöringen på cykel varför denna nya väg skall ha hög standard på cykelväg.

RÖRELSER I BIRSTA

Lokala rörelser i Birsta sker i mycket stor utsträckning med bil då man vill ha bilen nära vid inköp. Man skulle minska bilåkandet lokalt i området om man kunde förflytta sig mellan olika butiker på ett annat sätt som var attraktivt nog även bärande på inköpta varor.

En områdesintern shoppingbuss som förbinder de större köpställena och som roterar i området med täta turer skulle ev. kunna fylla en sådan uppgift.

Att lätt och tryggt kunna röra sig till fots är också en förutsättning för att få folk att gå. FÖP:n innehåller ett utbyggt system för att man skall kunna gå mellan olika målpunkter utan alltför stora omvägar. Möjligheterna att gå begränsas dock av områdets storlek.

CHARTERBUSSAR

Man kan även förvänta sig att Birstas expansion medför allt fler tilltransporter i charterbussar. Dessa kommer antagligen att vilja släppa av sina resenärer på kvartersmark i anslutning till vissa butiker och var och hur detta sker får bli överenskommelser mellan researrangörer och markägare.

VARUTRANSPORTER

För varutransporter är det rimligt välförsörjt i Birsta och ytterligare anpassning behövs för närvarande ej. Det är önskvärt att varutransporter kan förläggas till andra tider än när kundtillströmningen är som störst och detta regleras även av att de personella resurserna att ta emot varor är mindre när kundantalet är störst.



MILJÖFRÅGOR

KONSEKVENSER FÖR UPPFYLLELSE AV MILJÖMÅL					
Miljömål	Vad betyder det?	Delmål	Måluppfyllelse	Analys	Åtgärder
Begränsad klimatpåverkan	Halten av växthusgaser i atmosfären skall stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.		Bidrar delvis till måluppfyllelse	Birsta har i sin helhet bidragit till ökade transporter och ökade mängder av klimatutsläpp. Översiktsplanen föreslår åtgärder som minskar denna ökning	Satsning på GC-vägar och kollektivtrafik
Frisk luft	Luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.		Förhindrar delvis måluppfyllelse	Luften klarar i dagsläget sannolikt miljö kvalitetsnormer men det är troligt att halterna av luftföroreningar överskrider miljömål	Satsning på GC-vägar och kollektivtrafik kan delvis motverka ökningen av biltrafik till Birsta
Giftfri miljö	Miljön skall vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.		Bidrar till måluppfyllelse	Förorenade områden är översiktligt kartlagda och riktlinjer finns framtagna	Åtgärder för ev. marksanering vidtas i samband med nya detaljplaner
Levande sjöar och vattendrag	Sjöar och vattendrag skall vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer skall bevaras.		Bidrar delvis till måluppfyllelse	Birsta har i sin helhet bidragit till en ökning av hårdgjorda ytor och dagvattenavrinning. Översiktsplanen föreslår åtgärder för att utjämna och rena dagvattenutsläpp	Åtgärder för att rena och utjämna dagvattenutsläpp vidtas i samband med nya detaljplaner
Ett rikt odlingslandskap	Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion skall skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.		Förhindrar delvis måluppfyllelse	Birsta har tagit i anspråk användbar åkermark. Översiktsplanen föreslår ingen fortsatt exploatering av åkermark	Ingen fortsatt exploatering av åkermark i Birsta medges i översiktsplanen
Ett rikt djur- och växtliv	Den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer skall värnas.		Bidrar delvis till måluppfyllelse	Planen föreslår grön skyddszon kring Ljustabäcken och avsätter naturområden i den västra delen av planområdet	Kvarvarande naturområden inom planområdet avsätts som naturmark
God bebyggd miljö	Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas till vara och utvecklas.	<p>Variert utbud av bostäder, service, handel och kultur</p> <p>Grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden skall bevaras, vårdas och utvecklas</p> <p>Antal människor som utsätts för trafikbullerstörningar ska minska</p> <p>Kulturhistorisk värdefull bebyggelse ska tas tillvara och utvecklas</p> <p>Uttag av naturgrus ska minska</p> <p>Den totala mängden genererat avfall skall inte öka</p> <p>Den totala energianvändning ska minskas</p> <p>God inomhusmiljö</p>	<p>Bidrar inte till måluppfyllelse</p> <p>Se ”Ett rikt djur och växtliv”</p> <p>Ej relevant</p> <p>Ej relevant</p> <p>Ej relevant</p> <p>Bidrar inte till måluppfyllelse</p> <p>Bidrar inte till måluppfyllelse</p> <p>Bidrar inte till måluppfyllelse</p>	<p>Planområdet kommer även i fortsättningen att fungera som område för handel och kontor</p> <p>Planområdet inrymmer inte bostäder.</p> <p>Planområdet saknar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse</p> <p>Översiktsplanen diskuterar inte förslag för att minska mängden avfall</p> <p>Området är anslutet till fjärrvärme. Fjärrkyla har börjat användas i vissa anläggningar. Översiktsplanen diskuterar inte åtgärder för en minskad energiförbrukning i Birsta</p> <p>Översiktsplanen diskuterar inte inomhusmiljöer</p>	

LUFTFÖRORENINGAR

Kväveoxider

Genereras av trafikens förbränningsmotorer. Halterna påverkas av typ av motorer, typ och omfattning av rening i motorer, körsätt och väntetider i trafiken. Halterna av kväveoxider ökar vintertid. Uppmätta nivåer på Gesällvägen i Birsta överskrider inte miljö kvalitetsnormerna men det finns risk att miljömålet för 2010 överskrids. De förändringar som föreslås i FÖP:n medför:

att den ökade framkomligheten i området kommer att minska kör- och kötiderna.

att förbättrad kollektivtrafik förväntas minska trafikbelastningen i området liksom högre standard på GC-stråk.

att ett avsevärt utökat trädbestånd kan minska genomströmningen av luft (utspädningen) men kan också bidra till att kvävedioxidhalterna minskar.

Vidare kan antas att

den tekniska utvecklingen förväntas ge motorer med mindre kväveoxidutsläpp och bättre rening av avgaser.
en successiv övergång till andra drivmedel förväntas på längre sikt minska kväveoxiderna.

Partiklar

Genereras främst av trafikslitaget mot körytorna. Miljö kvalitetsnormens värde om $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ överskrids normalt inte men det finns risk att miljömålen 2010 överskrids. FÖP:n föreslår inga konkreta åtgärder mot partikelhalten men det kan förväntas att minskad användning av dubbdäck och åtgärder för att minska trafiken tillsammans med mer omfattande trädplanteringar förbättrar förhållandena. Om man inte klarar miljömålen kan även byte av markbeläggning till hårdare material, särskild dammbindning eller övergång till halkbekämpning med tvättad stenflis övervägas.

Buller

Detta alstras av trafiken och når inte några hälsovådliga nivåer. Trafiken är en nödvändighet för området. E4:ans passage genom området medför ett buller som inte verksamheten i sig genererar. Detta kan skärmas men samtidigt är exponeringen mot E4:an viktig. Mindre bestånd av skärmande växtlighet planeras men har mycket begränsad påverkan på bullret det är mer miljöskapande. E4-bullret bedöms inte vara någon viktig faktor att bemästra. Merparten av vistelsen i området sker inomhus och bullret från

E4:an skärmas av intilliggande fastigheter. Bullret hanteras vidare i kommande detaljplaner och i samband med bygglov.

VATTENFÖRORENINGAR

Dagvattenföroreningar

Genereras av partiklar och oljespill från trafiken vilka, via nederbörden och avrinning från hårdgjorda ytor, fångas upp och i dagvattennät transporteras till Ljustabäcken med utflöde i anslutning till bäckens passage under E4:an (västra Birsta) och fördröjningsdammar söder om bäcken (östra Birsta). För att inte förorena bäcken behövs i första hand en avskiljning dels av partiklar och dels av oljespill. I östra Birsta har detta lösts med dammar vilka anlagts och sköts av fastighetsägare. I västra Birsta samlas dagvattnet upp i ett kommunalt nät. Vissa fastighetsägare har här anläggningar för lokalt omhändertagande men merparten har det inte utan dagvattnet från trafikytorna släpps direkt till bäcken. Vattnet innehåller föroreningar från i första hand trafikytorna och behöver sedimenteras och oljeavskiljas innan det släpps i Ljustabäcken. Denna ambition skrivs in i FÖP Birsta och ska föras vidare in i detaljplaner och genomföras i samband med ombyggnader och nybyggnader.

Som följd av denna fördjupade översiktsplan utarbetas ett åtgärdsprogram som konkret redovisar tillvägagångssätt och åtgärder som syftar till bättre hantering av dagvatten i västra Birsta.

Den skall också redovisa frågor som berör samarbetsformer med fastighetsägare/näringsidkare, finansiering, genomförande mm.

Exempel på åtgärdsförslag från tidigare planer i Birsta

En målsättning för hela Birstas dagvattenhantering måste bli att man bygger om systemet efter principer som tillämpas vid nyexploatering idag. Att lyfta fram Ljustabäcken och mindre sidobäckar i dagen finns det inte förutsättningar för i närtid. Däremot bör man systematiskt gå igenom dagvattensystemet och genomföra uppgraderingar av systemets funktion:

Fördröja vattentransporten från fastigheternas hårdgjorda ytor till Ljustabäcken.

Rena dagvatten lokalt i så nära anslutning till varje fastighet som är möjligt.

Förutom fördröjning av dagvatten från tak och trafikytorna och lokal dagvattenrening bör man sträva efter att så mycket dagvatten som möjligt ska kunna infiltreras på plats - i grönytor och infiltrationsbäddar.

Förutsättningarna att genomföra åtgärder för fördröjning och

rening är mest gynnsamma för de fastigheter som blir föremål för planprocesser syftande till annan markanvändning. Avsikten är att finansiera erforderliga åtgärder via exploateringsavtal som förbereds i samband med detaljplanprocessen och som ska vara påtecknade innan en detaljplan kan bli antagen. Dock kan inte uteslutas att åtgärder kommer att initieras även för övriga fastigheter i Birsta, där avrinningen av dagvatten sker utan fördröjning och rening. Formerna för åtgärder bör diskuteras vidare mellan de myndigheter som har ansvarsroller.

Dagvattenhantering

Det andra problemet med dagvatten är översvämningsrisker i samband med kraftiga regn och snösmältning. De stora hårdgjorda ytor som finns i västra Birsta leder till att Ljustabäcken vid kraftiga regn får stora vattenflöden direkt. I östra Birsta har planlagts för och redan delvis byggts fördröjningsdammar vilka minskar den snabba belastningen på Ljustabäcken. Åtgärder behövs därför främst i västra Birsta.

Anläggningar för omhändertagande av stora flöden dagvatten behövs och eftersom tillgänglig mark i så stor utsträckning redan är nyttjad måste avrinningsvattnet antingen pumpas till mark där anläggningar kan tillskapas (exv mellan E4 och Norra vägen norr om Ljustabäcken), eller läggas under mark såsom delvis redan gjorts i vissa parkeringsytorna i västra Birsta.

Utredning pågår om dagvattensystemets dimensionering i förhållande till förväntade ökade nederbördsmängder för att klargöra om de allt större hårdgjorda ytorna kommer att kunna hanteras av befintligt system. Utredning skall klargöra behovet av anpassning av befintligt dagvattensystem, klargöra behovet av rening av dagvattnet och om detta skall ske lokalt eller mer centralt, samt bedöma översvämningsrisken för Ljustabäckens kulvert vid framtida extremflöden.

De åtgärder som kan komma att behövas regleras dels i kommande detaljplaner och dels genom avtal.

Snön medför också en påverkan på dagvattenhanteringen. Den snö som läggs upp i området kommer att vid smältning tas om hand av dagvattensystemet. Av trafik förorenad snö som fraktas bort till tillfälliga upplagsplatser behöver vid nedsmältning omhändertas av marklager som klarar detta utan att föra vidare föroreningarna till omgivande mark eller grundvatten.

Snötippor finns inom området samt i Öråker 4:5 (nordväst om Birstaområdet).

Målsättningen är:

att lågområdena i västra Birsta inte skall översvämmas vid extremflöden,

att bef. dagvattensystem skall klara att avvattna det ökade antalet hårdgjorda ytor,
att tillräckligt effektiv rening skall ske av dagvattnet innan det släpps till recipient (Ljustabäcken),
att Ljustabäckens kvalitéer i form av vattenkvalité, djur- och växtliv skall bibehållas,
att Ljustadalen nedströms Birsta inte ska drabbas av översvämningar,
att de vägtrummor som finns i Ljustabäckens nedre del ska klara de vattenflöden som kan uppkomma i Ljustabäcken.

MARKFÖRORENINGAR

Översiktplanen ger riktlinjer för hur förorenade områden ska hanteras men det är i detaljplanerna som närmare utredning och åtgärder tas fram i enlighet med Miljöbalken och Plan och Bygglagen.

Detta mot bakgrund av att området till största del redan är såväl utbyggt som detaljplanelagt.

MKB

Särskild MKB kompletterar denna fördjupade översiktsplan.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Detta planförslag har tagits fram för att vara en gemensam nämnare och styrmedel för pågående och kommande detaljplaner i området. Planen bedöms ha en aktualitetstid på 10 år.

Efter utställning kommer planen att antas av KF varefter den kommer att utgöra planeringsunderlag för detaljplanering..

REVIDERING

Med anledning av yttranden från utställningen har följande förändringar gjorts i den fördjupade översiktsplanen inför antagandehandlingen.

Särskild hänsyn när det gäller risker har förtydligats på sid. 13.

Hantering av nivåer av elektomagnetisk strålning har kompletterats på sid. 27.

På sid. 12, 16 och 28 har Ljustabäckens dragning väster om Förmansvägen justerats.

På sid. 14 har riskområden kompletterats med Stl-mack och NorrlandsFrys (ammoniakrisken)

På sid. 16 har NorrlandsFrys AB lagts in som farlig verksamhet



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Följande yttranden på samråd har inkommit:

Länsstyrelsen
Vägverket
Banverket
Sundsvalls kommun Miljönämnden
Moderaterna
Norra Sköns socialdemokratiska förening
Sundsvalls kommun Kommunstyrelsekontoret
Sundsvalls kommun Kultur- och fritidskontoret.
Räddningstjänsten Sundsvall-Timrå
Timrå kommun, Miljö och Bygg
Sundsvalls kommun, stadsbyggnadskontor
Konsum Nord
Sundsvalls arbetarekommun
Svenska Kyrkan
Polismyndigheten i Västernorrland
Göran och Gördis Englund
Hudiksvalls kommun
Svenskt Näringsliv

Kommentarer till yttrandena ligger blåmarkerade i kursiv text efter respektive yttrande och markeras med: KOMMENTAR

LÄNSSTYRELSEN

YTTRANDE

Länsstyrelsen tycker det är värdefullt att Sundsvalls kommun har startat arbetet med den efterfrågade fördjupade översiktsplanen för Birstaområdet som påbörjats 2005. Länsstyrelsen betraktar materialet som ett förslag i vilket ges möjligheter att i ett tidigt skede öppna dialog med både invånare, näringsliv, grannkommuner, Länsstyrelse och andra berörda myndigheter.

Gällande planer

Fördjupad översiktsplan för Norra Skön som vunnit laga kraft den 26 oktober 2000 gäller fortfarande för området med två undantag/ändringar som uppkom i och med fastställande av kommuntäckande översiktsplan för Sundsvalls kommun, 2005. Ett av de två undantagen gäller utbyggnadsområde i Östra Birsta.

I ÖP 2005 signalerade/informerade kommunen om en etablering av ett nytt köpcentrum i Birsta (9a), öster om E4 (citrat - "en betydlig större exploatering än den gällande fördjupade översiktsplanen medges") samt delområden i Birsta industriområde (9b) som kallats för omvandlings- och förtättnings områden (DP eller annan planresurs) i Västra Birsta.

Länsstyrelse anser att ingen av ovan nämnda översiktsplaner längre är aktuell för Birstaområdet.

I FÖP för Norra Skön påpekade kommunen att området i Birsta (västra) som var planlagda för lager och industri inte bör ändras till handelsändamål pga. trafiksituationen i området. Vägnetet var inte byggt för ökade trafikmängder och där påtalades även trafikproblem i trafikplats E4/timmervägen och köbildning ut på E4, en del brister för gång- och cykelförbindelser m m. och som i sin tur var grunden till kommunens bedömning att området bör inte expandera vidare med handel. Redan då skulle kommunen och Vägverket utreda och hitta lösning på trafiksituationen vid E4/Timmervägen och i övrigt i området.

Det är viktigt att kommunen tydligt redovisar hur fördjupningen av översiktsplanen är kopplad till och på vilket sätt den ersätter översiktsplaner för både den fördjupade planen för Norra Skön och den kommunomfattande planen.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att den fördjupade översiktsplanen för Birsta så småningom inordnas i arbetet med en ny kommunomfattande översiktsplan för Sundsvalls kommun.

Allmänt

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Birsta är en bra ansats som försöker ta upp de långsiktigt strategiskt viktiga frågorna för Birstaområdet. Det är positivt att det i planförslaget förs en konstruktiv diskussion om förändringar och förbättringar i Birstaområdet i syfte att möjliggöra en positiv utveckling av området.

I det fortsatta arbetet bör dock eftersträvas en tydligare koppling till miljömålen, särskilt målen om begränsad klimatpåverkan, levande sjöar och vattendrag, frisk luft och god bebyggd miljö samt giftfri miljö och grundvatten av god kvalitet. Därvid bör kommunens egna mål för en god livskvalitet och Länsstyrelsens miljömålsarbete med regionalisering av miljörnålen kunna fungera som en lämplig utgångspunkt och inspirationskälla.

Birsta är i stor utsträckning bilberoende och beläget på bekvämt pendlingsavstånd till Sundsvall. Genom närheten till E4 är Birsta handelsområdes läge utmärkt med tanke på tillgänglighet och framkomlighet med bil. Även bussförbindelserna med främst Sundsvall verkar bra. Genom satsningen på en regional busshållplats på E4 skapas bra koppling till den regionala busstrafiken. Birsta saknar spårbunden kollektivtrafik som är den framtida lösningen på klimatfrågan. Möjligheterna att skapa en station för regionaltåg i

Länsstyrelsen anser att förslaget generellt bör höja ambitionsnivån för kollektivtrafiken. Det finns stora möjligheter att både arbeta med fysiska åtgärder för att prioritera bussarnas framkomlighet och åtgärder för att erbjuda busskunderna en bättre "reseprodukt", tidtabeller, information mm.

Länsstyrelsen är positiv till föreslagna åtgärder för kommunikationer med bl a regionbusshållplats vid E4, ny GC-väg/bussgata i tunnel under E4, cirkulationsplatser samt utökad kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik m m men anser att de inte är tillräckliga för att lösa problemet med köbildningar på E4 och i den inre trafiken i området. Länsstyrelsen anser att trafiksituationen bör utredas vidare och redovisas mer ingående i det fortsatta arbetet samt att åtgärder för att lösa de akuta trafiksäkerhetsproblemen i första hand bör prioriteras.

FÖP syfte är ge kommunens syn på användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras, den ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och miljö kvalitetsnormer, men bör också innehålla kommunens vision och vara dess strategiska dokument för den framtida utvecklingen.

Syftet med översiktsplanen är också bl a att den ska fungera bra som beslutsunderlag för såväl kommunen själv som andra beslutsfattare t ex länsstyrelse m fl. Den ska också vara ett bra instrument/underlag för handläggning av detaljplaner och bygglov i området.

Länsstyrelsen konstaterar att FÖP i huvudsak behandlar ett redan kraftigt exploaterat verksamhetsområde för industri/handel som har både pågående och fastställda detaljplaner och få områden för ytterligare exploatering. Vidare utveckling av industri och handel i området avses att ske inom gällande detaljplaneområden.

Kommunen bedömer att planen tar hänsyn till förväntad maximal utbyggnad av området för industri och handel under 10 år. Planen är otydlig i sin redovisning av var dessa områden ligger vilket bör förtydligas

Avgränsning av planen

Avgränsningen av planen följer varken tidigare avgränsningen av gällande FÖP för Norra Skön eller fastställda detaljplaner i området eller t ex till naturgeografiska förutsättningar som morfologi, vattendrag m m .

Länsstyrelsen konstaterar också att ett industriområde (Klökan), väster om FÖP inte ingår i planen. Planen skulle med fördel kunna även omfatta det området. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga en reviderad avgränsning av planen.

Länsstyrelsen anser också att markreservation/markreservat både för framtida förbindelse mellan Gesällvägen och Norra Vägen genom Kullåsen samt ny industritillfart från Timmervägen i nordväst bör prövas och ev. ingå och säkerställas i planen.

Behovsbedömning om betydande miljöpåverkan/miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen anser att MKB utgör ett viktigt underlag till översiktsplanen och bör följa den vid samråd och utställning så att synpunkter kan lämnas på båda dokumenten.

I MKB bör ges förslag på åtgärder för att förhindra eller minimera negativa miljökonsekvenser. MKB bör även behandla åtgärder för att minska risker. Länsstyrelsen anser att skadeförebyggande åtgärder bör om det är möjligt regleras med bindande bestämmelser i detaljplanen. Den betydande miljöpåverkan som lyfts ska också följas upp efter en tid. Uppföljningen bör beskrivas i MKB:n och slås fast i den särskilda sammanställningen vid översiktsplanens antagande.

I planbeskrivningen saknas den preliminära miljöbedömningen av planen. Översiktsplaner ska i princip alltid miljöbedömas. Därmed tolkar Länsstyrelsen att den aktuella planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att upprättad miljökonsekvensbeskrivning bifogades planhandlingarna.

Riksintressen

I planeringen skall kommunen ta hänsyn till nationella och regionala intressen.

Väg E4 och Ådalsbanan är sådana intressen enligt 3 kap 8 § MB som berör planområdet. Europavägen E4 är av riksintresse för kommunikationer enligt Vägverkets beslut och ingår i det nationella stamvägnätet och är dessutom en väg som ingår i det trans europeiska transportnätet TEN. Ådalsbanan är av Banverket utsett som riksintresse för kommunikationer (järnvägar) och bör beaktas i planen.

Riksintressen som redovisats i planbeskrivningen bör även tydligt framgå i kartmaterialet. Riksintresse bör, pga. sin högre status i lagens mening än landskapsbild eller stadsbild, ha egen rubrik och inte stå under "Restriktioner" (se sid 11). Dessutom handlar riksintresse inte om restriktioner utan om nationella intressen som bör värnas.

Konflikt med riksintressen

Område av riksintresse ska enligt gällande lagstiftning skyddas mot åtgärder som orsakar påtaglig skada. Hur detta ska ske är en viktig uppgift för kommunen att redovisa i översiktsplanen. Detta är inte till fullo tillgodosett i den fördjupande översiktsplanen, som behöver kompletteras avseende redovisning av hur kommunen avser att säkerställa riksintresset för E4. Det gäller trafik- och kösituationen för befintliga avfarter från E4, trafikplats E4/Timmervägen och närområde till E4. Länsstyrelsen förutsätter att Vägverkets synpunkter beaktas i planen samt att kommunen tillsammans med Vägverket arbetar fram åtgärder för att lösa påtalade trafikkonflikter.

Hälsa, säkerhet och risker

Buller

Befintlig och framtida bullersituation i området bör utredas och redovisas i planen.

Föreorenade områden

I området förekommer föreorenade områden enligt länsstyrelsens inventering. Särskilt i översiktsplanen är det viktigt att kommunen antar en strategi för hur föreorenade områden ska hanteras i samband med fysisk planering.

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen anser att trafiksäkerheten för in- och utfarter till E4, inre vägar i området samt för gående och cyklande i området bör redovisas i planen.

Transport av farlig gods

Sundsvalls kommun har i sin översiktsplan (2005) under rubriken "Transportleder för farligt gods" skrivit följande. "Riskbedömning vid transporter av farligt gods handlar om att bedöma sannolikheten för att en olycka inträffar och konsekvensen av densamma. Enligt statistiken inträffar det sällan allvarliga olyckor med farligt gods inblandat. Ändå måste risken hanteras då konsekvensen av en olycka kan bli stor."

Räddningstjänsten rekommenderar vissa skyddsavstånd och ett sådant är att "Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 75 m från väggkant bör undvikas" samt att "25 m byggnadsfritt bör lämnas närmast transportleden". Detta bör gälla oavsett verksamhet.

I översiktsplanen nämns även begreppet observationsområde vilket omfattar en korridor på 100 m på vardera sidan av transportled. I händelse av nybyggnation och förändring av verksamhet inom observationsområdet ska särskild hänsyn tas till säkerheten. Kommunen skriver även att "vid avsteg från rekommenderade skyddsavstånd ska riskanalys genomföras". I riskanalysen ska avsteg tydligt framgå och motiveras. Åtgärder för att uppnå säkerhet i nivå med iakttagande av skyddsavstånd ska presenteras".

När det gäller FÖP Birsta gäller ett skyddsområde på 12 meter utanför Timmervägens vägområde och ett skyddsområde på 40 meter utanför E4:an. Motiven, inklusive riskbedömning, för att dessa områden är mindre än de som rekommenderas i Sundsvalls kommuns ÖP bör redovisas i det fortsatta planarbetet. Åtgärder för att hantera risker bör redovisas.

Länsstyrelsen föreslår att riskanalyser ska göras om byggnationer sker inom observationsområdet. En logisk ordning torde vara att ju kortare avstånd mellan riskkälla och objekt desto djupare analys.

Översvämning

FÖP ska ta hänsyn till översvänningsrisker längs Ljustabäcken. Dessa bör utredas och redovisas.

Miljö kvalitetsnormer

I planen medges att det finns indikationer på att miljö kvalitetsnormer kan överskridas. Det bör framgå i det fortsatta arbetet med planen hur miljö kvalitetsnormerna ska iakttas. Texten bör också kompletteras med en bedömning om huruvida planen kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm överskrids någonstans inom eller utom planområdet. I samband med detaljplanarbeten i Birstaområdet har det uppmärksamats att miljö kvalitetsnormen kan riskera att överskridas för ex partiklar. Detta bör föranleda en analys och förslag till åtgärder i det fortsatta planarbetet.

Mellankommunala frågor

I planförslaget tas ett antal mellankommunala frågor upp, såsom handelsområde, kollektivtrafik och framtida spårtrafik. Även frågan om en ny trafikplats på E4 för långdistansbussar i området är en sådan mellankommunal fråga.

Länsstyrelsen anser att detta är angelägna frågor att diskutera i ett mellankommunalt sammanhang. Det är nödvändigt med fortsatt samordning av frågor om kollektivtrafik, vägar och cykelvägar över kommungränserna. Länsstyrelsen förutsätter att berörda grannkommuner hörs i planarbetet och att relevanta aspekter arbetas in i planen.

Handel

Länsstyrelsen konstaterar att det saknas en gemensam handlingsplan för handel i den kommunala översiktsplanen eller särskild handelspolicy där riktlinjer för handelns utveckling i kommunen behandlas. En sådan handelspolicy för den fördjupade översiktsplanen i Birsta bör tas fram. Länsstyrelsen anser vidare att det är en nödvändig planeringsberedskap vid framtida förfrågningar om nya etableringar av handel i Birstaområdet.

Länsstyrelsen förutsätter att konsekvenser av handelns föreslagna utveckling i Birsta ska redovisas både ur lokal- och regionalperspektiv i konsekvensbeskrivningen för planen.

Beskrivningarna på s. 5 och 9 av samspelet mellan Birsta och stenstaden borde vidgas till påverkan/samspel med omgivande centra inom och utom kommunen - inte minst i ett samlat hållbarhetsperspektiv. "Riskanalys" för Birsta och regionen bör upprättas med hänsyn till bl a väsentligt förhöjt bensinpris, utslagen lokalhandel i omgivande region m m. Satsningen på Birsta är så stor att det inte räcker med ett lokalt Sundsvallsperspektiv - även om planen hanteras av en kommun med sin begränsade geografi.

Konsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen konstaterar att en konsekvensbeskrivning för den fördjupade översiktsplanen inte har redovisats i planhandlingarna. Enligt 4 kap 1 § PBL ska en översiktsplans innebörd och

konsekvenser ur social, ekonomisk och ekologisk synpunkt kunna utläsas utan svårighet. I det fortsatta arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Birstaområdet vore det värdefullt om en sammanfattande konsekvensbeskrivning redovisades och den bör omfatta både ekologiska, sociala och ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

En miljökonsekvensbeskrivning har bifogats till FÖP för Birsta. Länsstyrelsen konstaterar att miljökonsekvensbeskrivningen behandlar handelsetableringar, utemiljö, dagvatten, G/C-trafik, kollektivtrafik, biltrafik, luftföroreningar, risker-farligt gods samt förorenade områden (markföroreningar).

Miljökonsekvensbeskrivningen ger en god beskrivning av situationen idag och ger många lämpliga förslag till lösningar. Flertalet av dessa förslag bör också genomföras för att förbättra tillgängligheten till området och förebygga risken för hälsoskadliga halter av luftföroreningar.

De problem som finns idag, som dessutom riskerar att öka om förslagen inte genomförs, sammanhänger med att området fått en annan användning än det som det planerats för. Större andel handelsetableringar har medfört fler externa besökare och överbelastning av trafikapparaten.

På sikt måste därför områdets detaljplaner omarbetas i syfte att följa intentioner i den fördjupade översiktsplanen. En svårighet i genomförandet kan vara att gång- och cykelvägarna, till skillnad från bilvägar, ligger på tomtmark, vilket ger försämrade utsikter att åstadkomma ett sammanhängande, tydligt och enhetligt G/C-vägnät förenat med en god utemiljö.

För att minska risken för överskridande av miljö kvalitetsnormer för bl.a. kväveoxider och partiklar samt att åstadkomma en mer hållbar utveckling av området från miljösynpunkt krävs omfattande åtgärder inom trafikområdet. Bland annat måste möjligheterna att nå området med kollektivtrafik, cykel och till fots stärkas.

Vägnätet behöver kompletteras med ett sammanhängande nät för cykel- och gångtrafik med korta avstånd, trafiksäkert och som inte minst upplevs som lättorienterat. Det interna nätet kan med fördel som föreslagits stärkas genom trafik med lokalbuss inom handelsområdet. Alla dessa åtgärder minskar behovet att med egen bil förflytta sig inom området. Detta minskar belastningen på bilvägar och parkeringar i områdets centrala delar. Förutom uppställningsplatser för cyklar vid entréer bör det också anordnas uppställningsplatser i anslutning till den regionala busshållplatsen.

Från miljösynpunkt krävs inga kompletteringar i själva miljökonsekvensbeskrivningen. Däremot kan det finnas svårigheter att genomföra flera av de förslag till lösningar som lämnats. Planen bör kompletteras med en redovisning av hur föreslagna åtgärder kommer att genomföras.

Åtgärdsprogram för dagvattenhanteringen är bra. Eftersom de flesta detaljplanerna är färdiga bör det särskilt uppmärksammas hur intentionerna i dagvattenhanteringen kan genomföras i hela området. Kanske högre krav bör ställas på överkapacitet i de detaljplaner som antas innan åtgärdsprogrammet är klart.

Övrigt

Kulturmiljö

Gårdarna Ljusta A, B och C finns belagda sedan 1700-talet i äldre kartmaterial. By/gårdsnamnet Ljusta finns historiskt belagt sedan 1535. Namnet tyder på bebyggelsekontinuitet i området från förhistorisk tid till nutid.

Ortnamn är viktiga för förståelsen av hur kulturlandskap vuxit fram och brukats. Man bör därför fundera på hur namnet Ljusta fortsättningsvis ska bevaras när gårdarna är borta.

För By/gårdstomter gäller att de, om de är varaktigt övergivna och har ingått som ett led i en primär, agrar kolonisations- och uppodlingsprocess, utgör fast fornlämning. Det är kulturlagret inkl synliga lämningar som registreras som fast fornlämning.

Det bör uppmärksammas att till fornlämningarna hör även ett s k fornlämningsområde. Detta område är till för att skydda fornlämningarna och deras upplevelsevärde.

(Se även Rapport över särskild utredning på fastigheten Ljusta 7: 1 Läns museets Rapport 2005:5).

Kommunikation

Länsstyrelsen anser liksom Vägverket att en ny trafikutredning/trafikstrategi för den fördjupade översiktsplanen bör vara grunden till det fortsatta arbetet med planen. Länsstyrelsen förutsätter att en sådan utredning ska belysa både befintlig och framtida trafiksituation i området avseende bl a befintliga och framtida trafikflöden, inre vägnätet i förhållande till E4 m m. I övrigt förutsätter Länsstyrelsen att synpunkter från Vägverket ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen anser vidare att Banverkets synpunkter angående Ådalsbanan också ska beaktas i planen. Banverket har bl a påtalat att säkerhets- /observationszoner kring järnvägen bör justeras till 150 m från spårmit samt att 30 m närmast spåret bör vara helt bebyggelsefritt.

Avfallshantering

Länsstyrelsen anser att avfallshanteringen i området bör belysas i planen.

Camping

Länsstyrelsen tycker att det är positivt att kommunen tar upp frågan att skapa övernattningsmöjligheter för besökare i synnerhet med husvagn och husbil men konstaterar att det inte finns något planerat/reserverat campingområde i planen.

Tillgänglighet

Länsstyrelsen anser att skulle vara bra att ta fram en tillgänglighetsutredning för den fördjupade översiktsplanen. Den skulle redovisa bl a struktur för transportvägar, bilar, gång- och cykelstråk och kollektivtrafik m m.

Jämställdhet

I översiktsplanen har jämställdhetsaspekter tagits upp. Länsstyrelsen eftersträvar att ett jämställdhetsperspektiv införlivas i planen genom att också ställa frågan för vem planeringen sker. För att synliggöra skillnaderna i mäns och kvinnors levnadsvillkor är det bra att byta ut könsneutrala termer såsom invånare, företagare och pendlare mot kvinnor och män/flickor och pojkar. Könsuppdelad statistik kan t ex användas för att ta reda på hur många kvinnor respektive män som deltar i planeringen och utformningen av översiktsplanen. Länsstyrelsen hänvisar annars till ett rapport utgivet av Boverket - "Jämna steg. Checklista för jämställdhet i fysisk planering".

Barnperspektiv

Barnperspektivet kan inte utläsas ur planen, vilken tyder på att kommunen avser planera utifrån barns och ungas behov och inte heller involverat unga i planeringen. Det bör finnas planeringsunderlag i form av statistik, där kan utläsas kommunens avsikter gällande t ex trafiksäker miljö för de oskyddade trafikanterna, tillgänglighet med cykel vägar m m. Det framgår inte om barn och unga själva deltagit i medverkan att kartlägga t ex var de upplever otrygga miljöer, rörelsemönster etc.

KOMMENTAR

Planområdet är hårt begränsat i avsikt att koncentrera sig på de frågor som inte följer FÖP Norr Skön/ÖP 2005 och skall vara underlag till kommande nya och förändrade detaljplaner i Birstaområdet. Området omfattar de delar av Birsta där man anser att förändringar kan bli aktuella i ett 10-årsperspektiv eller där man anser att bef markanvändning behöver befästas i anslutning till områdets stora förändringar.

Handelns utveckling är osäker både till omfattning och till utformning. Fortfarande finns en stark tilltro till centraliserade köpcentra på regional nivå och en tilltro till detaljhandeln som en stark ekonomisk motor i samhällsutvecklingen. I det korta perspektivet måste samhällsplaneringen kunna hantera detta.

Det område som denna FÖP hanterar begränsas huvudsakligen av behovet av befäst eller förändrad markanvändning kopplat till i första hand handelsexpansion i Birsta. Områden som inte förväntas påverkas eller förändras av handelsbehoven har lämnats utanför planen. De faktorer som studerats är framför allt:

- Markanvändning
- Trafiksituation inkl kollektivtrafiken
- Miljökonsekvenser

Det innebär att den mer övergripande analysen av de större sammanhangen i **FÖP Norra Skön** ligger fast. Vissa omprövningar har dock gjorts.

1. Att bebygga "radiodalen" bedöms i FÖP Norra Skön olämplig ur flera synpunkter. Handelsexpansionen i östra Birsta har inte följt denna bedömning. Här har nya bedömningar gjorts i ÖP 2005 och nya detaljplaner antagits med ÖP 2005 som grund, vilka medger en kraftig handelsexpansion. FÖP Birsta vill reda ut vilka konsekvenser detta får och fått i det lokala sammanhanget och hantera frågor som är direkt knutna till detta. I FÖP Norra Skön anvisas inget expansionsutrymme för handel i Birsta. Huvudskälet för att FÖP Norra Skön avråder från handelsexpansion är att vägnätet inte är dimensionerat för en sådan. Den i FÖPen aviserade vägutredningen om trafiksituationen i Birsta har genomförts och resulterat i ett antal förslag om förbättringar i avsikt att klara de förväntade problemen. I FÖP Birsta har dessa rekommenderade förbättringar införts.
2. Jordbruksmarken i östra Birsta har varit klassad som klass 1 mark. Här har ställningstaganden gjorts att samhällsintressena för handelsetablering vägt tyngre och två större detaljplaner med handelsändamål har antagits i enlighet med ÖP 2005
3. Observationsområdet runt järnvägen har tredubblats i denna FÖP jämfört med FÖP Norra Skön utifrån riskbedömningar vid farligt godstransporter och är nu i nivå med Banverkets rekommendationer. Observationsområde avser ett område där särskild konsekvensutredning skall göras vid bebyggelse eller fastighetsbildning inom området

I ÖP 2005 Sundsvalls kommun har östra Birsta ("radiodalen") pekats ut som ett expansionsområde för handel då kommunen bedömt att externhandel är så viktig för Sundsvall framtid att man är beredd att tillåta expansion här. FÖP Birsta hanterar denna expansion och överensstämmer i huvudsak med ÖP med några mindre förändringar.

1. Ett expansionsområde för industri i anslutning till bef transformatorstation och kraftledning har utgått för att inte hamna i konflikt med kraftförsörjningen av området.
2. Ett område för kontor och service har inte bedömts ha behov av särskild markreservation.
3. Handelsområdet har tydligare definierats med särskild markanvändning (H₁) till skillnad från område för småindustri och service (J₁). Handeln är idag dominerande i detta område (H₁) och planeringen behöver anpassas till detta.
4. När det gäller Timmervägen och farligt gods transporter pågår diskussioner om alternativ. Förändringar med anledning av dessa diskussioner anses dock inte ligga inom perspektivet 10 år.

5. När det gäller Gesällvägens ev. förlängning söder ut mot Norra Vägen kan detta medföra förändringar inom 10 år. Problematiken har ändå inte hanterats inom ramen för denna plan då ett antal faktorer som påverkar detta beslut i övrigt inte behandlas i denna FÖP. Detta sker i särskild vägutredning.

FÖP Birsta kommer att ersätta Översiktsplan 2005 inom planområdet och hanterar markanvändning, trafiksituation och miljöfrågor i detta område. Den kommer vidare att så småningom inarbetas i ny ÖP för Sundsvalls kommun

I ett tioårigt perspektiv bedöms behovet av industrimark tillgodosett i Birsta och FÖP Birsta överväger ingen expansion annat än några mindre "håltomter". Områden där industriändamålet bör regleras med avseende på ev störningar mot handelsområdet finns med i planen. Områden där så inte är fallet har lämnats utanför. Håltomter har markerats med avvikande färg gentemot bef industrimark.

Kopplingen mellan denna FÖP och kommunens och regionens miljömål kommer att ytterligare redovisas till utställning.

Förstudien avseende Ådalsbanan (Banverket) har bedömt att det medför stora svårigheter med ett stationsläge i Birsta varför denna frågeställning inte kommer att utredas vidare. Planen kommer att kompletteras med text om att det finns utrymme för att anlägga en regionalstågstation i västra Birsta vid nuvarande järnväg men att den frågan får behandlas i anslutning till det fortsatta arbetet med att förbättra Ådalsbanan mellan Härnösand och Sundsvall.

Kollektivtrafiklösningar kommer att ytterligare utvecklas till utställning.

En särskild trafikutredning har nu gjorts i samarbete med Vägverket. Resultatet av denna kommer att redovisas i utställningshandlingen. Förslagen i utredningen kommer att i huvudsak arbetas in i FÖP:ens utställningsförslag.

I samrådet har visats vilka markresurser som finns att exploatera inom planområdet och för vilket ändamål. Vad som är disponibelt, under planering, eller ianspråktaget växlar ständigt och kan endast redovisas för en bestämd tidpunkt. Inom planområdet har redovisats planerad markanvändning men det finns mark utanför planområdet som också kan disponeras för industriändamål. Till utställning skall övervägas om även detta skall redovisas i någon form. Till utställning kommer vidare att övervägas om planområdet skall utvidgas och då särskilt med avseende på nya anslutningsvägar.

I MKB:n kommer riskanalyser att övervägas vad avser miljökonsekvenser. Även uppföljning av betydande miljöpåverkan kommer att regleras i utställningshandling.

Riksintressen kommer att hanteras under egen rubrik.

Säkerställandet av riksintresset E4:an hanteras i Trafikutredning.

Bullersituationen i Birsta är huvudsakligen en komfortfråga. Nivåer skadliga för hälsan föreligger ej. Kommunen anser inte att man skall

utreda en fråga där man inte har för avsikt att vidtaga åtgärder av specifikt detta skäl. I det fall bulleråtgärder behövs så regleras detta i detaljplan eller vid bygglov. Tillkommande trädväxtlighet kommer att ha en ljuddämpande verkan men föreslås för att förbättra i första hand upplevelsen av trafikmiljön.

Till utställning kommer kommunens strategi för förorenade områden att redovisas.

Trafiksäkerhet utvecklas i genomförd trafikutredning.

Till utställning utvecklas frågor om riskområden och ÖP och FÖP:s olika synsätt samordnas.

Översvämningsrisker i Ljustabäcken kommer att övervägas.

Ev. överskridanden av miljö kvalitetsnormer kommer att analyseras om pågående uppföljning visar att normen riskerar att överskridas.

Berörda grannkommuner är hörda under samrådet och deras synpunkter kommer att arbetas in i planen.

Kommunen avser att till utställning analysera konsekvenser ur social, ekonomisk och ekologisk synpunkt och redovisa detta på ett lättillgängligt sätt.

MKB kommer att kompletteras med en "genomförandebeskrivning" avseende de förslag till lösningar som lämnats vad gäller miljöproblem.

Vi har noterat omfattning av fornlämningsområden samt nya fornlämningar i området (146-150). Detta kommer att förtydligas till utställning.

Till utställning kommer även avfallshantering att belysas.

Planen kommer inte att hantera frågan om övernattningsmöjligheter i anslutning till handelsområdet. Detta får studeras vidare i kommande arbete om Birstas utveckling i ett längre perspektiv.

Alla anläggningar som uppföres i Birsta skall klara tillgänglighetskraven. Detta är reglerat i svensk lag.

Kommunen anser vidare att jämställdhetsfrågor får belysas med allmänna formuleringar.

VÄGVERKET

SAMMANFATTNING

Förslaget till fördjupad översiktplan (FÖP) innehåller en del bra åtgärdsförslag ur ett hållbarhetsperspektiv. Det saknas dock underlag vid framtagandet, bl a när det gäller trafik- och luftsituationen, som gör att miljökonsekvenserna och andra konsekvenser inte kan redovisas fullt ut. Det är viktigt att det görs en nulägesanalys, dvs. vilka konsekvenser och rörelsemönster som nuvarande exploatering har medfört och vad tillkommande exploatering kommer att medföra.

Vägverket anser att en trafikstrategi för Birstaområdet bör ligga till grund för trafikarbetet i den fördjupade översiktplanen.

YTTRANDE

Generellt

Det finns ett stort behov av en fördjupad översiktplan för Birstaområdet. Uppdraget att ta fram en sådan gavs till stadsbyggnadskontoret i slutet av 2005. Området har därefter expanderat kraftigt med handelsetableringar.

Förslaget till fördjupad översiktplanen (FÖP) innehåller många positiva intentioner för att i större utsträckning uppnå en långsiktig hållbarhet för Birstaområdet, t.ex. genom anläggande av bussgata, motorväghållplatser, lokal slinga inom området, nya GC-vägar. Eftersom de flesta etableringar redan är utförda i västra Birsta är det dock viktigt att det i översiktplanen tydliggörs hur man ska arbeta vidare med dessa frågor för att de ska bli genomförda, ex. genom gemensamt åtgärdsprogram/handlingsplan.

MKB:ns avgränsning och syfte känns oklar. Eftersom översiktplanen och dess MKB genomförs i efterhand är det viktigt att beskriva de miljökonsekvenser som befintlig utbyggnad har fört med sig. För att tydliggöra det hela bör dels miljösituationen utifrån dagens genomförda utbyggnad beskrivas och dels vad de utökningar som föreslås inrymmas i översiktplanen (bl. a. Östra Birsta) för med sig. MKB:n bör också redovisa de åtgärder som bör vidtas för att förbättra miljösituationen och vilka effekter dessa åtgärder får.

Mål för Birsta

Det är bra att det sätts upp mål för Birsta. Ett mål om långsiktig hållbarhet bör dock läggas till som innebär att den utveckling och de åtgärder som vidtas i Birsta ska göras utifrån ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv. Detta är viktigt då FÖP ska vara ett verktyg vid utformning av nya detaljplaner och bygglovsprövning.

Fordonstrafik

Trafiksituationens nuläge redovisas inte i MKB:n i sin helhet. Uppgifter såsom trafiksiffror och rörelsemönster inom området samt mellan olika delar av området saknas helt. Utifrån den faktiska verkligheten är man i MKB:n trots bristande underlag övertygad om att trafiksituationen måste förbättras och åtgärder vidtas.

För att få ett bra underlag till översiktplanen bör ett arbete för att ta fram en trafikstrategi starta snarast. I det arbetet bör trafikmätningar, trafikanalyser av rörelsemönster och lämpliga åtgärder tas fram.

Arbetet bör ske i dialog med berörda aktörer för att uppnå samsyn. Eftersom E4 och väg 622 är statliga vägar bör detta arbete ske i nära samarbete med Vägverket.

E4:an är ett riksintresse där framkomlighet och trafiksäkerhet särskilt måste beaktas. Därför kan Vägverket inte acceptera att Birsta exploateras och utvecklas så att problem uppstår och blir ofta förekommande ute på E4:an med ex. långa köer. Redan idag förekommer sådana situationer. I den fördjupade översiktplanen föreslås cirkulationsplatser på Timmervägen. Vägverket har haft inriktningen att inte anlägga ytterligare cirkulationsplatser på Timmervägen med hänsyn till framkomligheten för tunga transporter, som t ex timmertransporter. Om dessa lösningar ska finnas med i FÖP måste åtgärderna samt ev. alternativa stråk för tunga transporter vara utredda och förankrade.

Trafiksäkerhet

Trafikmängderna på den nya anslutningen till och från Östra Birsta från Ljustavägen (väg 622) bör studeras, både befintliga mängder och tillkommande. Vägverket har redan nu fått klagomål beträffande trafiksäkerheten på denna anslutning och Vägverket behöver underlag för att ta ställning till om åtgärder, och i så fall vilka, behöver vidtas för framtiden.

Vägverket anser att det är bra intentioner att hänvisa trafiken längs med Gesällvägen till cirkulationsplatserna och stänga de befintliga in- och utfarterna.

Farligt gods

I både översiktplan och MKB anges att ett skyddsområde på 40 m finns för E4. Detta område är ett byggnadsfritt avstånd. Eftersom det finns önskemål om att anläggningar (såsom p-däck och p-platser) ska ligga närmare än 40 m från vägområdet på båda sidor om E4:an bör ett samlat grepp göras i FÖP utifrån en riskanalys av transporter av farligt gods, trafiksäkerhet etc.

Gång- och cykelvägar

En idéskiss på GC-vägar inom området finns framtagen i FÖP vilket är mycket bra. Det är viktigt att GC-vägarna planläggs noggrant så att de placeras där de naturliga stråken uppstår när man förflyttar sig till fots inom området. Det måste också vara tydligt för besökarna i Birsta var GC-stråken går.

Behovet av vistelse för gående bör också uppmärksammas, eftersom Birsta är ett ställe där både anställda och besökare vistas längre tider.

I Västra Birsta måste gångstråk planeras och utföras i efterhand i den

omfattningen att det känns lätt och säkert att förflytta sig mellan butikerna. Det ska vara lättare att gå mellan butikerna än att ta bilen. Det är t.ex. nödvändigt att ha gångvägar på båda sidor om Gesällvägen.

För att underlätta och stimulera cykling inom Birstaområdet skulle låncyklar (med varukorgar) vara ett intressant alternativ att pröva. Speciellt för de som har åkt kollektivt till Birsta borde låncyklar vara ett attraktivt sätt att förflytta sig inom Birstaområdet, under förutsättning att det finns säkra GC-vägar.

Kollektivtrafik

Motorväghållplatser och en busstunnel kommer att ge bra förutsättningar för att fler åker kollektivt till Birsta. Likaså att man planerar för en busslinje som når Birsta snabbt och med hållplatser högst 250 m till respektive handelsområde. Den lokala slinga som det finns behov av behöver dock tydliggöras i översiktplanen. Det är en av förutsättningarna för att besökarna ska kunna förflytta sig mellan de olika delarna av Birstaområdet utan att behöva använda bilen. Det viktigt att den lokala bussförbindelsen går ofta och regelbundet, stannar nära butikerna och att den har plats för resenärer med mycket handbagage. Det ska vara lättare att förflytta sig med buss eller till fots/cykel mellan butikerna än att ta bilen.

En särskild satsning bör göras från arbetsgivarna för att stimulera att arbetsresor (till och från jobbet) sker kollektivt. Argument för detta är att det blir lättare att rekrytera personal, man behöver anlägga färre parkeringsplatser och att företagen i Birsta får en bra "miljöimage".

Luft

Tillräckligt underlag saknas när det gäller mätningar och beräkningar av kvävedioxid och partiklar för att bedöma om det finns risk för att miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas. Detta måste kompletteras till MKB:n och konsekvenserna beskrivas för att man ska kunna bedöma behovet av åtgärder.

KOMMENTAR

Särskild trafikutredning har gjorts tillsammans med Vägverket. Se även kommentar under Länsstyrelsen yttrande.

Beträffande miljökvalitetsnormens ev. överskridande kommer detta att utvecklas ytterligare när mer mätstatistik finns tillgänglig.

BANVERKET

Banverket har tagit del av handlingarna rörande samråd kring översiktsplan för Birsta och vill komma med några få synpunkter på

ett annars bra och åskådligt material. Kopplingen mellan den löpande texten och bildmaterialet i själva planen är mycket bra och tydlig medan MKB:n är något rörig.

Det är positivt att kommunen tar ett rejält grepp kring tillgängligheten med kollektiva färdmedel och cykel. Vad gäller ett eventuellt framtida stationsläge på Ådalsbanan för resandeutbyte i anslutning till Birsta hänvisas i texten till framtida översiktsplaner. Banverket har nyligen genomfört en förstudie för sträckan mellan Sundsvall och Härnösand och kan konstatera att de olika studerade korridorerna för en framtida nydragning av järnvägen förbi Birstaområdet innebär stora svårigheter att anlägga ett tågstopp i anslutning till området.

Planområdet gränsar mot Ådalsbanan men planen kommer inte att innebära några påtagligt förändrade förutsättningar för banverkets verksamhet.

Farligt gods

I planbeskrivningen (s 13) under "Säkerhetszoner ..." nämns ett observationsområde på 100 m, vilket även återkommer i MKB:n (s 15). Banverket anser att observationsområdet kring järnvägen bör sträcka sig 150 m från spårmittpunkt. Detta ligger i linje med den rapport "Riskhantering i detaljplanprocessen" som länsstyrelserna i de tre storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne har gett ut och som Banverket har anammat med förtydligandet att 30 meter närmast spåret bör varar helt bebyggelsefritt, vilket även bör beaktas i senare planeringsskeden för området. Banverket tillhandahåller vidare broschyren "Säkra järnvägstransporter av farligt gods" som finns tillgänglig via www.banportalen.se under fliken säkerhet som kan vara till stöd i planeringsprocessen.

Riksintressen

Under beskrivningen av riksintressen (s 11) konstateras helt riktigt att järnvägen förbi Birsta är av riksintresse. Dock bör benämningen ändras från "kustjärnvägen" till "Ådalsbanan" för att undvika förvirring.

Banverket tillhandahåller via hemsidan - www.banverket.se - under länken banportalen olika dokument och tjänster som kan utgöra ett bra hjälpmedel för planering i anslutning till Banverkets anläggningar. Planeringsunderlaget är en god hjälp vid exempelvis exploatering och får gärna nämnas i översiktsplanen.

För att undvika missuppfattningar, fel, irritation, förseningar av projekt m.m. är det viktigt att tidigt samråda med Banverket vid planering och byggande kring järnvägen. Banverket ges därmed möjlighet att lämna synpunkter på hur exploateringen kan påverka järnvägen och dess utveckling samt hur exploateringen kan påverkas

av järnvägen.

I övrigt har banverket inga synpunkter i detta skede.

KOMMENTAR

Till utställning kommer kommunen att överväga om observationsområden skall utvidgas.

Järnvägen genom området kommer att konsekvent kallas Ådalsbanan

SUNDSVALLS KOMMUN, MILJÖNÄMNDEN

Sammanfattning

Så som klimatfrågan växer i betydelse så kommer strukturer som Birsta att bli ett problem. I första hand beror det på att koncentrationen av butiker utarmar och försämrar service i andra områden vilket leder till ökat beroende av transporter.

För att åtgärda de problem som Birstaområdets expansion har medfört, krävs en gemensam syn på utvecklingen och möjliga lösningar. Konsekvenser av klimatförändringarna måste få påverka planeringen av Birsta. Det handlar om åtgärder som minskar personbilstransporter, effektiviserar energianvändningen och förbättrar dagvattenhanteringen.

Utställningsförslaget måste kompletteras med förslag till åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna för luft. Det finns också ett behov av trafikutredning och spridningsberäkningar, för att få ett underlag för att förbättra trafik- och luftsituationen på lång sikt.

Det är nödvändigt att integrera förslagen i miljökonsekvensbeskrivningen i översiktsplanen. Lika viktigt är att koppla en åtgärdsinriktad handlingsplan för att de vällovliga intentionerna i översiktsplanen ska kunna genomföras. Översiktsplanen i sig säkerställer inte att den önskade utvecklingen sker. Åtgärderna som ska leda mot målen är beroende av ett gott samarbete mellan ett flertal aktörer som kommun, fastighetsägare och företagen. En framgångsfaktor för handlingsplanen är att kommunen medverkar och får igång detta samarbete.

Ärendets tidigare handläggning

Miljönämnden har efterlyst en fördjupad översiktsplan för Birsta vid flera tillfällen i samband med att miljönämnden har behandlat flera detaljplaner inom området de senaste åren: östra Birsta och E4-Norra vägen.

Miljökontorets synpunkter

Miljökontorets yttrande har sammanställts av ämnesgruppen för samhällsplanering där även Agenda 21 och folkhälsoaspekter bevakas.

Allmänt

Förslaget till fördjupad översiktsplan innehåller många bra förslag. Den sammanfattning som inleder översiktsplanen visar en vilja att utveckla Birsta till ett väl fungerande handelsområde, kapabelt att klara flera av de utmaningar som klimatförändringar och hållbar utveckling ställer.

Men det finns en stor risk att en rad av dessa intentioner inte kommer att kunna genomföras. Det beror på att detaljplanerna reglerar frågor om utformning, trafik, dagvatten med mera. De flesta detaljplaner i Birsta har tillkommit innan översiktsplanen har tagits fram och antagits, och uppfyller inte kraven i förslaget till översiktsplan. Denna omvända planering begränsar kommunens möjligheter att påverka så att målen i fördjupade översiktsplanen kan uppfyllas.

Genomförandet kompliceras av att kommunen inte längre är markägare utan är beroende av att nuvarande fastighetsägare tar över stafettpinarna i översiktsplanen. Det är därför viktigt att koppla översiktsplanen till en handlingsplan, där tidsbestämda åtgärder och ansvar finns angivna. Regellbunden uppföljning måste göras av handlingsplanen. En möjlig framgångsväg är att få till bra samarbetsformer med tongivande och handlingskraftiga aktörer i Birsta.

Ställningstagande i miljökonsekvensbeskrivningen, exempelvis åtgärdsprogram för dagvatten, gestaltningsprogram, förbättring av gång- och cykelvägar, måste införlivas i den fördjupade översiktsplanen.

Luftföroreningar

Miljökontoret har medverkat med underlag till miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt om luftföroreningar. När det gäller kvävedioxid bedömer miljökontoret att det finns en viss risk för att miljö kvalitetsnormen för dygnsvärden/timvärden kan komma att överskridas med ökande trafik i Birsta. Denna bedömning ingår i miljökonsekvensbeskrivningen men måste kopplas till åtgärder i översiktsplanen.

När det gäller partiklar kan miljökontoret konstatera att kontorets mätningar av partiklar varit tillförlitliga. Uppgiften i miljökonsekvensbeskrivningen om att det saknas underlag för bedömning av nivån av partiklar i Birsta behöver därför revideras. Kontoret mätte partiklar intill Cupolen under 2006 och

miljökvalitetsnormen överskred 26 gånger mot tillåtna 35 gånger. Då fanns det alltså en viss marginal upp till miljökvalitetsnormen, men miljökontoret bedömer att dagens trafikökningar längs Gesällvägen medför att miljökvalitetsnormen för partiklar kan överskridas.

Miljökontoret ser det som nödvändigt att översiktsplanen kompletteras med en spridningsberäkning av luftföroreningar. Spridningsberäkningen ska bedöma risken för att miljökvalitetsnormer överskrids i dagsläget och inom en 10-årsperiod utifrån översiktsplanens förslag.

Utställningsförslaget måste också kompletteras med förslag till åtgärder på kort och lång sikt, för att klara miljökvalitetsnormerna.

Trafiksituationen är en begränsning

Trafikproblemen blir mer och mer akuta genom att beslutade detaljplaner och bygglov tas i anspråk i Birsta. Trafikstockningar i området och ut på tillfartsvägarna inträffar regelbundet. Miljökontoret bedömer att problemen ökar i och med att ny handel etablerar sig i Birsta. Miljökontoret befarar att översiktsplanen inte föreslår tillräckliga åtgärder för att minska trafikproblemen, olycksriskerna och problemen med luftföroreningar i Birsta. Miljökontoret anser att översiktsplanen måste kompletteras så att det går att ta ställning till om området går att utveckla på det sätt som beskrivs i planen. Framförallt gäller det planens effekter på trafikarbetet och luftföroreningar i Birsta.

För att minska påverkan på klimatet och luftkvaliteten är det av yttersta vikt att de huvudsakliga resurserna för trafikåtgärder i Birsta satsas på väl fungerande kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. Satsningarna på ett ökat bilresande är inte förenliga med det stora behovet av att minska utsläpp av klimatgaser.

Trafikutredning är ett krav

Översiktsplanen måste kompletteras med en trafikutredning som beskriver den befintliga trafiken på vägnätet, en beräkning av den trafik som blir följden av översiktsplanens förslag och hur denna trafik fördelas på vägnätet. Planen behöver också kompletteras med de sannolika effekterna av de förslag som planen innehåller och en beskrivning av eventuella kvarstående problem efter att översiktplanens åtgärder genomförts.

Översiktsplanen måste också ange hur man avser att lösa dessa kvarstående problem. En av lösningarna kan vara att bygga ut etappvis, med efterföljande utvärdering och förslag på förbättringsåtgärder.

Stor potential för att minska antalet bilresor

Som framgår av den kollektivtrafikutredning som gjorts för Birsta är det bara 1 % av det totala antalet resor till/från Birsta som görs med kollektivtrafik. Andra externhandelscentra i landet har en kollektivtrafikandel om 5-6 %. Det finns alltså en potential för att öka andelen kollektivtrafikresor till Birsta och den måste utnyttjas för att minska trycket på det överbelastade trafiksystemet. Detta gäller såväl besökande till handeln i Birsta som de som förvärvsarbetar i området. 60 % av de förvärvsarbetande i Birsta beräknas bo i Sundsvalls tätort, varför ett smidigt system för kollektivtrafiken är viktigt.

Ett krav för fungerande kollektivtrafik är den regionala motorväghållplatsen samt att regiontrafiken och stadstrafikens bussar samordnas tidsmässigt. Det är nödvändigt att förbindelsen för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik mellan västra och östra Birsta görs bilfri. Viktigt är också att en bussgata ordnas i västra Birsta så att busstrafiken inte hindras av biltrafiken. Optimera placering av hållplatser och gångvägar så att avståndet mellan hållplats och butikerna blir så kort som möjligt.

Gång- och cykelvägarna inom och mellan butiksområdena måste byggas ut till ett säkert vägnät utan omvägar. Väl placerade cykelparkeringar bör rymmas nära butikscentrerna. Miljökontoret välkomnar förslaget till en servicelinje inom området som administreras av företagen. Man skulle också kunna göra försök med låncyklar enligt Stockholmsmodellen.

Trygg trafikmiljö för gång och cykel

Trafikmiljön i området behöver göras mycket tryggare. Detta genom att avgränsa biltrafik- och gång/cykeltrafik och tydligt anvisa var de olika trafikslagen hör hemma. Det ska vara tryggt och lätt att röra sig i Birsta till fots och med cykel både vid vägar och parkeringsytor.

En svårighet är att detaljplanerna inom den fördjupade översiktsplanen redan är antagna och saknar plats för gång- och cykelvägar. Eftersom de delvis behöver dras över fastighetsmark, krävs det att kommunen, köpmannaföreningen BKFF och fastighetsägarna tillsammans arbetar fram bra förslag till miljöanpassad trafik.

Området ska vara tillgängligt för alla

Det bör på ett tydligare sätt skrivas in i planen att man medvetet kommer att arbeta med trottoarkanter, markbeläggning, skyltning, säkra ramper och genomtänkta gång- och cykelvägar som fungerar även för rullstolsburna. Gång- och cykelvägar behöver samordnas med handikapplatser och entréer för att de ska fungera på ett tillfredställande sätt för besökare och anställda. Det kommer även att behövas vilplatser i form av bänkar rent generellt i området och längs

gång- och cykelvägar, eftersom Birstaområdet är mycket stort.

Utbyggnaden i Birsta försämrar service i andra kommunelar
Handeln i Birsta har utvecklats snabbt under de senaste åren och är en stor regional handelsplats. Enligt handelsutredningen från 2005 kommer etableringen i Birsta att ge påtagliga effekter för handel och service i regionen genom att handeln i Stenstaden samt närliggande centra i Timrå, Alnö och Finsta påverkas.

Enligt utredningen beräknar man att handeln i serviceorterna minskar med 10 % på dagligvaror och 7 % på shopping. Stadsdelar i Sundsvalls tätort minskar med 22 % på dagligvaror. Man anger också att handeln i Stenstan skulle minska med 8 % på dagligvaror och 15 % på shopping. Det skulle innebära att service i stadsdelar försämras vilket i sin tur alstrar mer trafik. Detta är otillfredsställande då vi så snabbt som möjligt måste ställa om och minska vårt resande för att klara de radikala utsläppskrav som miljömål och växthuseffekten kräver. Därför är det nödvändigt att översiktsplanen klart anger att ytterligare utbyggnad av handeln i Birsta inte är möjlig, utöver den som redan är beslutad.

Energi- och klimateffektiva byggnader

Under rubriken "Politiska utgångspunkter" finns målsättningar för miljö- och kretsloppsanpassat byggande samt begränsad klimatpåverkan. Möjligheterna till klimatanpassning av byggandet bör analyseras vidare, ges högre status, konkretiseras och lyftas upp som en faktor av avgörande betydelse i fortsatt planering.

En fråga som också bör ges en framskjuten plats är hur byggnaders utformning ska kopplas till "Nationellt program för energieffektivisering och energismart byggande" som innehåller lagstiftning om energideklaration av byggnader.

Fjärrkyla

Verksamheternas behov av kylning ska i första hand ske med fjärrkyla istället för med eldrivna aggregat.

Dagvatten

Dagvattensituationen i Birsta är inte tillfredställande. Stora mängder dagvatten samlas på de hårdgjorda ytorna och rinner till Ljustabäcken som avvattnar området. I några av de senast bebyggda områdena i Birsta har man anlagt fördröjningsmagasin, dammar och/eller oljeavskiljare men många områden saknas godtagbara dagvattenanläggningar och Ljustabäcken får ta emot stora stötbelastningar av orenat dagvatten vid nederbörd.

Miljökontoret vill påpeka att en dimensionering för 10-årsregn inte

räcker för de ökade nederbördsmängder som Klimat- och sårbarhetsutredningen pekar på. Eftersom en av kommunens huvudvattenledningar går över Ljustabäcken är det av yttersta vikt att för stora flöden inte belastar bäcken.

I miljökonsekvensbeskrivningen föreslås ett åtgärdsprogram som konkret redovisar tillvägagångssätt och åtgärder för en bättre hantering av dagvatten i västra Birsta där problemen är störst. Miljökontoret stödjer och vill medverka i detta förslag till åtgärdsprogram som också måste införlivas i översiktsplanen. Förslaget till översiktsplan betonar att Ljustabäcken ska skyddas.

Miljökontoret har tidigare krävt att dagvatten måste behandlas med oljeavskiljning och avskiljning av partiklar. Det har inte alltid beaktats i samband med utbyggnaderna i Birsta. Åtgärdsprogrammet bör därför även omfatta förbättringar av dagvattenhantering vid befintliga byggnader och parkeringar.

Miljökontorets övervakning av vattenkvaliteten i Ljustabäcken visar på förhöjda halter av bland annat kemisk syreförbrukning, fosfor, salter och partiklar, koppar, kvicksilver och arsenik.

Ljustabäcken är en av få större bäckar av permanent karaktär som är oregerad och utan egentliga hinder, som mynnar i havet inom kommunens gränser. Den har ett värdefullt mynningsområde och har längs långa sträckor fin skyddsbård, stundtals av skogskaraktär. Norr om Sundsvall är den en av två större havsmynnande bäckar. Trots påverkan som framgår ovan så är den viktig att bevara och förbättra. Förutsättningar för att lyfta fram Ljustabäcken genom att ta bort kulverten under Birstaområdet bör utredas.

Tydliga krav måste ställas i kommande detaljplaner, exploateringsavtal och bygglov när det gäller ansvar dagvattenreningens dimensionering, funktion, kontinuerlig drift och skötsel samt utsläppskontroll.

Snöhantering

Plan för snöhantering måste finnas, som är en del av dagvattenhanteringen. Tippning får inte ske nära Ljustabäcken och anslutande diken och bäckar. Nuvarande snötipp i Målås behöver förbättras om den ska användas i fortsättningen.

Förorenad mark

Den fördjupade översiktsplanen skriver om förorenad mark och luft på sidan 13. I slutet av texten hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen. Det måste förtydligas om hänvisningen gäller både luft och mark.

Textavsnittet på sidan 16 i miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras, det saknas text. Översiktsplanen bör förtydliga vilka riktlinjer som ska gälla för hur förorenade områden ska hanteras. När planförfattaren tagit fram en bra text som stämts av med miljökontoret ska den därefter inarbetas inför utställningen av den fördjupade översiktsplanen.

Grönstruktur

Tillgång till naturmiljöer och grönområden är viktigt. Det finns tydliga samband mellan människors förmåga till återhämtning och tillgång till grönområden. Det finns dessutom tydliga samband mellan tillgången till grönområden och den faktiska användningen av dessa områden i rekreationssyfte. I dagens Birsta saknas helt någon form av parkliknande anläggning eller ens trädplanteringar som trivselskapande värde i det bil- och trafikintensiva området. Besökande i Birsta, med eller utan barn och de som arbetar i området behöver ha möjlighet att besöka en grön oas i anslutning till besöket i Birsta eller vid en lunchpromenad.

Nuvarande järnvägsreservat kan utvecklas till ett gång- och cykelstråk. Trädplanteringar i hela Birstaområdet skapar trivsel och kan bidra till att minska luftföroreningarna.

Grönplanen för Sundsvalls kommun slår fast att Ljustabäcken har unika värden som ska bevaras och utvecklas. I det ingår skydd av skogs- och vegetationsbården runt bäcken.

Alternativ användning

Översiktsplanen anger att västra Birsta kan användas för småindustri om handeln går tillbaka och inte expanderar som förväntat. Konsekvenser av detta bör utvecklas tillsammans med fler alternativ till hur hela Birstaområdet kan omvandlas.

Miljökontoret föreslår miljönämnden besluta att begära att översiktsplanen kompletteras enligt följande:

Nämnden beslutar att begära att översiktsplanen kompletteras enligt följande:

- att den fastställda översiktsplanen omsätts i en handlingsplan som utarbetas i samarbete med fastighetsägare, företagare och kommunen, med syfte att minska klimatpåverkan och luftföroreningar, klimat- och energieffektivt byggande, säker och tillgänglig buss-, gång- och cykeltrafik, dagvatten, grönstruktur,
- att miljökonsekvensbeskrivningens olika åtgärdsförslag integreras med översiktsplanen,

att översiktsplanen föreslår åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna för luft,

att utställningsförslaget kompletteras med en trafikutredning med olika åtgärdsförslag,

att översiktsplanen prioriterar och säkerställer satsningar som minskar biltrafiken genom utveckling av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och interna busslingor,

att översiktsplanen säkerställer att bilfria bussfiler ordnas i Birstaområdet och framför allt längs Gesällvägen, gång- och cykelvägar och anslutningar till busshållplatser görs trygga och tillgängliga för alla,

att översiktsplanen säkerställer en förbättrad hantering av dagvatten och snöhantering i befintliga och kommande bebyggelseområden,

att översiktsplanen förtydligar vilka riktlinjer som ska gälla för hur förorenade områden ska hanteras,

att översiktsplanen innehåller åtgärder som utvecklar grönstruktur i området,

att översiktsplanen redogör för vilka konsekvenser Birstas utbyggnad får i regionen när det gäller service och transporter,

att överlämna miljökontorets yttrande som helhet till stadsbyggnadskontoret.

KOMMENTAR

Åtgärdsprogram för dagvatten kommer att redovisas avseende omhändertagande och översvänningsrisker

Förbättring av gång- och cykelvägar kommer att redovisas till utställning.

Gestaltningens program bedöms inte behöva tas fram. Miljön i Birsta är mycket heterogen och området är i så stor utsträckning utbyggt att ett gestaltningensprogram inte kommer att få särskilt stor betydelse. Hela processen i Birsta har varit mycket tillåtande utifrån olika gestaltningensambitioner och detta är svårt att ändra i efterhand. Ett visst mått av blandning av bebyggelse typer och sorter är troligen även önskvärt i ett område som Birsta.

Till utställning kommer bedömningar att göras om luftföroreningar baserade på längre kontrollmätserier och analyser av spridningseffekter.

Översiktsplanen har kompletterats med en trafikutredning. Se vidare kommentar under Länsstyrelsens yttrande.

Det är svårt att i FÖP:n ställa större krav på energieffektivitet i byggnader än vad BBR kräver.

Vi kommer till utställning att översiktligt belysa möjligheterna att ta bort den kulverterade delen av Ljustabäcken.

Snöhanteringen kommer att bättre redovisas i utställning

Riktlinjer för hantering av förorenade områden kommer att redovisas till utställning

Till utställning kommer även en analys av de regionala effekterna av Birstas utbyggnad att redovisas.

MODERATERNA

Några synpunkter gällande trafikfrågor inom fördjupad översiktsplan (föp) för Birstaområdet.

I det fortsatta planarbetet bör det göras en grundlig utredning av förutsättningar för, och konsekvenser av att tillåta biltrafik i den nya tunneln som planeras mellan Östra och Västra Birsta. Synpunkter gällande detta har tidigare framkommit i den nu pågående detaljplanen för nytt handelsområde Östra Birsta, och det är en möjlighet som man bör titta på ordentligt inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

Det blir lite förvirrande när man läser föpen parallellt med den ovan nämnda detaljplanen. I det trafik-PM som åtföljer detaljplanen skissas trafikåtgärder för hela Birsta som inte finns illustrerade i föpen, som ny västlig parallellväg till Gesällvägen och den s.k. Skråvägen.

I föpen finns några möjliga nya vägförbindelser till Birsta föreslagna. Dessa ligger dock utanför planområdet och för att bilda sig en uppfattning om hur möjliga och önskvärda dessa är, skulle man behöva lite mer information om beräknade kostnader och trafikeffekter.

KOMMENTAR

I den särskilda trafikutredning som nu gjorts har behovet av ytterligare vägförbindelser i och utanför planområdet belysts.

NORRA SKÖNS SOCIALDEMOKRATISKA FÖRENING

Vi i Norra Sköns socialdemokratiska förening har läst den senaste fördjupad översiktsplan över Birstaområdet. Vi har en synpunkt och det är trafiksituationen vid infarten till östra Birsta från Timmervägen. Det är många som cyklar eller går från Ljustadalen och Johannedal till

Birstaområdet den vägen. Som vi ser det så är det förenat med livsfara att ta sig över den starkt trafikerade vägen. Hur är det planerat för detta? Vi anser att det snarast måste göras något åt den rådande situationen.

KOMMENTAR

Vägverket bygger för närvarande om denna korsning.

SUNDSVALLS KOMMUN, KOMMUNSTYRELSEKONTORET

Kommunstyrelsekontoret har beretts möjlighet att yttra sig över stadsbyggnadskontorets förslag till Fördjupad översiktsplan för Birstaområdet. Handlingarna omfattar förslag till fördjupad översiktsplan samt miljökonsekvensbeskrivning.

En fördjupad översiktsplan (FÖP) är ett uttryck för den politiska viljan för ett område. Nu föreliggande förslag till FÖP syftar till att "ta hand om planeringsfrågor i Birsta i ett övergripande perspektiv och lämna rekommendationer hur dessa frågor skall bevakas i kommande detaljplaneläggning av området". Planen avses gälla i 10 år.

Bakgrund

Kommunens utvecklingsplan

Utvecklingsplanen för tillväxt och arbete i Sundsvall, som i reviderad version antogs av kommunfullmäktige i slutet av 2004, har som mål att skapa fler jobb och en höjd utbildningsnivå i Sundsvalls kommun. Strategier syftande till att uppnå detta är att fokusera på spetsområden, utveckla företagsklimatet och främja en god kompetensförsörjning.

I förhållande till detta förslag till FÖP för Birstaområdet är utvecklingsplanens mål och strategier intressanta såtillvida att ett stort antal arbetsgivare med stort och sannolikt ökande behov av god tillgång till personal finns och kommer att finnas i Birsta förutsatt att Birsta även fortsättningsvis är attraktivt som externhandels- och industriområde, vilket den fördjupade översiktsplanen syftar till att främja. För dessa arbetsgivare, precis som för regionens övriga näringsliv, kommer en god kompetensförsörjning att spela en avgörande roll för framtida utvecklingsmöjligheter. Förkortade restider, bra kollektivtrafik och bra hållplatslägen möjliggör arbetspendling över stora avstånd och främjar därmed arbetsmarknadens utveckling, näringslivets tillgång till personal och, naturligtvis, fortsatt gynnsam utveckling av Sundsvallsregionens näringsliv.

Sundsvalls kommuns turismstrategi

I Sundsvalls kommuns turismstrategi, antagen 2003, behandlas hur kommunen ska agera i anslutning till besöksnäringen och dess utveckling. Som utgångspunkt konstateras att Sundsvalls styrka som turistdestination ligger inom tre huvudområden varav shopping är det största.

Betydelse för regionen: Näringsliv och turism

Birsta är Norrlands största handelscentra och därmed handelsområde för ett mycket stort omland. Såsom turistisk attraktion betraktad utgör shoppingen i framförallt Birsta redan idag utan tvekan regionens största turistiska magnet. Birstas och handels betydelse för Sundsvall är således stor och en fortsatt utveckling och utbyggnad mycket välkommen, och sannolikt nödvändig för att inte tappa marknad till konkurrerande handelscentra. Men enbart en utbyggnad garanterar inte i sig en fortsatt positiv utveckling.

För att upplevas som attraktivt måste ett externhandelsområde sannolikt uppvisa en mycket omfattande kritisk massa av utbud tätt samlad inom ett geografiskt område hanterbart så till vida att man som kund lätt kan röra sig både till och inom området med bil, buss, cykel och till fots, och med en attraktiv prisbild. Området måste upplevas som "hett" och tillgängligt. Kommunen måste följaktligen verka för att säkerställa att Birsta som helhet upplevs som ett enda tätt, attraktivt, "hett" och tillgängligt område. En viktig beståndsdel i denna ekvation, utöver täthet, är ett kommunikationsmässigt enat Birsta, med väl fungerande kollektivtrafik, gång- och cykelväg i gen sträckning, och ett trafiksystem dimensionerat efter belastningen i området.

Kommunstyrelsekontorets synpunkter på detaljplanen

Nu föreliggande förslag till fördjupad översiktsplan för Birstaområdet är i sina målsättningar mycket positiv i sin avsikt att stödja en utveckling av Birsta som ett väl fungerande handels- och industriområde utifrån ledord såsom trivsamt och trygg handelsmiljö, lättillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet, och framkomlighet för både bil, kollektivtrafik, cyklister och gående. Mycket positiv är också ambitionen att stödja utvecklingen av Birsta och Stenstan som komplement till varandra och som ett attraktivt besöksmål.

Likaså mycket positivt är att förslaget till FÖP pekar på behovet av att i övrig planering överväga möjligheten att åstadkomma ett campingområde i Birsta. Att åstadkomma ett campingområde är mycket angeläget eftersom ett sådant skulle avlasta de under högsäsong mycket hårt ansträngda parkeringsytorna kring IKEA/Birsta City.

Birsta är som bekant redan idag beroende av stora mängder av

intresserade kunder, helst återvändande sådana, vilket sannolikt förutsätter att Birsta upplevs som tillgängligt. Helt grundläggande i detta sammanhang är naturligtvis att trafiksystemet kan hantera den mycket stora mängd trafik som omfattande shoppingturism medför, och att det är lätt att hitta, ta sig fram och parkera i området. Det är följaktligen av yttersta vikt att insatser snarast genomförs i syfte att anpassa infrastrukturen till de stora trafikmängder som är en förutsättning för Birsta. Välkomna åtgärder i detta sammanhang, utöver infrastrukturinvesteringar, är naturligtvis också förslaget om framtagande av skyltprogram i samverkan med företagare i området liksom de ambitioner kring regional, lokal och intern kollektivtrafik. samt gc-vägar och gestaltning som förslaget till fördjupad översiktsplan för fram.

SUNDSVALLS KOMMUN, KULTUR OCH FRITIDSKONTORET

Kultur & Fritid har erhållit rubricerat förslag till fördjupad översiktsplan, daterad 2008-02-18, för samråd enligt PBL 4:3. Planförslaget gäller Birstaområdet, Sundsvalls kommun.

Planens syfte är att möjliggöra de närmaste årens bebyggelse av området. FÖP:en (fördjupad översiktsplan) ska vara ett verktyg för att utforma detaljplaner, pröva bygglov och bygga vägar mm.

Kultur & Fritid har inga synpunkter på förslaget till en fördjupad översiktsplan över Birsta området.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN SUNDSVALL-TIMRÅ

Räddningstjänsten har tagit del av ovan nämnda samrådshandling med tillhörande MKB. Räddningstjänsten anser att det är bra att man i planen lyfter fram begreppet observationsområde, som införts i översiktsplanen för att skapa säkerhet vid farligt godstransporter och verksamhet vid bensinstationer. Räddningstjänsten anser att man i denna plan även bör lyfta fram de rekommenderade skydds avstånd som gäller avseende planeringsarbete. De viktigaste för Birsta är:

25 m byggnadsfritt bör lämnas närmast transportled (E 4, Timmervägen)

Personintensiv verksamhet närmare än 50 m från spårkant järnväg bör undvikas.

Personintensiv verksamhet närmare än 75 m från vägkant bör undvikas.

Personintensiv verksamhet närmare än 50 m från bensinstation bör undvikas.

Vid avsteg från skyddsavstånd skall riskerna analyseras och åtgärder för att uppnå säkerhet i nivå med iakttagande av skyddsavstånd ska presenteras.

KOMMENTAR

Frågan om skyddsavstånd och observationsområden kommer att ses över till utställning

TIMRÅ KOMMUN

Kollektivtrafik och bussförbindelser

Kommunen instämmer i förslagen som syftar till att stärka kollektivtrafiken. Åtgärder i form av pendlarparkering vid E4, ny bussgata under E4 vid IKEA, fler hållplatser, lokal ringlinje m.m är viktiga i det sammanhanget. Men för att öka attraktiviteten för anställda att åka buss till och från sina arbetsplatser i Birstaområdet krävs också att det finns ett turutbud som matchar de arbetstider som anställda i Birsta har. Erfarenheter visar att de flesta människor väljer ett färdmedel som ska fungera alla arbetsdagar. Om utbudet inte är tillräckligt på kvällar och helger är risken stor att det inte blir så stor andel av de anställda som väljer buss i stället för bil, beroende på att en bussresa bara är möjlig i ena riktningen eller att det inte finns någon resmöjlighet under helger. Utifrån ett regionförstoringssperspektiv för vidgade arbetsmarknader bör den fördjupade översiktsplanen eller kompletterande åtgärdsprogram ange ambitionsnivå för trafikeringsutbud under de tider som handel pågår i Birsta. Utbudet bör också inkludera utbudet till och från Timrå och Hämösands kommuner. Ett utökat trafikeringsutbud är naturligtvis också till stor nytta för alla besökare. Om trafikeringsutbudet inte matchar efterfrågan är risken stor att kollektivtrafikandelen av antalet resor inte ökar nämnvärt från dagens nivå, ca 1 %, och då är risken stor att samhällsnyttan av föreslagna åtgärder inte blir så stor. Kommunen anser därför att tydligare mål för ökat kollektivtrafikresande bör anges för olika resandekategorier; besökare resp. anställda.

GC-trafik

Kommunen instämmer i förslagen som syftar till att bygga ut GC-nätet och iordningställa cykelparkeringar i anslutning till affärscentrerna, men det bör också prövas om det finns anledning att iordningsställa väderskyddade cykelparkeringar vid personalingångarna till de större handelsplatserna där många arbetar.

Trafiksituationen

Det stora problemet är den kraftiga ökningen av biltrafiken som medför omfattande köbildning ända ut på motorvägen. Den situationen är helt oacceptabel redan idag. Kan man överhuvudtaget tillåta att fler butiker får öppna innan trafiksituationen har förbättrats och åtgärder för förbättrad kollektivtrafik och GC-trafik har genomförts. Ytterst är det också en fråga om hälsa och säkerhet.

Risken för svåra trafikolyckor ökar och i samband med högtrafik kan det vara svårt eller näst intill omöjligt för räddningstjänstfordon att ta sig fram om olyckor, bränder eller liknande inträffar.

De redovisade förslagen till åtgärder är steg i rätt riktning, men frågan är om de är tillräckliga såsom trafiksituationen är i nuläget.

Timrå kommun anser Gesällvägen snarast möjligt måste förlängas söderut igenom Kullsåsen för att minska belastningen på E4. En förlängning skapar också fler möjligheter för nya kollektivtrafiklinjer. De ökade bullernivåer som uppstår för fastigheterna längs Norra Vägen får åtgärdas med olika bullerdämpande åtgärder. Den planerade breddningen av rondellen Klökanvägen/ Gesällvägen kommer att öka kapaciteten i korsningen varför anförda argument för att inte förlänga Gesällvägen inte är tillräckligt övertygande.

Vidare bör möjligheterna prövas att ha differentierade hastighetsbegränsningar på E4 under olika tider på dygnet beroende på trafikbelastning i syfte att minska olycksriskerna. Sådana lösningar finns längs stora infartsleder till våra större städer.

KOMMENTAR

Till utställning kommer kollektivtrafiksituationen att utredas ytterligare och då kommer även målformuleringarna att ses över.

När det gäller cykelparkeringar avsedda för verksamheten kommer detta att påtalas i FÖP men det blir först i DP som de kommer att preciseras.

Gesällvägens ev förlängning och differentierad hastighetsbegränsning på E4:an övervägs i efter samrådet gjord trafikutredning.

SUNDSVALLS KOMMUN, STADSBYGGNADKONTORET

Avdelningen för strategisk planering vill föra fram följande synpunkter på förslaget

För hanteringen av dagvatten föreslås att ett särskilt åtgärdsprogram skall arbetas fram för västra Birsta. Detta förslag tillstyrkes med

tillägget att följderna av de väntade klimatförändringarna skall vara utgångspunkten för arbetet för både västra och östra Birsta. T.ex. kommer de tidigare 100-årsflödena att bli betydligt oftare förekommande.

Behovet av gång- och cykelvägar är stort i Birsta vilket också beskrivs i förslaget. Vad som inte nämns är antalet besökare som reser med chartrade bussar. Det är inte ovanligt att 15 - 20 bussar anländer en helgdag. Med antagandet att varje buss har ca 40 passagerare är 600 - 800 besökare helt hänvisade till gångvägar för att ta sig runt i området. Detta understryker behovet av säkra och gena gång- och cykelvägar. Dessa vägar kommer också att bidra till minskad trafik med bil mellan butikerna.

Bristen på P-platser påtalas ofta. Bl.a. därför är det önskvärt med en campingplats / parkering för husvagnar. Uppgiften att finna ett lämpligt läge för en sådan anläggning bör tas med redan i den fördjupade översiktsplanen och inte hänskjuta frågan till, som det står i planförslaget, övrig planering. Det är den fördjupade översiktsplanens uppgift att identifiera behov av mark och föreslå lämpliga lokaliseringar av aktuella verksamheter.

Järnvägsreservatet föreslås bli kvar vilket är positivt. Redan nu bör tänkbara förslag om lokalisering av framtida hållplats i anslutning till Birsta tas fram och koordineras med pågående förstudie av ny sträckning av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand.

KOMMENTAR

Frågan om camping kräver en egen utredning

Beträffande järnvägsstation se kommentar till Banverket

Frågan om charterbussar kommer att belysas till utställning.

KONSUM NORD

Vi har tagit del av förslag till fördjupad översiktsplan dat 2008 02 15 avseende Birstaområdet och vill lämna följande synpunkter, som av naturliga skäl koncentrerats till att gälla detaljhandelns förutsättningar samt trafikfrågor:

Birsta växer snabbt och nuvarande ca 200.000 kvm handel förväntas öka till ca 300.000 kvm inom 5-10 år, planberedskap som möjliggör denna utökning är bra. Redan idag mycket angeläget är att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras enligt målen i planen. Exempelvis kompletterande körfält för högersväng från E4 in på Klökanvägen, ny in- och utfart till och från Klökanvägen mellan Silvan och E4 till befintlig interngata, ombyggnad och förbättringar av

Gesällvägen mellan Timmervägen och Klökanvägen samt givetvis den nya vägförbindelsen mellan Gesällvägen och Norra vägen genom Kullåsen.

I planförslaget redovisad bussgata med tunnel under E4 mellan Västra och Östra Birsta, skall inom Västra Birsta redovisas i läge mellan Birsta City och IKEA, vilket är den aktuella sträckningen. Gång- och cykelvägen förlägges mellan Coop Forum och mot IKEA:s parkeringshus. Gatan genom tunneln utformas för gång-, cykel- och busstrafik, annan trafik tillåts ej vilket regleras i detaljplanen.

En väl utbyggd kollektivtrafik med god turtäthet är angelägen för arbetspendling och vissa inköpsresor.

SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

Detta remissvar har bearbetats av Sundsvalls s-kvinnor och arbetarekommunens styrelse ställer sig bakom denna skrivelse.

Överlag anser vi att den fördjupade översiktsplanen tar ett bra grepp om vad som behöver göras i Birsta. Vi vill dock särskilt betona följande:

1. Den röriga skyltningen måste stramas upp och göras mera enhetlig. De skyltpyloner som föreslås måste utföras i en enhetlig stil och ska fungera som orienteringspunkter i området, likaväl som upplysning. Om det är möjligt bör utformningen ha någon detalj som kommer igen i områdets belysnings armaturer med mera.

2. Särskilda beslut behöver fattas om att upprätta åtgärdsprogram för gaturum och utemiljö, respektive dagvattenhanteringen (föreslås i MKB:n). Det är angeläget att asfalt/sten/betong-dominansen bryts upp med träd och växter längs gatorna och längs E4, liksom på parkerings ytorna. Träden och växterna kommer att ha både en estetisk, miljömässig (luften) och praktisk (dagvattnet) betydelse.

3. Ett tydligt mål behöver sättas för ökningen av antalet och andelen kollektivtrafikresenärer till och från Birsta. De resonemang som förs i MK.B:n behöver tydliggöras i form av ett mål både i antal resenärer och i andel resenärer idag och om x antal år. Att dra stadsbusslinje nr 2 genom Birsta är ett utmärkt sätt att förse Birsta med täta eller relativt täta förbindelser alla dagar och kvällar med centrala Sundsvall.

Ett område som vi tycker skulle kunna belysas mycket bättre är utvecklingen av turismen/besöksnäringen. Handelsturismen betraktas inom EU och OECD som den nya ekonomin och vi talar ofta med stolthet om handelns tillväxt i Sundsvall. Birstas roll i turism och marknadsföringssammanhang behöver beskrivas tydligare. En

webbaserad information om Birstaområdet som besöksnrål skulle underlätta för nya/ovana besökare och samtidigt fungera som marknadsföring.

KOMMENTAR

Skyltningen kommer att ytterligare kommenteras till utställning.

Till utställning kommer samrådet att kompletteras med mer utförliga anvisningar om trädplanteringar på allmän mark.

Kollektivtrafiken kommer att belysas ytterligare.

Ytterligare satsning på turism i Birsta skulle sannolikt öka belastningen på ett trafikmässigt i övrigt redan mycket belastat område.

SVENSKA KYRKAN

Sköns församling har tidigare yttrat sig med allmänna synpunkter över flera av de planer som varit ute på remiss beträffande Birstaområdet, både på den västra och den östra sidan. I samtliga tidigare planer har församlingens mark inte varit direkt påverkad då ingen av församlingen ägd mark ingått i planområdet för översiktsplanerna.

I den senaste fördjupade översiktsplanen har tidigare gräns för planområdet flyttats från Ljustabäcken till Ljustadalsvägen vilket innebär att en del av församlingens fastighet Sköns Prästbord 1: 1 kommer att ingå i planområdet och klassas som naturmark. Sköns kyrkoråd har haft uppe den fördjupade översiktsplanen till diskussion och då kommit fram till att församlingen inte är intresserade av att del av Sköns Prästbord 1:1 ingår i planområdet. Församlingens uppfattning är att planområdesgränsen även i fortsättningen bör gå i Ljustabäcken alternativt att kommunen inlöser den del av församlingens fastighet som föreslås hamna inom planområdet eller ger förslag på byte av området till kommunal mark som gränsar till församlingens mark på annat håll.

KOMMENTAR

Kyrkans fastighet berörs idag av Fördjupad Översiktsplan för Norra Skön, antagen av kommunen i september år 2000. Området som Sköns kyrkoråd inte vill ska ingå i FÖP Birsta har i den gällande planen beteckningen: NR Värdefullt område natur och rekreation. Så det är mer av praktiska skäl och för tydlighets skull som detta område ingår i den nu aktuella fördjupade översiktsplanen för Birsta. Det innebär alltså ingen ändring mot gällande plan.

POLISMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

- Det måste till med en helhetssyn avseende hela Birstaområdet
- Se hur trafiken rör sig i området. Hur förflyttar man sig? Försöka få besökarna att inte ta egen bil inom området. Prova med en lokalbuss som besökarna kan åka med inom Birstaområdet.
- Erbjudande till anställda i området att ta kollektivtrafik genom exempelvis subvention.

I övrigt, se tidigare inlämnad skrivelse avseende begäran om synpunkter, detaljplan för ett handelsområde i östra Birsta mellan E-4 och ICA Maxi. Kopia av nämnda skrivelse bifogas. *

- Att planera och bygga på ett sätt som förebygger brott är samhällsekonomiskt lönsamt ur många aspekter, inte minst i form av minskad brottslighet och ökad trygghet.
- Genom att tidigt föra in den brottsförebyggande aspekten i planeringen behöver den heller inte komma i konflikt med andra kvaliteter. Sådana tidiga strategiska beslut kan tas redan på översiktlig nivå och gör att man slipper oönskade och kostnadskrävande korrigeringar och åtgärder på detaljnivå. Det är viktigt att finna intelligenta lösningar som bidrar till platsens allmänna kvalitéer och inte söka renodlade brottsförebyggande åtgärder. Ett exempel kan vara belysning där en genomtänkt belysningsplan kan höja säkerheten i ett område samtidigt som den bidrar till områdets trivsel i allmänhet.
- A v stor betydelse är även att olika parter aktiveras och får komma till tals i det brottsförebyggande arbetet, ex. byggherrar och förvaltare men också allmänheten.
- Andra aspekter är problemet med inbrott och stölder under byggprocessen.
- Det är därför extra viktigt att ur ett internt och externt perspektiv finna en genomtänkt strategi för att även minimera dessa risker.
- Värdet av kunskapsåterföring är även av stor vikt så att parterna följer upp brottsutvecklingen på platsen
- Ta till vara erfarenheter avseende västra Birsta. Vad har fungerat bra. Vad har ej fungerat bra

- Satsning på övergripande trafikplanering i området. Finna interna trafiklösningar.
- För att förhindra p-skador är p-platser med dubbla linjeringar att föredra.
- Byggande av särskilda ”gångstråk” separerade från biltrafikanterna.
- Kollektivtrafiksatsningar i hela Birstaområdet. Trafikproblemen är stora i dagsläget med stundtals långa bilköer på E4 samt Timmervägen med stor risk för trafikolyckor.

KOMMENTAR

En belysningsplan kan vara en av de åtgärder som vidtas för att utveckla säkerheten i Birsta. Dock ej inom ramen för denna FÖP.

Angående trafik se kommentar under Länsstyrelsens yttrande.

GÖRAN OCH GÖRDIS ENGLUND

Vi kunde inte delta vid informationsmötet den 12 mars angående Fördjupad översiktsplan Birstaområdet.

Vi besvärar och hindras väldigt mycket av den ökade biltrafiken efter Norra vägen. stora svårigheter för oss att ta oss över vägen till vår mark och till och från fastigheten.

Mycket damm och buller speciellt från den ökade tunga trafiken.

Hastighetsbegränsningen hålls inte.

Vi anser att förslaget om MÖJLIG VÄGLÖSNING via Gesällvägen söder mot Bosvedjan kan avlasta Norra vägen, eller att Norra vägen stängs för genomfartstrafik, innan det byggs något mer i Birsta .

KOMMENTAR

Gesällvägens förlängning söder ut mot Bosvedjan ingår som ett av de förslag som presenteras i såväl samrådet för den fördjupade översiktsplanen som i den av kommunen och Vägverket gjorda trafikutredningen.

HUDIKSVALLS KOMMUN

Handelsområdet Birsta har stor betydelse för att stärka Sundsvalls-

regionen. Birsta betyder också mycket för Hudiksvalls kommuninvånare och deras serviceförsörjning. Vi ser därför positivt på att området utvecklas ytterligare.

Vi noterar med tillfredsställelse att området blir mer tillgängligt med kollektiva förbindelser.

SVENSKT NÄRINGSLEV

Har inga synpunkter på samrådshandlingen

UTLÅTANDE

avseende utställning

Följande yttranden har inkommit:

Länsstyrelsen
Trafikverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Svenska Kraftnät
Försvarsmakten
Strålsäkerhetsmyndigheten
Sveriges Geologiska Undersökning
Fiskeriverket
Skogsstyrelsen
Statens Geotekniska institut
Polismyndigheten i Västernorrlands län
Sundsvalls kommun Miljönämnden
Sundsvalls kommun Miljökontoret
Sundsvalls kommun Stadsbyggnadsnämnden
Sundsvalls kommun Kultur och Fritid
Sundsvalls kommun Kommunstyrelsekontoret
Sundsvalls kommun Mark- och Exploaterings-avdelningen
Sundsvalls kommun Barn- och Utbildningsförvaltningen
Räddningstjänsten Medelpad
Mitt Sverige Vatten AB
Härnösands Kommun Samhällsförvaltningen
Svenska Kyrkan
EON
Ljusta Projektutveckling KB
Ljusta Aktivitet Centrum
Anläggningssamfälligheten Ljustadalen
IKANO
IKEA
Konsum Nord
Boombutikerna
NCC Property Development AB
Göran och Gördis Englund
Håkan Backlund

Kommentarerna till yttrandena ligger blåmarkerade i kursiv text efter respektive yttrande och markeras med: KOMMENTAR

LÄNSSTYRELSEN

Sundsvalls kommun har överlämnat ett förslag till fördjupning av översiktsplan för handelsområde i Birsta i samband med utställning enligt 4 kap 6 § plan- och bygglagen. Länsstyrelsen har den 29 april 2008 yttrat sig över samrådsförslaget.

Under utställningstiden ska Länsstyrelsen avge ett granskningsyttrande. I granskningsyttrandet får kommunen en bekräftelse på om de synpunkter som framförs i samrådsskedet tillgodosetts eller om Länsstyrelsen har invändningar som kvarstår, främst när det gäller de statliga ingripande grunderna.

Av yttrandet skall enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen framgå om:

förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken
förslaget kan medverka till att miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs
redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken
sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet skall i enlighet med bestämmelserna i 4 kap 2 § PBL fogas till översiktsplanen. Den antagna översiktsplanen skall sedan spridas till sådana myndigheter och övriga som har väsentligt intresse av den eller som använder översiktsplanen som beslutsunderlag.

Länsstyrelsen finner efter en granskning av planen att stat och kommun har olika uppfattningar om föreslagen fördjupning av översiktsplanen tillgodoser riksintressen för väg E4, miljö kvalitetsnormer kan överträdas samt att samordning med grannkommuner har skett på ett lämpligt sätt. Frågetecknen kvarstår också vad beträffar miljö, hälso- och säkerhetsaspekter. Detta måste lösas i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen anser att synpunkter från samrådsyttrandet endast delvis har beaktats. Länsstyrelsen vidhåller att följande frågor vidare bör bearbetas och kompletteras.

Yttrande

Allmänt

Det är positivt med en fördjupning av översiktsplanen för Birstaområdet. Översiktsplanen ger möjlighet att ta ett helhetsgrepp för bland annat trafikfrågorna som idag är otillräckligt samordnade. Översiktsplanen kan därmed ligga till grund för den framtida utvecklingen av Birstaområdet, där bland annat en förbättrad trafiklösning och dag-

vattenhantering fortfarande är nödvändigt.

Översiktsplanen visar inte något utbyggnadsalternativ som medför att ny mark behöver tas i anspråk, utan är snarare en inventering av pågående verksamhet. Den utvecklingspotential som finns i området är redan reglerad i befintliga detaljplaner med små marginaler att förändras. De intentioner som finns i planen är lovvärda, men den viljeinriktning som redovisas i planen kan vara svår att hantera under själva planprocessen. Länsstyrelsen anser att en handlings- och uppföljningsplan för att nå alla mål bör utgöra en förutsättning för ett antagande av översiktsplanen. Det skulle dessutom vara intressant med en redovisning av eventuella effekter av redan utförda åtgärder, samt en bedömning över vilka ytterligare åtgärder som kan behövas i framtiden.

1 strävan mot ett långsiktigt hållbart samhälle kan inte Birstaområdet anses som det mest lämpligaste område för handelsutveckling, eftersom området i hög utsträckning baseras på utökad bilåkning. Länsstyrelsen är därför positiv till föreslagna åtgärder beträffande kollektiv- och cykeltrafik som innebär steg mot ett miljöanpassat transportsystem och långsiktig hållbarhet. Föreslagna åtgärder för gång- och cykeltrafik medför också en ökad trafiksäkerhet.

Länsstyrelsen konstaterar att förslaget till fördjupning av översiktsplan för Birstaområdet har blivit bättre genomarbetad, mer tydlig och överskådlig efter samrådet. Länsstyrelsen är positiv till presenterade lösningar för kommunikationer särskilt för kollektivtrafikresande och gång- och cykelleder. Länsstyrelsen vidhåller att översiktsplanen ska säkerställa markreservation både för en framtida förbindelse mellan Gesällvägen och Norra vägen genom Kullåsen samt ny industritillfart från Timmervägen i nordöst.

Riksintressen

Väg/Järnväg

Länsstyrelsen anser att det är bra att riksintressena E4 och Ådalsbanan tydliggörs i översiktsplanen samt att skyddsområden längs riksintressena har säkrats. Länsstyrelsen anser dock att riksintresset för E4 inte fullständigt har tillgodosetts i översiktsplanen.

Länsstyrelsen anser att även om en del åtgärder har utförts för att förbättra trafik situationen, så kvarstår uppenbara risker för köbildning på E4. Länsstyrelsen anser att så länge inte nya cirkulationsplatser och eventuella nya tillfartsvägar till Birsta genomförts, så måste kommunen, vid prövning av nya detaljplaner och bygglov, bedöma vilken trafikallsträng som varje ny etablering medför och konsekvenserna av dessa.

Länsstyrelsen anser vidare att åtgärder enligt överenskommelsen mellan kommunen och Vägverket daterad 2008-11-13, måste åtgärdas innan ytterligare prövning av detaljplaner och bygglov sker. I annat fall ökar risken för ytterligare svårigheter i framkomlighet och ökad köbildning på E4. Exempelvis har inte trafiksituationen kopplat till cirkulationsplats Klökanvägen/Gesällvägen förbättrats.

Trafikverket har 2010-07-02 beslutat att befintliga och framtida

järnvägsanslutningar till riksintresse kombiterminal Tunadal ska pekas ut som riksintresse för kommunikationer. Maland triangelspår och ny anslutning till Tunadals hamn möjliggör direktanslutning till hamnen för norrgående trafik, förbinder spår 231 med 233, och ingår som en del av den framtagna förstudien för Sundsvall-Härnösand. I förstudien för Sundsvall-Härnösand finns korridor för ett framtida “Malandspår” inritad, och berör den nordöstra delen av den fördjupade översiktsplanen.

Länsstyrelsen anser att ovan nämnda riksintresse ska arbetas in och redovisas i det fortsatta arbetet med planen. Korridorens geografiska omfattning kommer att minskas ner med tiden, och fortlöpande dialog bör hållas mellan kommunen och Trafikverket gällande dess aktuella geografiska omfattning. Nämnda riksintressekorridor påverkar också de redovisade skyddsområdena, som ska utgå från att järnvägen kan hamna i korridorens yttersta gräns. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i sin helhet.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft är en del av EG-rätten och är också införd i svensk lagstiftning. I mellersta och norra delarna av Sverige, Norge och Finland är partikelhalterna på platser med mycket vägtrafik betydligt högre än i andra jämförbara områden, till stor del beroende på användningen av dubbdäck. Kommunens mätningar visar att partikelhalterna i Birstaområdet är höga men att normen klaras i dagsläget. Partikelhalterna överskreds dock under 25 dagar jämfört med de 35 som anges av normen. En fortsatt utbyggnad leder till ökad biltrafik vilket i sin tur ökar risken för att miljökvalitetsnormen för utomhusluft överskrids. Det är Naturvårdsverket som efter utredning avgör ifall en miljökvalitetsnorm har överträtts. I sådana fall är normalt kommunen ansvarig för att genomföra ett åtgärdsprogram så att normen klaras.

Länsstyrelsen anser att det inte går att utesluta att risken för att miljökvalitetsnormer för partiklar överskrids i framtiden. Den fördjupade översiktsplanen är det lämpligaste instrumentet att förebygga detta. Höga partikelhalter innebär dessutom hälsorisker även om normen klaras. Partiklarna utgörs till stor del av slitagepartiklar från vägbanan och det finns möjligheter att förebygga både bildandet av partiklar och att minska uppvirvlingen av dem. Det finns flera olika typer av åtgärder som kan genomföras på sikt men som är svåra att införa i efterhand inom ett utbyggt område. Exempelvis kan ett lättorienterat och från biltrafik avskilt gång- och cykelnät öka tillgängligheten och möjligheterna att röra sig inom området utan bil. Planteringar kan utformas så att de binder damm. Täta underhållsinsatser och begränsningar av viss biltrafik är andra möjligheter som kan behöva tillgripas i sista hand. Samordnade lösningar för gc-vägar, planteringar mm. som ger effekt avseende utsläpp och påverkan från partiklar bör därför utredas vidare i syfte att förebygga hälsorisker och öka handelsområdets attraktivitet.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Länsstyrelsen konstaterar att det inte finns några utpekade landsbygdsutveckling område i strandnära lägen (s.k. LIS-område) i planområdet och anser att frågan inte är relevant i översiktsplanen.

Mellankommunala frågor

Handel

Länsstyrelsen anser att kommunen inte har uppfyllt kraven om ett brett samråd med grannkommuner. Birstaområdet är, med sina ca 10 miljoner besökare per år, ett av de största externhandelsområdena i landet. Ett så stort externt köpcenter påverkar både den egna kommunen och grannkommuners handels- och trafiksituation. Länsstyrelsen anser att kommunen inte har redovisat frågan på ett tillfredsställande sätt och saknar grannkommunernas synpunkter över handelsområdet Birsta. Under rubriken Konsekvensbeskrivning hanteras frågan framförallt på en lokal nivå, dvs. Sundsvalls tätort, och endast till viss del i ett regional och nationell sammanhang. Länsstyrelsen anser att beslutsunderlaget bör kompletteras med en beskrivning av konsekvenserna av handelsområdet i bred mening både geografiskt, regionalt och miljömässigt. Länsstyrelsen påpekade, i samrådsskedet att kommunen saknar en handlingsplan eller policy för handel i den kommunala översiktsplanen. En handelspolicy med riktlinjer behövs för översiktsplanen i Birstaområdet.

Miljö och hälsa

Gång- och cykelvägnät

Birstaområdet är skapat helt på biltrafikens villkor. Vissa förbättringar har genomförts, men områdets karaktär med stora sammanhängande parkeringsytor framför butiksentréerna kvarstår. Det finns behov att göra området mer välkomnande för besökare som kommer till området med kollektivtrafik, cykel eller fots. Det är positivt att planen redovisar gång- och cykelstråk, men även dessa stråk förefaller vara underordnade biltrafikens villkor. Bland annat måste oftast stora parkeringsytor passeras för att nå butikerna. Mer attraktiva gång- och cykelstråk som erbjuder en avstressande atmosfär för besökarna skulle förhöja hela områdets värde.

Buller

Området är bullerutsatt från trafiken på E4 och den omfattande lokaltrafiken inom området. Bullret är en komfort- och trivselfråga för besökare inom området. Det finns möjligheter att göra miljön mer attraktiv, exempelvis genom att utföra byggnader närmast E4 så att de bullerskärmar handelsområdet, att erbjuda bättre möjligheter att röra sig till fots mellan olika målpunkter, samt att utforma bilvägarna så att hastigheten hålls nere intill gång- och cykelstråk.

Luftföroreningar

Höga halter av luftföroreningar, bl.a. partiklar och kväveoxider har uppmätts inom området. Nivåerna har dock ännu inte bedömts ha överskridit miljökvalitetsnormen för utomhusluft. Med beaktande av

partiklars hälsoeffekter är det viktigt att begränsa partikelhalten i omgivningsluft, där människor vistas, t.ex. via trafik- och bebyggelseplanering och genom väghållning. Miljökvalitetsnormens nivå är den högsta godtagbara nivån som inte får överträdas. Vid överträdelse är det kommunens skyldighet att genomföra tillräckliga skyddsåtgärder.

Partiklar påverkar människors hälsa även vid nivåer under fastställda miljökvalitetsnormer. Ingen tröskelnivå har observerats där halterna blir ofarliga. Personer med sjukdomar i luftvägarna och personer med hjärtproblem tillhör riskgrupper. En exponering för partiklar leder till ökade besvärsreaktioner hos riskgrupper som astmatiker men även till annan sjuklighet som en ökad dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar samt en ökad risk för lungcancer. Slitagepartiklar påverkar i första hand luftvägarna. Det kan bidra till försämring av astma och luftvägs-sjukdomar. Andra hälsoeffekter, som till exempel förtida död, bedöms i första hand orsakas av de betydligt mindre avgaspartiklarna.

Eftersom partiklarna i stor utsträckning kommer från biltrafiken är det således även av denna anledning av vikt att det tillskapas attraktiva alternativ att nå och förflytta sig inom området på annat sätt än med egen bil. Partiklar kan bindas genom att skapa gröna (helst vintergröna stråk) Dessa bör orienteras med hänsyn till områdets ventilation så att de inte bidrar till ansamling av föroreningar på olämpliga platser. Genom framsynt planering kan planteringarna utformas så att de stärker gångtrafiken förutsättningar inom området.

Förorenade områden

Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen har en plan för hur potentiellt förorenade områden kommer att hanteras i kommande detaljplaner. Vi vill påtala att den identifiering inom MIFO (metodik för inventering av förorenade områden) som länsstyrelsen genomfört inte ska ses som heltäckande. Andra potentiellt förorenade områden kan ha missats i identifieringsarbetet. För Birstaområdet är merparten av objekten identifierade vilket innebär att objekten är indelade efter bransch och därmed branschklassade. Få av objekt är riksklassade enligt MIFO fas 1 vilket är nästa steg i inventeringsarbetet.

Säkerhet och risker

Farliga verksamheter

Länsstyrelsen konstaterar att det finns en farlig verksamhet i området Norrlandsfrys AB - som inte framkommer i handlingarna. Det bör redovisas i det fortsatta arbetet med planen (särskilt i MKB).

Länsstyrelsen anser även att det vore önskvärt att tydliggöra vad som menas med “särskild hänsyn” på sidan 11 angående skyddsavstånd.

Dagvatten lokalt omhändertagande

Länsstyrelsen liksom andra berörda myndigheter bedömer att befintliga dagvattensystem bör ses över. Åtgärder som fördröjer vattentransporten från fastigheternas hårdgjorda ytor till vattenrecipienten bör aktualiseras och redovisas för hela Birstaområdet i det fortsatta arbetet med planen. Länsstyrelsen anser att det är positivt att Mitt Sverige Vatten genomför en utredning över hur situationen i västra Birsta kan

förbättras, men efterfrågar en samlad bedömning för hela Birstaområdet (västra och östra delen).

Enligt SGU:s bedömning innebär finsedimentens låga infiltrationskapacitet i området, att det är svårt att med enkla medel skapa förutsättningar för ett omhändertagande av dagvatten från hårdgjorda ytor och byggnader. Den möjliga arealen för infiltration är betydligt begränsad och risken för översvämning vid kraftig nederbörd och snösmältning blir därmed stor. En expansion i den östra delen av Birsta riskerar att ytterligare belasta Ljustabäcken med orenat dagvatten, framför allt vid extrem nederbörd. Länsstyrelsen anser att SGU:s synpunkter bör beaktas i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

Birstaområdet karakteriseras av en mycket hög andel hårdjord yta. Oljespill och partiklar som är förorenade av bl.a. tungmetaller ansamlas på ytorna och tillförs dagvatten vid nederbörd. Vid kraftigt regn och i samband med snösmältning blir tillförseln av dessa ämnen till vattenrecipient betydande. Ljustabäcken - dit större delen av dagvattnet tillförs - är en liten recipient som lätt överbelastas och det krävs därför en samordnad lösning för hela Birstaområdet. Trafikverket påpekar även risker med kapaciteten när det gäller dagvattnet från Västra Birsta som ska passera vägtrumman under E4:an. Det föreslagna programmet som ska utarbetas med syfte att få fram förslag till bättre dagvattenhantering för Västra Birsta är därför nödvändigt. Ökad lokal infiltration, fördröjningsmagasin och andra tekniska åtgärder kan behövas. Även tanken att förkorta sträckan där Ljustabäcken är kulverterad bör utredas vidare.

Länsstyrelsen instämmer med Fiskeriverket att det är av stor vikt att dagvattenhantering och snöhantering fortsättningsvis sker på ett sådant sätt att vattenkvaliteten i Ljustabäckens vattensystem påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Det är därmed viktigt att vid nyexploatering av markområden anläggs dagvattensystem som möjliggör vattenkvalitetskontroll och reningsåtgärder om behov finns. I övrigt hänvisas till Fiskeriverkets yttrande.

Länsstyrelsen anser att så länge detaljplaner tas fram före översiktsplaner, så bör högre krav ställas på överkapacitet (dvs. kanske inte bara den egna ytans dagvatten) för dagvattenhanteringen i de detaljplaner som antas innan åtgärdsprogrammet är klart. Kan dessa krav av kostnadsskäl inte ställas på verksamhetsutövare i samband med planläggning, så bör kommunen ta ett ansvar för att hitta och bekosta lösningar för rening och utjämning av flöden inom översiktsplanens område.

Ras, skred, erosion och översvämning

Länsstyrelsen vidhåller SGI:s rekommendation att risk för naturolyckor bör belysas i planen och att de åtgärder som föreslås för avvattning inom planområdet bör kompletteras med att risk för erosion med eventuell instabilitetspåverkan vid Ljustabäcken beaktas även nedströms ända till bäckens utlopp i havet. Det rekommenderas även att en strategi tillfogas planen över hur geotekniska säkerhetsfrågor skall hanteras vid detaljplanläggning och bygglovsgivning.

I övrigt anser Länsstyrelsen att SGI:s synpunkter bör beaktas i det fortsatta arbetet med planen. Det är viktigt även hur ska beaktas problematiken kring översvämningar kopplat till förorenade områden som finns i området.

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen anser att framkomlighet och trafiksäkerhet för riksintresse E4 måste beaktas. Även om en del åtgärder har utförts för att förbättra trafiksituationen finns det fortfarande uppenbara risker för köbildning ut på E4:an. Trafikverket har i sitt yttrande föreslagit ett antal angelägna åtgärder som kvarstår, bland annat bussprioritering, sanering av utfarter längs Gesällvägen, att färdigställa GC-stråk, intern buss m.m. Det är viktigt att kommunen utför åtgärder enligt överenskommelsens prioritering. Den fördjupade översiktsplanens förslag till åtgärder bör därför ha god överensstämmelse med överenskommelsen.

Transport av farlig gods

Observationsområden längs transportleder för farligt gods, E4 och Timmervägen, som redovisas i översiktsplanen bör inkludera en beskrivning vad detta innebär i praktiken vid nya etableringar. Det bör också framgå att riskanalys ska göras tidigt i detaljplaneskedet, eller i bygglovskedet om ingen riskanalys har utförts tidigare.

Övrigt

Allmänt fiskeintresse

Länsstyrelsen anser att man inte kan utesluta förekomst av fisk i delar av bäcken och under vissa tider på året. Exempelvis kan fisk som förekommer i angränsande kustområde periodvis nyttja bäcken för födosök och/eller lek. Hänvisas i övrigt till Fiskeriverkets yttrande.

Elektromagnetisk strålning

Strålsäkerhetsmyndigheten påpekar att under rubriken "Elektromagnetisk strålning" skrivs i utställningshandlingen på sidan 27: "Idag finns inga gränsvärden för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält". Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och tidigare Statens strålskyddsinstitut har dock sedan 2002 utfärdat ett allmänt råd: "Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält", SSMFS 2008:18. Sedan 1996 finns dessutom "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" som finns bl.a. på Arbetsmiljöverkets webbplats.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att kommunen bör redovisa hur man avser att beakta, ta tillvara och förvalta de kulturhistoriska värden som fortfarande finns kvar inom planområdet. Det gäller såväl fornlämningar som immateriella värden i form av exempelvis äldre ortnamn (KML 1 kap 4 §). Detta för att dessa värden på bästa sätt, trots sin nuvarande belägenhet, ska kunna levandegöras och förstås av besökare i området. By/gårdsnamnet Ljusta inom delen "östra Birsta" som omnämns i översiktsplanen är ett exempel, men här finns även gravgrupperna Raä 89:1-4 och Raä 98:1-2 fortfarande bevarade

(inklända i planområdet i "västra Birsta" redovisade på karta i översiktsplanen) vilka vittnar om bebyggelseenheter som funnits i området under förhistorisk tid. Möjligen kan namnrester som hör samman med dessa finnas belagda i äldre källmaterial och därmed sätta in fornlämningarna i ett sammanhang. Att endast avsätta områden med fornlämningar som naturmark bedöms därför inte som tillräckligt. Frågan kvarstår om framtida tillgänglighet, såväl fysisk som förståelsemässig.

För underlag om Skönsdalens ("Birstaområdet") historiska utveckling se bl.a. Västernorrlands förhistoria(1977 s 320 ff) samt läns museet Västernorrlands rapporter från senare undersökningar.

Det är ansvars- och hänsynstagandet från de enskilda ägarna och brukarna som utgör grund och förutsättning för tillvaratagandet av kulturlandskapets historiska värden. Att det är ett ansvar för alla innebär att kommunerna är med och delar detta ansvar (KML 1 kap. 1 §).

Övrigt

Sidan 17, Antal anställda och omsättning: Enligt 2006 års statistik: "en mycket stor expansion på tre år". Siffror från 2005 jämförs med siffror från 2006. Det antas att det ska stå 2008.

KOMMENTAR: Här kommenteras de synpunkter som inte kommenteras under respektive myndighet som yttrat sig till Länsstyrelsen.

En handlings- och uppföljningsplan avser kommunen att upprätta men inte inom ramen för antagandet av översiktsplanen. Den blir ett särskilt dokument som ligger utanför själva planhandlingen.

Tillfart Kullsåsen är ett separat ärende hos kommunen och kommer inte att inlemmas i den fördjupade översiktsplanen. Utredning pågår sedan ett år om detta för att klargöra omständigheterna kring ett sådant projekt.

Tillfart Timmervägen aktualiseras först när behov uppstår. Idag är detta inte i konflikt med någon annan pågående utredning i området då Trafikverket avfört de utredningsalternativ avseende ny järnväg Sundsvall-Härnösand som kunde komma i konflikt med denna tillfart.

Rörande dessa två tillfarter så gäller även att det exakta läget för dem inte är bestämt. Därför vill vi inte heller markera dem i FÖP:en utan håller dem utanför men beskriver behovet i planen.

Beträffande trafikfrågor har kommunen den uppfattningen att förhållandena i rondellen Klökanvägen/Gesällvägen påtagligt har förbättrats i och med ny tillfart till "bakgatan". Detta gäller även avfarten från E4 för norrgående trafik.

När det gäller åtgärder i anslutning till norra avfarten blir det Trafikverket och inte kommunen som genomför dessa. Se även under kommentarer Trafikverket.

Åtgärder för att klara miljökvantetsnormen blir en fråga för handlings- och uppföljningsplanen och kommer inte att ytterligare redovisas i FÖP:en .

Kommunen har den uppfattningen att de samråd som kan anses motiverade har hållits med grannkommunerna och avser inte genomföra fler samråd med anledning av denna fördjupade översiktsplan. Planen har skickats till grannkommunerna vid både samråd och utställning. Dessutom har Birsta diskuterats inom ramen för det interkommunala samarbetet Sundsvallsregionen. Planen har också diskuterats vid möte med Timrå kommun där den politiska ledningen för Timrå kommun deltog.

En handelspolicy med riktlinjer kommer inte heller att tas fram inom ramen för denna plan. Sundsvalls kommun arbetar med att ta fram en handelspolicy för hela kommunen.

Kommunen anser att deras åtagande är att på kommunens mark (i huvudsak vägmark) ordna GC-stråk med god omfattning. När det gäller fastighetsmark blir det vanligen en förhandling med markägaren för att kunna enas om lämpliga åtgärder. I anslutning till nya detaljplaner eller vid ändring av gällande detaljplaner är det också viktigt att diskutera dessa frågor med fastighetsägaren. I detaljplaner kommer GC-vägar att även i viss omfattning regleras i sk x-områden, dvs att viss mark ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

Norrlands Frys kommer att uppmärksammas i handlingarna med observationsområde.

Dagvattenfrågan utreds av MittSverige Vatten, som ansvarar för dagvattenhanteringen i Birstaområdet. Här finns ett antal frågor som behöver klargöras såsom tex dimensionering av kulvertar utifrån extrem nederbörd och beredskap att ta hand om ev konsekvenser av extrem nederbörd. Behov av rening och fördröjning av dagvatten från hårdgjorda ytor i området i avsikt att ha kontroll på vattenflödet och vattenkvalitén i Ljustabäcken hanteras delvis i planen men kommer i huvudsak att hanteras inom ramen för MittSverige Vattens utredning samt vid detaljplaneläggning. Planen kommer att kompletteras med anvisningar för hur observationsområden skall hanteras i detaljplaneläggningen.

Äldre ortsnamn i området kan nyttjas i nya namngivningar.

MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSSKYDD OCH BEREDSKAP

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i rubricerat ärende

SVENSKA KRAFTNÄT

Svenska Kraftnät har inga stamnätsledningarna eller anläggningar i området. Svenska Kraftnät har tagit del av planhandlingarna för rubricerande översiktsplan och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten har inget att erinra om rubricerat ärende.

STRÅLSÄKERHETSMYNDIGHETEN

Under rubriken “Elektromagnetisk strålning” skrivs i utställningshandlingen på sidan 27: “Idag finns inga gränsvärden för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält.” Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och tidigare Statens strålskyddsinstitut har dock sedan 2002 utfärdat ett allmänt råd: “Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält”, SSMFS 2008:18. Sedan 1996 finns dessutom “Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält” som finns bl.a. på Arbetsmiljöverkets webbplats. Strålsäkerhetsmyndigheten har i övrigt inga synpunkter på utställningsförslaget.

SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 17 juni 2010 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra följande.

Huvuddelen av planen berör områdets gestaltning och funktion vilket ligger utanför SGU:s kompetensområde.

När det gäller landskapsbilden, naturvärden och problematiken med dagvatten kan dock SGU:s information komma till användning. Hela dalgången är täckt av finsediment (lera och silt) av varierande mäktighet. Information i SGU:s databaser visar att finsedimentens mäktighet väster om E4:an varierar mellan 2 och 4 meter. Det finns dock säkerligen större sedimentdjup även i denna del av Birsta. Öster om E4:an finns inte lika mycket information men det kan antas att finsedimenten har minst lika stor mäktighet där.

Finsedimentens låga infiltrationskapacitet gör det naturligtvis svårt att med enkla medel skapa förutsättningar för ett omhändertagande av dagvatten från hårdgjorda ytor och byggnader då den möjliga arealen för infiltration är betydligt begränsad. Därmed blir risken för översvämning vid kraftig nederbörd och snösmältning stor. En expansion i den östra delen av Birsta riskerar att ytterligare belasta Ljustabäcken med orenat dagvatten, framför allt vid extrem nederbörd.

KOMMENTAR: MittSverige Vatten har ett uppdrag att analysera detta och bedöma både konsekvenser och åtgärder. Upplysningen om den låga infiltrationskapaciteten får föras vidare till denna utredning. Hela Östra Birsta är detaljplanelagt. I dessa planer så har frågan om dagvatten hanterats både vad gäller föroreningar och översvämning. Detaljplanerna föreskriver sedimenterings- och fördröjningsdammar för dagvatten.

FISKERIVERKET

Fiskeriverket har tagit del av planhandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen och har följande kommentarer med avseende på allmänt fiskeintresse.

Det aktuella markområdet ingår i Ljustabäckens avrinningsområde. Bäckens mynnar i havet strax söder om Alnöbron och är på sin väg ned mot havet bitvis kulverterad. Av miljökontorets övervakning av vattenkvaliteten i Ljustabäcken framgår att halterna av syreförbrukande ämnen, fosfor, salter, partiklar, koppar, kvicksilver och arsenik är förhöjda. Med avseende på fiskförekomst har Fiskeriverket, i samband projektering av Ådalsbanan, genomfört syn och översiktliga elfisken i Ljustabäcken år 2004 och 2005. Vid dessa inventeringstillfällen påträffades ingen fisk. Däremot noterades en relativt riklig förekomst av gammarus sp. Elfiskade lokaler låg dels strax uppströms bäckens mynning i havet dels uppströms Birstaområdet strax nedströms järnvägen (Fiskeriverket, underlagsmaterial Ådalsbanan, 2006-01-26).

Trots resultaten från elfiskeinventeringarna bör man dock inte utesluta förekomst av fisk i delar av bäcken och under andra tider på året. Exempelvis kan fisk som förekommer i angränsande kustområde periodvis nyttja bäcken för födosök och/eller lek.

Som framkommer i handlingarna är det således av stor vikt att dagvattenhantering och snöhantering fortsättningsvis sker på ett sådant sätt att vattenkvaliteten i Ljustabäckens vattensystem påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Åtgärder som fördröjer vattentransporten från fastigheternas hårdgjorda ytor till vattenrecipienten bör aktualiseras. Vid nyexploatering av markområden anläggs dagvattensystem som möjliggör vattenkvalitetskontroll och reningsåtgärder om behov finns. Fiskeriverket anser även att befintliga dagvattensystem bör ses över och vid behov åtgärdas.

KOMMENTAR: MittSverige Vatten har ett uppdrag att analysera behovet av åtgärder för att inte negativa belastningar på Ljustabäcken skall öka. Behovet av rening och fördröjning av dagvatten från hårdgjorda ytor skall undersökas och ev åtgärder läggas in i kommande detaljplanering. I de senare detaljplaner som antagits för Birsta finns krav på rening och även fördröjning av dagvatten.

SKOGSSTYRELSEN

Nuvarande översiktsplan visar inte på något utbyggnadsalternativ som skulle medföra att ny mark behöver tas i anspråk för nybyggnad, trafik m.m. Området ökar därmed inte ytmässigt.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår istället förändringar inom det redan exploaterade området som i första hand ska förbättra trafiksituation, miljö osv.

Därmed så har Skogsstyrelsen inga synpunkter.

SGI

Statens geotekniska institutets (SGI) yttrande över översiktsplan för rubricerad del av Sundsvalls kommun omfattar bedömning av hur planförslaget beaktar geotekniska säkerhetsfrågor (t.ex. ras, skred, erosion, översvämning).

SGI:s bedömning är att de geotekniska förhållandena i huvudsak är relativt gynnsamma. Områden med fastmark dominerar, vilket underlättar vid planering generellt för det aktuella geografiska området. Det kan dock lokalt finnas områden med sämre geotekniska förhållanden som kan påverka lämplig markanvändning inom föreslagna utbyggnadsområden och detta har påtalats i planen beträffande utfyllnader.

SGI rekommenderar att risk för naturolyckor belyses i planen. Åtgärder som föreslås för avvattning inom planområdet bör kompletteras med att risk för erosion med eventuell instabilitetspåverkan vid Ljustabäcken beaktas även nedströms till bäckens utlopp. Förväntade effekter av ett förändrat klimat nämns i planen och detta finns också belyst i SMHI:s länsvisa klimatanalyser. Klimat-scenarierna indikerar för de kommande 100 åren att det kan förväntas bland annat ökad nederbörd som kan leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i vattendrag vilket bör värderas och beaktas vid bedömning av framtida markanvändning.

Vi rekommenderar att en strategi tillfogas planen över hur geotekniska säkerhetsfrågor skall hanteras vid detaljplaneläggning och bygglovgivning.

KOMMENTAR: Mitt Sverige Vatten analyserar i vilken utsträckning vattenföringen i Ljustabäcken påverkas av att mängden hårdgjorda ytor i området kraftigt ökar och vilka åtgärder som kan behöva vidtagas för att begränsa effekterna av detta. Mitt Sverige Vatten tittar också på långtidseffekterna av aktuella klimatmodeller. Behovet av utredning av geotekniska säkerhetsfrågor får avvakta resultatet av dessa analyser.

TRAFIKVERKET

Trafikverket anser att det är mycket positivt att den fördjupade översiktplanen för Birsta färdigställs så att den kan ligga till grund vid den framtida utvecklingen av Birstaområdet.

Eftersom Vägverket och Banverket från den 1 april 2010 har samordnats i den gemensamma myndigheten Trafikverket bör detta korrigeras i den fördjupade översiktplanen.

Trafiksituationen

E4 är ett riksintresse där framkomlighet och trafiksäkerhet måste beaktas. Även om en del åtgärder har utförts för att förbättra trafiksituationen finns det fortfarande uppenbara risker för köbildning ut på E4:an. Trafikverket anser därför att så länge man inte har genomfört lösningarna med nya cirkulationsplatser och eventuella nya

tillfartsvägar till Birsta måste kommunen vid prövning av nya detaljplaner och bygglov bedöma vilken trafikallsträng som varje ny etablering medför och konsekvenserna av dessa. Trafikverket bedömer t ex. att området intill cirkulationsplats Norravägen/Klökänvägen är olämplig för bilalstrande verksamheter, såsom en bensinstation, med tanke på att den cirkulationsplatsen redan är hårt belastad.

Flera åtgärder har utförts enligt den överenskommelse (08-11-13) som dåvarande Vägverket och Sundsvalls kommun kom överens om för att förbättra trafiksituationen i Birsta. Trafikverket bedömer dock att vissa angelägna åtgärder kvarstår.

Bussprioritering: Skyltingen i anslutning till busspassagen ut på Gesällvägen efterlevs inte. En stor andel bilförare uppmärksammar inte skyltningen utan svänger in på bussgatan. På samma sätt är den skyltade bussprioriteringen ute på Gesällvägen inte tillräckligt tydlig för bilförarna i den relativt röriga trafikmiljön, vilket kan leda till att man inte uppmärksammar att bussarna har företräde. Trafikverket anser att bussprioriteringen måste göras mycket tydligare för att förhindra incidenter samt för att underlätta för bussförarna att komma ut på Gesällvägen. Förmodligen är signalprioritering det bästa alternativet.

Sanering av utfarter: Trafikverket bedömer att det är angeläget att Gesällvägen saneras på de ut- och infarter som inte har koppling till någon cirkulationsplats. Vänstersvängande fordon ger idag upphov till onödig köbildning.

GC-stråk: GC-stråken inom området är viktiga att färdigställa snarast för att få ned antalet interna resor. Dessa bör få tydliga utmärkningar, t.ex. med annan färg på golvet/stenbeläggningen.

Intern buss: Det finns behov av en intern busslinga för att man enkelt ska kunna ta sig utan bil mellan de olika handelsområdena inom Birsta. Det är viktigt att det framgår av översiktplanen att detta är en fråga som kommunen prioriterar.

Uppföljning: Det saknas i översiktplanen en plan för uppföljning av utförda åtgärder. Uppföljningen bör utföras för att se vilka effekter åtgärderna har haft samt vilka ytterligare åtgärder som kan behövas. En uppföljning av resandet med kollektivtrafik till och från Birsta är särskilt intressant. Trafikverket anser att kommunen måste utföra åtgärder enligt den prioritering som överenskommelsen visar. Den fördjupade översiktplanens förslag till åtgärder bör därför ha god överensstämmelse med överenskommelsen.

Riksintresse E4/Ådalsbanan

Det är bra att riksintressena E4 och Ådalsbanan tydliggörs i översiktplanen samt de byggnadsfria avstånd som finns för väg respektive järnväg.

Skyltprogram

I översiktsplanen anges att kommunen och företagarna bör enas om ett gemensamt skyltprogram. Trafikverket instämmer att det finns ett stort behov av ett skyltprogram och att det bör tas fram så snart som möjligt. Trafikverket deltar gärna i ett sådant arbete eftersom det finns starka intressen från företagen att marknadsföra sig med reklamskyltar ut mot E4.

Skyltprogrammet bör även innefatta vilken vägvisning som man bör ha för att besökare lätt ska kunna hitta. Vill man t.ex. att besökare till Birsta handelsområden även ska använda sig av vägarna genom Birsta industriområde bör befintlig vägvisning kompletteras.

Gestaltningprogram

Trafikverket instämmer i att gestaltningskvaliteten är låg i Birsta. Ett gestaltningprogram är därför en bra åtgärd för att kunna förbättra den visuella upplevelsen av Birsta köpcentrum för trafikanter som åker E4. I detta gestaltningprogram kan man då också utveckla hur E4:ans skyddskorridor bör förbättras så att den får ett större trivselvärde.

Farligt gods

Observationsområden har lagts in på karta i den fördjupade översiktplanen beträffande E4 och Timmervägen, eftersom de är rekommenderade transportleder för farligt gods. Det är viktigt att det framgår i översiktplanen vad detta innebär i praktiken vid nya etableringar. Här bör arbetssättet som den nya riskpolicy om riskhantering som Länsstyrelsen antagit framgå, dvs, att riskanalys ska göras tidigt i detaljplaneskedet, eller i bygglovskedet om ingen riskanalys har utförts tidigare.

Dagvatten

Trafikverket ser risker med kapaciteten när det gäller dagvattnet från Västra Birsta som ska passera vägtrumman under E4:an. Trafikverket vill gärna ta del av den utredning som Mitt Sverige Vatten genomför. Det är också bra om riktlinjer för hur dagvattnet ska hanteras i Birsta inarbetas i översiktplanen.

Järnväg

Efter beslut av Trafikverket 2010-07-02 har befintliga och framtida järnvägsanslutningar till riksintresse kombiterminal Tunadal pekats ut som riksintresse för kommunikationer. "Malandsspåret" triangelspår, ny anslutning till Tunadals hamn möjliggör direktanslutning till hamnen för norrgående trafik, förbinder spår 231 med 233, och ingår som en del av den framtagna förstudien för Sundsvall-Härnösand. I förstudien för Sundsvall- Härnösand finns korridor för ett framtida "Malandspår" inritad, och berör den nordöstra delen av den fördjupade översiktplanen.

Trafikverket anser att ovan nämnda riksintresse ska arbetas in och redovisas i planen, då det ingår som en del i planområdet. Korridorens geografiska omfattning kommer minska ner med tiden, och fortlöpande dialog bör hållas mellan kommunen och Trafikverket gällande dess aktuella geografiska omfattning. Nämnda riksintressekorridor påverkar också de redovisade skyddsområdena, som ska utgå från att

järnvägen kan hamna i korridorrens yttersta gräns.

Genomförd förstudie “Förstudie Sundsvall-Härnösand, slutrapport 2010-03-10” finns att tillgå på: <http://www.trafikverket.se/projekt>

I övrigt hänvisar Trafikverket till Banverkets samrådsyttrande.

Fortsatt samarbete mellan aktörer

Det finns behov av att få en struktur på samarbetet mellan kommunen, de privata aktörerna och Trafikverket när det gäller handelsområdet Birsta. Detta samarbete, som också finns omnämnt i överenskommelsen mellan kommunen och Trafikverket, bör tydliggöras ytterligare i den fördjupade översiktplanen. Exempel på vad detta samarbete bör innefatta är trafikåtgärder, skyltprogram, gestaltungsåtgärder etc. Kommunen bör vara sammankallande i detta arbete.

KOMMENTAR:

Förändring av Banverk och Vägverk till Trafikverk kommer att justeras i Planhandlingen.

Om området vid rondellen Norra vägen/Klökanvägen kan vara lämpligt för bilvårdsanläggning får bedömas mot de övriga åtgärder som vidtages för att minska belastningen i denna rondell (bl a ny länk Gesällvägen - Norra vägen)

Skyltning och prioritering av busstrafik vid Gesällvägen kommer att ses över. Sanering av utfarter i detta område hanteras i den handlings- och åtgärdsplan som kommer att upprättas liksom frågan om intern busslinje. Frågeställningen angående sanering av ut- och infarter mot Gesällvägen är också med i den pågående ändringen av detaljplanen för IKEA mfl.

Arbetet med ett skyltprogram pågår. Kommunen har bedömt att ett gestaltungsprogram inte behövs i Birsta. Miljön domineras av olika verksamhetsutövarers ambitioner och dessa kan utöver detaljplanen inte styras av kommunen. I arbetet med ändring av detaljplan för IKEA mfl avses även gestaltningen av området närmast E4 komma att hanteras .

I planen kommer tydligare att anges att riskanalys måste föregå ställningstagande om etableringar i observationszoner.

Dagvattenfrågorna utreds av MittSverige Vatten och denna plan kommer inte att invänta denna utredning, vilken beräknas behöva en hel del tid för att färdigställas.

Av förstudien järnväg Sundsvall-Härnösand framgår att när det gäller Malandspåret så har i utredningen reserverats ett område som när det gäller riksintresset överensstämmer med nuvarande markering av detta i planen (så långt man kan tolka bifogade kartor). Nuvarande markering avser bef spår och dess skyddsområde.

I den kommande handlings- och åtgärdsplanen kommer även samarbetsfrågorna att hanteras.

SUNDSVALLS KOMMUN, MILJÖNÄMNDEN

Miljönämnden beslutar:

att tillstyrka planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen.

att begära att den fastställda översiktplanen omsätts i en handlingsplan som utarbetas i samarbete med fastighetsägare, företagare och kommunen, med syfte att genomföra och följa upp planens och miljökonsekvensbeskrivningens olika mål och åtgärdsförslag.

SUNDSVALLS KOMMUN, MILJÖKONTORET

Förvaltningen föreslår arbetsutskottet besluta att föreslå nämnden besluta:

att tillstyrka planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen. att begära att den fastställda översiktplanen omsätts i en handlingsplan som utarbetas i samarbete med fastighetsägare, företagare och kommunen, med syfte att genomföra och följa upp planens och miljökonsekvensbeskrivningens olika mål och åtgärdsförslag.

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har gjort ett utställningsförslag till fördjupad översiktplan för Birstaområdet. Förslaget är utställt under 14 juni till 31 augusti 2010.

Bakgrund

Syftet med planen är att visa hur Birsta kan byggas ut de närmaste 5-10 åren och ge vägledning för fortsatt arbete med detaljplaner, bygglov, trafikförsörjning, omhändertagande av dagvatten och förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling av området.

Ärendets tidigare handläggning

Miljönämnden har tidigare yttrat sig över samrådsförslaget 2008-04-09 § 43.

Förvaltningens överväganden

Utställningsförslaget identifierar en rad förbättringsområden som är angelägna att genomföra. Flera är på väg att genomföras som t ex införa mer grönska i området och förbättra för gång- och cykelvägar. En av de stora utmaningarna är att genomföra förbättringar i området väster om E4 som redan är utbyggt sedan länge, ett exempel är förbättrad dagvattenhantering.

Samarbete med kommun och fastighetsägare

Många av åtgärderna är beroende av ett gott samarbete mellan fastighetsägarna i området och miljönämnden ser detta som en viktig framgångsfaktor för en hållbar utveckling av området.

Strategiskt arbete

Miljönämnden stödjer tankarna kring ett strategiskt arbete som beskrivs på sidan 7 i utställningsförslaget, det behövs en huvudidé och organisation som kan användas för utvecklingsfrågor i Birsta. Omvärldsanalys, studier av konsekvenser och alternativa utvecklings-

spår är frågor som inte kan regleras i detalj- och översiktplaner samt bygglov.

Birsta påverkar handelsstrukturen och service i bostadsområden

Utvecklingen i Birsta påverkar inte bara handeln i andra kommuner utan även handeln i vår närregion. En känslig fråga är att de stora dagligvarubutikerna i Birsta konkurrerar med livsmedelsaffärer i bostadsområden. Vi ser i dag hur affärer i bostadsområden läggs ned, vilket ökar transportbehovet för att handla mat. Utställningsförslaget anger att inga fler dagligvarubutiker kan etableras i Birsta på grund av detta. Det är viktigt att inte utarma kommundelarnas service och att problemställningen hålls aktuell samt stödja initiativ som kan bibehålla mindre butiker i bostadsområdena.

Miljökonsekvensbeskrivning och fortsatt arbete

Miljökonsekvensbeskrivning har identifierat ett antal frågor som är viktiga för utveckling och för att styra miljöaspekter:

- Handelns utveckling
- Trafik och föroreningar
- Utemiljö
- Risker
- Dagvatten
- Markföroreningar

Till frågorna ovan har man föreslagit ett antal mål och förslag till åtgärder och fortsatt arbete. Miljönämnden anser att dessa frågor är viktiga och att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen är ett bra underlag för fortsatt arbete med koppling till en handlingsplan. Måluppfyllelsen är beroende av att Sundsvall kommun tar initiativ till en arbetsform med representanter från aktörer i Birsta och kommunen.

HÄRNÖSANDS KOMMUN, SAMHÄLLSFÖRVALTNINGEN

Bedömning

En ökad expansion i Birsta innebär ytterligare påfrestningar på övrig handel i regionen. Sundsvalls kommun belyser detta i den fördjupade översiktplanen. Härnösands kommun vill dock framhålla vikten av att tillsammans arbeta för att stärka regionen som helhet och för att minimera en negativ påverkan på omkringliggande kommuner.

Förslag till beslut

Samhällsförvaltningen föreslår Samhällsnämnden besluta att antaga yttrandet som sitt.

KOMMENTAR: Kommunen avser att fortsätta arbetet med att upprätta en handlings- och åtgärdsplan där det fortsatta arbetet och samarbetsformerna kommer att utvecklas. I detta ingår också att arbeta tillsammans med kringliggande kommuner.

SUNDSVALLS KOMMUN, STADSBYGGNADSNÄMNDEN

Stadsbyggnadsnämndens beslutar:

att nämnden ställer sig bakom förslaget till fördjupad översiktsplan för Birstaområdet.

SVENSKA KYRKAN

Sköns församling har behandlat översiktplanen och då konstaterat att man vidhåller sin tidigare ståndpunkt vad gäller den del av Prästbordet 1:1 som nu är aktuell att införlivas i planen, dvs att planområdesgränsen skall ligga i Ljustabäcken och inte längs Ljustadalsvägen. Enligt församlings uppfattning har områdesgränserna för alla tidigare planer som rört Östra Birsta varit utritade i Ljustabäcken vilket inneburit att den del av församlingens fastighet Prästbordet 1:1 som ligger mellan Ljustabäcken och Ljustadalsvägen inte har berörts av planerna.

Liksom tidigare anser Sköns församling att kommunen skall lösa in den aktuella markbiten om den skall ingå i områdesplanen. En grundläggande motivering till detta är att Sköns församling tidigare sålt de största delarna av Prästbordet 1:1 till Sundsvalls kommun för den stora etableringen av Västra Birsta. Vid detta tillfälle ansågs den nu aktuella delen av Prästbordet 1:1 inte behöva ingå i försäljningen till kommunen eftersom denna del av Prästbordet 1:1 inte skulle beröras av exploateringsplanerna. När nu området expanderar och även omfattar Östra Birsta är det församlingens uppfattning att kommunen skall köpa ytterligare en bit av Prästbordet 1:1 om man vill att den skall ingå i det nya exploateringsområdet.

Sköns församling utgår ifrån att Sundsvalls kommun reglerar markägandet genom ett köp av den del av Prästbordet 1:1 som nu föreslås ingå i den nya översiktsplanen. I annat fall anser församlingen att marken inte skall ingå i översiktplanen och att gränsen för planområdet då behålls i Ljustabäcken.

KOMMENTAR: I fördjupade översiktsplaner regleras inte markägförhållanden då planen inte är bindande. Detta sker först i detaljplaneskedet när nya detaljplaner upprättas. Översiktsplanen medför inte någon förändring av markens juridiska status.

SUNDSVALLS KOMMUN, KULTUR OCH FRITID

Bakgrund

Under de senaste åren har det varit en kraftig expansion av handeln i Birsta och utrymmet för framtida ytterligare etableringar har minskat. Trafiksituationen i Birsta minskar

också möjligheterna till fortsatt utbyggnad. Översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen omfattar den närmsta tioårsperioden. Den får därför i stor utsträckning beskriva den befintliga situationen och föreslå åtgärder för att minska de negativa miljöeffekterna från det befintliga Birsta tillsammans med en redan bestämd begränsad utbyggnad i Östra Birsta. Några alternativa utbyggnadsalternativ finns inte i planförslaget.

Ärendets tidigare handläggning

Inga

Förvaltningens överväganden

Kultur & Fritid vill bara stryka under vikten av vad som framkommit i grönyteplanen samt att tillgången till rekreationsområden i Birstaområdet är av stor vikt för folkhälsan som redovisas i hållbarhetsrosen.

Förslag till uppföljning

Ingen

LJUSTA PROJEKTUTVECKLING KB

Ljusta Projektutveckling KB har utvecklat ett område i östra Birsta där det idag finns en detaljplanelagd obebyggd byggrätt för handel.

Vi har med stort intresse följt kommunens engagemang kring den fortsatta utvecklingen i hela Birstaområdet.

Bland trafikfrågorna vill vi särskilt lyfta fram de långsiktiga kapacitetsfrågorna både internt i de olika delområdena och kring på- och avfarter från E4:an. Vidare är tydlighet i skyltingen för att öka orienterbarheten så att kunder på enklast möjliga sätt når sin destination ett synnerligen viktigt område att förbättra.

Generellt ser vi det som mycket viktigt att underlätta och kraftfullt vidareutveckla förbindelserna mellan Östra & Västra Birsta, både för bilar, cyklar och gående. Om det finns bra och effektiva tvärförbindelser ökar möjligheterna också att kunderna upplever Birsta som ett område och inte som tre olika.

För Östra Birsta's del är det dessutom särskilt angeläget att underlätta påfarten från Östra Birsta mot E4:an söderut.

I övrigt ser vi positivt på att underlätta för kunder i framtiden genom att förutsättningar skapas för att erbjuda ett bredare serviceutbud eftersom fler kunder kommer att vistas längre tider i området.

KOMMENTAR: Ett skyltprogram är under framtagande. Den passage som genomförts under E4:an tillåts för GC-trafik och kollektivtrafik. Avsikten är att binda samman östra och västra Birsta i första hand för gång- och cykeltrafik samt för kollektivtrafik. Förslag till åtgärder för att underlätta påfarten från Östra Birsta till E4 söderut finns i överenskommelsen mellan kommunen och Vägverket (nuv Trafikverket) och i denna fördjupade översiktsplan .

IKANO

Vi har tagit del av förslag till fördjupad översiktsplan daterad 2010.06.07 avseende Birsta området och har följande kommentarer för att enligt alla inblandade fortsätta att utveckla Birsta som ett av Sveriges största externhandelsområden.

Målsättningen, som är sammanfattad i översiktsplanen, överensstämmer med IKANO Retail Centres Sweden AB:s långsiktiga strategi i Birsta och vi är angelägna att dessa mål uppnås och som en aktör inom detaljhandeln är det för oss av synnerlig vikt att tillgängligheten fungerar över tid.

Birsta City har idag 4,2 miljoner besökare årligen och av dem är mer än 50% tillresta med bil från andra kommuner. Totalt sett är över 95% av våra besökare bilburna.

En viktig faktor, som är av avgörande betydelse, och som också beskrivs i planen, är att infrastrukturen i och omkring Birsta upplevs som väl fungerande för våra besökare. Då flertalet av besökarna, som kommer till Birsta, kommer med bil, är det viktigt att tillfarter, utfarter, gatunätet i Birsta är rätt dimensionerade men på vissa områden och på vissa dagar/tidpunkter fungerar det mindre tillfredställande och därför är det av största vikt att vägen söderut byggs och att vägen (som knyter ihop Gesällvägen med Norra Vägen) ingår i planområdet i den fördjupade översiktsplanen. Dessutom är det också av vikt att den nya cirkulationsplatsen/rondellen på Timmervägen (avfart E4 norr) byggs inom en snar framtid.

En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik är ett baskrav för att bl.a våra anställda men även våra konsumenter kan ta sig till och från Birsta är en faktor som ska fungera.

Helhetsmiljön i Birsta är också av vikt, typ grönytor, träd, planteringar etc för att våra besökare kan känna en trivsel att besöka oss.

För övrigt instämmer vi i planens innehåll och vision.

KOMMENTAR: Betr. förbindelsen Gesällvägen-Norra vägen över Kullsåsen utreds denna i särskild utredning. Övriga åtgärder ligger i planen och kommer att hanteras i den handlings- och åtgärdsplan som kommunen avser upprätta. I arbetet med att ändra detaljplanen för IKEA, Birsta City mfl så ingår bla att lägga förslag till träd, planteringar, grönytor osv.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN MEDELPAD

Räddningstjänsten har granskat ovan nämnda handlingar och vill framföra följande:

Observationsområde runt JET-macken på Gesällvägen 7 saknas.

Inom industriområden accepteras normalt en högre risk än t ex inom bostadsområden eller handelsområden. Inom industriområden är förekomsten av olika kemikalier hög och så

även tung trafik. Räddningstjänsten anser det olyckligt att industriområde och handelsområde gränsar till varandra utan en barriär i mellan. Räddningstjänsten föreslår därför att verksamheterna närmast handelsområdet begränsas, t ex att endast småskalig tillverkning eller motsvarande tillåts. Syftet med denna begränsning är att risken inom handelsområdet inte skall öka med hänsyn tagen till industriområdets närhet. Räddningstjänsten anser att det är positivt med ett observationsområde om 100 meter och att man utökat observationsområdet till 150 meter runt Ådalsbanan. Räddningstjänsten anser att skyddsområdet om 12 meter till Timmervägen är för litet. De ambitioner som redovisas på sidan 86 i Sundsvalls kommuns ÖP bör gälla även i denna plan.

KOMMENTAR: Observationsområdet på Jet-macken kompletteras. Indexet 1 på användningsbeteckning J innebär att endast småindustri och service tillåtes (avser hela industriområdet i planen och ej angränsande industriområden). När det gäller skyddsområdet för Timmervägen om 12 m är detta en zon som Trafikverket bestämt (huvudman för vägen).

EON

EON Elnät har inte nätkoncession för område i det aktuella planområdet. Inom området finns dock regionnätsledningar med spänning 130 kV samt en transformatorstation. EON Elnät bedömer att den fördjupade översiktsplanen inte innebär någon negativ påverkan på de befintliga anläggningarna.

Elförsörjning:

Elförsörjningen är en mycket viktig samhällsfunktion. Knappast någon samhällsverksamhet kan fungera utan tillgång till el. Ett omfattande och långvarigt elavbrott kan lamslå samhället som få andra händelser. Tillgången till el är också av stor betydelse för den framtida krishantering. Dels kan långvariga och omfattande elavbrott i sig leda till svåra påfrestningar för samhället, dels kan elavbrott försvåra samhällets krishanteringsinsatser.

För näringsidkare kan ett avbrott leda till att verksamheten avstannar vilket orsakar ekonomiska förluster. För enskilda personer kan strömavbrott leda till påverkan på säkerhet och välbefinnande genom att det blir problem med värme, matlagning, trygghetslarm, vatten och avlopp mm. Utöver de rent fysiska konsekvenserna finns det idag också en syn på eltillgången som en självklarhet och det är en låg acceptens mot avbrott.

Samhällets syn på elförsörjning innebär höga krav på leveranssäkerhet. Riksdagen har tydligt markerat leveranssäkerhetens stora vikt för samhället, genom att lagstifta att elkunder har rätt till ersättning efter längre än tolv timmars sammanhängande avbrottstid. Det har också beslutats att det under 2011 kommer att träda ikraft bestämmelser som innebär att nätkoncessionsinnehavare ska se till att

avbrott vid överföring av el till en elanvändare aldrig överstiger 24 timmar.

Elnätets uppbyggnad:

Det svenska elnätet kan delas in i tre olika typer: stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet ägs av staten genom Svenska Kraftnät. Det består av ledningar med spänning på 220 eller 400 kV som är de kraftigaste ledningarna. Region- och lokalnäten ägs av elbolagen. Regionnätet består av mellanstora ledningar som har en spänning mellan 40 och 130 kV, och varje ledning förser stora områden med el. Frågan om huruvida en specifik ledning ska utföras som luftledning eller jordkabel måste avgöras från fall till fall. Med tanke på samhällets och lagstiftarens syn på strömavbrott, är det av avgörande betydelse att avbrottstid på denna typ av ledningar minimeras. Trädsäkra luftledningar skadas sällan, är lätta att inspektera och är möjliga att reparera inom lagstadgade 24 timmar. Jordkabler är skyddade mot vind, snö och is men riskerar att skadas vid exempelvis åska. Om fel uppstår på en jordkabel tar det lång tid att lokalisera och åtgärda felet jämfört med en luftledning. Hur nätstrukturen ser ut i området där den aktuella ledningen är belägen är också betydelsefullt, samt vilken roll och betydelse ledningen har inom området.

Lokalnätet består av mellanspänningsnätet som har en spänning mellan 10 och 20 kV och lågspänningsnätet som har en spänning på 0,4 kV. Lokalnätet är den yttersta delen av nätet och förser kunderna med el. En skada på lokalnätet får inte samma konsekvenser på samhället som en skada på regionnätet, och man bör därför kunna utforma detta som jordkabel om det inte föreligger särskilda skäl.

Magnetiska fält:

Alla elektriska apparater och ledningar omges av magnetiska fält. Det innebär att magnetiska fält inte bara förekommer kring kraftledningar och ställverk utan finns nästan överallt i vår miljö och i hemmen. Oklarhet beträffande dessa frågor kan orsaka oro och rädsla. I denna typ av frågor där det kan vara svårt för den enskilde att bevaka forskningsläget är det extra viktigt att myndigheter och innehavare av elektriska anläggningar agerar sakligt, balanserat och ansvarsfullt. EON Elnät vill vidare påtala myndigheternas försiktighetsprincip, som är avsedd att vara ett underlag för beslutsfattare som i varje enskilt fall måste göra en skälighetsbedömning där eventuella risker från magnetiska fält vägs mot tekniska och ekonomiska förutsättningar. Ur försiktighetsprincipen framgår bland annat följande: *“De forskningsresultat som hittills presenterats ger inte underlag för och kan inte heller sägas motivera några gränsvärden eller andra tvingande begränsningar för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält”* samt vidare *“Om åtgärder som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön. När det gäller nya elanläggningar och byggnader bör man redan vid planeringen sträva efter att utforma och placera*

dessa så att exponeringen begränsas”. Det är viktigt att försiktighetsprincipen tillämpas inom den fysiska planeringen och att EON Elnät får möjlighet att framföra synpunkter när ny verksamhet planeras i närheten av kraftledningarna och stationen.

SUNDSVALL KOMMUN, UTVECKLINGS- AVDELNINGEN, KONCERN-STABEN

Koncernstaben har inga ytterligare synpunkter på rubricerat ärende utöver de som redovisats i tidigare yttrande. Koncernstaben vill dock än en gång, mot bakgrund av Birstas utomordentligt stora betydelse för kommunen bl a som arbetsgivare (ca 1 680 anställda inom detaljhandeln enl beräkningar från HUI) och som kraftfull dragare inom besöksnäringen (ca 7,4 miljoner tillresande shoppingturister årligen enl HUI), tydligt understryka vikten av att insatser snarast genomförs i syfte att anpassa infrastrukturen till de stora trafikmängder som är en grundläggande förutsättning för Birsta. Det är därför önskvärt att Stadsbyggnadsnämnden snarast beslutar att avsätta såväl personal som medel i tillräcklig omfattning för att trygga detta.

SUNDSVALLS KOMMUN, UTVECKLINGS- AVDELNINGEN

Bakgrund

Kommunens utvecklingsplan

Utvecklingsplanen för tillväxt och arbete i Sundsvall, som i reviderad version antogs av kommunfullmäktige i slutet av 2004, har som mål att skapa fler jobb och en höjd utbildningsnivå i Sundsvalls kommun. Strategier syftande till att uppnå detta är att fokusera på spetsområden, utveckla företagsklimatet och främja en god kompetensförsörjning.

I förhållande till detta förslag till FÖP för Birstaområdet är utvecklingsplanens mål och strategier intressanta såtillvida att ett stort antal arbetsgivare med stort och sannolikt ökande behov av god tillgång till perso-nal finns och kommer att finnas i Birsta förutsatt att Birsta även fortsättningsvis är attraktivt som externhandels- och industriområde, vilket den fördjupade översiktsplanen syftar till att främja. För dessa arbetsgivare, precis som för regionens övriga näringsliv, kommer en god kompetensförsörjning att spela en avgörande roll för framtida utvecklingsmöjligheter. Förkortade restider, bra kollektivtrafik och bra hållplatslägen möjliggör arbetspendling över stora avstånd och främjar därmed arbetsmarknadens utveckling, näringslivets tillgång till personal och, naturligtvis, fortsatt gynnsam utveckling av Sundsvallsregionens näringsliv.

Sundsvalls kommuns turismstrategi

I Sundsvalls kommuns turismstrategi, antagen 2003, behandlas hur kommunen ska agera i anslutning till besöksnäringen och dess utveckling. Som utgångspunkt konstateras att Sundsvalls styrka som turistdestination ligger inom tre huvudområden varav shopping är det största.

Betydelse för regionen: Näringsliv och turism

Birsa är Norrlands största handelscentra och därmed handelsområde för ett mycket stort omland, Såsom turistisk attraktion betraktad utgör shoppingen i framförallt Birsa redan idag utan tvekan regionens största turistiska magnet. Birstas och handelns betydelse för Sundsvall är således stor och en fortsatt utveckling och utbyggnad mycket välkommen, och sannolikt nödvändig för att inte tappa marknad till konkurrerande handelscentra. Men enbart en utbyggnad garanterar inte i sig en fortsatt positiv utveckling.

För att upplevas som attraktivt måste ett externhandelsområde sannolikt uppvisa en mycket omfattande kritisk massa av utbud tätt samlad inom ett geografiskt område hanterbart så till vida att man som kund lätt kan röra sig både till och inom området med bil, buss, cykel och till fots, och med en attraktiv prisbild. Området måste upplevas som "hett" och tillgängligt. Kommunen måste följaktligen verka för att säkerställa att Birsa som helhet upplevs som ett enda tätt, attraktivt, "hett" och tillgängligt område. En viktig beståndsdel i denna ekvation, utöver täthet, är ett kommunikationsmässigt enat Birsa, med väl fungerande kollektivtrafik, gång- och cykelväg i gen sträckning, och ett trafiksystem dimensionerat efter belastningen i området.

Kommunstyrelsekontorets synpunkter på detaljplanen

Nu föreliggande förslag till fördjupad översiktsplan för Birstaområdet är i sina målsättningar mycket positiv i sin avsikt att stödja en utveckling av Birsa som ett väl fungerande handels- och industriområde utifrån ledord såsom trivsamt och trygg handelsmiljö, lättillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet, och framkomlighet för både bil, kollektivtrafik, cyklisterna och gående. Mycket positiv är också ambitionen att stödja utvecklingen av Birsa och Stenstan som komplement till varandra och som ett attraktivt besöksmål. Likaså mycket positivt är att förslaget till FÖP pekar på behovet av att i övrig planering överväga möjligheten att åstadkomma ett campingområde i Birsa. Att åstadkomma ett campingområde är mycket angeläget eftersom ett sådant skulle avlasta de under högsäsong mycket hårt ansträngda parkeringsytorna kring IKEA/Birsa City. Birsa är som bekant redan idag beroende av stora mängder av inresande kunder, helst återvändande sådana, vilket sannolikt förutsätter att Birsa upplevs som tillgängligt. Helt grundläggande i detta sammanhang är naturligtvis att trafiksystemet kan hantera den mycket stora mängd trafik som omfattande shopping-turism medför, och att det är lätt att hitta, ta sig fram och parkera i området. Det är följaktligen av yttersta vikt att insatser snarast genomförs i syfte att anpassa infrastrukturen till de stora trafikmängder som är en förutsättning för Birsa. Välkomna åtgärder i detta sammanhang, utöver infrastrukturinvesteringar, är naturligtvis också förslaget om framtagande av skyltprogram i samverkan med företagare i området liksom de ambitioner kring regional, lokal och intern kollektivtrafik samt gc-vägar och gestaltning som förslaget till

fördjupad översiktsplan för fram.

LAC

Ljusta Aktivitet Centrum är ett opolitiskt och neutralt centrum för boende och verksamma inom området för "Sundsvall Norra". LAC har i många frågor på begäran agerat som företrädare och språkrör för företag, fastighetsägare, organisationer, föreningar och boende i området.

LACs styrelse företräds av ledamöter med förankring bland de grupper som LAC uppmanats agera språkrör och intressepart för. Sedan bildandet av en styrgrupp för hantering av frågor runt norra Sundsvall 2003 har styrgruppen verkat för preciserade mål att utveckla:

Dra upp riktlinjer för och stödja utvecklingen för marknadsplats inom området Birsa - Ljusta med det övergripande målet att knyta samman stadsdelen för norra Sundsvall. Se över möjliga samverkansvägar gemensamma tillväxtmål och grunderna för en handlingsplan som kan stödja och leda till utveckling av stadsdelen samt att skapa möjligheter för att öka attraktionskraften inom området vad gäller servicenivå/ bättre boendekvalitet, värdestegring av lokala investeringar och fler arbetstillfällen inom områdets arbetsmarknad.

Översiktsplanen för Birsa

I riktlinjerna för en översiktsplan gäller vanligen att målsättningar, utvecklingsplaner och framtida infrastrukturella frågor skall samsas med politiska mål om hållbara samhällsideal och kretsloppsfrågor. Sammantaget skall efter samråd med alla aktörer i berörda områden en vision kunna formuleras som aktörerna därefter skall kunna verka efter i form av utvecklingsplaner, riskanalyser, tidsplaner och satsningar som är sunda för alla berörda. En fördjupad översiktsplan, som redan i ingressen upplyser om att stora infrastrukturella frågor, som berör området, skall utgå kan inte accepteras. Denna FÖP (Fördjupad Översikts Plan) har utvecklats sedan 2005 och planeras vara styrinstrument till 2020. Således är det 15 år av struktur som skall speglas för alla olika intressenter, grupper, myndigheter och nyttjare av området.

För oss boende och verksamma i norra Sundsvall och Birstaområdet är därför en Översiktsplan lika viktiga styrinstrument för hur våra investeringar i området skall utvecklas.

Kommunikationerna inom området

I tidigare översiktsplaner för kollektiv trafik har förslag och idéer lyfts fram av boende, anställda och besökare till norra Sundsvall och Birsa. Utvecklingen av kollektivtrafiken inom området har förbättrats och hänsyn till de stora arbetsplatser som finns upplever företag, anställda och boende är förbättrad. Däremot finns ett kompakt missnöje med samordning av lokal, regional och chartertrafik genom det nyskapade trafiknavet vid E4.

Kollektivtrafiken till och från Finsta, Skönvik har försämrats så att en utflyttning från området blivit märkbar. Koordineringen av lokal

regional trafik mellan linje 2 (Skönsmon-Johannedal), 77 (?) Johannedal-Birsa-Finsta-Skönvik, och 607 Timrå-Sundsvall på E4, fungerar otillfredsställande.

Behoven av att till detta nav även ansluta en handelspendel som enbart trafikerar inom området. Vilket vi lyfte fram vid ÖP 2000 kvarstår.

Regional trafik med tåg

Inför en kommande upprustning och utbyggnad av Ådalsbanan samt dess placering med dragning inom området har önskemål om ett resecentrum inom Birsa framförts. En stor del av arbetspendling och handelsbesökare kommer såväl från söder, väster som norr. Genom att på så sätt kunna nyttja de regionala kollektiva tågtransporterna och att ansluta dessa till den lokala kollektivtrafiken inom området med bussar, förenklas områdets expansion med hänsyn till såväl service, boendekvalitet som miljöpåverkan. Detta har arbetsgruppen för den Fördjupade Översiktsplanen för Birsa exkluderat ur den kommande 10-års-planeringen och planläggningen. Detta finner vi anmärkningsvärt och otillfredsställande. En uttalad planering av ett resecentrum i Birsa är viktigt för anställda, besökande, företagsplanerare och logistikhanterare inom norra Sundsvall.

Erfarenhet från den tidigare Översiktsplanen 2000 och bristen på framförhållning och planering i denna, om Norra Sundsvall, påverkade och fördröjde då utvecklingen av Birsa med närmare 36 månader.

Det är därför viktigt att frågan om Resecentrum och Ådalsbanan kommer med i de fördjupningar av Översiktsplanen som Birsa nu står inför nu.

Dagens sträckning av kollektivtrafiken genom Birsa har goda och säkra av- och påstigningsplatser.

Däremot på den absolut mest utsatta platsen i hela stadsdelen, Ljustavägen i korsningen mot Torsdagsvägen, har planerarna satt en stolpe för av- och påstigning. Trafiken med tung transport och bilister som konsekvent nonchalerar hastighetsbegränsningarna utsätter dagligen barn och vuxna för direkt livsfara. Ingen övergångsplats finns heller att tillgå.

Detta är odiskutabelt en fråga för planerare att ta ansvar för. Här krävs en avfartsplats för kollektivtrafiken. Något som kan planeras in i en bättre utvecklad trafikplats i denna korsning. Det markområde som hindrar planering och anläggande av denna säkra trafikplats genom att förlänga (räta ut) Antennvägen måste ingå i FÖP och hanteras därmed.

Väg- och GC-nätet inom Sundsvall Norra

Inom Birstaområdet sväller verksamheten snabbare än planläggarna hinner med. Behoven av nya transportleder inom och runt området som knyts ihop är viktigt både för handels fortlevnad som för anställda, företag och tyngre transporter.

Genomfartstrafiken från väster genom området har tidigare behandlats av stadsbyggnadskontoret i andra planer. Kravet från de boende att dämpa bullret från den tyngre trafiken då den överskrider 55dB kvarstår.

Problemet med tung trafik, hög hastighet och hårt belastade korsningar har tidigare resulterat i rondeller såväl i Johannedal som inom Birstaområdet. De planlösningar med fler av- och påfartsramper mot motorvägen (E4) som presenteras upplevs som positivt. Avsaknaden i den fördjupade Översiktsplanen (sid 22, 24, 26) om planer eller åtgärder för att säkra GC-leder, trafikskorsningar och säkra busshållplatser för kollektivtrafiken, inom planområdet och den gränsande stadsdelen Ljustadalen förvånar och kräver en komplettering av framlagt material.

Gång och Cykelvägar (GC) som i tidigare Översiktsplaner planerats efter Ljustavägen och Timmervägen har utelämnats vilket skapar farliga och otrygga övergångar för gående och cyklister på sträckan mellan viadukten för lokalvägen från Östra Birsta mot Finsta samt avfarten från Ljustavägen in mot Torsdagsvägen.

Redan i ÖP 2000 lades förslaget att förlänga Antenvägen fram till korsningen mot Torsdagsvägen och där skapa en trygg och säker rondelltrafikplats. Behovet och kravet kvarstår. Avfarten "bakom" lastområdet för Östra Birsta kan då säkras för den godshandling och tunga trafik som är omfattande. För barn, cyklister och vuxna bör en GC-ramp byggas parallellt med rondellen och med riktning mot och anslutning av anlagda GC-stråk inom Östra Birsta.

Kollektivtrafiken är planlagd och säker i hela Birsta. Dock är den absolut mest utsatt hållplatsen "utslängd" med en skylt mitt i korsningen mot Torsdagsvägen idag. Risknivån och den otrygga trafikmiljön med hög tung trafik belastning gör detta ett av Sundsvalls största högriskområde. Trafikanter visar ingen hänsyn till de gående på denna plats. En säkrad avfart för bussficka i samverkan med en rondell/trafikplats är en del av områdets planering i denna FÖP. En plan eller beskrivning av åtgärder saknas.

Dessa har istället ersatts av kravställningar, strandskydd och observationsområden (sid 14) vilket hindrar möjligheten att utveckla planerna som tidigare presenterats.

Avfarten från E4 norr omnämns i den fördjupade översiktsplanen och ingår i vägghållaren Trafikverkets planer. Att bygga en rondell på Timmervägen är dock mindre bra. En separat avfart från E4 med anslutning till trafiken västerut på norr om Timmervägen är säkrare. Trafiken österut kan nyttja befintlig avfartsramp. Denna avfartslösning används efter större trafikleder i övriga delar av Sverige.

Buller och åtgärder

Den trafikering som idag sker av fordon efter Timmervägen/Ljustavägen påverkar boende med buller både på dag- som nattetid. Utöver personbilarna så trafikerar den tunga trafiken Tunadalshamnen. Motorcyklar viner förbi i en faslig fart, vi misstänker även att det förekommer hastighetstävlingar på natten på just på denna vägsträck-

ning.

Tidigare mätningar som Trafikverket har genomfört har nått upp till gränsvärdet för att sätta upp bullerskydd. Mätningarna är dock en ekvivalent över ett dygn. Görs mätningarna då flest fordon befinner sig på vägen, dvs dagtid så kommer mätningen visa att de överskrider gränsvärdet.

I kommunens fördjupade översiktsplan över Birstaområdet framgår att Ljustabäcken är "särskild värdefull naturmiljö". Boende i Ljustadalen har en vacker naturtrogen omgivning kring Ljustabäcken som de gärna vill behålla.

Men att åtgärda bullerproblemen, är idag viktigare. Fastigheter gränsande mot Ljustavägen kan inte nyttja sina utemiljöer på grund av bullret.

Det framgår även i den fördjupade översiktsplanen att "E4:an vid Birsta överskrider bullernivån 65dBA" samt att det på grund av att "det inte finns några bostäder i anslutning till E4:an inom planområdet" så ska inga åtgärder vidtas för att minska bullernivån från E4. Vi boende är inte direkt störda av motorljud från E4. Men i den fördjupade översiktsplanen ingår Timmervägen och Ljustavägen mot Johannedal och Tunadal. Detta har ej tagits upp i dokumentationen och är en stor brist i översiktsplaneringen. Bullret från denna väg motsvarar bullret från E4.

En plan för att åtgärda bullret runt Timmer-, Ljustavägen måste tas med i planen och en handlingsplan presenteras.

Boende

I takt med att arbetstillfällena ökar inom Birsta sker vanligen ett ökat behov av lägenheter och egnahem. I linje med översiktsplanens beräkningar har behoven av lägenheter och villor i området ökat och omsättningen av fastigheter i området varit konstant hög. Behoven av och intresset av ytterligare boende i anslutning till Birsta finns att utveckla. I detta har den fördjupade översiktsplanen tagit i beräkning utvecklingen av Kullåsen (sid 12). Redan i Översiktsplanen 90 redogjordes för Ljusta som en egen stadsdel med service, butiker, skola mm.

Delar av detta har lagts ner då samordning och integration med Birsta lett till en utveckling och breddning av Ljustadalen som stadsdel. Detta har den detaljerade översiktsplanen inte tagit med i redovisningen.

Behoven av och intresset att Birsta får växa och förändras som en stadsdel i samverkan med Ljustadalen och Kullåsen/Bosvedjan är viktigt för Sundsvalls totala utveckling. I kommunens arbete med Birsta (sid 7) påpekas att Birsta enbart skall vara ett handelsområde. Detta hindrar den normala utvecklingen av området och möjligheterna att investera i fortsatt stadsdelsutveckling i samverkan med övriga delar av stadsdelen Norra Sundsvall.

Miljömål, vattendrag och grönområden.

Ljustabäcken är ett litet kustmynnande vattendrag som avvattnar Ljustadalen, vilket bl.a. innehåller handelscentrat Birsta. I den aktuella

fördjupade översiktsplanen behandlas vattendraget närmast slumpmässigt och nonchalant. Uttryck som förekommer är "att Ljustabäcken skyddas", "säkra området kring Ljustabäcken med sina naturvärden och som upplevelsetillskott i handelsområdet" och "målsättningen är att vattenflödena utjämnas och renas till den nivå som rådde innan markytorna hårdgjordes".

I FÖP eller tillhörande MKB redovisas vare sig undersökningar eller förslag till hur detta skulle kunna uppnås.

Vi boende och verksamma i Ljustadalen/Birsta, har tagit fasta på den beskrivningen inne i texten som anger att "Ljustabäcken har potential att bli en lekbäck för öring". Vid kontakt med en erfaren fiskerikon-sulent bekräftar han att det är möjligt att återställa Ljustabäcken till ett friskt och levande vattendrag med självreproducerande bestånd av bl.a. havsöring och flodnejonöga (vilka tidigare förekommit i bäcken). För att klara detta under rådande och planerade förutsättningar, vilket bl.a. innebär av trafik förorenat vatten och mycket stora hårdgjorda ytor som skapar extremare flöden i bäcken (både låga och höga), krävs ett omfattande arbete under sakkunnig ledning.

Åtgärder som behövs är bl.a. att vissa delar av bäcken meandras och andra återställs för att bli självrensande. Det fordras att strandbården begränsas i omfattning och arter så att inte bäver skapar dämmen. Dessutom att de kulvertar som förekommer ersätts, där så är möjligt, till broar eller andra former av passager. Och den av Sundvall Energi installerade fjärrvärmekulvert (nedan Söndagsvägen), i linje med vattendraget, ersätts med en underliggande dragning av kulvertöret.

I FÖP sid 5 skrivs "Birstas miljö skall utvecklas så att luftkvaliteten förbättras och att Ljustabäcken skyddas. Grönska och god gestaltning ska vägleda planeringen". På sidan 9 klargörs detta genom attsatsen: Grönområden där man tar ställning för att inte tillåta bebyggelse.

I Detaljplanen för Östra Birsta 2008 står, i strid mot detta, att ett upplevelseområde med grönytor och uppsamlingsdammar skall anläggas. Vidare står där att:

Kapaciteten i Ljustabäcken bör utredas närmare för att göra en bedömning för hur stor belastning bäcken klarar. I bilden nedan visas bäckens sträckning från Birsta ner till utloppet. Ljustabäcken leds under vägar i sammanlagt 10 kulvertar nedströms expolateringsområdet. (Detta visas i en översiktsbild nedan. Kulvertar visas som röda streck. Där ovan fjärrvärmekulvert EJ är inritad).

Konsekvenserna av förändringen är stora men inte enbart negativa. Den befintliga landskapsbilden och karaktären av jordbruksmark kommer helt att försvinna från den här delen av Ljustadalen i och med handelsetableringen.

Miljön måste ges en funktionell utformning, som är lättframkomlig och tydlig.

Orienterbarhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter är viktiga aspekter.

Om parkeringstorget (och anliggande GC och anslutningsvägar) inte struktureras upp med tydliga fält för oskyddade trafikanter finns en

överhängande risk för olyckor då gående kryssar mellan bilarna, Det är också sämre för miljön eftersom många kommer att ta bilen mellan affärerna istället för att gå.

Åtgärder

Förutom att en frisk Ljustabäck skulle vara en tillgång för oss boende så blir det en naturlig attraktion för besökare. Det är dessutom helt i linje med vattendirektivet och Vattenmyndighetens intentioner. I stället för nuvarande skrivningar om "strandkydd" och "bevarande" vill vi medverka till en konstruktiv hantering av Ljustabäcken.

Att göra den tillgänglig för boende och besökare innebär att den kan brukas och förvaltas för framtiden.

Ett exempel för att utveckla Ljustabäcken och naturrummet för att sammanfoga stadsdelen (Ljustadalen/Östra Birsta) kan alléplanteringar utmed vägar, GC-stråk och Ljustabäcken med belysningen vara medel för att uppnå tydlighet.

I naturdelen inom planområdets norra del finns också plats för de fördröjnings- och sedimentationsdammar som behövs för dagvattnet då fälten görs om till hårdgjord parkering. Dammarna kan bli en del av parklandskapet.

Kravet av bullerdämpning inom området för den FÖP måste tillgodoses.

(Trafikverket har muntligen meddelat möjligheten att under hösten återanvända de fyllnadsmassor från brobygget för ny E4 bro, till en bullervall längs Ljustavägen. Detta kommer med största sannolikhet att påverka Ljustabäcken och dess vegetation. Detta kräver förstärkningsarbeten runt bäckravinerna.)

En rensning av sly och dämmningsmaterial i samband med att bäckravinerna förstärks för att klara anläggandet av bullervallar mot Fredags- och Måndagsvägen, Champinjonvägen samt Kantarellvägen, kan möjliggöras om det i den FÖP dit lagda hindren om strandkydd och observationsområden ersätts med att: - en samverkan med stadsdelens företrädare om en handlingsplan för Ljustabäcken tas fram.

En handlingsplan som ansluter till detaljplanerna för Östra Birsta bör sammanställas för att mark/fastighetsägare kan utveckla området runt Ljustabäckens öppna flöden till naturrum med GC-leder och upplevelsefunktioner. Centrum för detta skulle kunna ligga på marken tillhörande Prästbordet 1:1 i direkt anslutning till Ljusta 2:13.

Sammanfattning

En översiktsplan är av största vikt att den kommer fram och tydliggör framtida investeringar och planer för alla intressenter. En detaljerad översiktsplan styr oavsiktligt de agerande i mark och verksamhetsfrågor att agera inom ramen för den fastlagda detaljerade översiktsplanen till dess att en detaljplan äger laga kraft.

Att som i detta fall begränsa tidsramen i ett tioårsperspektiv befarar vi kan vara förödande för utvecklingen av norra Sundsvall och Birsta som stadsdel. De i många stycken exkluderade frågorna som direkt

berör Birstas utveckling som handelsmagnet, stadsdel och regionalt centrum. Visas på erfa-renheten från ÖP2000 som inte klarade ett tre års perspektiv för all utveckling som skett i området. Hinder eller begränsningar som lagts till i denna FÖP måste därför ses över och ses i ett större och bredare perspektiv än att bara jämföras med centrumplanen i City.

Målet att få Sundsvall att växa kan endast nås med en vision om en tillväxt där kraften, önskemålen och viljan finns av investerare, boende, företagare och verksamma att ta riskerna.

KOMMENTAR:

När det gäller intern busslinga anser kommunen att detta är en fråga för verksamhetsutövarna och inte för samhället.

När det gäller en tågstation i Birstas närhet har detta utretts i Förstudien Sundsvall-Härnösand. Här har provats olika alternativ och de alternativ där stationsläge Birsta varit mest intressant har avförts från vidare utredning. I det förslag som lämnas vidare till en Järnvägsutredning kommer ett stationsläge i Birsta att hamna minst 2 km från handelsområdet vilket innebär att för att fungera krävs till tågen anslutande kollektivtrafik in till handelsområdet. Förstudien har inte med något stationsalternativ i det rekommenderade UA nord.

När det gäller korsningen Torsdagsvägen-Ljustavägen (liksom Ljustavägen i övrigt) är detta en fråga för Trafikverket (väghållare) och planen tar inte upp dessa frågor då de inte har direkt koppling till handels- och industrifunktionerna i Birsta (samma sak gäller bullerproblematiken gentemot kringliggande bostadsområden). Kommunen har också tagit ställning för att inte inom ramen för denna plans perspektiv flytta Antennvägen.

När det gäller Birstas fortsatta utveckling hanterar denna plan en bestämd expansion av handelsytan. Konsekvenser av detta är bla trafikplaneringen och att dra gränsen mellan handel och industri. Att ytterligare expandera Birsta genom att tillföra andra samhällsfunktioner har planen inte haft för avsikt att göra. I förslaget till FÖP för Birsta så sägs också att ett arbete med att se Birsta mer långsiktigt behöver göras. En FÖP har enligt Plan- och bygglagen ett tidsperspektiv på 10-15 år.

I den handlings- och åtgärdsplan som kommunen avser upprätta utifrån denna plan bör Ljustabäcken också finnas med de åtgärder som planeras utifrån den analys av förhållandena som Mitt Sverige Vatten gör samt ambitionen att tillföra detta vattendrag upplevelsekvallitéer för människor som rör sig i området. Det strandkyddsområde som planen anger är inget nytt område i denna plan utan ett generellt lagstadgat strandkydd som hanteras först i detaljplaneläggning.

NCC PROPERTY DEVELOPMENT AB

Med tanke på att Birsta idag är Norrlands största handelsplats och ett område som ständigt förändras och utökas så är det viktigt att kundströmmarna i området fungerar och att alla enheter går att nå på ett enkelt sätt. En stor del av

handelsplatsens utbud består av stora/tunga varor (teknik, sport, mat etc) som kunden behöver bil för att forsla hem. Det är också snarare en regel än undantag att kunden i ett extern-handelsområde flyttar med sig bilen när han rör sig i området mellan de olika butikerna. Att det blir stillastående bilköer i handelsområdet är inte bra. Det är viktigt att öppna upp och tillåta biltrafik i den nya buss- och gångtunneln mellan Östra och Västra Birsta. Ju lättare det är att ta sig mellan de två sidorna desto större sannolikhet är det för en levande och framgångsrik handelsplats.

Att tillåta övernattningsmöjligheter i form av t ex camping eller andra varianter är mycket positivt. Ju mer handelsplatsen växer desto större behov får konsumenten av att kunna stanna kvar i området en längre period. Om det i framtiden t ex skapas mer upplevelser och rekreation så kommer behovet av övernattningsmöjligheter öka markant.

Idag är det en rörig och otydlig skyltning i Birsta området. I FÖPen nämns tre höga skyltpyloner för handel samt att fastighetsägarna kan sätta upp skyltar på en maxhöjd strax under takfot. Det är viktigt att hyresgäster kan synas i flera siktlinjer och från E4:an. Att begränsa skyltplacering till en maxhöjd strax under takfot kan betyda att flera hyresgäster inte kommer få synlig skyltning från trafiklederna. Det är inte heller troligt att tre skyltpyloner räcker till alla hyresgäster i Östra och Västra Birsta.

KOMMENTAR: Avsikten med att samordna skyltningen är att göra den mer orienterbar och lättläst för besökare. Skyltpylonernas syfte är att bereda alla aktörer i Birsta någorlunda likvärdiga skyltmöjligheter mot E4. De bedöms räcka till för det behov som finns. Om inte skyltning hålls ner på fastigheter finns stor risk att dessa i stället lyfts upp för att bli synliga från E4:an med stor oreda som följd och konflikter med skymning av skyltar.

MITT SVERIGE VATTEN AB

Mitt Sverige Vatten är mycket positiva till att den fördjupade översiktsplanen skall följas av ett åtgärdsprogram för dagvattenhanteringen i Birsta.

Framtida åtgärder kommer att behövas ur både kvalitets- och kvantitetssynpunkt. Mitt Sverige Vatten ser också stora risker för vattendistributionsnätet om nivån i Ljustabäcken på sikt ökar.

Framtagandet av en kommunövergripande dagvattenstrategi är ett mycket viktigt steg i arbetet med att sätta upp mål och åtgärder för att uppnå en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Sundsvalls kommun.

KONSUM NORD

Vi har tagit del av förslag till fördjupad översiktsplan dat 2010 06 07 avseende Birsta området och vill lämna följande synpunkter, som av naturliga skäl koncentrerats till att gälla detaljhandelns förutsättningar samt trafikfrågor:

Birsta växer snabbt och nuvarande ca 200.000 kvm handel förväntas öka till ca 300.000 kvm inom 5-10 år, planberedskap som möjliggör denna utökning är bra.

Redan idag är det mycket angeläget att tillgängligheten och trafik-säkerheten förbättras enligt målen i planen. Exempelvis ny påfart till E4 mot söder från vår befintliga interngata parallellt med E4, ombyggnad och förbättringar av Gesällvägen mellan Timmervägen och Klökanvägen samt givetvis den nya vägförbindelsen mellan Gesällvägen och Norra vägen genom Kullsåsen.

En väl utbyggd kollektivtrafik med god turtäthet är angelägen för arbetspendling och vissa inköpsresor. Men ur dagligvarusynpunkt torde konsumenternas beteende av allt att döma även i framtiden vara att i huvudsak inriktas på att nyttja bilen som hjälp- och transport-medel vid inköpsbesöken. Enligt tidigare utredningar har matvaruinköpen, under ett år för en tvåbarnsfamilj, en vikt om ca 2.500 kg, vilket är tungt och svårt medföra på buss.

Målet om en trivsamt handelsmiljö är bra men grönytor och träd måste planeras och planteras så att god insyn och öppenhet erhålles.

IKEA

Rubr översiktsplan har som mål och syfte att utveckla Birsta-området till ett väl fungerande handels- samt industriområde. Birsta ska komplettera Stenstaden och också erbjuda en trivsamt och trygg handelsmiljö. Birsta ska vara säkert, lätt att hitta i samt nära och bekvämt för gående, cyklister samt bussåkare. Birsta ska vara lättillgängligt och lätt att resa till med buss och med cykel.

För att kunna sätta mål för en handelsplats är det viktigt att innan dess analysera nuläget och också klargöra handelsplatsens funktion och förutsättningar.

Tex.

- Hur det uppbyggt?
- Vilket är upptagningsområdet?
- Vilka är konkurrenterna?
- Hur är tillgängligheten?

Som IKEA med flera ser på frågan finns det utifrån handelsperspektiv få kopplingar mellan Birsta handelsplats och Stenstaden. Birsta handelsplats är en regional handelsplats medan Stenstaden jämförelsevis kan betraktas som en mer lokal handelsplats främst för Sundsvalls kommun.

IKEA-varuhuset i Birsta har ca 2,4 miljoner besökare per år.

- 57% av besöken görs fredag tom söndag.
- Snitt restid till varuhuset (enkel väg) är 56 minuter.
- 53% av besökarna reser mer än 150 km enkel väg.
- 18 % av kunderna kommer från Östersundstrakten, ca 200-250 km enkel resväg.
- 15% av kunderna kommer från Umeåtrakten, ca 280-350 km enkel resväg.
- 20 % av kunderna kommer från Örnsköldsvikstrakten, ca 150-250 km enkel resväg.

Av IKEAs kunder reser

- ca 98 % med egen bil.
- ca 1% med lokal/länstrafik.
- ca 1 % med bussresor från Östersund, Umeå och Skellefteå.

IKEAs siffror talar ett tydligt språk. Birsta handelsplats är en regional handelsplats där tillgängligheten med bil spelar en avgörande roll.

Viktigt att påpeka är att det inom Birsta handelsplats förutom IKEA finns flertalet företag som vänder sig till ett stort upptagningsområde och också har regional konkurrens. Lämpligt är att kartlägga de olika detaljhandelsföretagens upptagningsområde för att förstå behovet av biltillgänglighet nu och framledes.

Just biltillgängligheten är ett sedan länge stort problem där kommunen parallellt med framtagandet av nya byggrätter måste ta ett helhetsansvar för infrastrukturen. Som det fungerar i dag finns avseende infrastruktur ett antal dåliga lösningar vilka borde åtgärdats sedan länge. Detta gäller såväl inom området som till/från området.

När Birsta handelsplats planeras för framtida utveckling är det ett måste att man inte låter "såga av den gren man sitter på". Birsta handelsplats har utvecklats, växt sig stort och fungerar i dag som en biltillgänglig externhandelsplats.

Behovet för en lokal handelsplats att anslutas till sitt upptagningsområde med gång- och cykelvägar är betydligt större än för en regional handelsplats. En regional handelsplats behöver också för sitt närområde gång- och cykelanslutning men klart viktigast för sin utveckling och med regional konkurrens är biltillgänglighet och fungerande kollektivtrafik.

Inom IKEA arbetar vi aktivt för att öka andelen besök av kollektivresenärer på bekostnad av bilbesöken. Bästa sättet att göra detta är att skapa så bra kollektiverbjudande (upptagningsområde, antal linjer, turtäthet etc) att besökare just av det skälet väljer bort bilåkandet.

Fram till dess att regionala och lokala kollektivtrafikerbjudande är så attraktiva, är det nödvändigt att värna om Birsta handelsplats ställning i dag och också framtida funktion som regional handelsplats.

Helt avgörande för områdets framtid är att utvecklingen inte får avstanna eller hämmas på grund av bristen på biltillgänglighet.

Innan Sundsvalls kommun planerar för nya aktörer och fler handelsbyggrätter är det viktigt att snarast säkra och även genomföra de förbättringar av infrastruktur, biltillgänglighet, som redovisas i FÖP och även det som diskuterats de senaste åren. Tex förbättring av av/påfarter från kvartermark till/från Gesällvägen, skyltning inom och till/från området, förlängning av Gesällvägen söderut (utanför FÖP gräns) och med anslutning till/från E 4 mm. Först härefter bör områdets gång och cykelvägar, grönytor etc planeras.

KOMMENTAR: Balansen mellan utbyggnad av GC-nätet , kollektivtrafiken och biltillgängligheten har kommunen att hanteras bl a i den handlings- och åtgärdsplan som följer av den fördjupade översiktsplanen. Kommunen anser att det är mycket viktigt för Birsta att det är lätt att nå Birsta med bil. Ett antal åtgärder har gjorts under de senaste åren såväl av kommunen som av Trafikverket för att förbättra biltillgängligheten till Birsta. Att FÖP Birsta trycker mycket även på gång, cykel och buss är för att dessa kommunikationer har fungerat relativt dåligt i, till och från Birsta. Kommunens ambition är alltså att även påtagligt förbättra för gående, cyklister och bussresenärer i, till och från Birsta.

POLISMYNDIGHETEN I VÄSTERNORRLANDS LÄN

Den fördjupade översiktsplanen syns ha väl tillgodosett de aspekter som berör Närpolisen i Sundsvall: trygghet och trafiksäkerhet. Närpolisen bedriver på plats i Birsta en aktiv brottsförebyggande och trygghetsfrämjande samverkan med olika aktörer i området (ex Birsta Köpstad Företagarförening och Sundsvalls Kommun) som med säkerhet kommer att fördjupas. I vårt koncept för en trygg handelsmiljö ingår även ex en planerad råncertifiering av butiker i Birsta. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det lovvärt att kommunen har ambitionen att Birsta ska vara ett sammanhållet handelsområde med väl placerade cykelparkeringar i anslutning till butikernas entréer samt att gång- och cykelvägar byggs ut i området. Att enligt planen grönområden etableras i området (parker, alléer och längs gångstråk) signalerar inte bara trivsel utan även att området därmed ger ett tryggt intryck. Insyn och belysning bör samtidigt beaktas. Från Närpolisens sida återkommer vi gärna efter hand med konkreta råd i samverkansform för att ytterligare fördjupa trygghetsaspekterna i Birsta.

BOOMBUTIKERNA

Begäran om tillägg/ändring i detaljplanen för Birsta gällande fastigheterna Sköns Prästbord 1:67 och 1:78. Från J till H alternativt permanent bygglov för partihandel och lager.

Historik.

Vi driver en butikskedja vid namn BOOM. För närvarande finns 5 varuhus från Umeå i norr till Stockholm i söder. Produktmixen bygger på möbler och heminredning. Vi har för avsikt att etablera ytterligare 5 varuhus på utvalda platser i landet.

Eftersom jag Stefan Montelius från början är Sundsvallsbo och att vi har vårt centrallager här så betraktar vi Sundsvall som vår bas. För drygt 2 år sedan lyckades vi köpa fastigheterna Sköns prästbord 1:67 och 1:78 av Birsta Industrihotell med tillhörande bygglov för handel.

Dessa fastigheter har sedan anpassats för våra ändamål. Stora investeringar har gjorts och är planerade. Projektet har nu kommit så långt att vi omöjligt kan backa bandet. Det skulle äventyra hela vårt företag och framtiden för våra 25-30 anställda.

Vill även poängtera att vi inte driver ett klassiskt fastighetsbolag utan köpt fastigheterna i första hand för eget bruk och därmed bedriva handel samt lager.

Vi designar och importerar stor del av vårt sortiment i egen regi och meningen är att dessa volymer skall öka. Sundsvall fungerar som en hub till övriga butiker. Vi hoppas mycket på planerna med en containerterminal/depå i Tunadal. Blir den av så får vi samma konkurrensfördelar som våra kollegor i södra Sverige. Beslut är taget att förlägga vår internethandel i samma lokaler som vårt centrallager vilket kommer generera ytterligare arbetstillfällen.

Birsta är en bra handelsplats och kommer sannolikt att vara Norrland bästa även i framtiden. Inramningen K'Rauta, BOOM, Plantagen som ligger helt nära varandra blir en skön mix av intressanta varuhus i en del av Birsta med behaglig trafik och många tillfartsvägar. Det är min förhoppning att vår begäran kan behandlas skyndsamt och positivt så vi kan fokusera fullt på framtiden.

KOMMENTAR: Den fördjupade översiktsplanen är rådgivande för detaljplanehantering men reglerar inte denna. Dock ligger normalt de rekommendationer som redovisas i översiktsplanen till grund för den fortsatta detaljplaneringen. Hit hör markanvändningen. De fastigheter ni åberopar är i denna plan markerade med J, vilket reglerar hur de är avsedda att användas och partihandel och lager kan anses ingå i ändamålet J, .

SUNDSVALLS KOMMUN, BARN- OCH UTBILDNINGSFÖRVALTNINGEN

Barn- och utbildningsförvaltningen har inga synpunkter att tillföra i detta ärende.

SUNDSVALLS KOMMUN, MARK OCH EXPLOATERINGSAVDELNINGEN

Kulverteringen av Ljustabäcken är felaktigt redovisad (sid 12). Dagvatten, fördröjningsmagasin, behov och lägen behöver redovisas.

Anser att industriområdet i sydvästra Birsta visst påverkas av den fördjupade översiktsplanen..

Tillgängligheten till industriområdet är avgörande för områdets utveckling.

Trafiksituationen i västra Birsta gör att behovet av en ny länk mellan Timmervägen och Klökanvägen är stort och detta bör framgå av planen.

Dagvattenfrågans ambition är belyst i planen. Däremot kan klimatanpassningen belysas mer. Vad händer och vad gör vi vid häftig nederbörd. Kanske några ord om att undvika ”nakna” metallytor för att ej sprida metaller.

Den utredda och föreslagna förlängningen av Gesällvägen-Norra vägen illustreras bara på bild men är svårare att hitta i text. Dess fördelar bör lyftas fram så att FÖP:en blir ett argument/verktyg i att den blir av.

KOMMENTAR:

Kulverteringen kommer att rättas till. Behov och lägen för ev. fördröjningsmagasin utreds av Mitt Sverige Vatten som ser över dagvattensituationen i området som helhet. Tillgängligheten till industriområdet är idag i första hand infarten från Timmervägen till Förmansvägen då denna leder rakt in i industriområdet utan att vara särskilt belastad av trafik till handelsområdet. Kommunen anser att det för närvarande inte finns behov av parallellänken längre väster ut men håller öppet för att behovet kan uppstå. Därför finns länken illustrerad i planhandlingarna men utanför planområdet.

ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHETEN LJUSTADALEN

1. Orientering

Anläggningssamfälligheten Ljustadalen omfattar 155 villaägare belägna i Ljustadalen.

Fastigheterna finns på gatorna Måndagsvägen till Lördagsvägen. Vi har infarter till området från den sk. Timmervägen vid Söndagsvägen och Torsdagsvägen. Planområdet omfattar inte den sk. Timmervägen eller Ljustadalen. Detta är en brist i planarbetet. Då våra fastigheter påverkats både miljömässigt och trafikmässigt av befintlig utbyggnad och givetvis än mera vid utökad utbyggnad överlämnar vi nu detta yttrande till Sundsvalls Kommun.

Något generellt motstånd mot kommande utbyggnader bar vi inte. Det vi vill åstadkomma är en boendemiljö i Ljustadalen som är i harmoni med utbyggnaden i Birsta.

2. Miljöpåverkan utbyggnad i Birsta för Ljustadalen

2.1 Allmänt

I miljöbeskrivningen för “FÖP” beskrivs miljöpåverkan på Ljustabäcken mycket utförligt och detaljerat. Detta är naturligtvis vällovligt då denna bäck passerar strax sydväst om vårt område. Därom har vi inga synpunkter. Tyvärr har planförfattarna missat den miljöpåverkan utbyggnaden av Birstaområdet orsakat boende i Ljustadalen.

2.2 Buller från den sk. “Timmervägen”

Genom befintlig utbyggnad av Birsta har trafiken utefter Timmervägen ökat mycket markant. En utbyggnad av området kommer att ytterligare öka trafikmängden efter Timmervägen. Redan idag upplevs trafikbullret mycket störande för boendemiljön inom vårt område. Spretiga försök med bullerdämpande kullar har gjort men någon verkligt genomtänkt lösning på bullerproblemet har inte genomförts. Vi ser det som nödvändigt att en bullerdämpande lösning genomförs utefter hela Timmervägen från Antennvägen till rondellen i Johannedal.

Timmervägen ligger under Trafikverkets ansvar. Vi föreslår härvid att Sundsvalls Kommun, Miljönämnden, förelägger Trafikverket att genomföra bullerdämpande åtgärder vid Timmervägen för en hälsosam boendemiljö i Ljustadalen.

3. Trafikpåverkan utbyggnad Birsta för Ljustadalen

3.1 Korsningen Söndagsvägen/Timmervägen.

Korsningen har stark trafik av både bussar, personbilar och gående. Den refug som finns är för kort för att medge tryggt och säkert skydd vid vänstersväng. Övergångsställe för gående saknas. Barn korsar enskilt Timmervägen frekvent på väg till och från Sundsvalls Fältridsklubb. Tidigare passerade busslinje 2 Fältridsklubbens lokaler. Numera är busshållplatsen vid Söndagsvägen/Måndagsvägen vilket än mer har ökat barns passering av Timmervägen vid denna korsning. Vårt förslag är att korsningen breddas och bef. refug förlängs för att medge säker vänstersväng. Planskild korsning för gående genomförs genom gångtunnel under Timmervägen.

3.2 Söndagsvägens bro över Ljustabäcken

Idag finns ingen gångbana på Söndagsvägen över bron vid Ljustabäcken. Detta är en trafikrisk för gående. Vintertid minskar vägbredden ytterligare genom snövallarna. Gående, inte minst barn, tvingas ut i vägbanan med trafikrisk som följd.

3.3 Korsningen Torsdagsvägen/Timmervägen

Korsningen saknar idag alla trafiktekniska lösningar. En mycket livsfarlig korsning för gående och bilister. I korsningen finns numera även busshållplatser för både påstigande och avstigande på ömse sidor av vägen. Många trafikfarliga situationer uppkommer dagligen vid vänstersväng mot Torsdagsvägen och när gående skall passera Timmervägen från busshållplatsen till Torsdagsvägen. Flertalet bilar har småbarn som passagerare till och från Kommunens förskola på

Torsdagsvägen 7. Här är vårt förslag: att korsningen breddas och utförs med rejäl refug. Busshållplatser byggs med avkörningsytor på bägge sidor om vägen. Dessutom anläggs en tunnel under Timmervägen för att på så vis säkra gång- och cykeltrafiken. Gång- och cykelväg mot Birsta byggs väster om Timmervägen. På så sätt separeras och trafiksäkras gång- och cykeltrafik från hela Ljustadalen till Birsta.

3.4 Gång och cykeltrafik utefter Timmervägen mot Birsta leds bort

I all möjlig mån bör gång- och cykeltrafik ledas bort från Timmervägen. Här föreslår vi att en separat gång- och cykelväg byggs på västra sidan av Timmervägen från Torsdagsvägen till Antennvägen. Genom att anlägga en tunnel under Torsdagsvägen/Timmervägen så kan passage ske trafiksäkert redan här och inte vid Timmervägen/Antennvägen.

3.5 Korsningen Timmervägen/Antennvägen

Korsningen har i flera omgångar byggts om. För biltrafik har den blivit bättre men fasta refuger saknas i korsningen. Snöröjningen vintertid har inte utförts så att gångytorna har frilagts. För gång- och cykeltrafik är den klart undermålig. Vårt förslag är att fasta refuger byggs samt att cykel- och gångtrafik separeras enligt P 3.3 och 3.4.

3.6 Hastigheten efter Timmervägen sänks temporärt till 50 km mellan Antennvägen och rondellen i Johannedal.

Vägsträckan mellan Antennvägen och rondellen i Johannedal är mycket hårt trafikerad utefter Timmervägen. Vägen saknar bullerdämpande åtgärder samt är mycket undermålig ur trafiksäkerhetssynpunkt. I avvaktan på verk samma åtgärder för att eliminera miljöpåverkan och höja trafiksäkerheten föreslår vi en åtgärd som är mycket snabb att genomföra. Hastigheten sänks temporärt till 50 km per timme i avvaktan på genomförandet av föreslagna miljö- och säkerhetshöjande åtgärder.

KOMMENTAR: Frågorna om hur bostadsområdet Ljustadalen trafikmässigt skall göras säkrare i anslutningar till Ljustavägen och bullermässigt mindre belastat hanteras inte i denna plan. Kommunen är medveten om problemen och avser hantera detta i samråd med Trafikverket. Den fördjupade översiktsplanen hanterar dock som sagt ej dessa frågor och inte heller tar kommunen här ställning till hur, när och av vem åtgärder kan genomföras längs Timmervägen.

GÖRAN OCH GÖRDIS ENGLUND

Vi besväras och hindras väldigt mycket av den ökade biltrafiken på Norra vägen. Vi har stora svårigheter med att ta oss över vägen till och från vår fastighet samt till och från övrig mark. Ökade besvär med buller och damm från den intensiva trafiken. Hastighetsbegränsningen hålls inte

VI ANSER ATT VÄGEN VIA GESÄLLVÄGEN SÖDER MOT BOSVEDJAN SKA FÄRDIGSTÄLLAS, INNAN NÅGON YTTERLIGARE UTBYGGNAD AV BIRSTA PÅBÖRJAS

KOMMENTAR: Utredning av denna väg pågår i avsikt att den skall prioriteras. Förlängningen av Gesällvägen söderut finns också med som en av åtgärderna i avtalet mellan Vägverket (numera Trafikverket) och Sundsvalls kommun.

HÅKAN BACKLUND

Jag påpekade redan vid första utbyggnaden av Östra Birsta problemet med trafiken som medför buller, oren luft och svårighet att ta sig över Norra vägen då jag har mark på båda sidor. Utemiljön gör att det är svårt att kunna vistas utomhus på sommaren. Jag störs av den ökade trafiken både på motorvägen och norra vägen. Mitt påpekande förra gången gav inget som helst resultat. Blev besökt av en konsult som tittade på våra fönster men han har ännu ej hört av sig som han lovade. Föreslår att länken mellan Norra vägen och Gesällvägen prioriteras.

KOMMENTAR: Utredning av denna väg pågår i avsikt att den skall prioriteras. Förlängningen av Gesällvägen söderut finns också med som en av åtgärderna i avtalet mellan Vägverket (numera Trafikverket) och Sundsvalls kommun.

REVIDERING

Med anledning av yttranden från utställningen har följande förändringar gjorts i den fördjupade översiktsplanen inför antagandehandlingen.

Särskild hänsyn när det gäller risker har förtydligats på sid. 13.

Hantering av nivåer av elektomagnetisk strålning har kompletterats på sid. 27.

På sid. 12, 16 och 28 har Ljustabäckens dragning väster om Förmansvägen justerats.

På sid. 14 har riskområden kompletterats med Stl-mack och NorrlandsFrys (ammoniakrisken)

På sid. 16 har NorrlandsFrys AB lagts in som farlig verksamhet