

# Översiktsplan Sundsvall



2040

ÖP2040  
Samrådshandling



## Innehåll

<b>1. Inledning .....</b>	<b>6</b>
Vad är en översiktsplan? .....	6
Om processen till en gällande plan .....	7
Lagar och formell process .....	7
Samråd.....	7
Granskning och granskningsutlåtande.....	7
Antagande.....	8
Ny modell för översiktsplanens innehåll.....	8
Så här hittar du i vår digitala översiktsplan! .....	9
Nyheter i ÖP2040 och alternativ för framtida utveckling.....	10
Så här lämnar du synpunkter på samrådshandlingen .....	25
Har du frågor och vill ha mer information?.....	26
<b>2. Målbild .....</b>	<b>27</b>
Kommunens två huvudprioriteringar .....	27
Ett Sundsvall som håller ihop.....	27
5000 nya jobb till 2030.....	27
Bakgrund till målbild för ÖP2040.....	28
Globala och nationella mål .....	28
Så har målbilden arbetats fram.....	28
Perspektiv på hållbar tillväxt .....	28
Sundsvall 2040 – målbild för översiktsplaneringen.....	30
Vision .....	30
Attraktiv och inkluderande kommun.....	31
Smart samhällsutveckling och växande företag.....	32
Omställning för klimat i balans .....	33
<b>3. Utvecklingsinriktning.....</b>	<b>34</b>
Gemensam utvecklingsinriktning för Sundsvallsregionen.....	34
Kompletterande lokal utvecklingsinriktning.....	35
Landsbygdens utveckling .....	35
Cykeltrafikens utveckling.....	35
Kollektivtrafikens utveckling .....	38
Godstransporternas utveckling .....	39

<b>4. Markanvändning.....</b>	<b>41</b>
Generella riktlinjer för hela kommunen .....	41
Mångfunktionell bebyggelse stad/tätort (MBT).....	48
Mångfunktionell bebyggelse stadskärna (MBK) .....	93
Mångfunktionell bebyggelse, stadslivsstråk /lokalt centrum (MBC).....	103
Mångfunktionell bebyggelse, verksamhet (MBV).....	105
Mångfunktionell bebyggelse, begravningsplats (MBB) .....	109
Sammanhängande bostadsbebyggelse, småskalig (SBS).....	110
Verksamheter, industri/företagsområde (VIF) .....	112
Verksamheter, transportintensiv verksamhet (VIT).....	123
Verksamheter, större besöksanläggning (VIB) .....	127
Verksamheter, Bergtäkt (VIM) .....	128
Transportinfrastruktur, större väg (TIV) .....	129
Transportinfrastruktur, järnväg (TIJ) .....	131
Transportinfrastruktur, färled (TIF) .....	135
Transportinfrastruktur, resecentrum/tåghållplats (TIR) .....	136
Transportinfrastruktur, broreservat (TIA) .....	138
Transportinfrastruktur, hamnområde (TIH) .....	139
Teknisk anläggning, vindkraft (TAV).....	140
Teknisk anläggning, Större kraftledning/ställverk (TAE).....	149
Teknisk anläggning, avloppshantering (TAA).....	151
Teknisk anläggning, materialåtervinning/deponi (TAM) .....	153
Grönområde och park, park/grönstråk (GPP) .....	155
Grönområde och park, avskärmande grönska (GPA) .....	158
Natur och friluftsliv, kärnområde (NFK) .....	159
Natur och friluftsliv, friluftsområde (NFF) .....	162
Natur och friluftsliv, natur/vildmarksområde (NFN).....	164
Landsbygd, tätortsnära kulturlandskap (LBK).....	166
Landsbygd, turism/rekreation (LBT) .....	173
Landsbygd, övrig landsbygd (LBY).....	175
Vatten, hav (VAH) .....	177

<b>5. Landsbygdsutveckling, LIS .....</b>	<b>178</b>
Syfte och bakgrund till LIS .....	178
Riktlinjer för LIS-prövning .....	179
LIS-områden där samtliga dispens-skäl kan prövas .....	184
LIS-områden för utveckling av besöksnäring .....	209
<b>6. Riksintressen och region .....</b>	<b>220</b>
Utpekade riksintressen i Sundsvalls kommun.....	220
Vilka riksintressen finns? .....	220
Hur bestäms vilka områden som är av riksintressen? .....	220
Vad innebär det att ett område är av riksintresse? .....	221
Kommunens synpunkter på utpekade riksintressen .....	222
Översiktsplanens koppling till nationella och regionala mål och strategier.....	224
Nationella mål .....	224
Regionala mål.....	224
Mellankommunala intressen .....	225
Sundsvallsregionen.....	225
Mellankommunala frågor i Översiktsplan Sundsvall 2040 .....	225
<b>7. Genomförande .....</b>	<b>227</b>
<b>8. Konsekvenser .....</b>	<b>231</b>
Konsekvenser - sammanfattning av hållbarhetsbedömning och MKB .....	231
Hållbarhetsbedömning.....	231
Miljökonsekvensbeskrivning.....	233
Målkonflikter och avvägningar .....	236
<b>9. Karta.....</b>	<b>238</b>
Teckenförklaring till markanvändningskartan .....	238

# 1. Inledning

## Vad är en översiktsplan?

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Den kan ha olika detaljeringsgrad för olika delar av kommunen. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. Översiktsplaneringen är en del av kommunens fysiska planering av mark och vatten och den regleras av Plan- och bygglagens tredje kapitel. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om mark- och vattenområden och den byggda miljön.

Översiktsplanen har en central roll i kommunens arbete att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling. En översiktsplan ska ange såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden. I Sundsvall har vi som ambition att översiktsplanen ska ge inspiration och stöd att utveckla Sundsvall och Sundsvallsregionen, både för den kommunala verksamheten och för andra aktörer.

Planen ska ge vägledning för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska också visa hur kommunen tänker ta hänsyn till allmänna intressen samt hur riksintressen tillgodoses och hur miljö kvalitetsnormer följs. Därigenom blir översiktsplanen ett sätt att föra dialog mellan stat och kommun.

Översiktsplanen används som stöd när kommunen upprättar detaljplaner eller prövar bygglov. Den kan också vara vägledande vid tillståndsbeslut som regleras enligt Miljöbalken. Kommunens ställningstaganden ska tydligt framgå av planen för att underlätta tillämpningen av planen och öka förståelsen för kommunens bedömningar. I översiktsplanen ska kommunen redovisa planens väsentliga konsekvenser. Planeringsunderlag som stödjer ställningstaganden i översiktsplanen redovisas separat och utgör formellt inte en del av planen.

Läs gärna mer i Boverkets information om översiktsplanering: [Översiktsplanen - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

## Om processen till en gällande plan

### Lagar och formell process

I plan- och bygglagens (PBL) tredje kapitel finns bestämmelser om hur en översiktsplan upprättas eller ändras. I Sundsvalls kommun är det kommunstyrelsen som har ansvaret för översiktsplanering. Kommunfullmäktige beslutar om den färdiga planen. Här finns mer information om översiktsplanering för den som vill fördjupa sig: [Process för översiktsplanering och strategisk miljöbedömning - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Kommunfullmäktige beslutade 2017-06-26 §161 att översiktsplanen skulle uppdateras under nästkommande mandatperiod (2018-2022). Arbetsnamnet för nya översiktsplanen är Översiktsplan Sundsvall 2040. Arbetet drivs av avdelningen för samhällsutveckling på kommunstyrelsekontoret under politisk ledning av kommunstyrelsens plan- och utvecklingsutskott.

### Samråd

Samrådet pågår under en stor del av översiktsplaneprocessen men i olika former. Samrådet startar när den första tidiga dialogen inleds och avslutas när samrådsredogörelsen är skriven. Nedan beskrivs olika delar av samrådet.

#### Tidig dialog

I arbetet med att ta fram en översiktsplan är det viktigt att veta vad vi behöver planera för. Den tidiga dialogen är en viktig del av samrådsprocessen. Hur den har genomförts kan du läsa om i samrådsredogörelsen. Under den tidiga dialogen har vi fått in närmare 1000 olika synpunkter och idéer.

#### Samrådshandling och samrådsredogörelse

När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan ska kommunen samråda med länsstyrelsen, regionen och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, myndigheter, intresseorganisationer med flera, tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. I samrådshandlingen redovisas planförslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och det planeringsunderlag som har betydelse för bedömningen av förslaget.

Resultatet av samrådet kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse

#### Granskning och granskningsutlåtande

Efter samrådet kommer förslaget till översiktsplan att bearbetas till en granskningshandling. Därefter sker en granskning av planen. Då finns det möjlighet att lämna synpunkter igen.

Efter granskningstiden ska kommunen sammanställa de synpunkter som kommit fram i ett särskilt utlåtande. Där kommer vi också att redovisa vilka ändringar som gjorts efter granskningen.

## Antagande

Efter granskning kan mindre justeringar göras vid behov, sedan sammanställs ett förslag till antagandehandling. Den behandlas politiskt och beslutas av kommunfullmäktige.

Antagandebeslutet går bara att överklaga om det begåtts fel i den formella processen med att ta fram översiktsplanen, eller om någon annan instans än kommunfullmäktige antagit planen. Tiden för att överklaga är tre veckor efter att beslutet anslås.

## Ny modell för översiktsplanens innehåll

Många kommuner har utvecklat digitala översiktsplaner eftersom fördelarna och möjligheterna är stora. Om varje del av samhällsbyggnadsprocessen blir digitalt tillgänglig bidrar det till minskat dubbelarbete och att information kan återanvändas. Med en mer enhetlig översiktsplanering gör det lättare för kommunerna att utbyta erfarenheter och att göra nationella analyser. Detta kan bidra till att höja kompetensen och ge högre kvalitet till de översiktsplaner som tas fram. Digitala översiktsplaner underlättar också medborgardialogen och effektiviserar efterföljande planprocesser. Därför är Sundsvalls nya översiktsplan ännu mer digital och interaktiv!

Boverket har tagit fram en modell för hur geografisk planinformation kan struktureras på ett enhetligt sätt för att skapa möjlighet att utbyta information digitalt och få en mer effektiv process. Avsikten är att modellen ska vara flexibel för att kunna användas av alla kommuner och för olika nivåer i översiktsplaneringen. Det är frivilligt för kommunerna att tillämpa de delar som anses passa för just den kommunen, men i framtiden kan det komma lagkrav på att alla kommuner ska utgå från samma modell.

Läs gärna mer i Boverkets information om ÖP-modellen: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/op-modell/>

I Sundsvall har vi nu valt att ta steget att utgå från Boverkets ÖP-modell. Vi har gjort vissa anpassningar utifrån Sundsvalls behov, men förändringen innebär ändå att den nya översiktsplanen ser ganska annorlunda ut jämfört med de som funnits tidigare.

Plan- och bygglagens krav på ställningstaganden i översiktsplanen fördelas i modellen på tre aspekter; **Utvecklingsinriktning**, **Mark- och vattenanvändning** samt **Riksintressen, LIS och andra värden**. Varje aspekt innehåller ett antal kategorier som bör användas i planeringen för en kommunomfattande översiktsplan.

I markanvändningskartan har varje geografisk yta nu en huvudsaklig mark- eller vattenanvändning. I verkligheten är det givetvis så att olika användningar ibland kan



samexistera och korsa varandra (en kraftledning kan t.ex. gå över en järnväg eller så finns ett viktigt friluftsstråk under kraftledningen), men då har vi markerat den mest dominerande eller prioriterade användningen i kartan. Vi har också använt oss av olika detaljeringsgrad beroende på hur mycket intressekonflikter och anspråk det finns i olika delar av kommunen.

En markanvändning kan ha tre olika typer av status: **pågående**, **utvecklad** eller **ändrad**. Hur vi tillämpat detta beskrivs lite närmare i avsnitt ”1.5 Nyheter i ÖP2040 och alternativ för framtida utveckling”.

## Så här hittar du i vår digitala översiktsplan!

Översiktsplanen presenteras i ett tvådelat webbfönster. Den ena delen visar text och den andra delen visar kartan eller en bild. Du kan dra i listen i mitten för att själv bestämma vilken del som ska få mest utrymme på din skärm.

### Texter

Allt textinnehåll finns under kapitelrubrikerna i den lila listen längst upp. I vissa fall ser du undermenyer. Klicka på det avsnitt du vill läsa, så visas det i den högra delen av fönstret.

I texterna finns på vissa ställen länkar. Om de avser kartor som ingår i översiktsplanen så visas dessa i den vänstra delen av fönstret när man klickar på dem. Om de avser annat material, såsom bilagor till översiktsplanen eller externa webbsidor, så öppnas dessa i en separat flik i din webbläsare.

### Kartor

Du kan också utgå direkt från kartan och läsa översiktsplanen den vägen. Om du är intresserad av en specifik geografisk plats så är detta oftast den enklaste vägen. I kartans nedre högra hörn hittar du menyer där du kan välja vilka kartlager du vill se.

Markanvändning, utvecklingsinriktningar, LIS och synpunkter på riksintressen är en del av översiktsplanen. Det som ligger under planeringsunderlag eller som syns i bakgrundskartan är annan information som kan vara intressant, men som inte ska ingå i kommunens beslut om att anta en översiktsplan.

### Kartverktyg

Längs kartans ytterkanter hittar du olika verktyg som du kan använda.

- Nere till höger hanteras kartlagren som nämnts ovan. Du kan ändra bakgrund till flygbild om du vill.

- De till vänster används för att zooma, mäta m.m. Du kan också hitta länkar till andra kartor såsom ”street view” som kan underlätta för dej, men som inte utgör en del av översiktsplanen.
- Längst upp kan du söka efter en specifik adress eller fastighet.
- Under menyn uppe till höger finns verktyg för att spara, skriva ut eller dela kartan. Via ”dela karta” skapas en länk som du också kan kopiera och spara för eget bruk, om du vill hitta tillbaka till en specifik kartvy vid senare tillfälle. Det finns också ritverktyg. Dessa öppnas längst ner i kartan om du klickar på knappen.

## Bilagor

Bilagor till översiktsplanen finns under en flik på [sundsvall.se](http://sundsvall.se) men du hittar alltid dessa via länkar direkt från relevant textavsnitt.

## Planeringsunderlag

Fakta och analyser som utgjort grund för översiktsplanen finns separat under [www.sundsvall.se/planeringsunderlag](http://www.sundsvall.se/planeringsunderlag). Läs gärna där om du vill öka din kunskap om något som är relevant för planering av markanvändning.

## Nyheter i ÖP2040 och alternativ för framtida utveckling

### Den nya översiktsplanen innebär en del förändringar

Jämfört med de kartor och dokument som ingår i tidigare översiktsplan finns en del nyheter och förändringar. Nedan listas de viktigaste. I detta kapitel beskrivs kortfattat vad var och en av dessa punkter innebär. Gällande några områden och frågor i översiktsplanen finns olika vägar att gå. Dessa alternativ är det extra intressant att få synpunkter på, då de val som görs kan ha strategisk betydelse för Sundsvalls långsiktiga utveckling. I vilken grad ska vi tillgodose det nationella behovet av energiförsörjning inom kommunens geografiska område? Var vill vi att Ostkustbanans nya järnvägsspår ska byggas? Läs vidare nedan!

### *Nyheter i ÖP2040:*

- En ny målbild för år 2040 tydligare kopplad mot globala hållbarhetsmål och lokala förutsättningar
- Den nya översiktsplanen är tänkt att samla och ersätta alla tidigare ÖP-dokument
- Ny lagstiftning har tillgodosetts
- Generella riktlinjer har minskats i antal och preciserats för att ge tydligare genomslag
- Samverkan inom Sundsvallsregionen har resulterat i en gemensam övergripande utvecklingsinriktning för sex kommuner
- En kompletterande utvecklingsinriktning visar viktiga lokala stråk och noder som bör stärkas
- Mångfunktionalitet och social hållbarhet betonas både inom stad/tätort och på landsbygd
- En analys av grönytors betydelse har bidragit till en mer genomarbetad grönstruktur i och kring tätorter
- Boverksmodellen innebär att ytor som tidigare inte pekats ut i markanvändningskartan nu fått en specifik markanvändning
- Utvecklingsområden som redan planlagts har ändrat status
- Fler ytor har avsatts för störande och transportintensiva verksamheter
- Några nya områden för tillväxt av stad/tätort har tillkommit
- Fortsatt planering och utveckling av den statliga infrastrukturen har fått genomslag i markanvändningskartan
- Möjliga lägen för nya stora vindkraftsparker har utretts – samtidigt föreslås hårdare restriktioner på övrig mark
- LIS-områden har förfinats utifrån en noggrannare analys

### *Områden där det finns alternativ för lokalisering, utformning eller prioritering:*

- Ett ställningstagande för den västra korridoren för Ostkustbanans dubbelspår söder om Njurundabommen föreslås
- Järnvägen genom centrala Sundsvall – oförändrad eller med planskilda underfarter?
- Ett framtida modernt avloppsreningsverk – vi föreslår att plats reserveras vid Kubikenborg
- Fler stora vindkraftsparker – i vilken omfattning?
- Mark reserveras för det alternativ till E14 nysträckning som Sundsvalls kommun förordar
- Avvägning mellan behov av verksamhetsytor och grönytor

Utöver ovanstående punkter finns det givetvis mängder av valmöjligheter på mer detaljerad nivå, exempelvis gränsdragningar gällande bebyggelse- och grönstruktur. Detaljer som på lokal nivå kan uppfattas som stora strukturella skillnader.

## En ny målbild för år 2040 tydligare kopplad mot globala hållbarhetsmål och lokala förutsättningar

Tidigare översiktsplan bestod dels av ett antal fördjupningar med olika målår, dels av en kommunövergripande översiktsplan med sikte på år 2021. Översiktsplanen var då starkt knuten till Strategi för hållbar tillväxt, HT2021.

Denna översiktsplan, ÖP2040, utgår från en målbild som arbetats fram av politiker i kommunstyrelsen och stadsbyggnadsnämnden. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 har stort genomslag i målbilden, men den är också fokuserad på Sundsvalls särskilda förutsättningar. Läs mer om målbilden i kapitlet ”Vision och målbild”.

## Den nya översiktsplanen är tänkt att samla och ersätta alla tidigare ÖP-dokument

De nya digitala systemen och den nya ÖP-lagstiftningen möjliggör en mer rullande översiktsplaneprocess, där de delar som behöver fördjupas under en mandatperiod kan göra det inom ramen för den kommunövergripande översiktsplanen. Nu behöver du inte fundera över vilket dokument som är det aktuella, utan alla fördjupade översiktsplaner och tematiska tillägg ersätts av en enda översiktsplan. Då mindre delar behöver uppdateras kan detta genomföras inom ramen för det sammanhängande systemet så att läsaren hela tiden har den senast beslutade helhetsbilden. Det är kommunfullmäktige som beslutar när föreslagna ändringar ska bli en del av gällande översiktsplan, efter samråd med allmänheten.

Översiktsplanens planeringsunderlag, som inte behöver antas av kommunfullmäktige, finns fortfarande som separata kartor och handlingar samlade under [www.sundsvall.se/planeringsunderlag](http://www.sundsvall.se/planeringsunderlag) .

## Ny lagstiftning har tillgodosetts

Sedan tidigare ÖP-arbeten har lagstiftningen justerats i flera omgångar. Plan- och bygglagen förtydligades under år 2018 gällande krav på att kommunerna i översiktsplanen ska ge sin syn på risken för skador på den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Boverket tolkade ändringen på följande sätt: *”Avsikten med riskbedömningen är inte att bedöma markförhållandena för enskilda tomter eller på detaljnivå. Kommunen behöver på en övergripande nivå identifiera områden där det finns risk för försämrad säkerhet, och där det därmed kan krävas mer detaljerade utredningar. Riskbedömningarna bör i huvudsak kunna genomföras med hjälp av existerande geologiska, geotekniska och topografiska underlag som*

*havsnivåhöjnings-, översvämnings-, ras- och skredkarteringar som nationella myndigheter och länsstyrelser tillhandahåller.*” Bland annat för att tillgodose detta krav har Sundsvalls kommun under senare år kompletterat sitt planeringsunderlag med en skyfallskartering för tätorten. I översiktsplaneringen har vi vägt in detta underlag tillsammans med kända skredriskkarteringar kring älvar och större vattendrag. Vi har också i högre grad än tidigare vägt in information om markförhållanden från jordartskartan samt topografiska förhållanden vid utpekande av exploateringsområden. Även områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen har minskats utifrån denna typ av underlag.

Under år 2020 gjordes en mer omfattande uppdatering av tredje kapitlet i plan- och bygglagen. Ändringarna omfattar både översiktsplanens process och innehåll. Vi har utifrån dessa ändringar påbörjat arbetet med att anpassa Sundsvalls översiktsplan till en framtida nationell standard. Vår ambition är att kommunens översiktsplanering ska vara samlad i en digital översiktsplan som är lättillgänglig och har fokus på de planeringsfrågor som är av relevans för kommunen. Det innebär att vi tillämpar olika detaljeringsgrad i olika delar av kommunen, beroende på hur stort exploateringsstryck som finns och vilka intressekonflikter som behöver hanteras.

## **Generella riktlinjer har minskats i antal och preciserats för att ge tydligare genomslag**

Vid uppföljning av tidigare översiktsplan har vi noterat att det är svårt både för allmänhet och för handläggare att ta till sig alla de riktlinjer som formulerats. Ibland har resultatet varit att viktiga planeringsinriktningar inte tillgodosetts. Vi har därför gjort en översyn av riktlinjerna och försökt fokusera dessa på de områden där översiktsplanens strategiska ställningstaganden kan göra verklig skillnad. Formuleringar som redan täcks upp av gällande lagstiftning har rensats bort. Likaså riktlinjer som är så allmänt formulerade att de kan tolkas lite hur som helst.

I stället finns nu ett mindre antal generella riktlinjer som visar på planeringsstrategier som kan bidra till ett hållbarare samhälle, sett utifrån ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv. Vi har också fört in begreppet ekosystemtjänster i planeringen. Genom att analysera ekosystemtjänster kan man visa på hur vi människor har långsiktig nytta av att värna om olika delar av naturens funktioner och den biologiska mångfalden, inte minst för vår framtida livsmedelsförsörjning.

Med det högre bebyggelsestryck som finns nu jämfört med förra årtiondet finns också ett större behov av att styra den fysiska planeringen genom planläggning, snarare är att tillåta en mer oplanerad tillväxt av bebyggelsegrupper utanför planlagt område.

## **Samverkan inom Sundsvallsregionen har resulterat i en gemensam övergripande utvecklingsinriktning för sex kommuner**

Det är ett stort framsteg för Sundsvallsregionens strategiska utveckling att det nu finns ett gemensamt förslag till utvecklingsinriktning för översiktsplaneringen. Sundsvalls kommun beslutar bara om de delar som finns inom vår kommuns geografiska gränser. Men genom att våra fem närmsta omgivande kommuner nu har samma förslag till övergripande ställningstaganden i sina översiktsplaneprocesser verkar vi för en samsyn kring de största penseldragen i den fysiska planeringen. Detta trots att kommunerna ingår i två olika formella regioner. Någon motsvarighet till utvecklingsinriktningen har inte funnits i tidigare översiktsplan. Läs vidare i kapitlet ”Utvecklingsinriktning”.

## **En kompletterande utvecklingsinriktning visar viktiga lokala stråk och noder som bör stärkas**

Som ett komplement till Sundsvallsregionens gemensamma utvecklingsinriktning finns förslag till hur vissa strukturer bör kompletteras, bland annat med utgångspunkt i Sundsvalls kommuns trafikstrategi. Det handlar om att utveckla viktiga cykelstråk och busslinjer, men också om mer visionära kopplingar som kan knyta ihop stads- och kommundelar på nya sätt som gynnar tillgänglighet och utveckling. Ekodukter över stora transportstråk, nya broar över Selångersån och en färjeförbindelse till Alnön exempelvis. Utvecklingsstråk på landsbygden pekas också ut dit vi gärna koncentrerar landsbygdens tillväxt för att skapa underlag för god service och kollektivtrafik. I tidigare översiktsplan finns en motsvarighet till vissa delar av detta i den kommunövergripande planhandlingen, men det har inte funnits någon utvecklingsinriktning enligt Boverkets nya modell. Läs vidare i kapitlet ”Utvecklingsinriktning”.

## **Mångfunktionalitet och social hållbarhet betonas både inom stad/tätort och på landsbygd**

En viktig huvudprioritering för Sundsvalls kommun är att utjämna sociala skillnader mellan stads- och kommundelar. Kommunen har också högt ställda mål gällande minskad klimatpåverkan som ställer krav på hållbart resande och nya sätt att planera och agera. Detta har i översiktsplanen avspeglats i bland annat en tydligare betoning på mångfunktionalitet och att komplettera med sådant som saknas i olika områden för att i högre grad skapa en ”komplett” stadsdel/kommundel. Mångfunktionalitet handlar om att blanda bostäder med verksamheter och service, men också om att skapa ett utbud av olika bostadstyper och att ha grönytor för både lek, rekreation och klimatanpassning så att olika grupper av människor i

olika skeden av livet kan få många av sina behov tillgodosedda i sitt närområde. Det ska också gå att resa på ett hållbart sätt för att nå t.ex. den utbildning, vård och arbetsmarknad som inte finns i närområdet. Samtidigt finns behov av avvägningar utifrån kommunalekonomiska perspektiv. Resultatet syns både i förändringar i kartan och i omformulerade generella och lokala riktlinjer.

## **En analys av grönytors betydelse har bidragit till en mer genomarbetad grönstruktur i och kring tätorter**

En metodisk analys av grönytor i och kring stad och tätorter har gjorts, där många kompetenser har medverkat med kunskap om grönytors sociala värden, biologiska värden, ekosystemtjänster med mera. Denna nya kunskap har utgjort grund för bearbetningar av utpekade grönytor i markanvändningskartan. Alla anspråk på grönytor som finns har inte säkerställts i kartan. Det beror på att det också finns andra intressen eller befintliga strukturer som medför behov av kompromisser. Men sammantaget har översiktsplanen i högre grad än den tidigare pekat ut de grönytor som behövs för att tillgodose olika strategiska behov.

## **Boverksmodellen innebär att ytor som tidigare inte pekats ut i markanvändningskartan nu fått en specifik markanvändning**

Översiktsplan Sundsvall 2021 var uppbyggd i tre nivåer. I markanvändningskartan var alla utvecklingsförslag synliga, men det fanns också stora omarkerade områden utan utpekad markanvändning, där de generella riktlinjerna gällde.

I ÖP2040 har alla ytor en specifik markanvändning. Istället skiljer vi på om markanvändningen ska vara **pågående**, **utvecklad** eller **ändrad**. Därigenom tydliggör vi användningen även av områden som inte är under förändring just nu, eller som kommunen aktivt vill bevara. Vi har också säkerställt att inga ytor är överlappande, det vill säga kartan visar vilken markanvändning som är prioriterad. I praktiken kan naturligtvis olika användningar samexistera. Ett grönstråk kan t.ex. gå via ett kraftledningsstråk, eller jordbruk kan bedrivas ovanpå en järnvägstunnel. Men genom att visa på vilken användning som är primär blir det mer tydligt vad som bör prioriteras om konflikter uppstår. Vi har också tydliggjort att det behövs ett visst säkerhetsavstånd mellan t.ex. en järnväg eller en större kraftledning och en bostadsbyggnad.

## Utvecklingsområden som redan planlagts har ändrat status

Sundsvall växer och utvecklingen har tagit fart sedan den tidigare översiktsplanen arbetades fram! Vissa ytor som tidigare markerats som nya områden för bostäder, verksamheter eller infrastruktur har nu hunnit planläggas och i vissa fall byggts ut. I de fall områdena är färdigbyggda har statusen ändrats till **pågående** markanvändning.

I de fall de nya områdena har planlagts men utbyggnad eller vidareutveckling fortgår så har statusen i markanvändningskartan justerats till **utvecklad** markanvändning. Observera att beteckningen **utvecklad** även kan användas för redan bebyggda områden där vi vill möjliggöra fortsatt utveckling (exempelvis genom förtätning av bebyggelse eller kompletteringar intill befintligt gatunät), även om det ibland medför behov av nya detaljplaner.

Sedan finns det utvecklingsområden i tidigare översiktsplan där det ännu inte hänt något, men där kommunen fortfarande har en vilja att skapa något nytt jämfört med nuvarande markanvändning. Med ”nytt” menar vi exempelvis stadsbebyggelse istället för skog, eller nya infrastrukturstråk. Dessa områden har statusen **ändrad** markanvändning. Områden kan ha statusen ändrad även om tidigare översiktsplan föreslog samma typ av markanvändning. Det som avgör är om översiktsplanen föreslår annan typ av markanvändning jämfört med de juridiskt bindande planerna (detaljplanerna) eller jämfört med vad området används till idag.

## Fler ytor har avsatts för störande och transportintensiva verksamheter

Även om kommunen eftersträvar mångfunktionalitet för stora delar av mark- och vattenytor så finns det vissa verksamheter som inte är lämpliga att samförlägga med exempelvis bostäder eller rekreationsområden, på grund av de störningar och risker som uppstår. Det handlar om t.ex. transportintensiva verksamheter eller industri med farliga verksamheter. I kommunen finns brist på områden för företagsetableringar. Ofta efterfrågas lediga tomter på några tusen kvadratmeter som kan inrymma en verksamhetsbyggnad och ytor för fordon och lager. I vissa fall går det bra att passa in en sådan verksamhet i den mångfunktionella bebyggelsen, men i flertalet fall behövs särskilda företagsområden där en viss grad av störningar är tillåtna.

För att tillgodose markbehoven så att kommunens näringsliv kan växa har därför fler områden pekats ut för verksamheter. I första hand har lokaliseringar valts med närhet till de större transportstråken och med god koppling till Sundsvalls logistikpark, där vägnätet länkar mot sjöfart och järnväg. Syftet är att skapa förutsättningar för effektiva, klimat- och miljöanpassade transporter och att minimera negativ påverkan på omgivande livsmiljöer.



## **Några nya områden för tillväxt av stad/tätort har tillkommit**

Ny bostadsbebyggelse och service föreslås i första hand tillkomma utmed befintliga gator och vägar, och där det redan bor människor. Detta medför flera fördelar. Exempelvis blir samhällskostnaderna lägre både vid utbyggnad och under de år människor sedan nyttjar fastigheterna, befolkningsunderlaget för ett bra serviceutbud ökar i olika områden samtidigt som klimat- och miljöpåverkan blir mindre. I Granloholm, Ljustadalen och vid Lasarettsvägen ser vi förutsättningar att komplettera med några mindre områden som kan bidra till att knyta samman stadsdelar och nyttja befintlig kollektivtrafik, utöver de utbyggnadsområden som föreslagits redan i tidigare översiktsplan.

## **Fortsatt planering och utveckling av den statliga infrastrukturen har fått genomslag i markanvändningskartan**

Under de senaste åren har utbyggnaden av statlig infrastruktur tagit fart. Bergsåkerstriangeln och Malandsspåret finns snart i drift. Därför har de bredare järnvägsreservaten för dessa spår ersatts med smalare ytor som anpassats till den verkliga lokaliseringen.

För Ådalsbanan norrut har de linjestudier som genomförts i samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner legat till grund för en viss bearbetning av den järnvägskorridor som reserveras för framtida järnväg. Vid Birsta är korridoren fortfarande bred eftersom vi vill möjliggöra för en bra tunnelsträckning och ett triangelspår som anknyter järnvägstrafiken norrifrån mot logistikpark och hamn.

För Ostkustbanan söder om Njurundabommen finns två statliga järnvägskorridorer. Även här har utredningarna gått framåt och vi har anpassat markanvändningskartan till detta. Se vidare nedan angående beskrivning av alternativ.

Trafikverket har också presenterat ett antal alternativ för väg E14 framtida läge genom Sundsvall. Sundsvalls kommun har tagit ställning för en bearbetad version av alternativ N2 och eftersom det inte finns någon väg i denna sträckning idag har en korridor reserverats i kartan.

Nya områden för industri och transportintensiva verksamheter har i pekats ut i anslutning till det övergripande transportnätet.

## **Möjliga lägen för nya stora vindkraftsparker har utretts – samtidigt föreslås hårdare restriktioner på övrig mark**

Den finns en stor efterfrågan på mark för etablering av nya vindkraftsparker. Då områden med tät bebyggelse, områden med dåliga vindförhållanden och områden som är i konflikt med exempelvis flygstråk sällats bort återstår ett antal större områden i kommunens västliga delar.

Vindkraftsverken som byggs nu och under kommande år är betydligt högre och större än de som planerades för 10-20 år sedan. Därför blir också påverkan på landskap och miljö större, samtidigt som energiuttaget ökar per verk. Konflikter kan uppstå även med andra utvecklingsområden såsom natur-, vandrings- och fisketurism. Översiktsplanen behöver därför göra tydligare ställningstaganden om var det är lämpligt med vindkraft eller inte. I förslaget till markanvändningskarta finns utpekade nya vindkraftsområden att ta ställning till, se vidare i avsnitt nedan angående områden där alternativ finns. Inom alla övriga områden föreslås möjligheterna att pröva vindkraftsetableringar begränsas till mindre gårdskraftverk.

Om förslag till helt nya vindkraftsområden inkommer får detta utvärderas vid kommande översyn av översiktsplanen.

## **LIS-områden har förfinats utifrån en noggrannare analys**

”Landsbygdsutveckling i strandnära lägen” (LIS) innebär utpekade områden där landsbygdsutveckling kan vara ett skäl till strandskyddsdispens. Inom Sundsvalls kommun finns områden utpekade utmed de utvecklingsstråk på landsbygden där vi gärna ser tillkommande befolkning och verksamheter som kan stärka underlaget för service och hållbart resande. Dessutom finns områden utpekade där besöksnäringssatsningar pågår. Jämfört med tidigare översiktsplan har vi nu sett över områdenas utbredning med hänsyn till eventuella konflikter med exempelvis naturvärden, jordbruk och risk för översvämning. Vi har också gallrat bort områden som helt saknar strandskydd och där dispens med andra ord inte behövs. Därmed har områdena kunnat avgränsas tydligare och efterföljande prövning av dispenser underlättas.

## **Beskrivning av områden och frågor där alternativ finns**

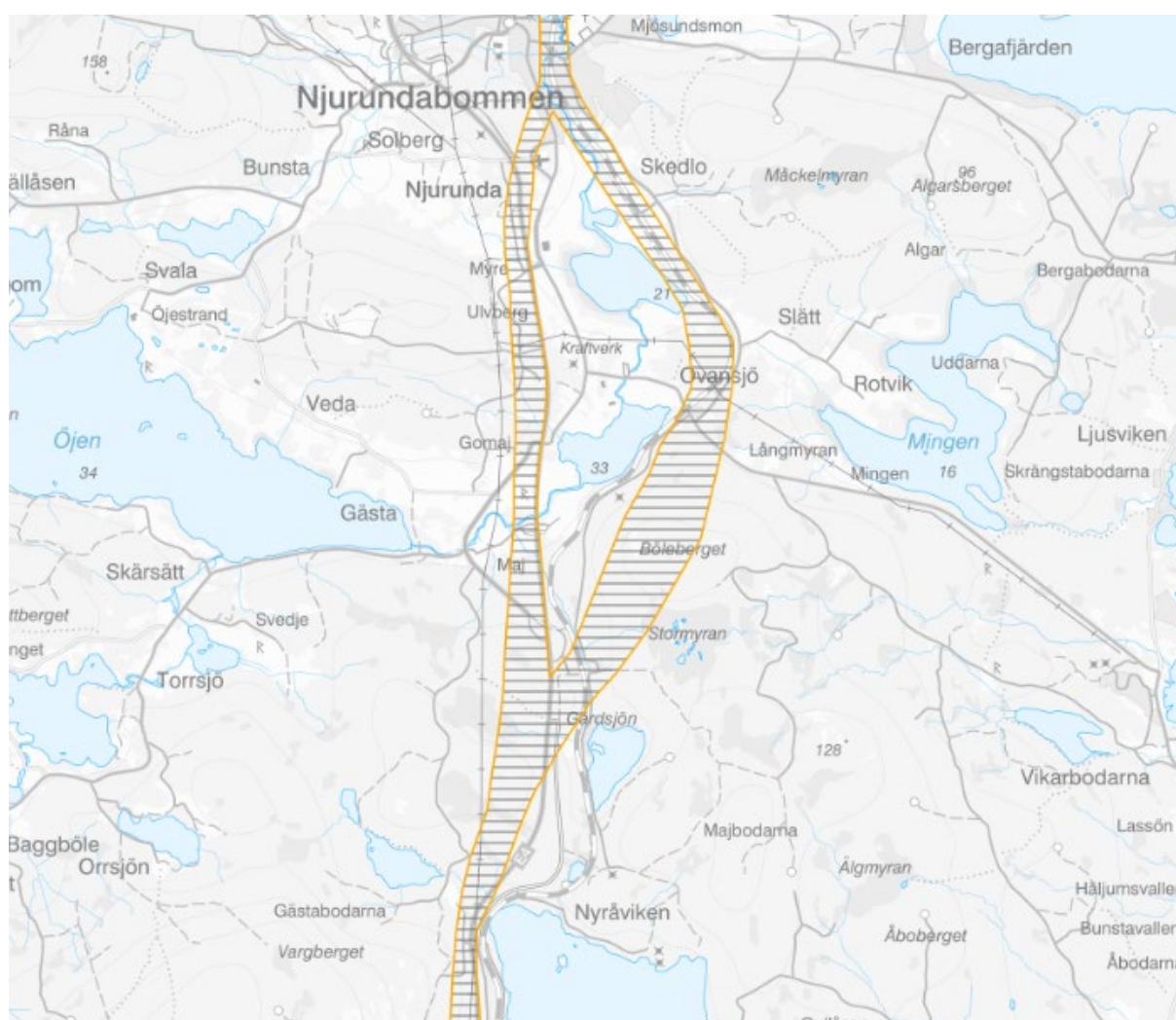
Inom nedanstående områden finns alternativ till de förslag som redovisas i översiktsplanen, som kan medföra relativt stora skillnader i konsekvenser.

### **Ett ställningstagande för den västra korridoren för Ostkustbanans dubbelspår söder om Njurundabommen föreslås**

Vid samråd om tidigare översiktsplan presenterades för- och nackdelar med de två alternativa korridorerna för Ostkustbanans dubbelspår, söder om stationen i Njurundabommen. Båda

alternativen bedömdes då möjliga även om båda medför konflikter med lokala värden av olika slag. Eftersom vissa tekniska utredningar inte hade genomförts valde Sundsvalls kommun att redovisa båda korridorerna i tidigare översiktsplan.

För Sundsvalls kommun och den regionala utvecklingen är det högt prioriterat att det så snart som möjligt byggs ett dubbelspår som förbättrar restid och kapacitet på järnvägen söderut. Nu har Trafikverket genomfört kompletterande studier som gör att vi bedömer att det västra alternativet är mest fördelaktigt, förutsatt att tillräcklig anpassning görs till det omgivande landskapet. Vi föreslår därför att den östra korridoren plockas bort så att fortsatt utveckling kan ske däromkring, exempelvis bostadsbyggande i Forsa.



### **Järnvägen genom centrala Sundsvall – oförändrad eller med planskilda underfarter?**

I tidigare översiktsplan har en nedsänkt och överdäckad järnväg genom centrala Sundsvall förordats. En sådan lösning ser ut att ligga långt bort i tiden då det inte finns några investeringsmedel avsatta och projektet inte är prioriterat av Trafikverket. Det prioriteras i

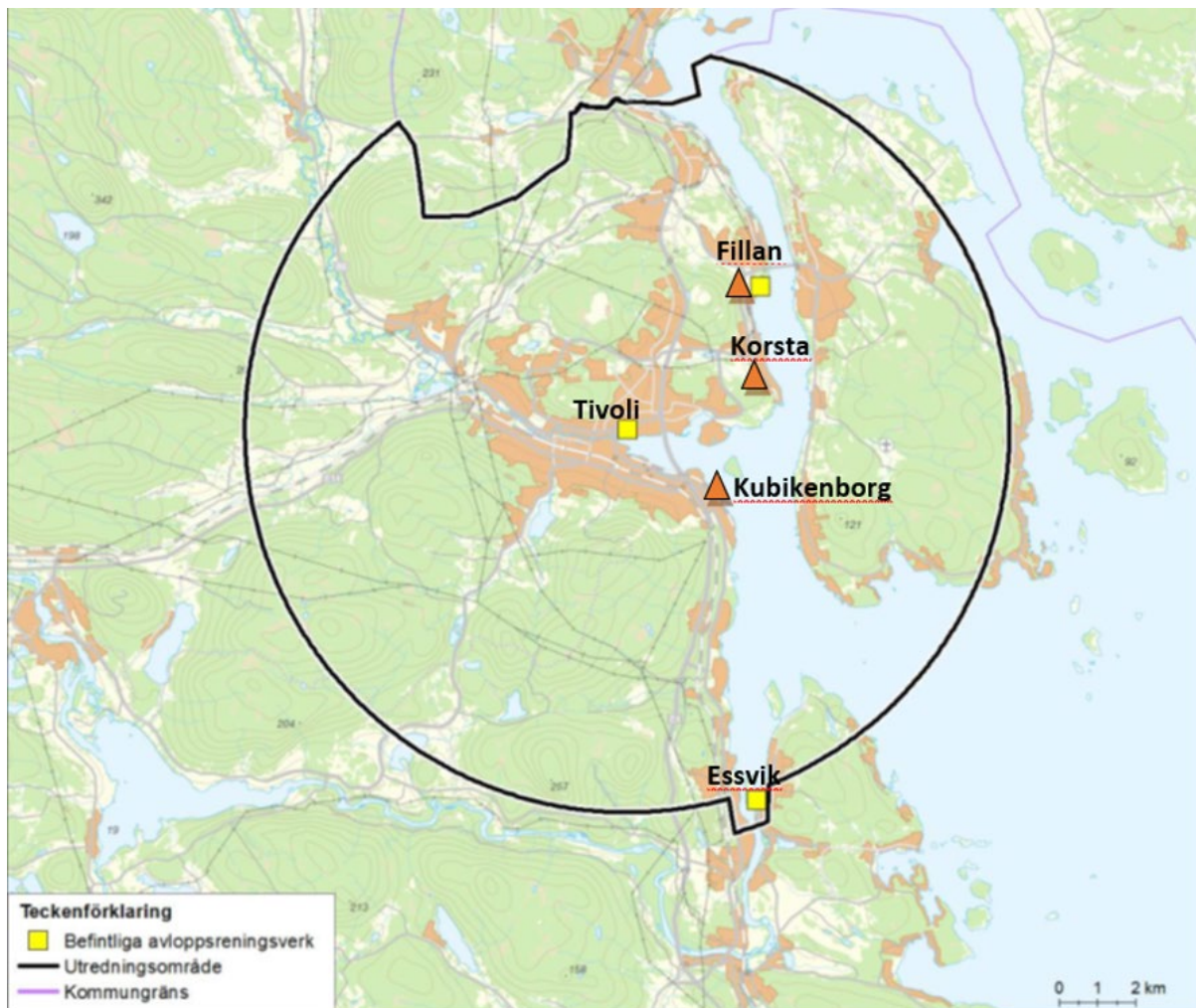
nuläget inte heller av Sundsvalls kommun. Alternativ till att sänka ned järnvägen är antingen att ha kvar den som idag fast med vissa mindre åtgärder vid plankorsningarna, eller att stänga plankorsningarna och istället bygga ett antal underfarter för gång-, cykel och biltrafik. Alternativen påverkar staden på olika sätt och det är därför intressant att få synpunkter på vilken inriktning kommunen ska ha fortsättningsvis.

För att tydliggöra skillnader i hur stadskvarterens tillgänglighet påverkas har en integrationsanalys genomförts. Denna typ av beräkningsmodell har visat sig ge en ganska tydlig bild av längs vilka gator det finns förutsättningar till ett utvecklat stadsliv. Analysen visar att fortsätta med ett stort antal öppna plankorsningar med bomfällningar gör stadskärnan mer integrerad medan de andra principlösningarna kommer att skapa begränsningar för stadsutveckling i olika delar av stadskärnan.



### **Ett framtida modernt avloppsreningsverk – vi föreslår att plats reserveras vid Kubikenborg**

Sundsvalls kommun utreder alternativ för hur framtida avloppsrening ska ske. Kommunen står inför ett svårt ställningstagande om befintliga reningsverk ska upprustas på olika sätt eller om stora investeringar ska göras i ett nytt samlat reningsverk som bättre kan tillgodose moderna krav. Om kommunen skulle besluta att satsa på ett helt nytt reningsverk så finns tre tekniskt möjliga lägen utpekade. Antingen vid Fillan, vid Korsta eller vid Kubikenborg (se karta). De olika lokaliseringarna har utretts utifrån en rad olika aspekter. Läget vid Kubikenborg är sammantaget det fördelaktigaste. Därför har mark reserverats vid Kubikenborg i markanvändningskartan för detta ändamål. Om kommunen sedan skulle besluta att satsa på befintliga verk istället för ett nytt samlat reningsverk kan ytan istället användas för andra verksamhetsetableringar.



Översiktskarta. Orange trianglar avser de tre tänkbara lokaliseringalternativen./

### Fler stora vindkraftsparker – i vilken omfattning?

Fem helt nya vindkraftsområden finns på förslag. Hittills har fyra större områden redan tillstyrkts (och som i olika grad hunnit byggas ut) och ett område har överklagats. Tre av de nya föreslagna områdena ligger i skogsområdena mellan Holm, Stöde och Nedansjö. Ett område ligger väster om Lucksta och ett ligger vid sydvästra kommungränsen mot Ånge och Nordanstig.

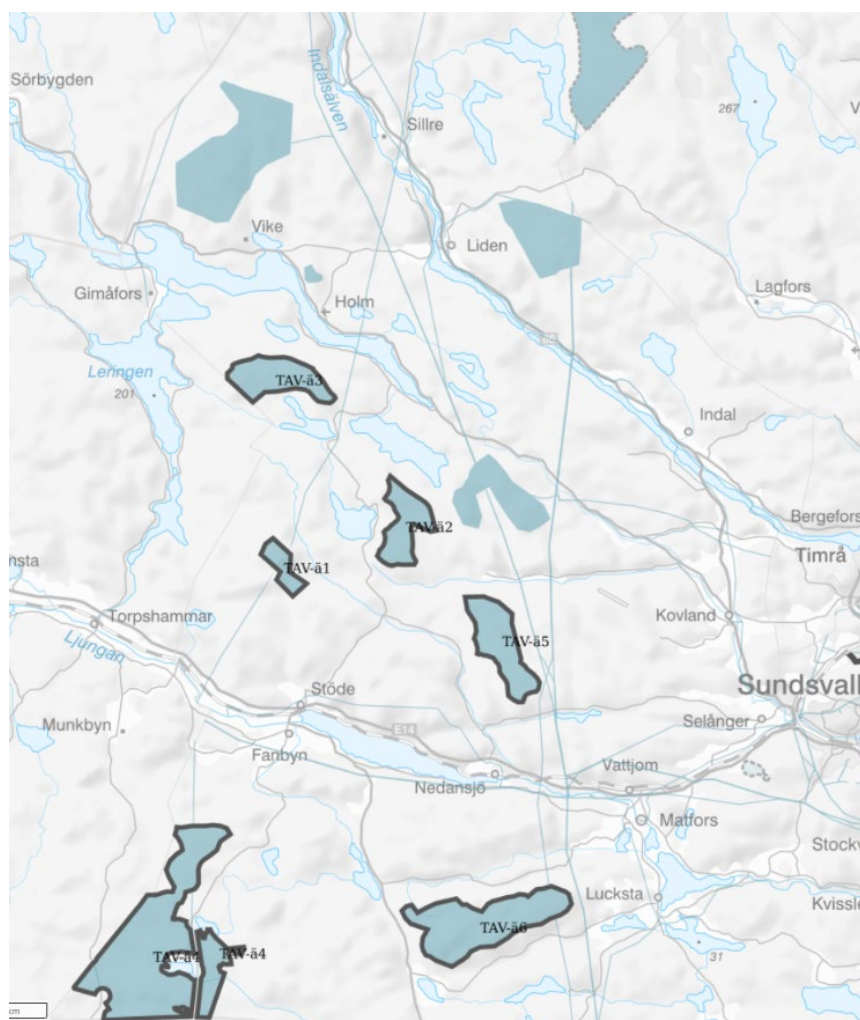
I samrådshandlingen har vi valt att redovisa alla de föreslagna områdena trots att det finns vissa intressekonflikter, så att alla får chans att lämna synpunkter. Det är sannolikt att ett eller flera områden minskas eller helt plockas bort från kartan efter samrådet, beroende på den sammanvägda bedömningen om alternativen. Det finns dock ett stort nationellt intresse för vindkraftsutbyggnad. Alternativt förslag till markanvändning är ”övrig landsbygd” för de fyra områdena i norr och ”natur/vildmarksområde” för de två områdena i söder.

**Eftersom det finns intresse att bygga vindkraft i flera nya områden vill vi i samrådet få in synpunkter kring dessa förslag. Det är vanligt att viktiga, lokala synpunkter kommer**

in sent i processen vilket kan göra att vissa projekt får stopp när mycket tid och möda redan lagts ner på utredningar. Här måste också vindkraftsbolagen bli bättre på att engagera allmänheten för att fånga in synpunkter tidigare i processen. Exempel på lokala synpunkter kan vara hur områden används eller var det förekommer sällsynta fågelarter.

Det nordligaste området, TAV-ä3, ligger sannolikt väl synligt från flera sjöar som är prioriterade för utveckling av fisketurism, och som omges av vindkraft även i andra väderstreck.

TAV-ä2, TAV-ä4 och TAV-ä6 sammanfaller med så kallade värdestrakter utpekade av länsstyrelsen. Det är oklart om vindkraft är förenligt med dessa naturvärden.



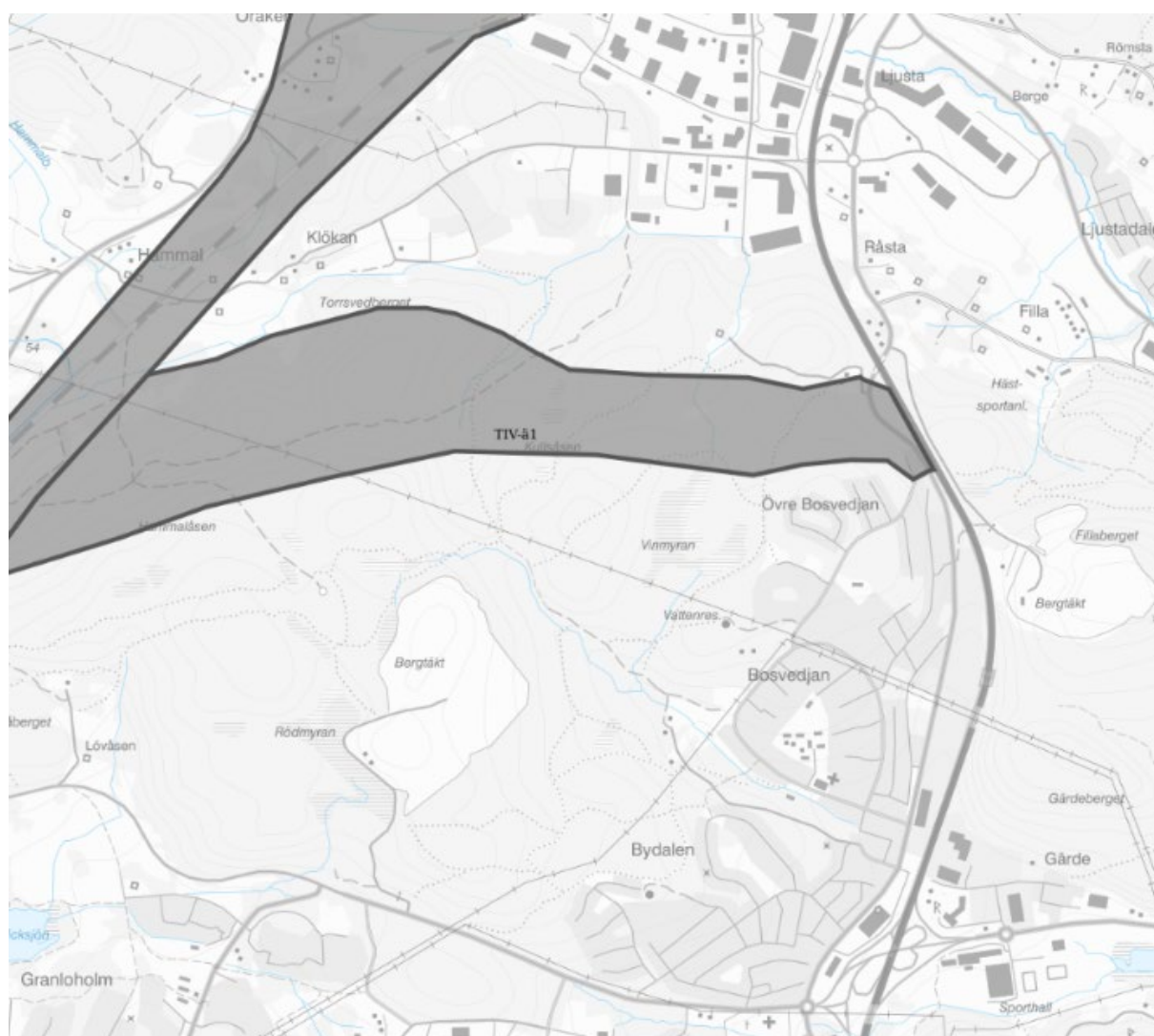
### Mark reserveras för det alternativ till E14 nysträckning som Sundsvalls kommun förordar

Trafikverket utreder alternativa sträckningar för E14 framtida läge genom Sundsvall. Det är Trafikverket som tar ställning till val av alternativ, men kommunen är en viktig samrådspart.

Sundsvalls kommun har förordat en bearbetad variant av alternativ N2 i sitt samrådsyttrande. Eftersom detta alternativ inte innehåller någon väg i nuläget redovisar markanvändningskartan en korridor som kan innehålla en sådan vägsträckning. Syftet är att reservera mark för detta ändamål, så att det t.ex. inte byggs bostäder som sedan måste rivras om det ska byggas en väg. Övriga nordliga alternativ som Trafikverket presenterat följer befintliga vägsträckningar. Vi ser därför inget behov av att i nuläget reservera mark för dessa alternativ, men har varit försiktiga i att peka ut området för nybyggnad i vägarnas närhet.

Samtliga alternativ i Trafikverkets utredning kan studeras på projektets hemsida:

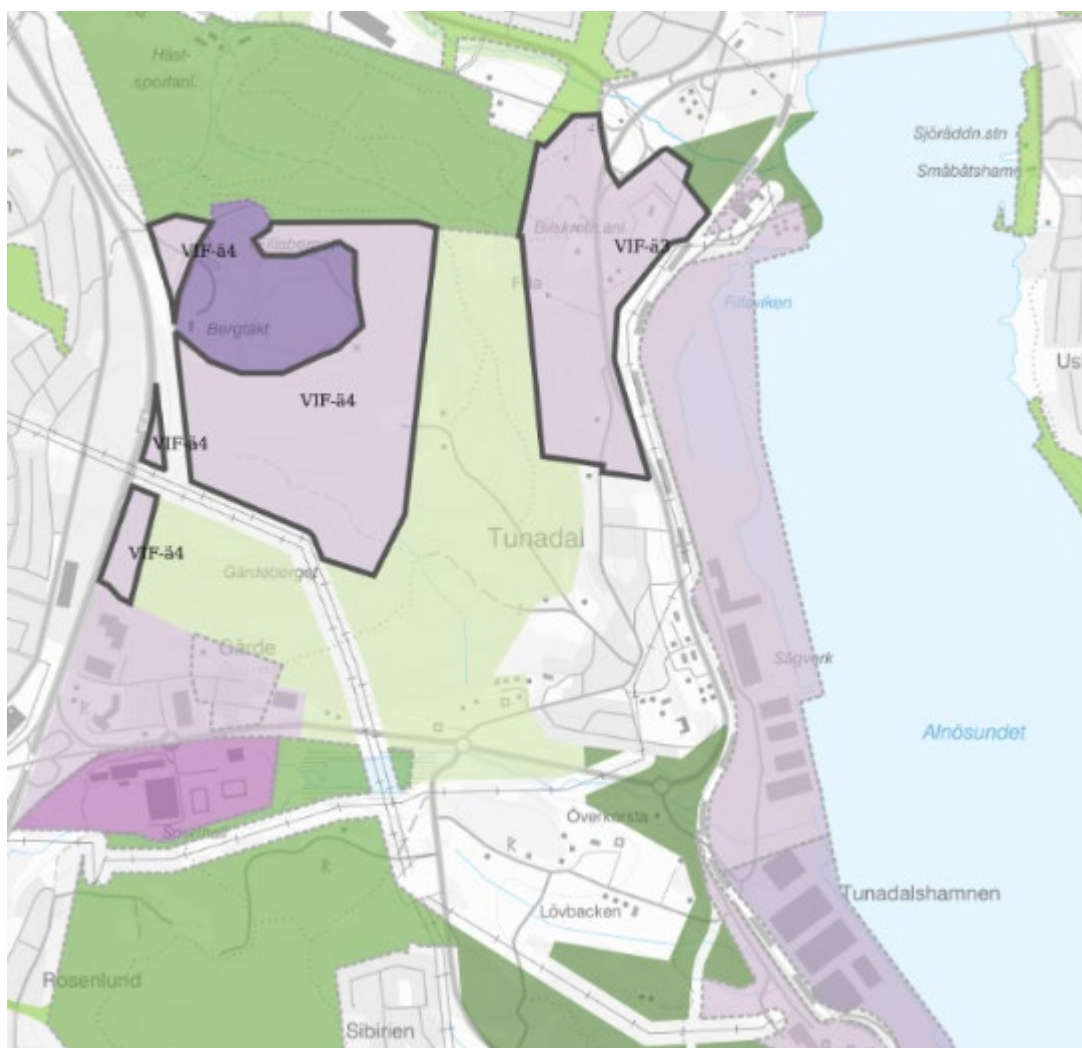
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasternorrland/vi-bygger-och-forbattrar/e14-framtida-lage/dokument2/>



**Avvägning mellan behov av verksamhetsytor och grönytor**

Eftersom efterfrågan och analyser visar på ett behov av ny mark för verksamhetsetableringar har sådan mark pekats ut i strategiska lägen. Vi har också gjort en övergripande analys av behovet av grönytor för olika ändamål i de boendes närhet. Det finns behov av mindre lektytor etc. nära de boende men det finns också behov av större grönområden för rekreation, där invånare inom rimligt avstånd från sina bostäder kan motionera eller uppleva natur och stillhet. Då vi räknat på dessa ytbehov ser vi att det finns större behov än tillgång inom vissa stadsdelar. Nya verksamhetsytter kan ytterligare nagga dessa tillgångar i kanten och göra det svårare att uppfylla målen gällande bostadsnära grönska. Vi har därför gjort många avvägningar mellan grönytor och exploateringsområden, avvägningar som inte är självklara utan kan jämföras med andra prioriteringar. Viktigt i sammanhanget är dock att om vi plockar bort stora ytor för verksamhetsetableringar utöver de vi redan gallrat bort behöver vi istället hitta denna mark någon annanstans, och det finns inte så många alternativ om ytorna ska ligga väl kopplade till det övergripande transportnätet i byggbar terräng.

Exempel på ytor för avvägning är föreslagna områden i närheten av Tunadal.





## Så här lämnar du synpunkter på samrådshandlingen

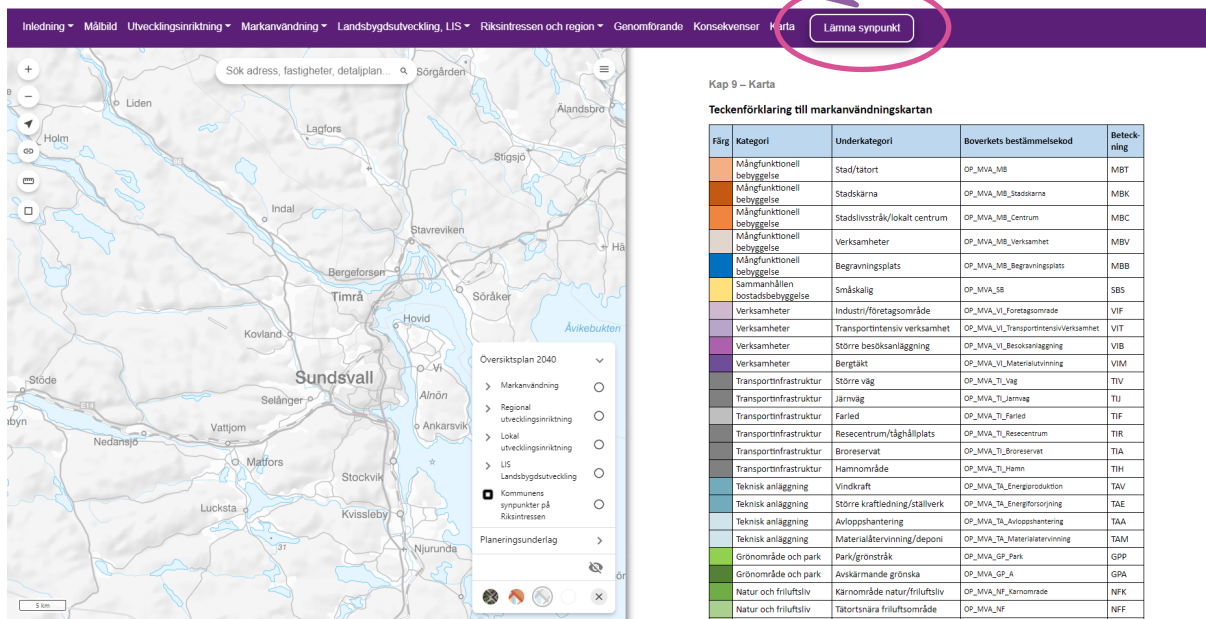
Klicka på knappen ”Lämna synpunkter” för att lämna ett yttrande till kommunstyrelsen. Samrådstiden pågår till den 30 september 2021.

Ditt yttrande kan innehålla text, karta och bifogade filer.

Du kan skriva dina synpunkter i e-tjänsten eller bifoga ditt yttrande som en pdf-fil. Skriv då bara ”se bifogade filer” i rutan för text när du startat e-tjänsten.

Dina och alla andras yttranden diarieförs som offentliga handlingar under diarienummer KS-2021-00442. När samrådstiden är slut kommer alla yttranden att sammanfattas i en samrådsredogörelse. Därefter bearbetas planförslaget innan det visas på nytt.

knappen ”Lämna synpunkt” leder direkt till ett formulär för att skicka ett yttrande till kommunstyrelsen



Översiktplan 2040

- Markanvändning
- Regional utvecklingsriktning
- Lokal utvecklingsriktning
- LIS
- Landsbygdsutveckling
- Kommunens synpunkter på Rikstresnen
- Planeringsunderlag

Kap 9 – Karta

Teckenförklaring till markanvändningskartan

Färg	Kategori	Underkategori	Boverkets bestämmelsekod	Beteckning
	Mångfunktionell bebyggelse	Stad/tatort	OP_MVA_MB	MBT
	Mångfunktionell bebyggelse	Stads kärna	OP_MVA_MB_Stadskarna	MBK
	Mångfunktionell bebyggelse	Stadslivsstråk/lokalt centrum	OP_MVA_MB_Centrum	MBC
	Mångfunktionell bebyggelse	Verksamheter	OP_MVA_MB_Verksamhet	MBV
	Mångfunktionell bebyggelse	Begravningsplats	OP_MVA_MB_Begravningsplats	MBB
	Sammanhållen bostadsbebyggelse	Småskalig	OP_MVA_SB	SBS
	Verksamheter	Industri/företagsområde	OP_MVA_VI_Foretagsomrade	VIF
	Verksamheter	Transportintensiv verksamhet	OP_MVA_VI_TransportintensivVerksamhet	VIT
	Verksamheter	Större besöksanläggning	OP_MVA_VI_Besoksanlaggning	VIB
	Verksamheter	Bergtäkt	OP_MVA_VI_Materiavvinning	VIM
	Transportinfrastruktur	Större väg	OP_MVA_TI_Vag	TIV
	Transportinfrastruktur	Järnväg	OP_MVA_TI_Jernvag	TIJ
	Transportinfrastruktur	Farled	OP_MVA_TI_Farled	TIF
	Transportinfrastruktur	Resecentrum/häghällplats	OP_MVA_TI_Resecentrum	TIR
	Transportinfrastruktur	Broreservat	OP_MVA_TI_Broreservat	TIA
	Transportinfrastruktur	Hamnområde	OP_MVA_TI_Hamn	TIH
	Teknisk anläggning	Vindkraft	OP_MVA_TA_Energiproduktion	TAV
	Teknisk anläggning	Större kraftledning/ställverk	OP_MVA_TA_Energiforsorjning	TAE
	Teknisk anläggning	Avloppshantering	OP_MVA_TA_Avloppshantering	TAA
	Teknisk anläggning	Materialtervinning/deponi	OP_MVA_TA_Materiavvinning	TAM
	Grönområde och park	Park/grönstråk	OP_MVA_GP_Park	GPP
	Grönområde och park	Avskärmade grönska	OP_MVA_GP_A	GPA
	Natur och friluftsliv	Kärnområde natur/friluftsliv	OP_MVA_NF_Karnomrade	NFK
	Natur och friluftsliv	Tätortsnära friluftsområde	OP_MVA_NF	NFF

Om du inte har tillgång till en dator med internetuppkoppling kan du lämna synpunkter genom brev:

Sundsvalls kommun  
Kommunstyrelsekontoret  
851 85 Sundsvall

Märk brevet med diarienummer: KS-2021-00442

## **Har du frågor och vill ha mer information?**

Vill du veta mer om översiktsplanen och om hur du skickar in dina synpunkter är du välkommen att kontakta

### **Projektledare**

Ulrika Edlund  
060-19 13 49

### **Biträdande projektledare**

Maria Jonasson  
060-19 13 98

Eller eposta till:

[OP2040@sundsvall.se](mailto:OP2040@sundsvall.se)

## 2. Målbild

### Kommunens två huvudprioriteringar

#### Ett Sundsvall som håller ihop

Samarbetet Ett Sundsvalls som håller ihop ska skapa förutsättning för ett mer jämlikt Sundsvall.

”Sundsvall ska vara en attraktiv kommun där var och en har förutsättningar att utvecklas till sin fulla potential. Därför är arbetet med att utjämna skillnader i levnadsvillkor bland sundsvallsborna en prioriterad fråga i strävandet efter ett jämlikt Sundsvall.”

Så står det i kommunens budget Mål- och resursplan 2021-2022 med plan för 2023-2024.

#### Ojämlika villkor särskilt i vissa områden

Idag har människor i Sundsvall olika möjligheter till ett gott liv. I Nacksta, Bredsand, Ljustadalen – Sundsbruk och Skönsberg och Kvissleby är arbetslösheten och sjukskrivningstalen högre och utbildningsnivån lägre än i andra områden. Konsekvenserna av det påverkar möjligheterna till ett gott liv.

För att komma till rätta med det koncentreras samarbetet mellan kommunens förvaltningar och bolag för att utjämna sociala skillnader till dessa fem områden i särskilda områdesplaner.

Dessa stadsdelar har beskrivits särskilt i översiktsplanen och vi har hämtat in kunskap om områdena från de som arbetar med områdesplanerna. Vi tänker att det går att förtäta, förbättra eller bygga om inom redan byggda områden, men har också föreslagit vissa nya ytor för bostäder i eller kring stadsdelarna. Vi har också tagit fram nya riktlinjer som lyfter vikten av att arbeta med frågor om social hållbarhet.

#### 5000 nya jobb till 2030

Sundsvall står inför en strukturuomvandling. Coronakrisen har slagit hårt mot Sverige och Sundsvall. Den strukturuomvandling som vi trodde skulle ta tre till fem år tar nu istället tre till fem månader. Under två veckor i augusti 2020 lades 1 000 varsel i Sundsvall.

I Översiktsplanen har vi förslag på ungefär dubbelt så mycket yta för industriändamål än vad vi bedömer behövs fram till år 2040. Det beror på att vi vill kunna erbjuda fler olika platser för industrietableringar utifrån olika verksamheters behov. Genom att möjliggöra detaljplanläggning på flera platser skapas en god planberedskap även för industrietableringar. Nya jobb kan även tillskapas genom företagsetableringar inom själva stadsbebyggelsen, där det finns utrymme för handel, service och kontor blandat med bostäderna.

## Bakgrund till målbild för ÖP2040

### Globala och nationella mål

Globala målen är den mest ambitiösa agendan för hållbar utveckling som världens länder någonsin antagit och finns till för att uppnå fyra fantastiska saker till år 2030: Att avskaffa extrem fattigdom. Att minska ojämlikheter och orättvisor i världen. Att främja fred och rättvisa. Att lösa klimatkrisen.

Sundsvalls kommun har i sin Mål- och resursplan (budget) ställt sig bakom de globala målen och ska arbeta för att uppnå målen i Agenda 2030.

Det finns en rad mål, lagar, direktiv och normer på olika nivåer att förhålla sig till inom ramen för översiktsplanering. Dessa kan finnas på EU-nivå, nationell nivå och regional nivå. Hur översiktsplanen bidrar till att uppfylla dessa finns i konsekvensbeskrivningen av den här planen. Många av dessa mål, lagar, direktiv och normer hänger ihop och återfinns på flera av nivåerna. Sverige har i många fall en högre ambition och skarpare krav än på mer övergripande nivåer.

Det finns en rad olika sammanställningar kring hur Sverige lever upp till de globala målen. Det är fortsatt svårt att se att många av de **nationella miljömålen** ska kunna uppnås. FN pekar ut klimatförändringarna som det mest brådskande området att jobba med. FN:s nätverk för hållbar utveckling konstaterar att höginkomstländer ger de största negativa externa effekterna och att de därmed minskar låginkomstländernas möjligheter att uppnå Globala målen.

### Så har målbilden arbetats fram

Målbilden har arbetats fram i workshopform med politiker från kommunstyrelsens plan och utvecklingsutskott och från stadsbyggnadsnämndens arbetsutskott. Det rådde stor enighet om att utgå från de globala målen. Därefter har arbetsgruppen för översiktsplanen skrivit ihop målbilden med utgångspunkt från de globala målen men utifrån vilka planeringsbehov vi ser i Sundsvall utifrån ett mark- och vattenanvändningsperspektiv. Detta har presenterats vid en uppföljande workshop.

Under varje målbild finns symboler som visar de mål i agenda 2030 som tydligast kopplar till respektive målbild. På det sättet säkerställer vi att alla mål i agendan är beaktade.

### Perspektiv på hållbar tillväxt

Det finns bara en jord och det finns gränser för vad den tål, om förutsättningarna för vår civilisation ska kunna kvarstå. För att hålla oss inom dessa gränser och bemöta de

miljöförändringar som redan sker krävs en omställning till mer hållbara former för produktion och konsumtion, samt hur samhället organiseras.

### Ett ramverk för hållbar utveckling

Den brittiska forskaren Kate Raworth har tagit både miljöfrågor och sociala frågor i beaktande när hon utvecklat en modell för ett säkert och rättvist utrymme för hållbar utveckling, den så kallade ”munken” (donut). Den kombinerar en yttre gräns, baserad på gränserna för vad vi kan ta från naturen och släppa ut i den, med en inre gräns; grundläggande krav som måste uppfyllas för ett bra liv. Denna modell utgår från att alla aspekter behöver hanteras samtidigt, särskilt när det handlar om att radikalt minska resursanvändning och utsläpp.

Genom att beakta dessa frågor integrerade kan vi förhålla oss till dem när vi diskuterar hur vi vill att samhället ska utvecklas. På det sättet minskar risken att ett samhälle uppnår miljömål, men samtidigt skapar stora orättvisor om exempelvis effekter av utsläppsminskningar drabbar redan svaga grupper.



För att länka samman planetära gränser med ett socialt rättviseperspektiv föreslår den brittiska ekonomen Kate Raworth (2012) vad hon kallar en ”donut-ekonomi”. Denna munk-modell kan ses som ett utrymme inom vilket vi kan skapa en hållbar framtid och illustrerar handlingsutrymmet för mänskligheten mellan den sociala grund vi vill garantera och det ekologiska tak vi inte vill överskrida.

### Två 10-åringar om Sundsvall 2040

”Då är vi 30 år. Ingenting är som det var för 20 år sedan. Allt är mer modernt. Husen ser ut som kvartsblocken i minecraft. Allting är mer automatiskt. När man sätter foten på trappen så ringer dörrklockan.

Alla jobbar hemma för det är inte lika lätt att ta sig till jobbet. Det är enklare att jobba hemma. Bilarna flyger. Det är mindre utsläpp och så.

Eller så kanske man inte jobbar. Hämta posten är kanske det enda man gör.”

## Sundsvall 2040 – målbild för översiktsplaneringen

### Vision

Översiktsplanen utgår från kommunens nya gemensamma vision. Med den nya gemensamma visionen, ska kommunens verksamheter och Sundsvall som plats nu gå hand i hand in i framtiden. Visionen beslutades av kommunfullmäktige i januari 2020 och lyder:

**Tillsammans släpper vi skaparkraften fri och bygger ett hållbart Sundsvall med plats för alla**



## Attraktiv och inkluderande kommun



### *Närhet – trygghet – mångfald – livskvalitet*

Sundsvall är en klimatvänlig, socialt hållbar och attraktiv kommun och därför ökar befolkningen. Vi har en god planberedskap i hela kommunen och olika typer av bostäder byggs i balans med efterfrågan. Hyresrätter finns i alla delar av kommunen. De nya hyresrätterna har skapat flyttkedjor så att småhus blivit tillgängliga för barnfamiljer.

Vi har förtätat på ett klimatsmart sätt genom att använda redan exploaterad mark på ett effektivare sätt; genom att bygga på redan bebyggda fastigheter och genom att skapa multifunktionella ytor. Vi arbetar för omsorgsfullt gestaltade och jämställda livsmiljöer. Vi har byggt med en hög exploateringsgrad kring Sundsvallsfjärden och vi har planlagt för yteffektiva småhustomter i stadsnära lägen. Vi har byggt mer och med högre exploateringsgrad vid våra stationslägen och där det finns kollektivtrafik, både i staden och på landsbygden. Det gör att fler har möjlighet att resa hållbart och effektivt.

Vi har skapat förutsättningar för ett variationsrikt och tryggt boende i alla stads- och kommundelar, för alla skeden i livet och där alla är välkomna. I samråd med sundsvallsborna har vi bevarat och stärkt möjligheten till bostadsnära rekreation genom funktionella gröna stråk och nya mötesplatser. Detta är viktigt för den sociala hållbarheten.

Genom ett målmedvetet arbete är det fler som går, cyklar och åker kollektivt. Detta har varit nödvändigt för en förbättrad folkhälsa och ett rikare stadsliv men också för att nå klimat- och miljömål. Biltrafiken i tätorterna har minskat och numera uppfylls miljö kvalitetsnormerna för buller och miljömålet Frisk luft.

Sundsvall har en unik tillgång på friluftsliv, där hav, berg, skogar, skidanläggningar och en vandringsled i världsklass strålar samman med den unika Stenstadens kulturmiljö och stadspuls. En väl fungerande urban miljö som skapar förutsättningar till möten mellan människor, kulturell mångfald, brett utbud och kreativa mötesplatser. Staden och landsbygden samspelar med varandra på ett sätt som stärker hela kommunen.

## Smart samhällsutveckling och växande företag



### *Samverkan – smart logistik – utrymme – innovation*

I dialog med näringslivet i Sundsvall har vi planerat verksamhetsområden med ett effektivt markutnyttjande och där synergieffekter mellan olika verksamheter skapas. Områdena har bra kopplingar till det övergripande transportnätet.

Vi har dubbelspårig järnväg på Ostkustbanan söderut med kraftigt förkortade restider. Järnvägen norrut, Ådalsbanan, och järnvägen västerut, Mittbanan, är båda ombyggda med hög standard, kortare restider och med bra anslutningar till målpunkter såväl för gods som för människor. Sundsvalls Logistikpark är fullt utbyggd intill hamnen där de största fartygen på Östersjön kan angöra. Effektiv omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart innebär säkra och klimatsmarta transporter mellan vår region och omvärlden.

Verksamheter som inte stör omgivningen placeras blandat med bostäder och annan bebyggelse så att det blir liv i området under hela dygnet. Planförutsättningarna för etableringar inom besöksnäring och annat kreativt företagande är goda. Vi har god service och IT-infrastruktur i utvecklingsstråken på landsbygden som möjliggör och underlättar olika typer av företagande.

Närheten till andra städer och människor påverkar Sundsvalls attraktivitet, och närheten mäts i tid snarare än avstånd. I regionen kan våra invånare lätt ta del av varandras kultur-, handels- och serviceutbud eller jobba på annan ort. Sundsvall har axlat det regionala ledarskapet och samordnar övergripande planeringsfrågor med kommuner i regionen.

Vi har ett växande Mittuniversitet. Samverkan med regionens universitet och näringsliv stärker kommunens innovationskraft och smart specialisering. Genom att arbeta med innovationer i stadsbyggandet kan vi använda infrastruktur, bebyggelse och teknik på ett smartare sätt.



## Omställning för klimat i balans



### *Fossilfri energi – balanserad tillväxt – robust livsmiljö*

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. I Sundsvallsregionen bidrar vi med en omfattande produktion av fossilfri energi från vatten-, vind och solkraft samt biobränslen.

Sundsvall är en kommun som är robust och tålig mot klimatförändringar. Vi har anpassat samhällsviktiga funktioner och ny bebyggelse till att inte drabbas negativt av häftiga regn och ökade värmeböljor. För att lyckas har vi testat nya lösningar och arbetssätt. Vi fortsätter att planera för att stärka ekosystemtjänster så att mänskliga verksamheter är i balans med biologisk mångfald och ekosystem. Det innebär medvetna avvägningar kring hur vi använder våra naturresurser och hur markanvändningen ska anpassas för att inrymma nätverk av vatten och grönska även i tätbebyggda områden.

Vårt dricksvatten är bäst i Sverige, har ett bra skydd mot olyckor och har klimatsäkrats. Vi samarbetar för att trygga vattenförsörjningen i hela regionen. Kommunens robusta energiförsörjning, vattenförsörjning och landskap gör oss attraktiva för både människor och företagande.

Kommunens industrihistoria har lämnat föroreningar i mark och vatten. Genom ett målmedvetet arbete har vi successivt sanerat och återställt dessa och arbetet fortsätter. Vi säkerställer en god avloppshantering i hela kommunen. Havet är numera är en god livsmiljö för växt- och djurliv, och en tillgång som genererar besök och sysselsättning i kommunen.

Jordbruksmarken är viktig för vår livsmedelsförsörjning. Därför styr vi i första hand byggnad till annan mark, både i staden och på landsbygden.

Genom att bygga vidare på de strukturer vi redan har, får vi en klimatvänlig utveckling i ekonomisk balans.

## **3. Utvecklingsinriktning**

### **Gemensam utvecklingsinriktning för Sundsvallsregionen**

Syftet med en utvecklingsinriktning är att med grova penseldrag lyfta fram de allra viktigaste, övergripande strukturerna som översiktsplaneringen siktar mot. Hur vi planerar för detta konkretiseras sedan i mark- och vattenanvändningskartan med tillhörande riktlinjer.

En kommun är alltid beroende av sin omvärld. Vi har därför samverkat inom de sex kommuner som ingår i Sundsvallsregionen och tagit fram ett gemensamt förslag till utvecklingsinriktning. Detta vill vi gärna inarbeta som en del av Sundsvalls nya översiktsplan!

Läs ställningstagandena här: (pdf finns som separat bilaga)

Vissa delar syns även i webbkartan, när du klickar på de olika symbolerna i kartan för utvecklingsinriktning.

## Kompletterande lokal utvecklingsinriktning

Utöver utvecklingsinriktningen för hela Sundsvallsregionen vill vi gärna lyfta fram vissa lokala utvecklingsbehov, som enbart berör Sundsvalls kommun. Hur detta ska planeras och vilka hänsyn som måste tas, finns i riktlinjer som kopplar till markanvändningen.

### Landsbygdens utveckling

#### Avgränsning tätort

I kartan har vi markerat en avgränsning av det större tätortsområdet. Syftet är att tydliggöra att det är utanför denna markering det kan vara aktuellt att t.ex. peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Utanför tätorten har vi också pekat ut särskilda utvecklingsstråk, se vidare nedan.

#### Utvecklingsstråk i landsbygden

Kring utvecklingsstråken i landsbygden som markerats i kartan vill vi gärna koncentrera merparten av landsbygdens tillväxt av boende, service och företagande, bortsett från sådana verksamheter som är kopplade till våra naturresurser (exempelvis skogsbruk eller vindkraft). Syftet med denna prioritering är att flertalet av de som väljer att bosätta sig på landsbygden ska få tillgång till fungerande kommunikationer och vardaglig service på ett ekonomiskt och socialt hållbart sätt. För exempelvis hemtjänst eller skolskjutsverksamhet underlättar det om målgrupperna finns i relativ närhet till vissa stråk, snarare än spridda över hela kommunytan. Det gör också att fler av kommunens invånare snabbare kan få del av ett bra bredbandsnät.

#### Serviceorter

De serviceorter som pekats ut i kommunens landsbygdsprogram är markerade i kartan. Läs vidare i landsbygdsprogrammet om serviceorterna! Några av orterna ingår i det större tätortsområdet, men utgör ändå serviceorter för det omgivande landsbygdsområdet. Följande orter är markerade: Kovland, Indal, Liden, Matfors, Stöde, Kvissleby, Njurundabommen och Vi.

### Cykeltrafikens utveckling

Gångtrafiken är minst lika viktig som cykeltrafiken, men eftersom översiktsplaneringen visar på de stora strukturerna är det huvudcykelstråk och behov av nya kopplingar som lyfts fram i vår utvecklingsinriktning. Givetvis kan dessa stråk nyttjas även av gående.

Ökad cykling är viktigt för att nå ett ökat hållbart resande. För att nå dit behövs en välutbyggd, sammanhängande cykelinfrastruktur. I den lokala utvecklingsinriktningen är stråk utpekade som binder ihop stads- och kommundelar.

### **Befintliga huvudcykelstråk**

I kartan syns kommunens befintliga huvudcykelstråk, som även fortsättningsvis utgör viktiga länkar för hållbart resande.

### **Utvecklade cykelstråk längs befintligt vägnät**

På flera platser i kommunen saknas det gång- och cykelvägar längs med det befintliga vägnätet. I utvecklingsinriktningen redovisas de cykelvägarna som saknas som har betydelse för att binda ihop kommun- och stadsdelscentrum.

#### ***Sundsvall-Njurundabommen***

Ett stråk för att binda ihop Sundsvall och Njurundabommen samt alla orter som ligger längs vägen.

#### ***Sundsvall-Allsta/Klingsta***

Ett stråk som i första hand binder ihop Allsta/Klingsta med Sundsvall.

#### ***Sundsvall-Matfors***

Ett stråk som går parallellt med E14 och binder ihop Sundsvall och Matfors.

#### ***Sidsjöhöjd-Stenstan***

Förbättrar möjligheten att gå och cykla mellan Sidsjöhöjd och Stenstan.

#### ***Nordsydlig koppling genom Stenstan***

Det finns behov av en eller flera kopplingar i nordsydlig riktning genom centrum mellan Bergsgatan och Selångersån.

#### ***Östvästlig koppling genom Stenstan***

Det finns behov av en eller flera kopplingar i östvästlig riktning genom centrum mellan Skolhusallén och väg 562.

#### ***Östvästlig koppling i Nacksta***

Östvästlig koppling i Nacksta för att göra det lättare att röra sig i området.

#### ***Granloholm-Sjukhuset***

Kopplingen behövs för att förbättra möjligheterna för pendling mellan Granloholm och sjukhuset. I förlängningen skulle kopplingen också kunna användas för pendling från Granlo och Bergsåker.

#### ***Bergsåker-Kovland***

Binder ihop Kovland med Bergsåker och vidare in till centrum.

### ***Trafikplats Bydalen***

Möjlighet att kunna ta sig som gående och cyklist mellan Gärde och Haga/Bydalen behövs.

### ***Alnöbron***

På Alnöbron finns det två smala trottoarer som inte håller tillräcklig standard. Det behövs en gång- och cykelväg över Alnöbron som möjliggör för fler hållbara resor till och från Alnö.

### ***Ljustavägen***

Det saknas en gång- och cykelväg längs med Ljustavägen. Den behövs för att binda ihop Ljustadalen med Birsta. Med en bättre koppling över Alnöbron skulle det även binda ihop Alnö och Birsta.

### ***Johannedalsvägen-Norra vägen***

Det saknas gång- och cykelväg på Johannedalsvägen den sista biten mot Norra vägen. Det behöver utredas om den ska gå på Johannedalsvägen eller Finstavägen.

### ***Norra vägen***

Från Norra vägens korsning med Finstavägen finns det ingen gång- och cykelväg norrut. Den är viktig både för de som bor i Skönvik och för de som vill pendla till och från Timrå.

## **Nya cykelstråk via broar eller andra nya kopplingar**

### ***Sidsjövägen-LV5***

Den här kopplingen består av flera delar. Dels en ny sträckning mellan LV5-området och Sidsjöhöjd där läge för gång- och cykelvägen behöver utredas, förbättringar av gång- och cykelvägen längs Paviljongvägen samt en ny bro över Sidsjöbäcken där det finns utrymme för alla trafikslag.

### ***LV5-Hillstamon***

Stråket förbättrar tillgängligheten till rekreationsområdena på Södra berget och Sidsjön, särskilt om det byggs en väg mellan Sidsjöhöjd och LV5, men kan även fungera som ett rekreativt stråk då det går genom en grön miljö.

### ***Skönsmon-Södra kajen***

Binder ihop Skönsmon och Södra kajen över järnvägen. Binder samman områdena och möjliggör för barn på Södra kajen att ta sig säkert till skolan på Skönsmon. Kan med fördel kombineras med en ekodukt.

### ***Koppling över resecentrum***

En bro över järnvägen innebär en genare väg för gående och cyklister som kommer från områdena söder och sydost om resecentrum som ska till resecentrum.

### ***Finnkajen-Norra kajen***

Det finns behov av en bro för oskyddade trafikanter mellan kajerna, dels för rekreation men också för att binda ihop kajerna med varandra.

#### ***Hårdvallsgatan-Kronolottsvägen***

Kopplingen skulle binda ihop Sallyhill/Nacksta med Västermalm/Universitetet. Delar av den nya kopplingen kan gå längs det befintliga vägnätet men det på vissa delar krävas nya cykelvägar och en ny bro över Selångersån.

#### ***Nacksta-Granlo***

Kopplingen mellan Nacksta och Granlo finns redan för bilar. Sträckan är dock osäker och otrygg att röra sig på som gående och cyklist på grund av mycket tung trafik. Livet i området är begränsat till vissa delar på dygnet vilket gör det öde under andra tider. Förbättrade kopplingar behövs för oskyddade trafikanter för att binda samman områdena vilket kan innebära en eller flera nya broar över Selångersån alternativt att befintlig bro rustas upp.

#### ***Norra kajen-Haga***

Binder ihop områdena Haga och Norra kajen med exempelvis en ekodukt.

#### ***Granlo-Granloholm***

Binder ihop Granlo och Bergsåker med Granloholm med en genare koppling än längs med befintliga bilvägar. Är positivt för skolresor och arbetspendling mot sjukhuset i kombination med kopplingen Granloholm-sjukhuset.

#### ***Skottsund-Kvissleby***

Det finns behov av en bro för gående och cykliser som tillgängliggör Kvissleby centrum för boende på östra sidan älven.

#### ***Stadskärnan – Alnö via cykelfärja***

En snabbgående cykelfärja mellan centrala staden och Alnö skulle skapa många nya möjligheter till hållbart resande för arbetspendlare, skolelever och sommargäster.

## **Kollektivtrafikens utveckling**

Gällande kollektivtrafiken finns utredningar med förslag till förändringar och utveckling men de är beroende av ekonomiska resurser. Därför är det osäkert med vilken tidshorisont utvecklingen kan ske. Förändringarna måste anpassas till förändringar i boendetillväxt och invånarnas behov av att röra sig mellan olika målpunkter, men också till finansiering. I den fysiska planeringen fokuserar vi på de geografiska aspekterna. I kartan markeras därför behov av utvecklade stråk, som bör samordnas med andra bebyggelseplaner. Trafikutbud och tidtabeller hanteras däremot i andra sammanhang än i översiktsplaneringen.

Järnvägens tågstationer som kan nyttjas för pendling är markerade i utvecklingsinriktningen för Sundsvallsregionen.

### **Dagens stomlinjenät för buss**

Av kartan framgår de högst trafikerade linjerna i kommunen. För att gynna hållbart resande är det bra om merparten av tillkommande bostäder och verksamheter ligger inom 400 meter från hållplatserna i dessa stråk.

### **Framtida stomlinjenät för buss**

En linjenätsanalys har gjorts som visar på hur dagens stadsbusslinjenät kan vidareutvecklas i flera etapper. Av kartan framgår förslaget när alla dessa etapper genomförts. De nya stråken jämfört med dagens stomlinjenät är också bra platser att koncentrera tillkommande bostäder och verksamheter kring. Föreslagen linje upp mot Katrinehill blir bara aktuell om det tas beslut att bygga ut det området.

### **Utveckling av kollektivtrafik på landsbygden**

Även utanför stadsbusslinjenätet kan kollektivtrafiken behöva stärkas och vidareutvecklas mellan vissa målpunkter. Denna utveckling bör främst prioriteras till delar av de utvecklingsstråk på landsbygden som är markerade enligt ovan.

## **Godstransporternas utveckling**

Bra transportförbindelser är mycket viktigt för regionens näringslivsutveckling. I huvudsak redovisas dessa utvecklingsförslag i Sundsvallsregionens gemensamma utvecklingsinriktning. Utöver detta redovisas här en inriktning för hur vägar i kommunen bör utvecklas med avseende på bärighet för de tyngsta transporterna.

### **BK4-vägar**

BK är en förkortning för bärighetsklass som talar om hur tunga fordon en väg eller bro får belastas med. BK4 är den tyngsta klassen där fordon får väga upp till 74 ton. För kommunen är det viktigt att ha ett funktionellt, sammanhängande BK4-vägnät så att verksamheter i kommunen kan köra tunga transporter. Verksamheternas behov behöver vägas mot andra trafikanters intressen längs de aktuella vägarna. Detta eftersom tyngre transporter innebär större trafiksäkerhetsrisker då stoppsträckan särskilt vid halt väglag blir längre ju tyngre transporten är.

### ***Johannedalsvägen***

Längs med delar av Johannedalsvägen behöver det vara möjligt att köra BK4 transporter då det finns verksamheter längs med sträckan som har behov av det. Transporterna från Timrå bör komma via Ljustavägen istället för Norra vägen/Johannedalsvägen för att minska de tunga transporterna genom Sundsbruks centrum. Transporter söderifrån bör ansluta till den södra delen av Johannedalsvägen från E4.

### ***Ljustavägen***

Ljustavägen har idag BK4 transporter med särskilda villkor och behovet finns att fortsätta ha BK4 transporter på Ljustavägen för att nå Johannedalsvägen.

### ***Timmervägen***

Timmervägen har idag BK4 transporter med särskilda villkor och behovet finns att fortsätta ha BK4 transporter på Timmervägen.

### ***Gärdebroarna***

Gärdebroarna har idag bara bärighetsklass ett (BK1) vilket leder till att transporterna som går mellan Ortviken och Östrand istället går via Johannedalsvägen och Norra vägen. Detta begränsar möjligheterna att utveckla Sundsbruks centrum och Ljustadalen. Därför behöver Gärdebroarna långsiktigt anpassas för att klara BK4 transporter.

### ***Hulivägen***

Hulivägen behöver fortsatt ha BK4 transporter dels för att verksamheter som ligger längs med Hulivägen har behov av BK4 transporter men också för att binda ihop Timmervägen och E14 med den planerade logistikparken, tills en ny E14-sträckning byggts ut. Även vägen upp mot Åkerigrus behöver klassas som BK4.

### ***Björneborgsgatan/Bergsgatan***

Så länge Björneborgsgatan och Bergsgatan är E14 behöver vägarna klara BK4 transporter men när E14 flyttas finns inte behovet längre.

### ***Trafikplatsen vid Bredsand/Stockvik***

Trafikplatsen och vägen ner mot Nouryon är idag BK4 med särskilda villkor. Vägen har ett behov av fortsatta BK4 transporter.



## 4. Markanvändning

### Generella riktlinjer för hela kommunen

Dessa riktlinjer gäller överallt där de är tillämpliga, tillsammans med eventuella lokala riktlinjer.

1. I de fall beslut tas om **avsteg** från översiktsplankartans utpekade markanvändning, ska detta motiveras tydligt. Beakta då även de riktlinjer som gäller för andra likvärdiga områden, motsvarande den nya användning som föreslås. Om man exempelvis väljer att planlägga för ny industrimark inom ett område som är markerat som "Landsbygd" ska både riktlinjer för landsbygd och riktlinjer för industrimark vägas in där så är tillämpligt.

2. **Jämställdhets-, jämlikhets-, trygghets-, integrationsaspekter och barnperspektiv** ska beaktas vid all bebyggelseplanering. Det ska finnas möjlighet till ett gott liv i alla stadsdelar och kommundelar oavsett kön, ålder, inkomstnivå, kulturell bakgrund etc. *Kommunen ska därför:*

- sträva efter en blandad bebyggelse när det gäller upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar, boendekostnader, inslag av service, fritidsaktiviteter, skolor, arbetsplatser och grönytor.
- väga in översiktsplanens målbild vid beslut om lokaliseringar av kommunens egna verksamheter och anläggningar.
- möjliggöra för etablering av småskalig handel, verksamheter och kontor i olika kommundelar och stadsdelar.
- beakta trygghetsaspekter för alla åldersgrupper vid planering av både byggda och gröna miljöer.

3. **Resurshushållning** är viktigt både för kommunens ekonomi och för framtida generationer. En god resurshushållning minskar också klimatpåverkan. *Därför ska:*

- kommunen jobba för ett energi-, resurseffektivt, ekologisk hållbart och klimatsmart byggande, exempelvis genom att uppmuntra trähusbyggande.
- kommunen jobba för en ökad energieffektivisering i befintliga bostäder och verksamheter, bland annat genom fortsatt utveckling av fjärrvärmesystemet.
- ny bebyggelseutveckling främst lokaliseras till områden där infrastruktur, teknisk försörjning, och service finns utbyggt i närområdet.

- planläggning och förtätning som leder till omvandling/utveckling av ineffektivt nyttjade ytor i strategiska lägen vara prioriterad. Detta kan bland annat beröra markparkeringar.
- planläggning och förtätning i områden där kollektivtrafiken är av hög kvalitet vad gäller turtäthet och restider till centrala Sundsvall vara prioriterad.
- nya bostäder i tätort lokaliseras lättillgängligt från hållplats för kollektivtrafik, helst inom en radie av 400 meter. Endast hållplatser med en trafikering som möjliggör arbetspendling under dagtid räknas. Även på landsbygd ska det uppmuntras att bebyggelse lokaliseras i närhet av befintliga kollektivtrafikstråk.
- planläggning prioriteras av bostadstyper som utgör en brist och som kan skapa önskvärda flyttkedjor, utifrån aktuell analys av bostadsbehov.
- mångfunktionella ytor och lokaler inom kommunens fastighetsbestånd eftersträvas, som kan samutnyttjas mellan olika förvaltningar och verksamheter.

**4. Landskapsbild och stadsbild** är viktiga aspekter för att skapa attraktivitet och kunskap om platser. Utformning av offentliga rum, parker och byggnader i stads- och kommundelscentrum påverkar inte bara de som ska nyttja platsen utan alla som vistas i och besöker dessa områden. *Kommunen ska därför:*

- beakta centrala platsers belysning, gestaltning och tillgänglighet, i alla kommun- och stadsdelar.
- uppmuntra konst, kulturella inslag och kulturella mötesplatser för många olika målgrupper i den offentliga miljön.
- värna om kulturhistoriska värden och främja arkitektoniska värden i den byggda miljön
- ta hänsyn till stadens gröna kulturmiljövärden, såsom alléer, murar, kyrkogårdar, fornlämningar och parker.
- värna om det ursprungliga landskapets större element och terräng, rörelsestråk med lång hävd samt spår av kulturlandskapets framväxt och lokala byggnadstraditioner.
- värna om det öppna odlingslandskapets värden.

5. Målet för år 2040 gällande **hållbart resande** är att minst 75 % av allt resande är hållbart. Resor med gång, cykel och kollektivtrafik definieras som hållbara. Motorfordonstrafiken ska ha minskat, medan allt fler väljer att gå eller cykla oavsett kön eller ålder. Sundsvall ska inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser från transportsektorn år 2040. *Därför ska vi planera på följande sätt:*

- Prioritering mellan trafikslagen görs med utgångspunkt i målet om hållbara transporter. I samhällsplaneringen ska också utvecklingen med förnyelsebara drivmedel beaktas.
- Framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras på alla kommunala gator och vägar. Delar av det utrymme som idag i huvudsak disponeras av bilar behöver ersättas av utrymme för gående, cyklister och kollektivtrafik. På vägar där gods och utryckningsfordon har framkomlighetsanspråk ska dessa tas i beaktande.
- Personal- och besöksintensiva verksamheter bör lokaliseras inom en radie av 300 meter från hållplats för kollektivtrafik och där goda gång- och cykelförbindelser finns eller kan skapas.
- Fler pojkar och flickor ska välja att gå och cykla till skolan och till fritidsaktiviteter.
- Gång- och cykelvägar ska upplevas säkra, trygga, belysta och inbjudande.
- Vid planering av ny bebyggelse och vägnät bör gång- och cykelvägarna vara kortare än motsvarande bilväg.
- För att stärka tryggheten och orienterbarheten ska rörelsestråk så långt som möjligt förläggas i nära anslutning till befolkade platser såsom bostäder, verksamheter och bilvägar.
- Cykelparkeringar ska finnas inom 50 meter från alla viktigare målpunkter inklusive arbetsplatser, skolor och handelsområden.
- Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta etablering av laddinfrastruktur för att främja en omställning till en fossilfri fordonsflotta.
- Vistelse i grönområden ska uppmuntras genom förbättrade förutsättningar att gå och cykla i gröna rekreationsstråk.
- Antalet människor som dödas eller skadas i trafikolyckor ska minska.

6. **Ekosystemtjänster** av många slag är nödvändiga för ett långsiktigt hållbart samhälle, både sett till invånarnas välbefinnande, ekonomi och miljö. *Kommunen ska därför:*

- värdera hur ekosystemtjänster ökar eller minskar i samband med utvecklad eller ändrad markanvändning. Värderingen ska utgöra del av beslutsunderlag för val av lokaliseringar, utformning och åtgärder.
- Uppmuntra till utveckling av redan exploaterade fastigheter, snarare än bebyggelse av natur eller parkmark.

- Verka för att omvandla hårdgjorda ytor, öppna upp kulverterade bäckar, ta bort vandringshinder och i lämpliga lägen återskapa stränder.

7. Med målsättning om en friskare befolkning och en jämlik och attraktiv kommun, ska **grönstrukturen** planeras *enligt följande riktlinjer*:

- Möjlighet att vistas, leka, vila och umgås i någon form av bostadsnära grönska med möjlighet till både sol och skugga ska eftersträvas inom 50 m från alla bostäder och vårdinrättningar som saknar privat grönyta eller vegetationsklädd bostadsgård, och inom 200 m från övriga bostäder och vårdinrättningar. Barn ska kunna gå till den bostadsnära grönskan på ett trafiksäkert sätt.
- I bebyggda miljöer där det finns minst 1000 invånare per Nyko3-område ska det finnas minst en Kvarterspark per område (Definition Kvarterspark: Offentlig parkmiljö. 1-3 ha stor med funktioner för lek, rörelse, vila, möte.) Dessa ska lokaliseras inom 250 m från flertalet bostäder. Delar av parken ska ha en bullernivå <45 dB. Skolbarn under 12 års ålder ska kunna gå till kvartersparken på ett trafiksäkert sätt.
- I bebyggda miljöer där det finns minst 2000 invånare per Nyko3-område ska det finnas minst en Stadsdelspark per område (Definition Stadsdelspark: Offentlig parkmiljö som är stadsdelens viktigaste gröna målpunkt. 3-10 ha stor med en mångfald av funktioner som försörjer 2000-5000 invånare i närområdet.) Dessa ska i allmänhet lokaliseras inom 500 m från bostäder, upp till 800 m i glesare bebyggelse. Delar av parken ska ha en bullernivå <45 dB.
- Bevara och utveckla Rekreationsområden (Definition Rekreationsområden: Naturmark om minst 10 ha med ett varierande utbud av friluftaktiviteter som till ytan omfattar minst 300 kvm/invånare inom upptagningsområdet.) Målsättningen är att alla invånare har tillgång till ett rekreationsområde inom 1000 m från sin bostad.
- Bostäder som har direkt tillgång till större naturområde kan ha större avstånd till Kvarterspark, Stadsdelspark och Rekreationsområde än ovan angivna mått.

8. **Vatten** är en av våra allra viktigaste resurser. *Därför gäller att:*

- Hänsyn ska tas till skyddsvärda områden utpekade i den kommunala vattenförsörjningsplanen, för att värna om långsiktig dricksvattenförsörjning.
- Ingen utbyggnad av vattenkraft ska ske i outbyggda och orörda forsar i kommunen.
- Värna om naturliga våtmarker, vattendrag och deras närmiljöer inklusive raviner.
- Vid ny- och ombyggnation ska materialval med negativ påverkan på vattenkvalitet undvikas.

9. Vid planering av nya bebyggelseområden, vid förtätning eller vid ändrad markanvändning i befintliga områden ska **hanteringen av dagvatten, dricksvatten och avlopp** alltid utredas i ett tidigt skede, enligt specifika riktlinjer i gällande VA-plan. För samhällsviktig verksamhet gäller särskilda krav. Dagvatten ska ses som en resurs och lokalt omhändertagande ska eftersträvas där så är möjligt.

10. Kommunen ska arbeta för **lokalt omhändertagande av snö**. Vid planärenden ska det säkerställas att ytor för vinterväghållning finns att tillgå. I bedömningen av ytornas lämplighet ska lokala miljö- och hälsoaspekter ingå, inklusive möjligheten att omhänderta smältvatten. Snötippars kapacitet dimensioneras efter respektive områdes omfattning.

11. **Klimatanpassning** är nödvändigt och innebär bland annat *följande*:

- Nya byggnader ska klara en högsta högvattennivå i havet på +2,2 m jämfört med RH 2000. För samhällsviktiga funktioner gäller att klara en högsta högvattennivå i havet på +2,7 m jämfört med RH 2000. Lokaler, källare inräknat, ska antingen ligga ovan dessa plushöjder eller byggas på ett sådant sätt att de inte tar skada av en översvämning.
- Kommunen ska verka för att befintlig bebyggelse på sikt ska klara att hantera ett 100-årsregn utan allvarlig risk för människors hälsa, miljön eller omfattande ekonomiska skador.
- Plan- och bygglovsärenden inom områden med risk för ras, skred eller erosion ska föregås av en riskanalys där lämpliga åtgärder eller restriktioner klarläggs. Mark som vid höga vattenflöden i vattendrag löper stor risk för översvämning, ras- och skred, moränskred m.m. bör inte bebyggas.
- Samhällsviktiga funktioner och ny bebyggelse ska anpassas till ökad förekomst av värmeböljor.

12. **Tunga godstransporter** med långväga destinationer bör i första hand nyttja järnväg eller sjöfart. I anslutning till stråk mot logistikpark och hamn ska markanvändning prioriteras som kan bidra till utveckling av ett hållbart och konkurrenskraftigt näringsliv.

13. Vid lokalisering av nya verksamheter som bedöms utgöra antingen ett riskobjekt (exempelvis en bränslestation eller en dammbyggnad) eller ett skyddsobjekt (exempelvis en vårdinrättning, skola, förskola eller vattentäkt) ska en **riskbedömning** göras som grund för lämplig lokalisering och andra eventuella åtgärder. En riskbedömning ska också göras vid planläggning för ny markanvändning inom influensområdet av ett befintligt riskobjekt.

14. Undvik att placera bostäder, skolor och förskolor nära kraftledningar och transformatorstationer som ger **förhöjda magnetfält**. Magnetfälten ska vara så låga som möjligt och inte överstiga 0,4  $\mu$ T (mikrotesla). I samband med koncessionsärenden ska kommunen aktivt verka för att kraftledningars påverkan på boendemiljöer och kommunal utveckling ska minska.

15. Bedömningen av vilket skyddsavstånd som är nödvändigt mellan **djurhållning** och bostäder ska göras utifrån lokala förhållanden. Kommunens generella riktlinje är att det bör vara minst 50 m mellan bostadshus och beteshage samt minst 100 m mellan bostadshus och stall/ladugård/gödselstack. För större anläggningar kan det vara nödvändigt med större avstånd. På landsbygden är de areella näringarna en viktig resurs som inte bör underordnas boendeintressen i samband med plan- och bygglovärenden.

16. Kommunen ska arbeta för att uppfylla nationella miljömålet för **frisk luft** överallt där människor vistas, med särskilt fokus på barn eftersom de är känsligare. Vid förtätning i redan utsatta miljöer ska risken för sämre luftkvalitet bedömas och vägas in i förslag till markanvändning. Där trafikmängden överstiger 8000 fordon per dygn finns skäl att vara särskilt uppmärksam.

17. Även bullernivåer under gällande riktvärden kan medföra negativ hälsopåverkan. Kommunen ska sträva efter att minska **bullrets** negativa påverkan på människors hälsa. Vid lokalisering av boenden och verksamheter för barn och andra känsliga grupper bör den samlade bullersituationen ingå som underlag för val av plats och utformning, i syfte att minimera bullerstörningar.

**18.** Kommunen ska i planering, tillståndsgivning och verksamhet **skydda områden och verksamheter med höga natur- och rekreationsvärden** både på land och i vatten.

Miljökontoret har kännedom om lokaler för rödlistade arter och kommunens särskilda ansvarsarter. Genomför **kompensationsåtgärder** när värdefull natur eller friluftsområden tas i anspråk för andra ändamål. Undvik fragmentering av sammanhängande miljöer.

**19. Vindkraft** kan endast prövas i särskilt utpekade områden, där avvägning gjorts mot andra långsiktiga intressen. Inom övriga mark- och vattenområden kan endast mindre gårdskraftverk prövas.

**20. Tåktverksamheter** ska lokaliseras så att konflikter med naturvård, vattenskyddsområden, rekreationsintressen och boendemiljöer undviks samtidigt som transporter och störningar från tåkterna minimeras. Massor som tas emot för att efterbehandla tåkter ska vara så rena att den framtida markanvändningen på platsen inte begränsas.

## Mångfunktionell bebyggelse stad/tätort (MBT)

Markanvändningen innebär olika typer av tätortsbebyggelse med användning som exempelvis bostäder, kontor, service, skolor, handel samt inslag av grönytor och vatten. De olika typerna av bebyggelse och de olika ytorna kompletterar och förstärker varandra. Servicen är av mer lokal karaktär och är förenlig med bostäder.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen MBT

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Vid utveckling i befintliga stads- och tätortsområden ska hänsyn tas till omgivande stadsbyggnadskaraktärer, med stöd av översiktsplanens planeringsunderlag.
- Andelen hyresrätter i förhållande till andelen bostadsrätter är förhållandevis liten i Sundsvall i relation till jämförbara kommuner. Därför bör alltid behovet av hyresrätter undersökas i samband med detaljplanearbete eller ombyggnation, i områden som har låg andel hyresrätter. Det är främst små och billiga hyresrätter, 1:or och 2:or, det råder brist på. Uppgifter om andel hyresrätt i olika områden finns i planeringsunderlaget.
- Funktionsblandning av bostäder, service, grönytor och verksamheter som inte orsakar olämpligt buller och andra störningar ska eftersträvas för en levande, hållbar livsmiljö. Förtätning och funktionsblandning ska eftersträvas också i syfte att avstånden mellan målpunkter ska minska samt för att förbättra möjligheterna att gå och cykla. Detta bidrar också till en bättre folkhälsa.
- Planera bebyggelsen så att det i framtiden går att bygga vidare på gatustrukturen och så att det går att nå den omkringliggande naturen.
- Vid planering för nya bostäder ska behov av lokaler för skola, barnomsorg, vård, omsorg och socialt boende samt ytor för lek, rekreation och återvinning hanteras **tidigt** i planprocessen.
- Barn och unga påverkas starkt av sin omgivning. God tillgång till stimulerande och lärorika miljöer kring förskolor och skolor ger möjlighet till en god fysisk och psykisk utveckling. Vid planering och nybyggnation ska kommunen därför:
  - Se till att det finns tillräckligt med ändamålsenlig friyta. 40 kvm/barn i förskolan respektive 30 kvm/barn i grundskolan. Även vid ett mindre antal barn bör gården inte vara mindre än 3000 kvm.
  - Platser för skolor och förskolor väljs där riktvärden för buller från trafik och miljökvalitetsmål för frisk luft inte överskrids.
  - Ta stöd av Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid planering och nybyggnad av grundskolor och förskolor.



- Vid planering av ny bebyggelse i områden med god tillgänglighet till Mittuniversitetet (i första hand inom 2 km) ska behovet av studentbostäder alltid vägas in, med utgångspunkt i aktuellt analysunderlag för bostadsförsörjning.
- Det är vanligt att det finns föroreningar i massor som använts till utfyllnad av mark. Utöver riskerna med förorenade fyllnadsmassor finns halter av polyaromatiska kolväten (PAH) i mark i områden kring aluminiumsmältverket och i förhärskande vindriktning in mot stadens centrala, norra och södra delar. Avgränsning av området som är påverkat är inte genomförd men halterna avtar med avståndet från fabriken. Marken kan därför behöva undersökas för att fastställa vilka föroreningar som finns.

## **Pågående markanvändning**

Befintliga ytor för mångfunktionell bebyggelse där ingen omfattande utbyggnad eller förändring föreslås. Enstaka kompletteringar och mindre ändringar inom enstaka fastigheter som tillbyggnader, komplementbyggnader eller ersättning av befintliga byggnader inom ramen för gällande detaljplaner kan ändå bli aktuella.

## **Utvecklad markanvändning, MBT-u**

Inom ytor med utvecklad mångfunktionell bebyggelse MBT-u önskas en fortsatt utveckling av stad och tätort. Det kan finnas möjlighet att använda ytor på ett mer effektivt sätt. I vissa fall kan det medföra behov av justeringar i detaljplaner och i andra fall handlar det om att fortsätta genomförandet i enlighet med gällande detaljplan.

## **Förtätning längs Göteborgsvägen**

En fortsatt utbyggnad av Granloholm ska bygga vidare på områdets identitet. Blandade upplåtelseformer gör att Granloholm är ett område där det finns boende som passar många. Granloholms karaktär med många grönytor mellan bebyggelsen är en kvalitet som uppskattas av de boende i området och är därför viktigt att beakta vid en förtätning av stadsdelen. Mitt i Granloholm ligger Sticksjöområdet som klassas som kärnområde för tätortsnära natur och friluftsliv. Området är ett viktigt rekreativt område för boende i hela Granloholm. För att säkerställa en god koppling mellan befintliga grönområden bör grönstråk bevaras för att säkerställa tillgängligheten mellan Sticksjöområdet och omliggande grönområden. De områden som föreslås för ny bebyggelse kan i viss mån ses som förtätning av befintlig bebyggelse. Därigenom uppnås närhet till såväl kommersiell service i form av livsmedelsaffär och restauranger som till samhällsservice i form av förskolor, skolor från förskoleklass till årskurs 9, fritidsgård och bibliotek.

Mellan Göteborgsvägen och de olika bebyggelsegrupperna finns på flera ställen en barriär i form av bullervall eller ett litet skogsparti. Dessa områden kan med fördel bebyggas med flerfamiljshus eller kontorsbyggnader i 4-6 våningar. Även olika former av service kan vara

lämpligt. De nya husen skärmar av de äldre bebyggelsegrupperna så att utemiljön blir tystare. Genom att förtäta på det här sättet behöver inga helt nya gator byggas och inga stora utbyggnader krävs av VA- eller elnät. Däremot kan befintliga gator behöva byggas om för att anpassas till den nya bebyggelsen. På det sättet är det ekonomiskt fördelaktigt samtidigt som ingen orörd skogsmark behöver tas i anspråk. Detaljplanerna måste dock ändras innan det går att bevilja bygglov.

### **Lokala riktlinjer**

- Bevara Sticksjöns värden för rekreation och naturvård inom markerat kärnområde.
- Ta hänsyn till rekreativintressen vid och i anslutning till Hulistugan och dalgången.
- Marklutningen kan i vissa delar av Granloholm innebära svårigheter ur VA-synpunkt.
- Utformningen och val av hustyper anpassas för att minska buller från Göteborgsvägen.
- Markerade grönstråk är viktiga för att knyta samman Sticksjöns och Norra bergets kärnområden för tätortsnära natur och rekreation.
- Utformning av Göteborgsvägens gatusektion bör ses över tillsammans med ny bebyggelse. Syftet är att uppnå en ökad trygghet längs Göteborgsvägen, goda miljöer utomhus och inomhus för både ny och tillkommande bebyggelse.
- Sannolikt behövs genomgående trapphus i flerfamiljshus för att tillgodose krav på tillgänglighet, trygghet, sophantering, barnvänlighet mm.

### **Konsekvenser**

Utbyggnadsområdena bygger vidare på Granloholm som en barnvänligt och mångsidig stadsdel. Områdena kring Göteborgsvägen ligger nära service, har bra gång- och cykelvägar och kollektivtrafik och utgör en komplettering av befintlig bebyggelse vilket bidrar till en god ekonomisk hållbarhet. Förorenat dagvatten måste renas då avrinning sker mot känsliga vattenförekomster (Selångersfjärden/Selångersån).

Ett tryggt och barnvänligt område med närhet till rekreation. Bra med bostäder nära flera stora arbetsplatser, varav sjukhuset är en av kommunens största.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor.

### **Förtätning längs Sallyhillsvägen och Nackstavägen**

Gaturummet från Midälvaplan och västerut längs Sallyhillsvägen och vidare längs Nackstavägen är gles och ödsligt. Området är byggt enligt en princip där trafiken matar området utifrån. Inne i området är det bilfritt och grönt mellan husen. I Nacksta har parken nyligen rustats upp och det finns en ny, fullstor konstgräsplan i området. Området består av ca 60 % hyresrätt och 40 % bostadsrätt. Andelen småhus är försumbar.

Det finns möjlighet att förtäta längs delar av Nackstavägen och Sallyhillsvägen. Ny bebyggelse bör skapa mjuka övergångar till anslutande bebyggelse som består av flerbostadshus med 3, 6 eller 8 våningar samt småskalig villabebyggelse i Vallbacken. I

samband med förtätning bör även gatusektion för Nackstavägen och Sallyhillsvägen ses över för att uppnå en mer attraktiv gatumiljö. Genom att befintlig infrastruktur kan användas innebär det hushållning av både från ekonomisk och från ekologisk synvinkel. I området behövs mer bostäder i form av villor och radhus.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta vara på den omgivande naturen, se till att det finns bra kopplingar mellan bostäder och natur.
- Befintligt nord-sydligt grönstråk genom Midälva kan utvecklas för att koppla ihop Katrinehill med Selångersån. Även dagvatten kan hanteras i detta stråk då det översvämmas idag.
- Rörelsestråken i området behöver förbättras för att bli mer gena och underlätta orienteringen i området. Planera så att dessa kan kopplas mot förbindelser över Selångersån.
- Runt värmeverket vid Sallyhillsvägen råder ett skyddsavstånd på 80 m inom vilket inga bostäder får byggas.

### **Konsekvenser**

En ökad blandning av bostadstyper skulle innebära att det är möjligt att hitta fler typer av boende i den här stadsdelen. Ett trevligare gaturum och känslan av att det händer något nytt skulle sannolikt inverka positivt i hela området.

Marken är redan ianspråktagen och relativt plan. Marken består av moränmark och finare jordar. Detta talar för att det är billigare att bygga här.

### **Utveckling kring Selångersån**

Längs Selångersån från centrala staden till Selångersfjärden finns stora gröna och kulturella värden, liksom ett promenadstråk som kan vidareutvecklas så att det blir ännu mer tillgängligt och attraktivt. I flera delområden kring åns grönstråk finns potential att vidareutveckla bebyggelsen och att omvandla äldre företagsområden till en mer tillgänglig blandstad, där bostäder kan bli ett viktigt nytillskott. Det gäller områden på norra sidan ån, där Västra vägen korsar ån, vid Mittuniversitetet, och västerut, men också södra sidan ån på motsvarande sträcka bort mot Timmervägen. Omvandling bör ske gradvis och med stor hänsyn till lokala värden och pågående verksamheter. För att möjliggöra attraktiva boendemiljöer behöver barriärerna minskas. Järnvägen kan enbart passeras i ett fåtal lägen och därför bör fokus läggas på att skapa nya GC-förbindelser över Selångersån. Dessa kan knyta bostäder på södra sidan närmare service i Granlo och Västra vägens kollektivtrafikstråk. Bostäder och nya broar bidrar också till att göra grönstråket tryggare och mer tillgängligt.

Om det någon gång blir aktuellt att sänka ner och överdäcka järnvägen genom centrala Sundsvall behöver Västra station ersättas med en station i ett västligare läge, vilket i så fall kan beröra området väster om Sidsjöbäcken. Detta skulle i så fall medföra behov av anpassning av anslutande gatunät och kollektivtrafik.

### **Lokala riktlinjer**

- Nya gång- och cykelförbindelser över ån bör lokaliseras så att de knyter an mot viktiga stråk i Nacksta och Granlo.
- Utbyggnad/omvandling bör ske gradvis, gärna med start österifrån, och i dialog med bland annat markägare och lokala småföretagare utifrån deras intressen.
- Selångersån är av riksintresse för naturvärden med anledning av att det är ett relativt stort oreglerat vattendrag med ett skyddsvärt bestånd av havsvandrande öring. En biologisk inventering ska finnas som underlag för beslut om utformning av det gröna stråket längs vattnet. Hänsyn ska tas vid utbyggnader i omgivningen och vid utformning av dagvattenlösningar.
- Ta vara på Selångersåns kvaliteter som en tillgång för utvecklingen av området.
- Mycket höga kulturvärden och mängder av fornlämningar finns i området, vilket begränsar ytorna som kan exploateras. Bland annat finns rester av Norrlands största tegelbruk vid sekelskiftet 1800/1900, där det också finns risk att marken är förorenad.
- Området kring ån utgör riskområde för översvämningar och ras och skred, vilket innebär att vissa delar är olämpliga att bebygga och i vissa områden krävs stabilitetsåtgärder.
- Hänsyn behöver tas till Sundsvallsåsen, som är en outnyttjad grundvattenresurs som löper parallellt under Selångersån.
- Förorenad mark finns i området.
- Omvandling av området med bostäder kan innebära begränsning av störande småindustriell verksamhet.
- Delar av området är utsatt för höga bullernivåer, främst från järnvägstrafik och Västra vägen.

### **Konsekvenser**

En omvandling av delar av industriområdet bidrar till stadens tillväxt utan att ta ny naturmark i anspråk. En stor kvalitet för området är närheten till universitetet. En förtätning av området innebär att fler människor kommer att vistas i järnvägens närhet varför utformningen måste anpassas för att minimera risker och bullerstörningar.

En ökad tillgänglighet mellan ån och bebyggelsen förbättrar tryggheten längs åstråket och attraktionsvärdet ökar. Omvandling av området kan medföra negativa konsekvenser för de biologiska värdena vid ån om de inte vägs in på ett tillräckligt sätt vid detaljutformningen av grönområdet. Utsläpp av dagvatten kan också påverka vattenstatusen på Selångersån.

## **Sundsbruk**

Sundsbruk ligger längs den norra delen av kusten och gränsar mot Timrå kommun. Befolkningen har en högre ohälsa än genomsnittet i Sundsvall och det behöver vi göra något åt. Området omges av olika typer av barriärer åt alla håll – i öst och syd finns järnvägen som begränsar tillgången till havet. I väst är en kraftig skärning mot E4. Området korsas också av Norra vägen med mycket tung trafik. Både Norra vägen och Johannedalsvägen används för de tyngsta transporterna, BK4. Än så länge finns inga alternativa vägar för dessa transporter. När alternativ finns på plats bör dessa vägar och dess omgivning ges en mer stadsmässig utformning. Det gäller även fler gator bland annat Finstavägen. Verksamhetsområdet allra längst i norr upplevs som otryggt.

Området består av mer än 40 % hyresrätter. Tillkommande bebyggelse bör därför vara i form av äganderätt. Kommunen äger skola, förskola, parker och gator i Sundsbruk men inga bostäder.

Stadsdelen har inget centrum, det saknas service. Området är nedgånget och behöver rustas upp, både gator, grönytor, Malandsbadet, småbåtshamnen, lekplatser, fotbollsplaner och annat. Andra konkreta tips på sådant som skulle stärka stadsdelen är att skapa tydligare gestråk och skylta dem.

Det finns olika tankar och ideér på vad som behöver göras för att få en positiv utveckling i Sundsbruk. Framförallt saknas olika typer av mötesplatser som tex parker med sittplatser, lekplatser, utegym, service osv.

I området byggs nu järnvägen om. När sträckan längs kusten försvinner finns en möjlighet att göra något bra av det stråket. Närheten till vattnet är en outnyttjad resurs som blir tillgänglig när järnvägen rivs.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta tillvara den möjlighet som uppstår när järnvägsspåren rivs och barriären mot havet försvinner.
- För att nå bästa resultat bör planering av åtgärder ske i dialog med de som bor här och de som äger fastigheter här.

### **Konsekvenser**

Utveckling och upprustning av området, i dialog med de boende, kan bidra till en förbättrad social hållbarhet.

## **Bredsand**

Bredsand är en stadsdel söder om stadskärnan, belägen nära havet. Över 50 % av bostäderna är hyresrätter. I Bredsand finns en större andel invånare med ohälsa och ekonomiskt bistånd än i kommunen i genomsnitt.

På senare år har det hänt en del i Bredsand. Det har byggts några nya hus med hyresrätter. En av de stora fastighetsägarna har rustat upp utemiljöerna mellan husen. Vid skolan har en aktivitetsyta byggts. Utformningen av aktivitetsytan har skett i dialog med skolans elever.

Det finns planer på att bygga en ny skola, eftersom den befintliga är i dåligt skick. Det är bra om skolan kan placeras så att den dämpar buller och så att gaturummet mot väg 562 stärks. Skolan bör planeras så att den kan byggas ut när och om området mellan Kubikenborg och Bredsand byggs ut. Den nya bebyggelsen kan bidra till att knyta ihop Bredsand bättre med staden vilket har många fördelar.

Området längs väg 562 har potential att bli ett tillskott i området. Ny bebyggelse där kan bullerdämpa befintliga bostäder och ge en bättre gestaltning av gaturummet. Pga bullersituationen är det mest lämpligt med verksamheter och service vid väg 562.

Området saknar stadsdelspark. Yta finns avsatt för detta ändamål. Längs havet behöver strandpromenaden rustas upp - røj där det passar och går. Utveckla grönstråken längs de havsmynnande bäckarna.

### **Lokala riktlinjer**

- Använd bebyggelse som bullerskärm mot väg och järnväg.
- Planera för att minska barriärerna i området, ex genom en ekodukt över väg och järnväg.
- Tillgången till strandområdet är en viktig tillgång och ska fortsatt vara till för alla.

### **Konsekvenser**

Utveckling och upprustning av området, i dialog med de boende, kan bidra till en förbättrad social hållbarhet.

## **Indal**

En levande landsbygd kräver fungerande kommundelscentrum, eftersom avstånden i kommunen är stora. Indal är ett viktigt kommundelscentrum och fungerar tillsammans med Liden som serviceort för hela den norra delen av kommunen.

I Indal bor cirka 1700 personer, varav cirka 700 i tätorten. Samhället ligger vid Indalsälven cirka 25 km från Sundsvall. Hela Indalsälvens dalgång är klassad som riksintresse för friluftsliv. Dalgången är också av stort intresse för kulturmiljövård. Nordväst om Indal ligger

Gudmundstjärn som är ett självhushåll från 1700-talet. Miljön är klassad som riksintresse för kulturmiljövård och är även naturreservat. I Häreborg finns bibliotek och samlingslokaler som utnyttjas flitigt av Indalsborna, liksom hembygdsgården. I Indal finns också goda förutsättningar för idrott, med elljusspår, fotbollsplan, en ny spontanidrottsplats m.m. Söder om Indal längs den norra älvstranden finns Kävstabrons camping och växande konferensverksamheter.

Förtätning och nybyggnad av bostäder i centrala Indal föreslås. Närområdet till Kvarnån ända ner till Indalsälven bevaras samt miljön kring elljusspåret nordost om samhället.

I Indal finns förskola, grundskola från förskoleklass till årkurs 6 och ett äldreboende.

Det finns politiskt beslut om att bygga en fullstor idrottshall i Indal.

I Indal finns 4 stycken så kallade närarbetsplatser som kan nyttjas av kommunens anställda. Dessa arbetsplatser gör det möjligt att arbeta på distans.

### **Lokala riktlinjer**

- Kvarnån med mynning i Indalsälven ska skyddas. Vattendragets närmiljö och mynningsområden får inte beröras.
- Visa hänsyn till riksintresset Indalsälvens dalgång.
- En av Sundsvall-Timrås största och viktigaste vattentäkter ligger nedströms området.

### **Konsekvenser**

Översiktsplanens förslag till förtätning ökar/bibehåller underlaget för kollektivtrafik och service och medför därför en ökad ekologisk och social hållbarhet. Förtätningar kan i många fall utnyttja redan gjorda investeringar i infrastruktur varför den ekonomiska hållbarheten också är god. Förtätningen medför inga ingrepp i områden som har skyddsvärde avseende natur, kultur eller friluftsliv. Det sker en generationsväxling i Indal och behovet av förskoleplatser har börjat öka. Även mark för förskola kan komma att behövas.

### **Liden**

En levande landsbygd kräver fungerande kommundelscentrum, eftersom avstånden i kommunen är stora. Liden är en pärla i utvecklingsstråket mot nordväst och fungerar tillsammans med Indal som serviceort för hela den norra delen av kommunen. Serviceutbudet är dock begränsat.

Liden ligger vid Indalsälven cirka 5 mil från Sundsvall och har tillsammans med Holm ca 1200 invånare. Indalsälvens dalgång är av riksintresse för naturvård och friluftsliv. På den västra älvsidan i Liden ligger Vättaberget med hembygdsgård, kaffestuga, slalombacke, skidspår och en fantastisk utsikt. Öster om Liden ligger elljusspår och isbana. Vid stranden i Unåsen finns strandbad. Vid kyrkan finns ett Natura 2000-område som hyser en värdefull

population av sötgräs. Riksintresset för kulturmiljövård, Liden, begränsas i öster av samhället och i väster av området kring Vättaberget. Området väster om bebyggelsen i sluttningen ner mot älven ingår i naturvårdsområdet ”Liden” och i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet.

Översiktsplanen föreslår möjligheter till förtätning och nybyggnad av fler bostäder i centrala Liden. Området kring Vättaberget är lämpligt för utveckling av turism/rekreation på landsbygd. Området vid Lidens gamla kyrka föreslås som område för bevarande av natur/kulturlandskap.

I Liden finns det färdiga detaljplanelagda tomter för bostäder. Kommunen äger inte så mycket mark runt omkring Liden.

I Liden finns förskola, grundskola från F till årskurs 9, samt ett äldreboende. I Liden finns 4 stycken så kallade närarbetsplatser som kan nyttjas av kommunens anställda. Dessa arbetsplatser gör det möjligt att arbeta på distans.

### **Lokala riktlinjer**

- Skydda området väster om väg 86 i sluttningen ner mot älven med den unika miljön kring Lidens gamla kyrka.
- Ta stor hänsyn till friluftslivets intressen, utpekade riksintressen och natur- och kulturvärdena vid exploatering.
- Området väster om Indalsälven med Vättaberget och Unåsen bör prioriteras för satsningar på turism och rörligt friluftsliv. Bevara naturmiljön på landtungan.
- Skyddsområde för vattentäkt finns vid älven.

### **Konsekvenser**

Översiktsplanens förslag till förtätning ökar/bibehåller underlaget för kollektivtrafik och service och medför därför en ökad ekologisk och social hållbarhet. Förtätningar kan i många fall utnyttja redan gjorda investeringar i infrastruktur varför den ekonomiska hållbarheten också är god. Förtätningen medför inga påtagliga ingrepp i områden som har skyddsvärde avseende natur, kultur eller friluftsliv.

### **Matfors**

Matfors ligger vid Ljungan och har ca 3000 invånare (7500 i kommundelen). Befolkningen har ökat under de senare årtiondena. Avståndet till Sundsvall är ca 17 km. Samhället har vuxit fram kring det gamla bruket och är idag centralort för omgivande landsbygd med ett utbud av både offentlig och kommersiell service. De kulturhistoriskt intressanta miljöerna som finns i samhället är kopplade till Matfors bruk. I närheten finns flera viktiga natur- och friluftsområden. Området ligger till stor del inom riksintresse för kulturmiljövård, Ljungans dalgång. Vattjom-Rude norr om området är även utpekade som riksintresse för kulturmiljövård.



Matfors är centralorten för den omgivande landsbygden. Översiktsplanen föreslår ytterligare möjligheter till utveckling av centrum. Hyresrätter och äldreboenden är två viktiga ingredienser för Matfors utveckling.

Översiktsplanen föreslår förtätning och utveckling av Matfors kommundelscentrum. Området kring Industrivägen och delar av Ängom pekas också ut som områden möjliga för förtätning med bostäder, service eller småverksamheter.

En upprustning av Matfors centrum, främst gator och gång- och cykelvägar, gjordes för ca 10 år sedan. Även längs de statliga vägarna har en del upprustning gjorts senaste åren.

### **Lokala riktlinjer**

- Det är bra om utvecklingen av orten bidrar till att ungdomarna i Matfors får ett större utbud av fritidsaktiviteter.
- Visa hänsyn till riksintressena Vattjom-Rude och Ljungans dalgång med historiskt jordbrukslandskap, vattenanknuten industrialisering, timmerhantering, järnbruk och kraftverk.
- Vid planering av förtätning i Skölemon, ett äldre bostadsområde kring Folkets park-anläggningen, måste samråd ske med antikvarie.
- Ras- och skredrisk finns längs älven.

### **Konsekvenser**

Bra boendemiljö och förutsättningar för god folkhälsa. En utbyggnad av hyresrätter och seniorboenden skulle möjliggöra för fler att bo i Matfors under alla skeden i livet samtidigt som det skulle bidra till den sociala hållbarheten. Fler invånare ger också ett bättre underlag för kommersiell och allmän service och för kollektivtrafiken. Endast små markytor tas i anspråk. Försiktighetsåtgärder krävs med hänsyn till värdefulla grundvattenförekomster samt ras- och skredrisk.

### **Stöde**

Stöde utgör en centralort för jordbruksbygden i området. Barnvänligt och naturskönt boende. Här finns en tågstation som gör det möjligt att tågpendla.

Stöde ligger i ett av utvecklingsstråken i översiktsplanens utvecklingsinriktning. Inom dessa stråk ska man kunna förvänta sig en högre grad av samhällsservice som exempelvis kollektivtrafik än i områden på landsbygden utanför utvecklingsstråken.

Stöde är ett tvåkärnigt samhälle med skola, sporthall och bibliotek i Fanbyn, söder om Ljungan medan affärer och verksamhetsområden ligger på norra sidan av Ljungan i Stöde. I Stöde finns grundskola från årskurs F till 9. Även förskola och äldreboende finns i Stöde. I tätorten bor drygt 1000 personer, i hela kommundelen ca 3000 personer. Möjlighet till

förtätning av både bostäder, service och mindre verksamheter finns i både Fanbyn och i själva Stöde. Längs E14 finns en relativt ny gång- och cykelväg från Huberget till den östra delen av Stöde.

I Stöde finns ett flertal allmänna intressen att ta hänsyn till. Ljungans dalgång utgör riksintresse för kulturmiljövård och Ljungans utlopp i Stödesjön utgör riksintresse för naturvård. I utloppet ligger Skjulsta strandäng som även är Natura 2000-område med mycket värdefulla växter som i översiktsplanen avsatts som natur/vildmarksområde. Ett antal fornminnen finns inom det föreslagna området för bebyggelseutveckling. I kulturmiljöinventeringen från 1999 beskrivs flera stora välbevarade gårdar från 1800-talet.

Stöde är den enda plats i västra kommunen utanför centrala Sundsvall som har en tågstation. Flera turer per dag trafikerar sträckan Stöde-Sundsvall, i båda riktningar, vilket gör det möjligt att arbetspendla med tåg. För att möta upp den ökade tågtrafiken har tågstationen och området kring denna rustats upp med pendlarparkeringar och cykelparkeringar.

I Stöde finns Klunsmyrans som är ett friluftsområde med fritidsanläggning och elljusspår. I Vången finns bad, camping och tennis. Ön är ett centralt beläget område för natur- och friluftsliv med bland annat en småbåtshamn. Västerut från Stöde går ”Ljungandalsvägen” som är ett 4 mil långt turiststråk under utveckling med en rad intressanta besöksmål.

### **Lokala riktlinjer**

- Vid ny bebyggelse nära Stödesjön måste risken för översvämningar beaktas.
- Visa hänsyn till riksintressena för naturvård och kulturmiljö med välbevarade gårdar, jordbruksmiljö och fornminnen.
- Det förekommer markföroreningar i området.

### **Konsekvenser**

Bra boendemiljö och förutsättningar för god folkhälsa. Endast små markytor tas i anspråk. Kompletterande bebyggelse kan bidra till att hålla bygden levande och vidareutveckla serviceunderlag. Ljungans dalgång utgör riksintresse för kulturmiljövård. Ljungans utlopp i Stödesjön utgör dessutom riksintresse för naturvård. I utloppet ligger Skjulsta strandäng som är ett Natura 2000-område med mycket värdefulla växter. I anslutning till Natura-2000 området finns även ett antal fornlämningar. Av dessa områden är det endast riksintresset för kulturmiljövård som kan komma att påverkas av en förtätning av Stöde. Det finns goda möjligheter till hållbart resande tack vare tågstationen.

## Ändrad markanvändning, MBT-ä

Inom ytor med ändrad markanvändning av mångfunktionell bebyggelse vill vi tillskapa nya områden för stad och tätort. Områdena har idag en helt annan markanvändning som tex industri eller natur. Varje sådant område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

### **MBT-ä1**

#### **Rökland**

Här finns plats för ca 30 småhustomter, förskola och gruppboende. Området ligger drygt en kilometer från centrumfunktionerna i centrala Vi. Det finns en nybyggd gång- och cykelväg längs Alnövägen mellan området och Vi. Det finns kollektivtrafik men med lite glesare turtäthet.

Det finns önskemål från allmänheten om fler bostäder på Alnö, men just den här platsen är inte utpekad i dialogkartan. Med hänsyn till trafiksituationen och att Alnöbron saknar gång- och cykelväg väljer kommunen att i första hand prioritera bebyggelse längs kusten på Alnö då det är en unik boendekvalitet i kommunen.

Hela norra Alnö ingår i riksintresse för naturvård. De stora värdena ligger i det mångformiga odlingslandskapet med stor andel hävdberoende biotoper, den unika berggrunden tillsammans med ett gynnsamt klimat som skapat en unik flora. Området är också riksintresse för kulturmiljövård med utpekade värden som agrart jordbrukslandskap rik på fornlämningar och gravar.

#### **Lokala riktlinjer**

- Centrumfunktioner som handel och service bör koncentreras till Vi centrum nära
- Raholmsvägen. Detta för att stärka områdets karaktär och funktion som Alnö's knutpunkt och mötesplats.
- Stor vikt bör läggas på gestaltning av byggnader och intilliggande mark med hänsyn till riksintresse för kulturmiljövård.
- Fornlämningar och gravar kan finnas i området.
- Hänsyn måste tas till riksintresset för naturvård.
- Markföroreningar i form av kobolt, krom och nickel måste saneras.
- Värna om tillgängligheten till rekreationsområden. Det måste finnas öppningar genom bebyggelsen så att naturområdena i öster och väster kan nås.
- Lämna utrymme för fortsatt närliggande scoutverksamhet, som har behov av tillgång till naturmark.

### ***Konsekvenser***

Att bygga i Rökland kan bidra till önskemålet om fler småhustomter. Hänsyn behöver tas till riksintressen för kulturmiljövård och naturvård. Gröna släpp är viktigt både för växt- och djurliv och rekreation.

### **MBT-ä2**

#### **Säterskogen**

I Säterskogen kan ca 50 småhustomter få plats tillsammans med förskola och äldreboende. Även mindre flerfamiljshus kan vara lämpligt i det här området. Området hamnar lite för långt från kollektivtrafik men kan erbjuda fina och barnvänliga boendemiljöer. Skolor finns inom gång- och cykelavstånd.

Önskemål finns om både hyresrätter och småhus i området. Med hänsyn till trafiksituationen och att Alnöbron saknar gång- och cykelväg väljer kommunen att i första hand prioritera bebyggelse längs kusten på Alnö då det är en unik boendekvalitet i kommunen.

#### ***Lokala riktlinjer***

- Stor vikt bör läggas på gestaltning av byggnader och intilliggande mark för att öka de estetiska kvalitéerna och stärka tätortens identitet.
- Värna om skolskogar och rekreationsområden och verka för att öka tillgängligheten till dessa för funktionshindrade.
- Lämpligt om Fullriggarvägen kan anslutas mot Skärgårdsvägen.
- Säkerställ gröna släpp mellan bebyggelse och natur.

### ***Konsekvenser***

Att bygga i Säterskogen kan bidra till önskemålet om fler småhustomter. Hänsyn behöver tas till riksintresset för kulturmiljövård. Gröna släpp är viktigt både för natur, växt- och djurliv. Närheten till Vi gör att hållbara resor är möjliga och service finns inom räckhåll.

### **MBT-ä3**

#### **Söndagsvägen**

Det finns en stor efterfrågan på villatomter i Sundsvall. Vid Söndagsvägen finns möjlighet att planlägga för barnvänliga radhus eller villatomter med närhet till kollektivtrafik, förskola, skola mm. Närheten till Birsta gör att ett stort serviceutbud finns inom gång- och cykelavstånd. Under 2020 har en ny gång- och cykelväg byggts längs Söndagsvägen. Trafikverket planerar en ny gång- och cykelväg längs Ljustavägen.

Det har inte kommit in några önskemål om utveckling för platsen i den tidiga dialogen.

### **Lokala riktlinjer**

- Området innehåller fornlämningar. Bra om kulturmiljön kan synliggöras i detaljplaneläggningsen.
- Knyt ihop gång- och cykelstråk så att det blir gent med bra kopplingar till busshållplatser.
- Säkerställ allmänna gröna släpp så att kvartersparken blir tillgänglig för de som bor öster om Söndagsvägen. Det kan innebära att allmän plats och privat mark behöver avgränsas.
- Utred om suterränghus kan vara lämpligt.

### **Konsekvenser**

Området är i vissa partier brant. Mer bebyggelse kring Söndagsvägen är ett resurseffektivt sätt att bygga på. I området finns behov av fler förskoleplatser. Behovet ökar om fler bostäder byggs.

## **MBT-ä4**

### **Bosvedjan**

Område väster om Bågevägen består av relativt kuperad skogsmark, marken är delvis planlagd och ägs av kommunen. Möjlig anslutning till området kan vara via Bågevägen alternativt Tornfalksvägen. Området bör nyttjas främst för bostadsbebyggelse. Vid bebyggelse (och val av hustyp) bör hänsyn tas till områdets terräng. Gröna släpp ger viktiga rekreationskvaliteter för boende, skolor och förskolor i området.

På senare år har några punkthus tillkommit i området. Det finns dock kommunägd mark kvar som är lämplig att planlägga för bostäder. Förskolan i området ska byggas ut. I stadsdelen efterfrågas både hyresrätt, bostadsrätt och småhus.

De kraftledningarna som går parallellt med Bågevägen håller på att markförläggas. Vatten- och avloppsnät samt fjärrvärme finns utbyggt i närliggande bostadsområde. Närhet finns till skolor och förskolor, busslinje trafikerar området. Viss service finns i Bosvedjans centrum, i övrigt är det relativt nära till större handelsområde i Bydalens centrum och Birsta.

### **Lokala riktlinjer**

- Trafikanlutningarna måste utredas.
- Kuperad terräng med bäckar, våtmarker mm som måste beaktas. Fördröjning av dagvatten är viktig för att förhindra problem nedströms.
- Säkerställ tillgång till ytor för lek och närrekreation när bebyggelsen kompletteras.
- Stärk upp gaturummet med bebyggelse där det är möjligt, när kraftledningarna grävts ner.

- Angränsande miljonprogrammets kulturvärden behöver beaktas, så att ny bebyggelse ansluter på bra sätt.
- Hyresrätter bör prioriteras som upplåtelseform.
- VA-nät finns utbyggt i området men en översyn krävs innan utbyggnad.
- Hänsyn måste tas till nyckelbiotop inom befintlig detaljplan.

### **Konsekvenser**

Genom att bygga vidare på befintliga strukturer i ett barnvänligt område bedöms den sociala och ekonomiska hållbarheten som god. Tillskottet av bostäder i området kan ge ett ökat serviceunderlag och kompletterande förskoleplatser etc. kan behövas. Kollektivtrafik finns i området och kan vidareutvecklas. Naturmark som idag nyttjas för bostadsnära rekreation tas i anspråk och tillgängligheten till naturen bör säkras via grönstråk mellan bebyggelsen.

### **MBT-ä5**

#### **Sibirien**

Radhus, parhus och/eller villor med närhet till rekreation. Det enda utbyggnadsområdet som föreslås i den här delen av staden. En möjlighet till att bo relativt nära service och stora arbetsplatser men ändå avskilt. Kommunikationer i form av kollektivtrafik finns inom acceptabelt avstånd och gång- och cykelvägar finns längs de större vägarna.

Vattugatan kan förlängas och kopplas ihop med Höjdgatan i Skönsberg. Med en sammanhängande bebyggelsestruktur skapas ett starkare samband mellan Skönsberg och Sibirien vilket kan bidra till områdets attraktivitet. En förutsättning för detta är att motionsspårets sträckning justeras och en grön passage mellan Ortviksberget och bebyggelse vid Tjädervägen säkerställs. Möjlighet till identitetsskapande platsbildning i grönområdet för boende i närområdet bör studeras vid grön passage.

Området består idag av skogsmark som ingår i ett större rekreationsområde på Ortviksberget. Området tangerar ett frekventerat motionsspår. I en äldre grönplan har Ortviksberget klassats som ”viktig bostadsnära rekreativ mark”. I den tidiga dialogen har utegym efterfrågats i området.

Det är ca 400 m till närmaste busslinje. Gång- och cykelväg finns längs Ortviksvägen. Närmaste kommersiella och sociala service inklusive skola finns i Skönsberg dit det är ca 1,5 km. Det finns också flera större arbetsplatser i omgivningarna. Vatten- och avloppsnät finns utbyggt i villaområdet intill men översyn krävs innan ytterligare utbyggnad kan ske. Området saknar fjärrvärmeanslutning.

För området föreslås en mindre utökning av bostäder i form av småhus, radhus eller kedjehus. Ytan har anpassats till ett fornlämningsområde som ska bevaras.

En större kraftledning samt transformatorstation norr om området dominerar landskapsbilden. I samband med förnyat koncessionstillstånd för kraftledningen kommer denna att grävas ner längs Tunabäcksvägen, vilket är positivt för områdets attraktivitet.

### **Lokala riktlinjer**

- Närliggande område för rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen för att säkerställa motionsspårets funktion.
- Bevara funktionella gröna passager för djur, växtliv och rekreation, mellan befintlig bebyggelse och grönområden norr och söder om Vattugatans förlängning.
- Eventuella förbättringar för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken behöver utredas vidare.
- I området kan det finnas fornlämningar som måste beaktas.

### **Konsekvenser**

Möjliggör tillskott av stadsnära bostäder som passar för barnfamiljer, något det råder brist på. Barnvänligt, direkt intill rekreationsområde. Inga större konflikter med allmänna intressen.

## **MBT-ä6**

### **Västra Haga, områden öster och söder om sjukhuset**

*Ett planprogramarbete för området pågår parallellt med översiktsplanens samråd. De två planarbetena kommer att samordnas innan översiktsplanens slutliga version beslutas av kommunfullmäktige.*

Området kring sjukhuset är idag detaljplanelagt för allmänt ändamål. När detaljplanen togs fram på 1970-talet var ytan tänkt för sjukhusets framtida expansion, eller annan offentlig verksamhet.

Området har höga värden för rekreation och friluftsliv. Samtidigt är sjukhuset den största arbetsplatsen i kommunen. Det är därför viktigt att pröva hur stadsutveckling kring Sundsvalls sjukhus kan ske, samtidigt som områdets värden för rekreation och friluftsliv kan utvecklas. Området har god tillgång till kollektivtrafik.

De utpekade områdena i översiktsplanen är i första hand lämpliga för bostäder, skolor, förskolor, ytor för lek, idrott och rekreation. Utöver detta kan även nya arbetsplatser tillåtas. Lokaler för föreningsverksamhet i området vore positivt.

Beroende på vilken form av boende som byggs kan det rymmas upp till omkring 500 nya bostäder sammantaget runt sjukhuset.

I dagsläget är området söder om sjukhuset obebyggt och används som ett allmänt rekreationsområde. Det är ett av Sundsvalls populäraste elljusspår, Ryggkurvan, med ca

13 000 användare per månad, året om. Från början anlades det av Rygginstitutet som ett motionsspår för deras patienter. Det är därifrån som namnet "Ryggkurvan" kommer.

Sydväst om sjukhuset ligger Norra stadsberget, som är ett naturreservat sedan 2014. Liksom Ryggkurvan är detta ett populärt rekreationsområde.

Delen mot Lasarettsvägen kan ses som lämplig för stadsutveckling. En relativt storskalig bebyggelse närmast vägen kan fungera som en bullerskärm gentemot rekreationsområdet, som därmed blir tystare. Det är relativt kuperad terräng med bergskärningar mot Lasarettsvägen. Ytan direkt framför sjukhuset utreds för framtida räddningsstation, parallellt med planprogram och översiktsplan. Vad dessa tre förslag innebär för utvecklingen av Sundsvall på lång sikt behöver klargöras under samrådet.

Burevägen behöver få en ny sträckning då den idag skär igenom ett naturområde och bildar en barriär mellan Norra stadsbergets naturreservat och Ryggkurvan. En bättre sträckning av vägen är istället i rakt öst-västlig riktning med direkt anslutning till Lasarettsvägen och kanske vidare till Baldershovsvägen. I västra delen kan vägen anslutas mot Linköpingsvägen. Vid en sådan omdragning blir det viktigt att ta hänsyn till befintliga verksamheter i södra änden av sjukhuset och dess kopplingar mot rekreationsområdena.

Mot Gaffelbyvägen föreslås ett område för ny bebyggelse. Där går idag en del av motionsspåret Ryggkurvan. Även här påverkas områden för rekreation och relativt höga värden för biologisk mångfald. Området är relativt sankt och genomkorsas av bäckar som det bör tas hänsyn till. Sannolikt behöver den utpekade ytan för ny bebyggelse minskas med hänsyn till dessa förutsättningar. Framförallt är det befintlig förskola respektive skola som kan ges möjligheter till utveckling här. Hänsyn bör tas till att dessa har kvar tillgänglighet till natur- och friluftsområdena. Minst 8 000 m<sup>2</sup> yta behövs för en ny förskola.

### ***Förändring av Ryggkurvan***

Ryggkurvan bör kunna få en delvis ny sträckning, inom Norra stadsbergets naturreservat. Generellt bör ett elljusspår vara 2-3 km, vilket dels utgör en vanlig motionsrunda och dels är lätt att försörja med el. Ryggkurvan kan även kompletteras med en eller flera entréer, parkeringsplatser och utegym.

Ryggkurvan skulle delvis kunna gå intill bebyggda områden, så länge som det går att undvika korsningar med vägar och plogade/sandade GC-vägar. Det kan bidra till variation och trygghet om motionsspår även kan gå genom en bebodd miljö. Det är dock viktigt med en viss fria kring spåret så att upplevelsen inte blir att man stör privata gårdar.



### **Lokala riktlinjer**

- Innan detaljplaner för bebyggelse som påverkar Ryggkurvan antas, måste flytt av Burevägen säkerställas så att motionsspåret även fortsättningsvis håller en hög kvalitet.
- Det bör finnas en koppling, motionsspår, mellan Ryggkurvan och Balderhov för att gynna friluftslivet.
- Mellan Ryggkurvan och Haga bör det också finnas en koppling med hänsyn till friluftslivet. Om Ryggkurvan flyttas blir denna koppling desto viktigare.
- Från Ryggkurvan och Norra stadsberget går det ett motionsspår idag som bör vara kvar som en koppling till Sticksjön och Hulistugan i väster och Bydalens elljusspår i norr. Detta grönstråk är även särskilt viktigt för djurlivet och bör därför få en viss bredd.
- Placera bebyggelse längs Lasarettsvägen så att den ger en ljuddämpande effekt för Ryggkurvan.
- Utformning av bebyggelse och eventuell räddningsstation öster om sjukhuset behöver anpassas för att gynna hållbart resande och en säker trafikmiljö.
- Byggnaders placering och höjd behöver anpassas till sjukhusets landningsplats för helikopter.

### **Konsekvenser**

Nya bostäder tillgodoser en stark efterfrågan i området och gynnar hållbart resande. Tar värdefull rekreationsmark i anspråk. Området har dessutom stor brist på rekreationsyta. Området har 3 ggr så stor befolkning jämfört med behovet av grönyta. Området innehåller också en stor arbetsplats och är också ett stort besöksmål för alla Sundsvallsbor. Lokalisering av räddningsstationen kan påverka hur bostadsbebyggelse kan utvecklas i närområdet.

### **MBT-ä7**

#### **Västra Haga, område väster om sjukhuset**

*Ett planprogramarbete för området pågår parallellt med översiktsplanens samråd. De två planarbetena kommer att samordnas innan översiktsplanens slutliga version beslutas av kommunfullmäktige.*

Området kring sjukhuset är idag detaljplanelagt för allmänt ändamål. När detaljplanen togs fram på 1970-talet var ytan tänkt för sjukhusets framtida expansion, eller annan offentlig verksamhet. I det planprogramarbete som pågår har denna yta pekats ut för möjlig exploatering, men det är oklart vad just detta område ska innehålla och hur det kan byggas ut. Mängden grönyta och grönstråkens läge och funktion behöver studeras och vägas mot behov av bebyggelse.

Området har höga värden för rekreation och friluftsliv. Samtidigt är sjukhuset den största arbetsplatsen i kommunen. Det är därför viktigt att pröva hur stadsutveckling kring Sundsvalls sjukhus kan ske, samtidigt som områdets värden för rekreation och friluftsliv kan utvecklas. Området har god tillgång till kollektivtrafik.

Beroende på vilken form av boende som byggs kan det rymmas upp till omkring 500 nya bostäder på de tre utpekade områdena runt sjukhuset.

Väster om sjukhuset ligger en del tekniska anläggningar för sjukhusets drift. En större ledningsgata passerar. Delar av området är idag sankt och riskerar att drabbas hårt vid översvämningar. Det utgörs av en igenväxt sjö, Igeltjärn. Området har dåliga markförhållanden men kan trots det bebyggas om grundläggningen kan anpassas till markens förutsättningar.

En del gång- och cykelvägar finns här och som länkar samman Granloholm med sjukhuset och centrum. Ett motionsspår passerar området, som nyligen fått en ny sträckning i kanten av Igeltjärnsvägen. Det är inte lika väl utnyttjat som Ryggkurvan men länkar samman denna med Hulistugan väster om Granloholm och rekreationsområdet i Bydalen.

Ett par byggnader utnyttjade av regionen har nyligen sålts till kommunen och rivits, för att ersättas med ett gruppboende. Utredning pågår för att se om området kan tillgodose en del av sjukhusets parkeringsbehov, om parkeringar tas bort på den östra sidan sjukhuset.

### **Lokala riktlinjer**

- Från Ryggkurvan och Norra berget går det ett motionsspår idag, vars funktion som en grön koppling till Sticksjön och Hulistugan i väster och Bydalens elljusspår i norr ska behållas. Detta grönstråk är även viktigt för djurlivet och bör därför få en funktionell bredd.
- Stor risk för översvämning ställer krav på höjdsättning och grundläggning.
- Dåliga markförhållanden ställer krav på grundläggning.
- Hänsyn behöver tas till befintliga kraftledningar och närliggande värmeverk.
- Byggnaders placering och höjd behöver anpassas till sjukhusets landningsplats för helikopter.
- Vid utformning av området måste dialog föras med Räddningstjänsten då Igeltjärnsvägen, Burevägen och Linköpingsvägen används som utryckningsväg.

### **Konsekvenser**

Om utveckling sker med anpassning till platsens begränsade förutsättningar till bebyggelse, bedöms området ändå kunna nyttjas effektivare än idag. Delar av området kan periodvis översvämmas. Beroende på utformning kan spridningskorridor för djur- och växtliv samt friluftsliv påverkas negativt.

## **MBT-ä8**

### **Umeåvägen**

Längst in på Umeåvägen finns ett område som med fördel skulle kunna kompletteras med hyresrätter eller förskola. Området är ganska plant och består av finare jordar. Området kan vara lite blött och eventuella naturvärden behöver därför inventeras. Ytan används idag för närrökreation. Det finns också ett område med kolonilotter i närheten som ska finnas kvar som idag. Här finns det möjlighet att skapa ett tryggt och barnvänligt boende, med närhet till naturen och kommunens största arbetsplats sjukhuset.

### **Lokala riktlinjer**

- Bevara entréer till de gröna stråken som är karaktäristiska för Granloholm
- Beakta skyddsavstånd till kraftledning
- Strandskyddsavstånd till bäcken
- Inventera områdets naturvärden
- Bra om ny exploatering inspireras av Granloholms bebyggelsestruktur, för att värna om stadsdelens särdrag och det bilfria GC-stråket.

### **Konsekvenser**

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor.

## **MBT-ä9**

### **Motalavägen och Linköpingsvägen**

Blandade upplåtelseformer gör att Granloholm är ett område där det finns boende som passar många. Granloholms karaktär med många grönytor mellan bebyggelsen är en kvalitet som uppskattas av de boende i området och är därför viktigt beakta vid en förtätning av stadsdelen. Mitt i Granloholm ligger Sticksjöområdet som klassas som kärnområde för tätortsnära natur och friluftsliv. Området är ett viktigt rekreationsområde för boende i hela Granloholm. För att säkerställa en god koppling mellan befintliga grönområden bör grönstråk bevaras för att säkerställa tillgängligheten mellan Sticksjöområdet och omliggande grönområden. De områden som föreslås för ny bebyggelse kan i viss mån ses som förtätning av befintlig bebyggelse. Därigenom uppnås närhet till såväl kommersiell service i form av livsmedelsaffär och pizzerior som till samhällsservice i form av förskolor, skolor från förskoleklass till årskurs 9, fritidsgård och bibliotek.

Området längs Motalavägen består av en kombination av bostads- och verksamhetsområde. Områdets storlek begränsas i nordsydlig riktning av en större kraftledningsgata samt verksamheter längs Linköpingsvägen. Längs Linköpingsvägen är förtätning av samma typ av verksamheter möjlig. En större kraftledning ligger i området. Den nya bebyggelsen bör i likhet med befintlig bebyggelse vara en kombination av villa- och verksamhetsområde eller sådan verksamhet som är förenlig med bostäder.

Detaljplaneläggning av området pågår.

#### **Lokala riktlinjer**

- I grönstråket intill Motalavägen finns en sumpskog med naturvärden.
- Dagvatten från området ska renas så att omkringliggande naturvärden inte skadas.
- Ev fördröjning av dagvatten behöver utredas så att omkringliggande områden inte riskerar att översvämmas.
- Beakta skyddsavstånd till kraftledning.
- Beakta skyddsavstånd till Granloholmsverket.
- Beakta att Linköpingsvägen används som utryckningsväg för ambulanser.

#### **Konsekvenser**

Området kan byggas för olika ändamål och med olika karaktärer. Den funktionsintegrering mellan boende och verksamheter som finns på Motalavägen stärks upp genom liknande bebyggelse i det nya området. Funktionsintegreringen i anslutning till befintlig bebyggelse skapar förutsättningar för en god ekonomisk hållbarhet. Ett tryggt och barnvänligt område med närhet till rekreation. Bra med bostäder nära flera stora arbetsplatser, varav sjukhuset är en av kommunens största. Terräng, sumpskog och kraftledningar kan påverka byggbarheten.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor.

### **MBT-ä10**

#### **Landskronavägen**

I anslutning till Landskronavägen finns det utrymme för mer bebyggelse. Området ligger på en höjd öster om Granloholmsvägen. Bostäder, förskola eller ickestörande verksamhet kan vara möjligt här.

Området består av hällmark. Längs Granloholmsvägen finns gång- och cykelväg och kollektivtrafik med god turtäthet. Det är nära till fina rekreativmiljöer. Service finns nära till i Granloholms centrum.

En utbyggnad i området ger möjlighet att använda befintlig kollektivtrafik. De nya husen kan skärma av buller så att befintlig bebyggelse får det tystare.

#### **Lokala riktlinjer**

- Utformning och val av hustyp anpassas för att minska bullerstörningar från Granloholmsvägen.
- Fördröjning av dagvatten behöver ordnas. Även inom området finns lågpunkter som behöver hanteras.

### **Konsekvenser**

Den direkta närheten till gång- och cykelväg samt kollektivtrafik ger goda förutsättningar för hållbart resande. Befintlig infrastruktur kan användas i stor utsträckning. Vid utformning av området måste hänsyn tas till buller.

### **MBT-ä11**

#### **Granloholmsvägen**

Knyt ihop Granloholm bättre med staden via en mindre grupp flerbostadshus. Med bara 2,5 km till stadskärnan kan en utveckling av området bidra till samhällsekonomiskt hållbara bostäder.

Området på båda sidor av Granloholmsvägen ligger i sydsvästsluttning. Väster om vägen består marken av finjordar alternativt moränmark, öster om vägen finns även hållmark. Längs Granloholmsvägen finns gång- och cykelväg och kollektivtrafik med god turtäthet. Det är nära till fina rekreativmiljöer. Service finns både i Granlo och i Granloholm.

Flera promenadstigar finns i området. Just i den här delen är skogen avverkad och för tillfället inte så fin att vistas i på västra sidan av vägen. På östra sidan finns träd med vitsippor emellan. Området är bullerstört från Granloholmsvägen.

Området begränsas norrut mot den ravin och bäck som rinner ner där. Området kring ravinen har höga värden för biologisk mångfald och är utpekad som regionalt naturvårdsobjekt. I översiktsplanen är området kring ravinen kärnområde för natur och friluftsliv. Området närmast Granlo föreslås som grönstråk. Grönstråken blir en länk mellan kärnområdena för natur och friluftsliv Norra stadsberget, ravinen i norr och vidare via kyrkogården till Selångersån. Kärnområdena har mycket höga värden.

En utbyggnad i området ger möjlighet att använda befintlig kollektivtrafik. Den idag obebyggda sträckan kan omvandlas från karaktär av trafikled till stadsgata. De nya husen kan skärma av buller så att de bakomliggande grönområdena blir tystare. Bostäder längs vägen bidrar till ökad trygghet både längs Granloholmsvägen men också i grönstråket.

#### **Lokala riktlinjer**

- Området får inte bebyggas för nära bäckravinen.
- Bevara grönstråk enligt markanvändningskartan, de är viktiga för att knyta ihop kärnområden för natur och friluftsliv.
- Utformning och val av bostadshus anpassas för att minska bullerstörningar från Granloholmsvägen och optimera solljus både ute och inne.
- Granloholmsvägens funktion behöver klargöras. Ska bebyggelsen ligga nära vägen eller en bit ifrån?

- Fördröjning av dagvatten behöver ordnas så att nerströmsliggande områden inte drabbas av översvämning, vilket de gör redan idag.

### **Konsekvenser**

Området ligger i direkt anslutning till kärnområde för natur- och friluftsliv. Det närliggande området klassas som en skog med höga biologiska värden. Föreslaget utbyggnadsområde bör därför inventeras med avseende på naturvärden.

Den direkta närheten till gång- och cykelväg samt kollektivtrafik ger goda förutsättningar för hållbart resande. En omvandling till stadsgata ger positiva effekter för stadsbilden, tryggheten och buller.

## **MBT-ä12**

### **Kungsbackavägen**

En fortsatt utbyggnad av Granloholm ska bygga vidare på områdets identitet. Blandade upplåtelseformer gör att Granloholm är ett område där det finns boende som passar många. Granloholms karaktär med många grönytor mellan bebyggelsen är en kvalitet som uppskattas av de boende i området och är därför viktigt beakta vid en förtätning av stadsdelen. Mitt i Granloholm ligger Sticksjöområdet som klassas som kärnområde för tätortsnära natur och friluftsliv. Området är ett viktigt rekreationsområde för boende i hela Granloholm. För att säkerställa en god koppling mellan befintliga grönområden bör grönstråk bevaras för att säkerställa tillgängligheten mellan Sticksjöområdet och omliggande grönområden. De områden som föreslås för ny bebyggelse kan i viss mån ses som förtätning av befintlig bebyggelse. Därigenom uppnås närhet till såväl kommersiell service i form av livsmedelsaffär och pizzerior som till samhällsservice i form av förskolor, skolor från förskoleklass till årskurs 9, fritidsgård och bibliotek.

När Västra Granloholm byggdes ut i slutet av 80-talet fanns en tanke att Kungsbackavägen skulle knytas ihop med Lundbovägen i Granlo, och på så sätt knyta ihop de båda stadsdelarna med en gata. Dessa tankar är inte längre aktuella då det skulle försämra boendemiljön i både Granlo och längs Kungsbackavägen. Möjligheten att bygga vidare på Kungsbackavägen, men genom att koppla ihop med Lundbovägen med en belyst gc-väg är dock fortfarande intressant. Ny bebyggelse bör vara villor eller radhus då detta efterfrågas inom Sundsvalls tätort.

Området har goda rekreationsmöjligheter i och med närheten till Hulispåret, Hulistugan och Sticksjön.

Avståndet till kollektivtrafik överskrider delvis målet om max 400 meter till närmsta busshållplats. Det är därför extra viktigt att planera för gena, trygga och lättframkomliga gång- och cykelvägar.

Lutningsförhållanden kan försvåra exploatering

Vatten och avlopp finns vid befintligt bostadsområde. Planområdet ligger utanför Sundsvall Vatten AB verksamhetsområde men kan dock anslutas till den kommunala VA-anläggningen.

Avståndet till Granloholms centrum där service och grundskola ligger är ca. 1,1 km.

Området bör planeras så att det går att bygga vidare på västerut, mot Granlo och Bergsåker, i framtiden.

Området har flyttats norrut jämfört med tidigare översiktsplan. I områdets sydöstra del och norr om bäcken finns sumpskogliknande förhållanden med vattensamlingar och höga naturvärden.

### **Lokala riktlinjer**

- Strandskydd råder vid bäckar, hänsyn behöver tas till detta.
- Det finns indikationer på att området norr om bäcken är vattenrikt och har höga naturvärden men bör utredas i detaljplanearbetet.
- Beakta skyddsavstånd till kraftledning.
- Markerade grönstråk är viktiga för att knyta samman Sticksjöns och Norra stadsbergets kärnområden för tätortsnära natur och rekreation.
- Motionsspårets läge kan behöva justeras för att anpassa till ny bebyggelse. Beakta behovet av friyta kring spåret.
- Utred om det behövs fler förskoleplatser.

### **Konsekvenser**

Utbyggnadsområdena bygger vidare på Granloholm som en barnvänligt och mångsidig stadsdel. Området vid Kungsbackavägen överskrider delvis riktlinjen om max 400 meter till kollektivtrafik. Förorenat dagvatten måste renas då avrinning sker mot känsliga vattenförekomster (Selångersfjärden/Selångersån).

Funktionsintegreringen i anslutning till befintlig bebyggelse skapar förutsättningar för en god ekonomisk hållbarhet. Ett tryggt och barnvänligt område med närhet till rekreation. Bra med bostäder nära flera stora arbetsplatser. Terräng, sumpskog och kraftledningar kan påverka byggbarheten.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor.

## **MBT-ä13**

### **Strömstadsvägen**

En fortsatt utbyggnad av Granloholm ska bygga vidare på områdets identitet. Blandade upplåtelseformer gör att Granloholm är ett område där det finns boende som passar många. Granloholms karaktär med många grönytor mellan bebyggelsen är en kvalitet som uppskattas av de boende i området och är därför viktigt beakta vid en förtätning av stadsdelen. Mitt i Granloholm ligger Sticksjöområdet som klassas som kärnområde för tätortsnära natur och friluftsliv. Området är ett viktigt rekreationsområde för boende i hela Granloholm. För att säkerställa en god koppling mellan befintliga grönområden bör grönstråk bevaras för att säkerställa tillgängligheten mellan Sticksjöområdet och omliggande grönområden. De områden som föreslås för ny bebyggelse kan i viss mån ses som förtätning av befintlig bebyggelse. Därigenom uppnås närhet till såväl kommersiell service i form av livsmedelsaffär och pizzerior som till samhällsservice i form av förskolor, skolor från förskoleklass till årskurs 9, fritidsgård och bibliotek.

Området ligger väster om Göteborgsvägen i höjd med Mariestadsvägen och är en påbyggnad norrut från Strömstadsvägen. En exploatering av området motiverar en förlängning av den stadslinje som idag går till västra Granloholm. På så sätt får området direkt närhet till kollektivtrafik med hög turtäthet. I området föreslås småhustomter då det efterfrågas centrumnära. Även små hyresrätter, 1:or och 2:or är en brist i kommunen som helhet. Båda boendeformerna kan också komplettera Granloholm på ett bra sätt i det här läget.

Friluftsområdet vid Hulistugan med tillhörande elljusspår och stigar som nyttjas flitigt ligger intill området vilket skapar goda förutsättningar för rekreation.

VA-ledningar finns vid Strömstadsvägen som ligger intill området.

Gång- och cykelväg till Granloholms centrum finns längs Göteborgsvägen. Det finns behov av en ny genare gång- och cykelväg till Granloholms centrum via Sticksjö.

En detaljplan för området är påbörjad. Området ligger nära riksintresset för järnvägen Ådalsbanan och hänsyn behöver tas till detta.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta hänsyn till rekreationsintressen och kulturlandskap vid och i anslutning till Hulistugan och dalgången.
- Beakta behovet av friyta kring motionsspår.
- Marklutningen kan i vissa delar av Granloholm innebära svårigheter ur VA-synpunkt.
- Utformningen och val av bostadshus anpassas för att minska buller från Göteborgsvägen.
- Närhet till framtida järnväg behöver hanteras.



### ***Konsekvenser***

Utbyggnadsområdena bygger vidare på Granloholm som en barnvänlig och mångsidig stadsdel. Strömstadsvägen ligger nära service och kollektivtrafik och utgör en komplettering av befintlig bebyggelse vilket bidrar till en god ekonomisk hållbarhet. Förorenat dagvatten måste renas då avrinning sker mot känsliga vattenförekomster (Selångersfjärden/Selångersån).

Ett tryggt och barnvänligt område med närhet till rekreation. Bra med bostäder nära flera stora arbetsplatser, varav sjukhuset är en av kommunens största. Terräng, sumpskog och kraftledningar kan påverka byggbarheten.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor.

## **MBT-ä14**

### **Kuskvägen**

I Kuskvägens östra del finns utrymme för ytterligare ett 20-tal villor på den norra sidan. Efterfrågan på villatomter mer centralt i kommunen är efterfrågade. Här är det ca 500 meter till kollektivtrafik, vilket är något länge än önskvärt.

### ***Lokala riktlinjer***

- Ta hänsyn till fornlämningar i närområdet.
- Undvik att bebygga på åkermark.

### ***Konsekvenser***

Att komplettera bebyggelsen i Bergsåker är resurseffektivt då befintlig infrastruktur kan nyttjas. Det är också nära till service och goda kommunikationer.

## **MBT-ä15**

### **Kungsnäs**

I Kungsnäs föreslås kompletterande bebyggelse som passar in i den lantliga karaktären. Området ligger nära ridklubben och omges av hästgårdar. Tillkommande bebyggelse får inte medföra inskränkningar i denna verksamhet. Bebyggelsen föreslås på skogsmark så att odlingsmarken bevaras.

Inom Bergsåker finns utbyggt fjärrvärmenät medan andra lösningar är lämpliga i Kungsnäs.

Selångersån är av riksintresse för naturvård.

### **Lokala riktlinjer**

- För att inte riskera att påverka riksintresset Selångersån är det viktigt att markföreningar saneras och att dagvatten renas från föreningar innan det når dit.
- Västerro-Selånger ingår i bevarandeplan för odlingslandskapet med värdeklass B.

### **Konsekvenser**

Att komplettera bebyggelsen i Kungsnäs är resurseffektivt då befintlig infrastruktur kan nyttjas. Det är däremot begränsad service och långt till kollektivtrafik. Dock är platsen ett bra alternativ för den som vill bo mer lantligt men med service inom inte alltför långt avstånd.

## **MBT-ä16**

### **Katrinehill**

På höjden ovanför Nacksta finns förutsättningar för ett större utvecklingsområde med bostäder, service och mindre inslag av handel. Området kan integreras i befintlig stadsstruktur genom att det ligger nära två befintliga och närliggande lokala kärnor, Nacksta centrum där det idag finns en matbutik, skola och viss service samt Sidsjön, där det idag finns en matbutik. Gällande Katrinehill finns önskemål från allmänheten om att det gröna ska bevaras men också många önskemål om att bygga bostäder och några önskemål om ytor för verksamheter.

Närheten till busslinje och cykelavstånd till stan ger förutsättningar till hållbart resande. Områdets täthet och kommunens förutsättningar att dra hit en ny busslinje är avgörande för om Katrinehill kan kollektivtrafikförsörjas.

Området består idag av skogsmark som nyttjas för skogsbruk och närrekreation. Berget sluttar brant i den norra delen av planområdet. Vägnätet behöver anslutas till bebyggelse i terrasser, som följer bergets egna nivåer. Inom varje nivå ska tillgängliga ytor för utemiljöer, parkering och sophantering skapas. Noggranna avvägningar mellan tillgängliga lutningar och en anpassning av byggnader och vägar till den naturliga brantare lutningen är en förutsättning för en genomförbar plan.

I Katrinehills södra del är berget flackare och här finns en möjlighet att skapa gator i ett rutnät, med Södermalm som förebild, där det finns en sammanhängande villa- och radhusbebyggelse och inslag av låga flerbostadshus ordnade i kvarter.

En förutsättning för trygghet, handel och naturliga möten är att vägar och allmänna platser strategiskt samlar och inte sprider ut människor.

Vägförbindelser som är anpassat till det trafikflöde som kan förväntas av exploateringen behöver säkerställas, vilket kan ställa krav på anpassningar i befintliga områden. Terrängen är särskilt utmanande i de områden där det är möjligt att angöra till Nacksta och Sallyhill.

Samtidigt är det betydelsefullt att inte få för stora avstånd mellan bebyggelse, som kan upplevas som barriärer mellan områden.

Grönstråk bör placeras i nord-sydlig riktning för att knyta samman Nacksta med Grodtjärn och i öst-västlig riktning för att förstärka grönstråk och att ytterligare tillgängliggöra Grodtjärn och Klissberget. Exempel på möjliga stråk pekas ut i markanvändningskartan men stråkens antal och exakta placering behöver bestämmas med hänsyn till befintliga natur- och rekreationsvärden och bebyggelsestruktur. Vägförbindelser till stadsdelen behöver säkerställas och utpekade grönstråk i anslutning till Kvarndammsvägen kan vara aktuellt för en väganlutning.

Området kring Grodtjärn utgör ett kärnområde för rekreation som ska bevaras. Grönytorna är viktiga för att skapa ett attraktivt område och bör utformas inbjudande, trygga och tillgängliga både som stråk mellan målpunkter och som mötesplatser.

Flera större kraftledningsstråk begränsar idag utbyggnadsmöjligheterna. Möjlighet att gräva ned eller samlokalisera vissa ledningsstråk bör utredas. Området kan anslutas till kommunens fjärrvärmenät.

### **Lokala riktlinjer**

- Rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen. Motionsspårets funktion ska säkerställas. Ta vara på området kring Grodtjärn som en tillgång både för naturmiljö och för rekreation.
- Utpekade värden i naturvärdesinventering för Katrinehill bör användas vid utpekande av grönstråk och grönytor. Hänsyn måste också tas till de rödlistade arter som pekats ut i inventeringen.
- Arkeologisk utredning visar på förekomst av fäbodstigar. Dessa kan med fördel synliggöras vid exploatering.
- Det finns utkast på vägprojektering, dagvattenhantering och trafikanalys som kan användas som planeringsunderlag. Det finns även framtagna utredningar om stadslivsstrategi, berginventering, miljöteknisk markundersökning Mårtensro fd handelsträdgård, kraftledningar och riskutredning för Nackstaverket.
- Dagvattenplanering krävs innan exploatering. Det är hög avrinning från bergsluttningarna som vid häftiga regn blir intensiva.
- Trafikrörelser i Katrinehill och närliggande stadsdelar inkl. Bergsgatan behöver analyseras.
- Kapaciteten i VA-nätet nedströms behöver ökas för att kunna ansluta området.
- Gena och trygga gång- och cykelförbindelser mot stan, Sidsjöområdet och Nacksta centrum bör eftersträvas.

### **Konsekvenser**

En blandad tät men småskalig bostadsbebyggelse i lugnt men samtidigt stadsnära läge ger förutsättningar för en ökad befolkning och ett hållbart resande. En utbyggnad av områdena medför intrång i stadsnära rekreationsmark, men konsekvenserna bedöms som ganska små förutsatt att kärnområden och goda kopplingar till dessa via gröna stråk bevaras. Tillskottet av boende i området förstärker underlaget för service och handel i centrala Nacksta och Sidsjöområdet. I Nacksta blir det en jämnare fördelning mellan olika boendeformer vilket bidrar till mångfald.

### **MBT-ä17**

#### **Katrinehill väster om kraftledning**

På sikt kan Katrinehill utvidgas västerut och på längre sikt även integreras med bebyggelse söderut, mot Klisshöjden. Området består idag av skogsmark som nyttjas för skogsbruk och rekreation.

I Katrinehills södra del föreslås gator att placeras i rutnät med villa-och radhusbebyggelse med inslag av låga flerbostadshus. Denna småskaliga bebyggelse i kvarter föreslås även väster om kraftledningsgatan. Där berget sluttar brantare, huvudsakligen i norra delen av området, behöver vägnätet anslutas till bebyggelse i terrasser, som följer bergets olika nivåer. Inom varje nivå ska tillgängliga ytor för utemiljöer, parkering och sophantering skapas. Noggranna avvägningar mellan tillgängliga lutningar och en anpassning av byggnader och vägar till den naturliga brantare lutningen är en förutsättning för en genomförbar plan.

En förutsättning för trygghet, handel och naturliga möten är att vägar och allmänna platser strategiskt samlar och inte sprider ut människor.

Det är inte utrett om, och i så fall hur, området kan kollektivtrafikförsörjas.

Området avgränsas i söder av Mårtensbäcken som bildar ett öst-västligt grönstråk mellan Klissberget och Grodtjärn. Grönstråket är viktigt för att skapa ett attraktivt område och god tillgänglighet till den tätortsnära skogen.

Flera större kraftledningsstråk begränsar idag utbyggnadsmöjligheterna. Möjlighet att gräva ned eller samlokalisera vissa ledningsstråk bör utredas. Området kan anslutas till kommunens fjärrvärmenät.

#### **Lokala riktlinjer**

- Rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen. Motionsspårets funktion ska säkerställas.
- Dagvattenplanering krävs innan exploatering. Det är hög avrinning från sluttningarna som vid häftiga regn blir intensiva.

- Kapaciteten i VA-nätet nedströms behöver ökas för att kunna ansluta området.
- Tidigt samråda om kraftledningarna, där flera ledningsägare berörs.
- Gena och trygga gång- och cykelförbindelser mot stan, Sidsjöområdet och Nacksta centrum bör eftersträvas.

### **Konsekvenser**

En blandad tät men småskalig bostadsbebyggelse i lugnt men samtidigt stadsnära läge ger förutsättningar för en ökad befolkning och ett hållbart resande. En utbyggnad av områdena medför intrång i stadsnära rekreativ mark, men konsekvenserna bedöms som ganska små förutsatt att kärnområden och goda kopplingar till dessa via gröna stråk bevaras. Tillskottet av boende i området förstärker underlaget för service och handel i centrala Nacksta och Sidsjöområdet. I Nacksta blir det en jämnare fördelning mellan olika boendeformer vilket bidrar till mångfald.

## **MBT-ä18**

### **Klisshöjden**

Väster om Mårtensro finns förutsättningar för ett större utvecklingsområde med bostäder, service och mindre inslag av handel. Området kan angöras från Klissbacken söderut och på lång sikt kan det även integreras med bebyggelsestruktur via Katrinehill.

Området består idag av skogsmark som nyttjas för skogsbruk och närrekreation. Terrängen varierar mellan relativt flacka områden och partier av brant karaktär. I flackare områden finns en möjlighet att skapa gator i ett rutnät, med Södermalm som förebild, där det finns en sammanhängande villa- och radhusbebyggelse och inslag av låga flerbostadshus ordnade i kvarter. I branta områden behöver vägnätet anslutas till bebyggelse i terrasser, som följer bergets olika nivåer. Inom varje nivå ska tillgängliga ytor för utemiljöer, parkering och sophantering skapas. Noggranna avvägningar mellan tillgängliga lutningar och en anpassning av byggnader och vägar till den naturliga brantare lutningen är en förutsättning för en genomförbar plan.

En förutsättning för trygghet, handel och naturliga möten är att vägar och allmänna platser strategiskt samlar och inte sprider ut människor.

Vägförbindelser till Klisshöjden behöver säkerställas, vilket kan ställa krav på anpassningar i befintliga områden. Området kan anslutas från Klissbacken och på längre sikt kan området integreras med Katrinehill. En förutsättning är dock en vägförbindelse i Katrinehill som är anpassat till exploatering i både Katrinehill och Klisshöjden.

Det är inte utrett om, och i så fall hur, området kan kollektivtrafikförsörjas.

Flera större kraftledningsstråk begränsar idag utbyggnadsmöjligheterna. Möjlighet att gräva ned eller samlokalisera vissa ledningsstråk bör utredas. Området kan anslutas till kommunens fjärrvärmenät.

### **Lokala riktlinjer**

- Rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen. Motionsspårets funktion ska säkerställas.
- Dagvattenplanering krävs innan exploatering. Det är hög avrinning från sluttningarna som vid häftiga regn blir intensiva.
- Kapaciteten i VA-nätet nedströms behöver ökas för att kunna ansluta området.
- Det finns många kulturhistoriska lämningar i området som bör beaktas.
- Tidigt samråda om kraftledningarna, där flera ledningsägare berörs.
- Gena och trygga gång- och cykelförbindelser mot stan, Sidsjöområdet och Nacksta centrum bör eftersträvas.

### **Konsekvenser**

En blandad tät men småskalig bostadsbebyggelse i lugnt men samtidigt stadsnära läge ger förutsättningar för en ökad befolkning och möjlighet till hållbart resande. En utbyggnad av områdena medför intrång i stadsnära rekreationsmark, men konsekvenserna bedöms som ganska små förutsatt att kärnområden och goda kopplingar till dessa via gröna stråk bevaras. Tillskottet av boende i området förstärker underlaget för service och handel i centrala Nacksta och Sidsjöområdet.

## **MBT-ä19**

### **Böle och Sörnacksta**

Området i Sörnacksta är en markresurs som är lämplig för nytillskott av enfamiljshus eller mindre flerfamiljshus i olika former.

Området ligger väster om Sidsjövägen, 1 km sydväst om Sidsjön. Avståndet till Sundsvalls centrum är knappt 5 km. Området utgörs av skogsmark och hyggen efter skogsavverkning. Huvuddelen av området ägs av kommunen. Buss- och gång- och cykelförbindelse finns längs Sidsjövägen.

Marken består av morän och berg i dagen. En mindre jordtipp har funnits i området. En historisk beskrivning och en översiktlig geoteknisk undersökning med ett antal markprover gjordes vid årsskiftet 2005-2006. Det resulterade i att området där tippen funnits inte är lämplig att bygga på.

Bullerutredning för Sidsjövägen finns. Den visar på att området bör utformas med hänsyn till bullerstörning från vägen. Byggnadsfritt avstånd från vägen är 12m. Utformning bör även ta hänsyn till den kraftledning som löper genom området.

Vid planläggning måste avloppsanslutning göras till kommunens nät. Dagvattenhantering bör ske genom lokalt omhändertagande. Förutsättningar finns inte att ansluta området till kommunens fjärrvärmenät. Plats för transformator ska anges i kommande planarbete. Långsiktiga planer på att stärka upp områdets elförsörjning finns.

Den södra delen av området ligger nära en mindre verksamhet med hästhållning. En platsspecifik mätning för spridning av hästallergen har genomförts på platsen för 2-4 hästar. Generellt är halterna enligt utredningen mycket låga varför beräkningarna gjorts till ett avstånd på ca 70-80 meter från källorna (stall och hage). Halten hästallergen längre ifrån källan blir alltför osäkra då halterna blir mycket låga. Enligt utredningen kan växtlighet i form av barrträd korta ner spridningsavståndet ytterligare.

Vid en utbyggnad med ett större antal bostäder bör anläggandet av förskola beaktas.

Området har nära till större skogsområden och även till Sidsjöområdet som är ett populärt mål för fritidsaktiviteter och rekreation både sommar- och vintertid.

Det finns önskemål om bättre kollektivtrafik och många önskemål om mark för småhusbyggande i området.

### **Lokala riktlinjer**

- Området är inte tänkt att försörjas med fjärrvärme, alternativa lösningar bör inarbetas tidigt i planförslaget.
- En blandning av hyresrätt och småhus är viktigt för mångfalden.
- Området kan vara fornminnesrikt vilket behöver utredas.
- Krav på uppvärmd brandpost finns från Räddningstjänsten.
- Det kan finnas behov av skyddsavstånd till hästhållning.
- Ta hänsyn till bäckmiljö och Sidsjöns naturreservat.
- Beakta närhet till kraftledning.
- Område med förorenad mark kan komma att behöva saneras.
- Kommunalt avlopp saknas och kapaciteten i avloppsnätet nedströms behöver ökas för att kunna ansluta området. Området ska utredas enligt VA-planen.
- Vid exploatering av Böle och Sörnacksta behöver elnätet byggas ut för att klara elförsörjningen.

### **Konsekvenser**

Området kan genom planläggning bidra till att uppnå målet för antalet nya bostäder i Sundsvalls kommun. Ur hållbarhetssynpunkt ligger området något för långt ifrån centrala bostadsområden och service för att kunna bygga vidare på befintliga strukturer och kan ses som en enklav längs med Sidsjövägen. Därför måste kostnader för utbyggnad av vatten- och

avlopp och eventuell övrig infrastruktur innefattas i exploateringen. Det råder idag ett begränsat utbud kring turtätheten med kollektivtrafik.

## **MBT-ä20**

### **Sågvägen-Medskogsbron**

Här finns ett område där det byggts en del hus på senare år. Området ligger inom gångavstånd från Sidsjövägen där det finns kollektivtrafik men ändå på ett sådant avstånd att det inte riskerar att bli bullerstört. Området har idag begränsad kapacitet för dricksvatten och saknar allmän avloppshantering.

De odlingslotter som finns i området ska vara kvar precis som idag. Runt omkring finns skog, natur och lugn och ro.

Det finns önskemål om att bevara naturen och det finns önskemål om att bygga mer enfamiljshus på platsen.

Marken består av morän med inslag av berg. Det talar för billigare byggkostnader.

### **Lokala riktlinjer**

- Söder om området finns fornlämningar. Det kan inte uteslutas att det finns fornlämningar även inom detta område som behöver utredas.
- Visa hänsyn till Vackra bäcken som rinner väster och norr om området.
- Se till att behålla och skapa gröna släpp så att Sidsjöns naturreservat och Södra bergets riksintresse för friluftsliv är tillgängligt.

### **Konsekvenser**

Om området planläggs kan VA-frågan utredas samlat samtidigt som vi tar höjd för framtida utveckling. Ett barnvänligt område men ändå med staden inom räckhåll.

## **MBT-ä21**

### **Spånvägen**

Attraktiva villatomter eller mindre flerbostadshus direkt intill Södra Bergets friluftsområde med cykelavstånd till stan och vacker utsikt mellan tallarna från skogstomter. Från Spånvägen är det gångavstånd till slalombacken och direkt anslutning till ett spårssystem i klass med fjällvärlden. Det finns en stor efterfrågan på centrumnära villatomter.

I förlängningen av den befintliga villagatan Spånvägen finns ett skogsparti som i nuläget främst nyttjas för hundrastning, lek och rekreation. Området avgränsas i söder av ett elljusspår som leder runt Södra Bergets fot intill branta bergspartier, och i norr av en bergsbrant ner mot



Brädgatans villabebyggelse. Vilt brukar uppehålla sig i området vintertid, främst rådjur men även järv och lo rör sig i skogarna.

Ett tiotal nya villor skulle kunna inrymmas om Spånvägen förlängs västerut. Läget är mycket attraktivt med gångavstånd till slalombacke och utsikt över staden. Höjdskillnaderna gör samtidigt området ganska svårtillgängligt. Avståndet till befintlig kollektivtrafik är relativt stort.

Det finns väldigt många markeringar från allmänheten i området. Bland annat är platsen viktig som skogslek för barn och platsen ger lugn och ro. Det finns också önskemål om bostäder här.

### **Lokala riktlinjer**

- Trafikförsörjningen till området bör ses över med hållbart resande som en målsättning.
- Gångförbindelser mellan stadsbebyggelsen nedanför berget (Brädgatan) och elljusspåret måste finnas.
- Dagvattenhanteringen är problematisk i området, med snabb avrinning vid häftiga regn.

### **Konsekvenser**

Områdena ger ett mindre tillskott till behovet av attraktiva stadsnära bostäder och medför också ett mindre intrång i ett stadsnära rekreationsområde. Brant terräng och dålig kollektivtrafikförsörjning gör att områdena bara passar för vissa och bidrar därmed inte till mångfald och integration. Dagvattenhanteringen kan bli problematisk.

## **MBT-ä22**

### **Getberget**

Attraktiva småhus eller mindre flerbostadshus direkt intill Södra Bergets friluftsområde med cykelavstånd till stan och vacker utsikt mellan tallarna från skogstomter. Från Getberget är det gångavstånd till slalombacken och ett spårssystem i klass med fjällvärldens. Det finns en stor efterfrågan på centrumnära villatomter.

Idag består området av skogsbevuxna berghällar, mestadels tallskog, på en höjd ovanför Skönsmöns villabebyggelse intill Hillstamon som för ett par årtionden sedan utgjorde stadens soptipp. Soptippen är utredd och övertäckt. I anslutning till Hillstamon finns numera utegym, hinderbana och parkering.

Läget direkt intill slalombacken och med utsikt över Sundsvallsfjärden gör området mycket attraktivt. Samtidigt gör den blockiga och bergiga terrängen att marken blir dyr att bebygga och en noggrann anpassning till de lokala förutsättningarna är nödvändig. Att behålla den

naturliga terrängen, med vegetation, hållmark och tallskog är att föredra framför plansprängda gräsmattor. Därför bedöms området mest lämpat för mindre flerbostadshus i 2-4 våningar.

Avståndet till kollektivtrafik är stort och höjdskillnaderna gör området svårtillgängligt. Lägenheter bör därför utformas med inriktning på målgruppen aktiva friluftsmänniskor. Trafikförsörjning för biltrafik bör i första hand ske via vägen mot Enhörningsvägen medan gång- och cykeltrafik bör ha en gen förbindelse mot staden.

Vilt brukar uppehålla sig i området vintertid, främst rådjur men även järv och lo rör sig i skogarna.

I området finns önskemål om blandade typer av bostäder men också om grönområden.

### **Lokala riktlinjer**

- Trafikförsörjningen till området bör ses över med hållbart resande som en målsättning.
- Anpassa bebyggelse och grundläggning så att den naturliga terrängen och merparten av befintlig tallskog kan behållas.

### **Konsekvenser**

Områdena ger ett mindre tillskott till behovet av attraktiva stadsnära bostäder men medför också ett intrång i ett stadsnära rekreationsområde. De som bor norr om Getberget får längre till ett större sammanhängande rekreationsområde. Brant terräng och dålig kollektivtrafikförsörjning gör att områdena bara passar för vissa och bidrar därmed inte till mångfald och integration. Dagvattenhanteringen kan bli problematisk.

## **MBT-ä23**

### **Kubikborg-Bredsand**

Eftersom Sundsvall växer behöver vi även större områden för nya verksamheter och bostäder. Skogsslutningen mot öster med havsutsikt har tidigare delvis bestått av jordbruk med enstaka gårdar. En utbyggnad av detta område skulle bidra till att knyta ihop Bredsand med stadsbebyggelsen vilket är betydelsefullt. I området kan omfattande markytor för nybyggnad skapas.

Norr och väster om området finns aluminiumsmältverket Kubal, på östra sidan av E4. Marken sluttar kraftigt på några ställen och områdets utformning behöver anpassas till terrängen. Trafiken på E4 och järnvägen orsakar buller som måste beaktas vid utformningen av området.

Området bör planeras för en blandad bebyggelse med både flerfamiljshus, radhus och villor. I området närmast järnvägen föreslås verksamheter som tål högre bullernivåer än bostäder. Dessa verksamheter kan fungera som en bullerskärm och ge ett längre avstånd till den mer känsliga bostadsbebyggelsen.

Huvudanslutning till området föreslås från Brädgårdsgatan vilket kan skapa en koppling till kollektivtrafikstråket längs Fridhemsgatan. Inledande studier visar att det är svårt att hitta ett annat läge som är lämpligt som huvudstråk in i området. Den branta terrängen gör det svårt att bygga i anslutning till huvudgatan men det är mycket viktigt att ändå försöka hitta lösningar. Gatan passerar ett område med utmanande terräng och kraftledningsgator. Det är viktigt att möjliggöra för bebyggelse längs denna sträcka för att undvika för stora bebyggelseglapp. Det är viktigt att gatan blir trevlig och inbjudande. De verksamheter som etablerar sig längs huvudgatan bör vara publika och vända sin framsida mot gatan.

Det är också värt att undersöka om stadsbusslinje 4 kan gå genom det här området för att sedan ansluta till Bredsand, istället för att trafikera väg 562. En anslutning mot Bredsand kan behöva passera ett grönstråk. Det är idag inte klart var eller med vilka transportslag.

En mindre anslutning från Kuben via Östermovägen/Enhörningsvägen föreslås också. Terrängen är här starkt sluttande. Om gatan läggs på ett sådant sätt att terränganpassad bostadsbebyggelse kan skapas längs gatan uppnås ett mer sammanhängande gatunät. Verksamheter kan möjliggöras i anslutning till Kubenplan för att skapa en mer sammanhängande bebyggelsestruktur.

Väg E4 och järnvägen utgör en barriär mellan utbyggnadsområdet och Fläsian, där strand, havsbad och camping finns. En planskild GC-förbindelse mot havsstranden skulle öka områdets attraktionsvärde för bostäder. I väster breder Södra Bergets friluftsområde ut sig vilket kan bli en tillgång för de boende.

Vilken typ av bebyggelse som är mest lämplig var och hur trafikförsörjning bör ske har inte utretts i detalj ännu.

Det finns önskemål också från allmänheten om att bygga bostäder här och att förse området med service, bland annat i form av kollektivtrafik.

### **Lokala riktlinjer**

- Marken är sannolikt förorenad av diffust PAH-nedfall från Kubal och måste saneras innan bostäder kan byggas. Även andra föroreningar kan förekomma.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.
- Området ansluter till riksintresse för friluftsliv Södra berget. Viktigt att bevara och utveckla gröna släpp mellan bebyggelse och riksintresset. Det gäller också området kring scoutstugan/NTO-stugan och området kring Carlsbäcken.
- Området är exponerat, det syns långt, i den östliga delen. Hänsyn behöver tas till detta vid gestaltning och utformning.
- Trafikföringen behöver studeras vidare. Viktigt att försöka skapa en koppling mellan Kuben och Bredsand så att områdena knyts ihop.

- Bullerutbredningen över området bör styra hur bebyggelse placeras eller vilken bebyggelse som placeras var.
- Fornlämningar i form av rösen och stensättningar finns direkt norr om området vid Kubikenborg.
- En namnlös bäck rinner mot havet direkt norr om befintlig villabebyggelse i Bredsand. Kring bäcken råder strandskydd. Dock behöver det nya området knytas ihop med det befintliga området genom detta grönstråk.
- Kraftledningarna till Kubal begränsar utbyggnadsmöjligheterna i delar av området.
- Det finns dagvattenproblem i området främst i anslutning till Carlsbäcken.

### **Konsekvenser**

Då staden växer kan detta bli ett attraktivt läge för ny bebyggelse. Buller och barriäreffekter från väg E4 påverkar området. Skogsmark tas i anspråk som idag delvis nyttjas som stadsnära rekreationsområde, främst i närhet av befintliga bostäder. Det blir troligtvis aktuellt med sanering av mark eftersom PAH-föreningar påträffats på många platser i närområdet.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor. När Bredsands skola byggs om är det bra att tänka på hur skolan kan byggas ut för fler elever.

### **MBT-ä24**

#### **Hallonstigen**

Närmare vattnet öster om E4 finns en grupp småhus söder om Fläsian. Där finns bra lägen för en komplettering av bebyggelsen med en blandning av olika typer av bostäder. Vid Hallonstigen söder om Fläsian finns redan idag bra lägen för kompletterande villatomter. Delar av området kan också vara lämpligt som stadsdelspark, något som Bredsand saknar.

Markens ytskikt är förorenat och sanering krävs inför en utbyggnad, vilket kan fördyra utbyggnaden av de här områdena.

Det finns önskemål om att bygga bostäder här och att förse området med bättre service, bland annat för kollektivtrafiken.

#### **Lokala riktlinjer**

- Det finns markföreningar i områdena orsakade av tidigare verksamheter. Omfattningen av detta behöver klarläggas.
- Fornlämningar i form av rösen och stensättningar finns söder om Fläsian.
- Skyddsavstånd krävs till E4 med hänsyn till riskaspekter.
- Bullerutbredningen över området får styra hur bebyggelse placeras eller vilken bebyggelse som placeras var.
- Storlek på bebyggd yta måste avvägas mot behovet av stadsdelspark i Bredsand.

- Viktigt att göra en analys av vad området behöver både i form av bostäder men också i form av allmänna ytor.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.

### **Konsekvenser**

Då staden växer kan detta bli ett attraktivt läge för ny bebyggelse. Buller och barriäreffekter från väg E4 påverkar området. Skogsmark tas i anspråk som idag delvis nyttjas som rekreationsområde. Vid Hallonstigen krävs sanering av förorenad mark.

Om befolkningen ökar finns behov av ytor för förskolor. När Bredsands skola byggs om är det bra att tänka på hur skolan kan byggas ut för fler elever.

### **MBT-ä25**

#### **Ängomsåsen**

Matfors ligger vid Ljungan och har ca 3000 invånare (7500 i kommundelen). Befolkningen har ökat under de senare årtiondena. Avståndet till Sundsvall är ca 17 km. Samhället har vuxit fram kring det gamla bruket och är idag centralort för omgivande landsbygd med ett utbud av både offentlig och kommersiell service. De kulturhistoriskt intressanta miljöerna som finns i samhället är kopplade till Matfors bruk. I närheten finns flera viktiga natur- och friluftsområden.

Norr om Bomvägen förslås ett nytt område för villor. Den sk Ängomsåsen består idag av skogsmark i sydvästsluttning. Kan anslutas till kommunalt VA-nät. Översvämningrisk förekommer i vissa delar av området vilket påverkar dagvattenhanteringen. Det finns planer på en gång och cykelväg från Vattjom till Ängom.

#### **Lokala riktlinjer**

- Trafiklösningen måste hanteras vidare och ge svar på från vilket håll området ska trafikförsörjas.
- Det är bra om utvecklingen av orten bidrar till att ungdomarna i Matfors får ett större utbud av fritidsaktiviteter.

### **Konsekvenser**

Bra boendemiljö och förutsättningar för god folkhälsa. En utbyggnad av hyresrätter och seniorboenden skulle möjliggöra för fler att bo i Matfors under alla skeden i livet samtidigt som det skulle bidra till den sociala hållbarheten. Fler invånare ger också ett bättre underlag för kommersiell och allmän service och för kollektivtrafiken. Endast små markytor tas i anspråk. Försiktighetsåtgärder krävs med hänsyn till värdefulla grundvattenförekomster samt ras- och skredrisk.

## **MBT-ä26**

### **Nedansjö Plantvägen**

Nära Ljungan och naturen finns Nedansjö intill E14-stråket och Mittbanan. Nedansjö erbjuder ett lugnt och naturnära boende på landet som har nära till kommunikationer mot Sundsvall men även västerut.

Nedansjö ligger mellan Stöde och Matfors ca 26 km väster om Sundsvall. I tätorten bor ca 300 personer. Det finns två aktiva föreningar som verkar för idrott och gemenskap i byn. Hela Ljungans dalgång är av riksintresse för kulturmiljövård. Dalgången har även stora värden kopplade till natur och friluftsliv. Runt Borgberget finns friluftsområde med elljusspår, en fotbollsplan och en isrink. Det finns ett detaljplanelagt område vid Kvarnsvedsvägen. Utbyggnad av vägar, vatten- och avloppssystem krävs.

Ytterligare ett område lämpligt för bostäder föreslås längs Plantvägen.

I Nedansjö finns önskemål om en framtida pendeltågsstation men befolkningsunderlaget är för närvarande för litet.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta hänsyn till skyddsområde för Stöde-Nedansjö vattentäkt.
- Visa hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård Ljungans dalgång och de värden det representerar (jordbrukslandskap, vattenanknuten industrialisering, timmerhantering, järnbruk och kraftverk).
- Bevarandeplan för odlingslandskapet berör delar av området.
- Inom det östra utvecklingsområdet för bostäder finns en välbevarad gård från sekelskiftet som beskrivs i kommunens kulturmiljöinventering.

### **Konsekvenser**

Förutsättningar för attraktivt och barnvänligt boende men med begränsad service. Eftersom det finns för litet underlag för bra kollektivtrafik kommer det sannolikt att innebära en stor andel bilresor från området. Kompletterande bebyggelse kan bidra till att hålla bygden levande och vidareutveckla serviceunderlag. Ligger inom riksintresseområdet för Ljungans dalgång vilket måste beaktas.

## **MBT-ä27**

## **MBT-ä28**

### **Juniskär, två områden vid Juniskärsvägen**

Bostäder i naturskönt läge med närhet till kusten och rimligt avstånd till pendelstråk. Längs Juniskärsvägen finns möjlighet att bebygga två förhållandevis stora områden med bostäder, lämpligen småhus/radhus i ett attraktivt kustområde. Områdena omfattar skogsmark och mindre ytor med odlingsmark. Juniskär har stora kvalitéer och blir än mer attraktivt med en eventuell pendeltågstation i Kvissleby. I Juniskär finns ett visst utbud av kommersiell service vilket utbyggnadsområdena och turismutvecklingen bidrar till att stärka upp. Områdena stärker också underlaget för den begränsade kollektivtrafik som idag försörjer områdena. Ledningsnätet och befintlig pumpstation för VA är överbelastade vilket innebär att åtgärder i VA-systemet måste vidtas innan fler bostäder kan anslutas till VA-nätet i området.

### **Lokala riktlinjer**

- Delar av områdena ligger vid sydväxtberg där det kan finnas naturvärden att ta hänsyn till.
- Bra läge för solenergi.
- Hänsyn måste tas till de bäckar som finns i området.
- Beakta odlingsmark i området, bebygg inte odlingsmark annat än i undantagsfall.
- Högra grundvattennivåer måste beaktas i tidigt skede vid planläggning.
- Problem med ovidkommande vatten i ledningsnätet behöver ses över.
- Trafiksituationen längs Juniskärsvägen behöver förbättras, främst med en separerad GC-väg.

### **Konsekvenser**

Attraktiva havsnära bostäder möjliggörs. Stora investeringar i VA-systemet behövs innan en större utbyggnad. Trafiken ökar längs Juniskärsvägen och fler människor bor kring den trafikerade vägen, med relativt stora avstånd till service och med begränsad kollektivtrafik.

## **MBT-ä29**

### **Skottsund**

Fågelvägen ligger i Skottsund endast 900 meter från Kvissleby centrum. Men på grund av att Ljungan utgör en barriär blir det avståndet att färdas mer än dubbelt så långt. För att på ett bättre sätt koppla ihop Skottsund med Kvissleby föreslås att en ny gång- och cykelbro över älven studeras i samband med ett pendelstationsläge i centrala Kvissleby (när Ostkustbanan byggs ut till dubbelspår). Med en sådan bro, som kan bli aktuell först på lång sikt, skulle Skottsund få en betydligt bättre tillgänglighet till såväl service som kollektivtrafik.

I Skottsund finns ett område att bygga ut för bostadsändamål. Den ligger öster om befintlig villabebyggelse på västslutningen av Skottsundsberget.

Önskemål finns om gång- och cykelväg längs Skottsundsvägen. Den finns också med som ett utpekad behov i den Regionala transportplanen.

#### **Lokala riktlinjer**

- Området ligger delvis på sydvästberg med biologiska värden.
- Anpassa bebyggelse och bevara grön koppling mellan Ljungan och Hanaberget.
- Fornlämningar finns i området och hänsyn behöver tas till detta.
- Viktigt att eventuella föroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Ljungan.
- Området är brant, vilket innebär att dagvattenhantering och risk för ras och skred måste utredas.

#### **Konsekvenser**

Läget på en sluttning innebär fin utsikt men också att bebyggelsen kommer att synas på långt håll. Behovet av en gen koppling mot Kvissleby ökar med ny bebyggelse.

### **MBT-ä30**

#### **Tingstabacken**

Nolby ligger väster om Kvissleby och består främst av bostäder och närmast E4 lite verksamheter. I södra Nolby vid Tunavägen ligger ett oexploaterat område, som bör kunna bebyggas med bostäder. Ytan ligger nära väg 562 och består idag av både skogsmark och åkermark. Tack vare att E4:an fått en ny sträckning är området mindre utsatt för buller vilket gör området lämpligt att bygga ut med bostäder. Närheten till Nolby innebär att VA enkelt går att bygga ut.

Det finns flera önskemål om framförallt enfamiljshus på platsen.

#### **Lokala riktlinjer**

- Dagvatten får ej förorena Nolby vattentäkt och måste ledas från skyddsområdet för vattentäkten.
- Ostkustbanan med framtida dubbelspår kommer att påverka delar av områdena och ny bebyggelse bör undvikas där konflikt med Ostkustbanan kan uppstå.
- Hänsyn krävs till fornlämningar och kulturmiljöer liksom riksintressen och laxfisket vid Ljungan.
- Nuvarande och tidigare verksamheter kan ha medfört markföroreningar inom området.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Ljungan.



### **Konsekvenser**

Det är positivt att utveckla ett kommundelscentrum med god potential för hållbart resande. Det finns goda förutsättningar för mångfald och serviceutbud. Stora delar av Kvissleby och Nolby utgör riksintresse för kulturmiljövård (Ljungans dalgång). Området bedöms dock påverka något av riksintressena påtagligt. Området ligger intill fornlämningar vilket måste beaktas i kommande planskeden.

### **MBT-ä31**

#### **Klockarberget-Värsta**

Klockarberget är som ett slags villastad på landet. Det här området sträcker sig från Klockarberget i söder och norrut mot Nolby. Området har inte någon centrumfunktion i Njurunda men ligger nära både Kvissleby centrum och Njurundabommen vilket gör området attraktivt för utbyggnad på lång sikt.

E4 är sedan några år tillbaka flyttad och sträcker sig väster om Klockarberget. Gamla E4, nuvarande 562 har byggts om till mer av en stadsgata. Den här platsen är därför mindre störd av buller jämfört med tidigare. Med dessa förändringar blir området norr om Klockarberget lämpligt att planera för bebyggelse. Området kan vara lämpligt för bostäder eller verksamheter som inte är störande för omgivningen. Exakt vad som bäst kompletterar de omkringliggande områdena bör studeras vidare. Även hur området ska angöras är viktigt att utreda. Det lutar brant i östra delen av området. Klockarberget ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Ljungan öster och söder om området är av riksintresse för skyddade vattendrag, friluftsliv och naturvård.

Området är lämpligt som en markreserv på lite längre sikt. I första hand är det mer lämpligt att bygga närmare Njurundabommen eller närmare Kvissleby. Det har inte kommit in några önskemål kring området i den tidiga dialogen.

#### **Lokala riktlinjer**

- Området angränsar i öst till järnvägskorridoren för framtida dubbelspår.
- Utbyggnadsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, Ljungans dalgång och Kvissle-Nolby-Prästbolet, bebyggelse måste anpassas efter kulturmiljön.
- Eventuell inverkan på riksintressenas värden behöver beskrivas i detaljplaneprocessen.
- För att inte riskera att påverka Ljungan är det viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Ljungan.
- Det kan finnas markföroreningar i området.
- Visa hänsyn till Klockarbergets sydväxtberg.
- Behovet av kompletterande ytor för lek och rekreation bör utredas då ny bebyggelse planeras.

### ***Konsekvenser***

God kollektivtrafikförsörjning längs gamla E4 och möjlighet att tågpendla från Njurundabommen skapar bra förutsättningar för ett hållbart resande till och från området. Ostkustbanan kan både begränsa och påverka området och en utbyggnad av bostäder bör invänta en tydligare redovisning av järnvägens utformning. Riksintressen kan eventuellt beröras. Mer djupgående bedömningar får göras i framtiden då det kan bli aktuellt med en utbyggnad.

## **MBT-ä32**

### **Dingersjömon**

Här finns ett plant skogsområde i närheten av Ljungan intill befintliga Klockarberget. Marken består av sandjordar eller isälvsavlagringar vilket är lämpligt att bygga på.

Området omfattas av riksintresse för kulturmiljö och friluftsliv men bedömningen är att värdena inte ligger inom just den här ytan.

### ***Lokala riktlinjer***

- Säkerställ tillgång till Ljungan och möjligheten att röra sig på befintliga eller nya stigar genom och förbi området.
- Strax söder om området finns fornlämningar. Inventering av fornlämningar kan behöva göras.

### ***Konsekvenser***

Ett barnvänligt och lugnt område. Dock något långt till kollektivtrafik.

## **MBT-ä33**

### **Forsa**

Förbättrade kommunikationer bedöms öka attraktiviteten så att fler vill bosätta sig i Njurundabommen. Därför behövs en planberedskap som möjliggör byggande av nya bostäder i området. Mot denna bakgrund föreslås två nya bostadsområden med småhus och tillgängliga lägenheter i anslutning till befintlig villabebyggelse i Forsa. Områdena ligger strategiskt nära Njurundabommens centrum och tågstationsläge.

Önskemål finns från allmänheten om fler bostäder i området.

Stångån rinner söder och väster om området och mynnar ut i Ljungan. Ljungan är av riksintresse för naturvård, skyddade vattendrag och friluftsliv.

### **Lokala riktlinjer**

- Behovet av ytor för lek och rekreation bör utredas.
- En skjutbana finns söder om Forsa vilket kan begränsa utbyggnadsmöjligheterna.
- Befintligt område för rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen. En idrottsförenings klubblokal kan behöva omlokaliseras för att ha fortsatt god tillgång till stigsystemet.
- Ta hänsyn till fornlämningar i och in anslutning till området.
- Bevara ett grönsläpp vid Guldvägens förlängning så att skogen blir allmänt tillgänglig.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Ljungan.

### **Konsekvenser**

Bra för hållbart resande med nytt stationsläge och förtätning kring detta. Mer blandad bebyggelse förbättrar förutsättningar för mångfald och service. Det stärker också Njurundabommens roll som centralort för närområdet. Om befolkningen ökar i området finns behov av ytor för skolan och en större förskola i Njurundabommen.

## **MBT-ä34**

### **Gamla E4-området**

Förbättrade kommunikationer bedöms öka attraktiviteten så att fler vill bosätta sig i Njurundabommen. Därför behövs en planberedskap som möjliggör byggande av nya bostäder i området. Mot denna bakgrund föreslås område för tidigare E4-sträckning som nytt bostadsområde i Njurundabommen.

Området ligger strategiskt nära Njurundabommens centrum och tågstationsläge. Avståndet till kommersiell- och social service ligger inom 200 m - 1 km. Likaså är avståndet till kollektivtrafik, oavsett buss eller tåg, förhållandevis bra, då avståndet till närmaste större busshållplats/tågstation är ca 500 meter. Nordväst om området ligger ett kärnområde för tätortsnära natur och friluftsliv innehållandes stigar och elljusspår som nyttjas frekvent av de boende i närområdet. Åbäcken rinner strax norr om området och mynnar ut i Stångån och som i sin tur mynnar ut i Ljungan. Ljungan är av riksintresse för naturvård, skyddade vattendrag och friluftsliv.

Området sluttar åt nordost. Gator och bebyggelse behöver planeras utifrån vart det är möjligt att åstadkomma tillgängliga gator och attraktiva byggrätter. Området kan angöras från Stångomsvägen och Backavägen i norr samt Solbergsvägen och Njurundavägen vid Garverivägen från söder. Det är viktigt att bygga och utveckla närliggande områden på ett sådant sätt att det går att ansluta det nya området via dessa gator.

Det finns önskemål från allmänheten om att bygga bostäder här.

### **Lokala riktlinjer**

- Ostkustbanans framtida sträckning avgränsar området och hänsyn måste tas till framtida buller och barriärer.
- Visa hänsyn till Åbäcken med närområde.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Ljungan.
- Befintligt område för rekreation och friluftsliv måste beaktas i planeringen. Motionsspårets funktion ska säkerställas.
- Terräng, trafikflöden och gätusektion behöver studeras för att komma fram till hur området kan angöras.
- Bra om gamla E4-sträckningen kan synliggöras i parkstråk eller liknande som ett kulturellt inslag.

### **Konsekvenser**

Bra för hållbart resande med nytt stationsläge och förtätning kring detta. Mer blandad bebyggelse förbättrar förutsättningar för mångfald och service. Det stärker också Njurundabommens roll som centralort för närområdet. Om befolkningen ökar i området finns behov av ytor för skolan och en större förskola i Njurundabommen.

## Mångfunktionell bebyggelse stadskärna (MBK)

Stadskärnan ska fortsätta att utvecklas som en tät och attraktiv innerstad med en blandning av bostäder, service, handel, näringsliv, parker, torg och kulturutbud. Stenstaden med dess unika koncentration av stenshusbebyggelse fungerar som en tydlig centrumkärna av regional betydelse. Med nya utbyggnadsområden i anslutning till Stenstaden kan stadskärnan samtidigt expandera.

## Tillsammans förverkligar vi stadsvisionen

Stadsvision Sundsvall är en strategi för hur staden ska byggas och utvecklas. Den ger stadsplaneringen en röd tråd och fungerar som en länk mellan översiktsplanens tankar och detaljplaneringen i centrala Sundsvall. Stadsvisionen är en plattform för dialog kring utveckling i staden. Det finns mer att läsa i översiktsplanens planeringsunderlag och i broschyren ”Stadsvision Sundsvall”. Stadsvisionen kan komma att uppdateras under den tid översiktsplanen är gällande.

Tre ställningstaganden har lyfts fram för Stadsvision Sundsvall:

**Stenstan** har en unik särprägel som ger en livfull atmosfär med stil och tyngd. Selångersån och Sundsvallsfjärden ger åtråvärd vattenkontakt och stadsbergen erbjuder möjlighet till naturnära rekreation. Sundsvall ska vårda och utveckla dessa tillgångar.

**Utveckling och förtätning** skapar liv och rörelse, och främjar möten mellan människor. Planeringen ska tidigt omfatta livskvalitet- och folkhälsofrågor, och inta ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv. Sundsvallsborna ska fortsätta vara med i det levande samtalet om stadens utveckling.

**Sundsvall är navet** i Norrlands största arbetsmarknadsregion. Ett starkt nav med möjligheter till möten och upplevelser krävs för att en region ska utvecklas långsiktigt. Med strategiska vägval bygger vi därför vidare på denna position!

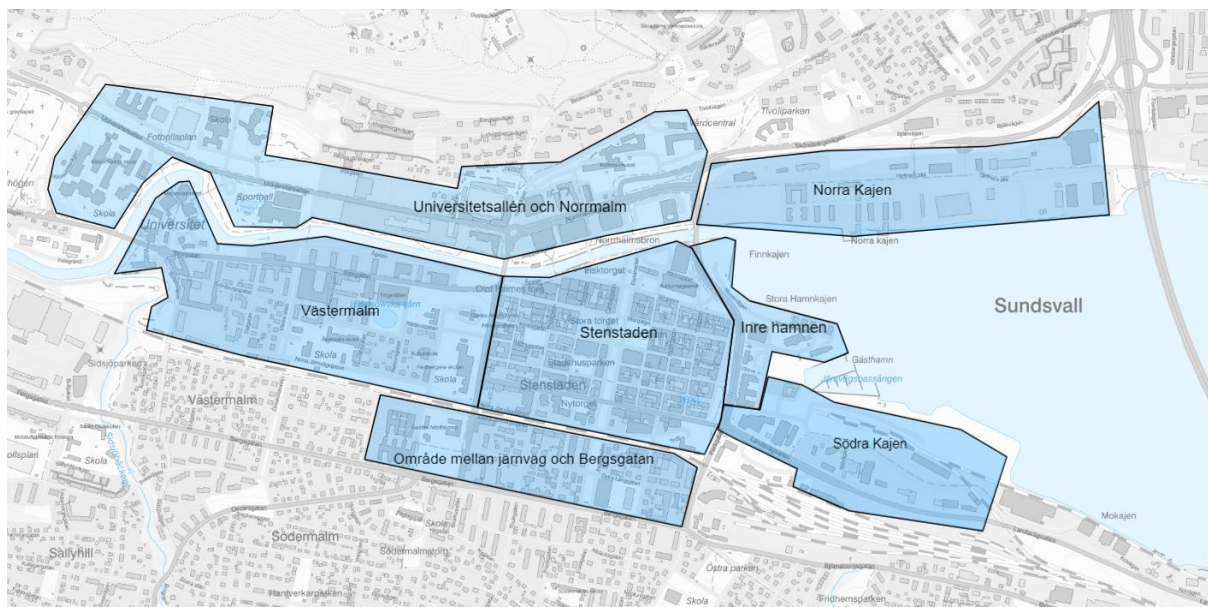
## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen MBK

- Andelen bostäder i centrala staden ska öka. Vid nytillkommande bebyggelse skall alltid möjlighet till bostäder prövas som en del i fastigheten.
- Bottenvåningar bör i största möjliga mån aktiveras och öppnas upp mot gatan. Verksamheter som vänder sig mot allmänheten prioriteras i strategiska lägen.
- Varje nybyggnation ska bidra till att utveckla värden i den anslutande stadsmiljön.
- Stenhusbebyggelse utgående från 1888-års byggnadsordning (alla byggnader uppförda under 1890-talet, men även alla uppförda under 1900-talets första decennium vilka huvudsakligen tillhör samma tradition) tryggas för framtida utvecklingsperspektiv.
- Kopplingar och utblickar mot havet ska beaktas i kommande planering för att stärka Sundsvalls identitet som staden vid vattnet. Tillgängligheten till havet ska öka.
- Gator, torg och parker ska ge plats för konst, lek, uppträdanden, fysisk aktivitet och samvaro.
- Förstärk gång- och cykelsambanden mellan Stora Torget och Sundsvall C.
- I stadskärnan prioriteras människor framför fordon. Logistik och varudistribution ska fungera smidigt och ske på ett hänsynsfullt sätt mot människor och stadsmiljö.
- Vid planering för nya bostäder ska behov av lokaler för skola, barnomsorg, vård, omsorg och socialt boende samt ytor för lek, rekreation och återvinning hanteras **tidigt** i planprocessen.
- I stadskärnan finns flera trädplanterade gator och enstaka stora träd. Det finns även fler gator som har breddats upp i stadsplanen just för att inrymma trädplanteringar och där trädplanteringar därför föreslås. De här trädplanteringarna är en del av stadens kulturarv och bidrar med orienterbarhet. Träden bidrar också med svalka på sommaren och ljusinsläpp under vinterhalvåret vilket ger ett mer gynnsamt lokalklimat i staden. Stora träd och även planteringsbäddarna fördröjer och renar dagvatten samtidigt som bladen fångar upp luftföroreningar. Träden är också viktiga som bas i små ekosystem och som spridningskorridor. Varsamhet med planterade träd gäller därför.
- Barn och unga påverkas starkt av sin omgivning. God tillgång till stimulerande och lärorika miljöer kring förskolor och skolor ger möjlighet till en god fysisk och psykisk utveckling. Vid planering och nybyggnation ska kommunen därför:
  - Se till att det finns tillräckligt med ändamålsenlig friyta. 40 kvm/barn i förskolan respektive 30 kvm/barn i grundskolan. Även vid ett mindre antal barn bör gården inte vara mindre än 3000 kvm.
  - Platser för skolor och förskolor väljs där riktvärden för buller från trafik och miljö kvalitetsmål för frisk luft inte överskrids.
  - Ta stöd av Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid planering och nybyggnad av grundskolor och förskolor.

- Vid planering av ny bebyggelse i områden med god tillgänglighet till Mittuniversitetet (i första hand inom 2 km) ska behovet av studentbostäder alltid vägas in, med utgångspunkt i aktuellt analysunderlag för bostadsförsörjning.
- Det är vanligt att det finns föroreningar i massor som använts till utfyllnad av mark. Utöver riskerna med förorenade fyllnadsmassor finns halter av polyaromatiska kolväten (PAH) i mark i områden kring aluminiumsmältverket och i förhärskande vindriktning in mot stadens centrala, norra och södra delar. Avgränsning av området som är påverkat är inte genomförd men halterna avtar med avståndet från fabriken. Marken behöver därför undersökas för att fastställa vilka föroreningar som finns.
- Kring stadskärnan finns en kartläggning av luftkvaliteten. Flera av de större gatorna riskerar att överskrida miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Detta måste hanteras i planeringen och lovgivningen.

## Utvecklad markanvändning, MBK-u

Inom ytor med utvecklad mångfunktionell bebyggelse stadskärna MBK-u är åtgärder som ytterligare stärker området som stadskärna önskvärda. Exempelvis kan det handla om att bebygga lucktomter. Olika lokala riktlinjer behövs för olika delområden, därför har vi delat in enligt nedanstående kartbild:



## **Stenstaden**

Stenstaden har ett nät av stråk och stadsrum som binder ihop staden och skapar struktur. Befintliga byggnader ska leva och vårdas, de är viktiga för karaktären och kopplingen till stadens historia.

Inom kvartersmarken finns ett antal lucktomter i stadsbebyggelsen. Lucktomterna används till stor del för parkering men är i huvudsak detaljplanelagda för handel, kontor och bostäder. Att förtäta i Stenstaden innebär att bebygga de lucktomter som finns och att inordna sig i den befintliga kvartersstrukturen och under de karaktärsdrag som är typiska för Stenstaden.

Sundsvall har en vacker och attraktiv stadskärna som med sin homogena 1890-talskaraktär är unik i Sverige. Sundsvalls stenstad ingår, tillsammans med området Stenhammaren på Södermalm, i riksintresse för kulturmiljövård (Sundsvall Y8). Många av byggnaderna är kulturminnesmärkta. Stenstadens kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden utgör ett kärnvärde för den centrala staden och ska utgöra en utgångspunkt för dess utveckling.

Samtliga busslinjer strålar samman här vilket ger god tillgänglighet till kollektivtrafik. I stadskärnan är avstånden korta och möjligheterna att ta sig fram till fots är goda. Cykelnätet förbättras successivt. Att förtäta stadskärnan är ett sätt att minska transportbehovet.

Det finns god tillgång till kommersiell och social service i stadskärnan. Det är nära (inom 400 meter) till mindre kvartersparker och stadsdelsparker, t ex Hedbergska parken, Vängåvan och Hamnträdgården. Selångersåns grönstråk med höga naturvärden passerar intill stadskärnan. För att nå större grönområden behöver man leta sig upp mot något av stadsbergen (ca 1-2 km), men däremot erbjuds Sundsvallsfjärdens havsvyer direkt öster om stadskärnan.

Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt VA-nät samt fjärrvärmenät. I stadskärnan finns dock begränsad möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten. Stadskärnan ligger i ett utsatt läge för höga dagvattenflöden. Vissa lägen vid de mest trafikerade gatorna kan vara utsatta för trafikbuller över riktvärdena. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft har överskridits vid Köpmangatan och Bergsgatan.

### **Lokala riktlinjer**

- Grundläggande strukturer med rutnät av gator och rektangulära kvartersindelningar, tydliga avgränsningar av gatumark, torg, parkmark och tomtmark säkerställs. Alla avvikelser som leder till otydlighet ska prövas separat mot riksintressevärdet.
- Stenstadens bevarade arkitektur är ett kärnvärde för den centrala delen av staden och ska utgöra en grund för dess bevarande och utveckling.
- Husen placeras i täta kvarter i tomtlinjen med entréer mot gatan.
- Ny bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet.
- Husen bör byggas som flerfamiljshus med bottenvåningar som i största möjliga mån aktiveras och öppnas upp mot gatan. I bottenvåningar prioriteras verksamheter som



vänder sig till allmänheten, samt av flexibel typ i övrigt (kontor eller bostäder) och i tre – fyra våningars höjd med inredd vind. Taken företrädesvis som brutna resp. valmade sadeltak.

- Stenstadens klassiska fasadmaterial sten, tegel och puts används. Även glas, betong och stål får förekomma. Trä i fasad ska ej användas. Färgsättningen kan, likt den karaktäristiska bebyggelsen, bygga på kontrastverkan där både sten- och lertegel ger effekter, putsfärgerna kan varieras. Taktäckning företrädesvis i falsad plåt.
- För att stärka Stenstadens attraktionskraft kan det finnas behov av att öka mängden bostäder och verksamheter i befintliga byggnader och kvarter. Förändringar inom byggnadernas volymer och kvarterens gårdsrum kan medge en större täthet. 1800-talets rika takarkitektur kan utgöra inspiration till att utveckla vindar och kvarterens taklandskap med nya ytor och funktioner.
- Ev nya uthus och gårdsbyggnader placeras i tomtgräns och hanteras enligt traditionen på ett varierande sätt, både sten, puts och trä får förekomma. Skalan i förhållande till huvudbyggnaden är den viktiga aspekten.
- Storgatans östra del, från Vängåvan till Inre Hamnen, utformas så att stadslivsstråket kan sträcka sig hela vägen till havet.
- Det är viktigt att hushålla med marken i centrala staden. De stora öppna parkeringsytorna i Stenstaden bör bli färre och på sikt ersättas av bostäder, verksamheter eller annat som tillför stadens liv. Bilar kommer dock att finnas i staden under överskådlig tid och parkeringsbehovet bör i möjligaste mån tillgodoses med parkeringshus.

### **Universitetsallen och Norrmalm**

Stråket utmed Universitetsallén kännetecknas av flera olika målpunkter för fritidsaktiviteter så som Himlabadet, Tonhallen, Sporthallen med simhall, Drakstadens BMX- och skatehall, Västhagen samt verksamheter i form av Emhart Glass, Engelska skolan, Sundsvalls gymnasium och Metropol.

Längs med Universitetsallén strax väster om stadskärnan planeras det för nya bostäder och verksamheter för utveckla det centrumnära läget med goda möjligheter att skapa ett aktivt stadsliv. Dominansen av de stora anläggningarnas markparkeringsytor tonas ner. Det finns också möjligheter att utveckla stadens idrotts- och kulturutbud i närheten av Himlabadet och Sporthallen. Att på lång sikt möjliggöra för en utveckling av idrotts- och kulturaktiviteter ligger även i linje med Stadsvisionen som pekat ut stråket längs Universitetsallén som ett ”evenemangsstråk”.

Det kan också finnas behov av ett nytt parkeringshus, beroende på hur ytorna med markparkering kring Tonhallen och Sporthallen kan utvecklas t ex med en ny sporthall med fler besökare som följd.

Stadsvisionen visar också på vikten av ett nät av grönska genom staden och möjligheten att knyta ihop Södermalm och Norrmalm genom att förlägna stråket Örnköldsallén – Västra allén norr om Selångersån hela vägen upp till Norra stadsbergets naturreservatsområde.

Strax söder om området rinner Selångersån som är av riksintresse för naturvård.

### **Lokala riktlinjer**

- Universitetsallén utvecklas till ett huvudstråk för stadsliv med bostäder, näringsverksamhet, kultur-, fritids- och utbildningsanknutna verksamheter. Dominansen av de stora anläggningarnas parkeringsytor tonas ner.
- Ta hänsyn till ett nät av grönska med Norra stadsbergets naturreservat, Selångersåns parkstråk och alléerna.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Selångersån.
- Flera stora målpunkter i området kan generera ökade trafikmängder, ytor för ”hämta och lämna” samt parkeringsplatser. Därför är det viktigt att jobba med lösningar för att öka hållbart resande och samnyttjande av allmänna ytor.
- Det är viktigt att hushålla med marken i centrala staden. De stora öppna parkeringsytorna bör på sikt ersättas av bostäder, verksamheter eller annat som tillför staden liv.

### **Västermalm**

Området Västermalm sträcker sig från institutionsstråket med GA-kyrka, Hedbergsskolan och GA-skolan i öster till Mittuniversitetet i öster. Här finns en mångfald av innerstadsmiljöer i direkt anslutning till Stenstan. Storgatan fungerar som rörelsestråk med flertalet målpunkter. Sträckan Skolhusallén – Mittuniversitetet pekas särskilt ut i Stadsvisionen med potential att stärkas ytterligare.

### **Lokala riktlinjer**

- Storgatans västra del, från Olof Palmes torg till universitet, utformas som huvudstråk så att campus och Stenstaden knyts närmare varandra.
- Planens grundläggande strukturer med bland annat rutnät av gator och rektangulära kvartersindelningar säkerställs inom de delar som berör riksintresset centrala Sundsvall.

### **Inre hamnen**

I Inre hamnen är området detaljplanelagt för centrumverksamheter med bostäder, handel, kontor samt park (Hamnträdgården). Småbåtshamn och kaj finns vid vattnet. En vision finns om framtida, miljövänlig färjetrafik till Alnö som kan angöra här.

### **Lokala riktlinjer**

- Planera så att framtida färjetrafik till Alnö möjliggörs.
- Tillgängligheten för gående mellan stadskärnan, Sundsvalls C och framtida färjeläge
- bör beaktas vid fortsatt utveckling.

### **Område mellan järnväg och Bergsgatan**

Området länkar samman Stenstadens täta innerstadskvarter med Södermalms mer småskaliga bebyggelse. Inom kvarteren finns en blandning med bland annat bostäder, service, större arbetsplatser och hotell. Förtätning ses som positivt inom området men grönstruktur och närhet till större infrastrukturlider behöver beaktas.

### **Lokala riktlinjer**

- Esplanadens stadslivsstråk vidareutvecklas så att det sträcker sig över järnvägen.
- Planens grundläggande strukturer med bland annat rutnät av gator och rektangulära kvartersindelningar säkerställs inom de delar som berör riksintresset centrala Sundsvall.
- Om E14 omlokaliseras till annat stråk bör utveckling av gång- och cykelstråk längs och tvärs Bergsgatan prioriteras.

## **Ändrad markanvändning, MBK-ä**

Inom ytor med ändrad markanvändning av mångfunktionell bebyggelse vill vi tillskapa nya områden för stadskärnan att växa. Områdena har idag en helt annan markanvändning som t ex industri eller natur. Varje sådant område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

### **Norra Kajen, MBK-ä1**

Norra kajen utvidgar och stärker stadskärnan genom att fortsätta på Stenstadens rutnässtruktur med raka gator och regelbundna kvarter. Här finns en unik möjlighet till havsnära bostäder på promenadavstånd till centrum. Genom den omvandling som pågått under några års tid från industriområde till en modern och attraktiv stadsdel skapas förutsättningar för stadsliv närmare vattnet. Målet är att skapa en attraktiv, hållbar stadsdel, ur ekologisk, ekonomisk och social synvinkel. Stadsdelen totalt kan komma att innehålla upp till 3000 lägenheter plus kommersiella lokaler.

Det offentliga rummet med parker, torg, konst, lekplatser, och gator är viktiga mötesplatser och främjar ett socialt liv mellan husen. En del i stadsbyggnadsidén är att skapa en tydlig front mot vattnet och centrala staden med några få accentbyggnader. Det finns möjlighet till högre bebyggelse som landmärken på lämpliga platser.

Flera kvarter har redan byggts eller är under byggnation. Heffners allé utgör Norra Kajens huvudgata med kollektivtrafik, gång- och cykelväg samt trädplanteringar. Kajpromenaden är upprustad längs med delar av Norra Kajen till ett attraktivt stråk att röra sig på längs med vattnet. Området vid Skepparplatsen står närmast inför omvandling där nya bostadskvarter och torg knyter samman stadsdelen med stadskärnan.

Norra Kajen föreslås fortsätta utvecklas åt norr och öster med fler bostäder, en blandning av verksamheter, parkeringshus, parker, torg, möjligheter till båtangöring och allmän service. Området ska kännetecknas av hög täthet och funktionsblandning så att det mesta nås med gång och cykel.

Kajpromenaden ska utvecklas österut mot Skönsberg och söderut mot Inre hamnen och Rosenborgskajen. En ny gång- och cykelbro mellan Norra kajen och Finnkajen har potential att bidra till ett kontinuerligt rekreativt stråk runt Sundsvallsfjärden.

För att möjliggöra för flera att resa med kollektivtrafik behöver turtätheten öka. Det finns behov av att fortsätta utveckla kopplingar till omgivande stadsdelar och minska barriäreffekterna.

### **Lokala riktlinjer**

- Viktigt att överbrygga barriärer och skapa förbindelselänkar till omkringliggande områden för gående, cyklister och grönstruktur.
- Skapa tillgänglighet till ett allmänt promenadstråk med vattenkontakt (runt Sundsvallsfjärden) och grönstråk. Hela strandlinjen inom MBK-äl ska vara tillgänglig för allmänheten.
- Fortsatt planering behöver ta hänsyn till att det ska finnas tillräckligt med gröna ytor inom Norra kajen, eftersom omgivande områden har låg andel grönytor i förhållande till befolkning. En stadsdelspark behöver tillskapas utifrån områdets särskilda förutsättningar. Lokalisering och storlek behöver utredas vidare.
- Förskola behöver ordnas i området.
- Markföroreningar ska saneras och dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.
- Framtida beslut om vatten- och avloppsanläggningar kan komma att påverka hur området kan vidareutvecklas.
- Huvudgatorna ska vara väl sammanknutna med lokalgatorna i en rutnätsstruktur.

### **Konsekvenser**

Omvandling från industrimark till ny stadsdel i centralt läge innebär att Stenstadens utbud av arbetsplatser, service och handel finns inom gång- och cykelavstånd. Med en struktur som knyter ihop området med Stenstaden och ett blandat innehåll har Sundsvalls innerstad en möjlighet att växa i ett attraktivt vattennära läge. Omvandlingen bidrar även till att tillgängliggöra kaj- och promenadstråk som binder ihop Stenstaden med Skönsberg, vilket har

positiva sociala effekter. Områdets terräng och den barriär som väg 562 innebär, begränsar tillgängligheten mellan Norra Kajen och Haga.

### **Södra kajen, MBK-ä2**

På Södra kajen finns en unik möjlighet att bygga mer innerstad i centrala Sundsvall. Det innebär att omvandla ett centralt beläget industriområde och bygga vidare på Sundsvalls Stenstad.

Tidigare hamn- och industriområde består idag av parkeringsytor och industrispår med frilastkaj, ungdomsfält med fotbollsplaner och ett blandat utbud av verksamheter i form av handel, service, nöjen och kultur mm.

Området är tidigare detaljplanelagt för industri- och hamnverksamhet. Planläggning av Rosenborgskajen enligt de nya utvecklingsidéerna pågår.

Området har goda förutsättningar att komplettera stadsbebyggelsen och förtäta staden. Ny bebyggelse bör bygga vidare på den innerstadskaraktär som finns i centrala Sundsvall. Utbyggnad ska ske genom att bygga vidare på den kvartersstruktur Stenstaden består av men även genom att ta tillvara vattenkontakten, båtlivet och närheten till resecentrum. Ny stadsdelspark bör förläggas i förlängningen av Fridhemsparken, i folkmun kallad Grevebäcksparken, och vidare mot havet.

Öster om föreslagen stadsdelspark föreslås en fortsättning av kvartersstrukturen men där våningsantalet kan minskas något. Stadsdelskopplingar till planerat Resecentrum, Skönsmon/ Östermalm (gärna via ekodukt över järnvägen), Södermalm och Norra Kajen samt koppling till grönstråket längs Selångersån är viktiga förutsättningar för att få en fungerande stadsdel. I vissa lägen kan kontrasterande och uttrycksfull bebyggelse vara tänkbar där byggnader avviker i höjd och form från traditionell kvartersbebyggelse.

Byggnader och anläggningar i och vid vatten bör utformas så att de stärker vattenkontakten ytterligare. Det kan exempelvis röra sig om bryggor, småbåtshamnar eller bastubyggnader där allmänhetens tillgång är viktig att säkerställa. Bostäder på vatten kan vara aktuellt men behöver vara småskalig och utformas så att inte vattenkontakten tydligt avskärmas.

Området ligger nära till service och handel i centrum. Närmaste skolor finns på Södermalm, Skönsmon och i centrum. Dock saknas en gen koppling till Skönsmons skola, vilket skulle kunna lösas med en planskild passage över järnvägen.

Vatten- och avloppsnät finns delvis utbyggt inom området och fjärrvärmenät finns utbyggt i områdets nordvästra del. Delvis långt till kollektivtrafik (stadsbuss) i dagsläget men en utbyggnad innebär bättre underlag för kollektivtrafik.

### **Strandskydd**

Bostäder är ett angeläget allmänt intresse i Södra kajen. Möjligheten att utveckla innerstadskvarter i anslutning till centrum finns bara på ett begränsat antal platser inom Sundsvall. Med hänsyn till struktur, bebyggelse och topografi möjliggörs en utvidgning av innerstan enbart i Södra kajen, Norra Kajen och Alliero. För att uppnå ÖP:s målsättningar till 2040 kommer samtliga områden behöva vara genomförda och planläggning eller genomförande av planer pågår i Norra Kajen och Alliero. Det saknas därför möjlighet att tillgodose intresset av att bygga bostäder i innerstadskvarter om det skulle avgränsas till enbart utanför strandskyddat område i Södra kajen. Strandskyddat område behöver därför tas i anspråk.

### **Lokala riktlinjer**

- Industrispåret måste ersättas med andra lösningar i dialog med berörda industrier.
- Beakta närheten till riksintresse Centrala Sundsvall. Planera utifrån Stenstadens kvartersstruktur och ta hänsyn till stadsbilden.
- Anpassa områdets struktur så att en framtida planskild GC-passage/ekodukt mot Bäckparken kan ansluta väl till cykelstråk genom området.
- Skapa tillgänglighet till ett allmänt kajstråk (runt Sundsvallsfjärden) och grönstråk.
- Buller och luftföroreningar från väg och järnväg behöver hanteras.
- Utformning och grundläggning måste ske utifrån mark- och kajstabilitet.
- Det finns dokumenterade markföroreningar inom området som behöver hanteras.
- Särskilt viktigt just här är samordning mellan ledningsägare. Många större ledningar finns i området.
- Närheten till bränslestation och farligt gods behöver beaktas vid val av utformning och material.
- Planera för framtida högre havsvattennivåer. Öppna Grevebäcken och möjliggör ytlig dagvattenhantering.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.

### **Konsekvenser**

Utveckling och utbyggnad i detta centrala läge medför gång- och cykelavstånd eller korta resor till service, handel, arbetsplatser etc. med direkt närhet till resecentrum. Tidigare förorenad industrimark saneras. Allmänheten får tillgänglighet till kaj, vatten och bostäder i ett attraktivt läge. Med en blandning av boende och verksamheter finns även positiva sociala effekter då man blir en del av stadslivet. Genom att omvandla industrimark behöver inte obebyggda markområden tas i anspråk för ny bebyggelse, här finns möjlighet att skapa ytterligare rekreativ miljöer för de boende i staden. Området omges av barriärer och bullerkällor.

Det behövs förskolor centralt och flyttar det barn till Södra kajen ökar behovet även här.

## Mångfunktionell bebyggelse, stadslivsstråk /lokalt centrum (MBC)

Områden för mångfunktionell bebyggelse, stadslivsstråk/lokalt centrum, har stads- och tätortsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder.

Sundsvalls stad ska utvecklas genom förtätning vid lokala centrum och utvalda stråk där service, kollektivtrafik, handel, etc. redan finns. Genom att nyttja befintliga markresurser mer effektivt kan fler ta del av handel och service i närområdet samtidigt som underlaget för dessa verksamheter växer. Tillskott av bostäder, servicefunktioner och handel är positivt för att stärka dessa platser och stråk.

Olika platser har olika förutsättningar men gemensamt är att de ska bygga vidare på befintliga strukturer och den karaktär som området besitter. En förutsättning för trygghet, handel och naturliga möten är att vägar och allmänna platser strategiskt samlar och inte sprider ut människor.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen MBC

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är utvecklad eller ändrad markanvändning:

- För att stärka stads- och tätortskvalitéer, trygghet samt orienterbarhet ska huvudstråk och lokala centrum utformas för att människor ska samlas och röra sig där under så stor del av dygnet som möjligt. Detta kan ske genom att kommersiell och offentlig service placeras här, funktionsblandat med bostadsbebyggelse. En blandning av fler små enheter prioriteras framför få stora enheter.
- Förtäta i harmoni med befintlig bebyggelsestruktur, t.ex. kvartersmönster.
- Byggnader bör vända sig mot det offentliga rummet och entréer till fastigheter ska vara lätta att känna igen, t.ex. genom färg, utbyggnad av entrépartier och skyltning. Bottenvåningar bör aktiveras och öppnas upp vid lokala centrum och utvalda huvudstråk.
- Byggnader, torg och parker kan genom identitetsskapande utsmyckning, färgsättning och formgivning bidra till ökad attraktivitet. Längs raka gator bör långa siktlinjer avslutas med fondmotiv för en förbättrad orienterbarhet och stadsstruktur.
- Gator, torg och parker ska ge plats för konst, lek, uppträdanden och samvaro.
- Återvinningsstationer bör placeras vid lokala centrum och huvudstråk och utformas på ett attraktivt sätt.
- Vid planering för nya bostäder ska behov av lokaler för skola, barnomsorg, vård, omsorg och socialt boende samt ytor för lek, rekreation och återvinning hanteras **tidigt** i planprocessen.

- Barn och unga påverkas starkt av sin omgivning. God tillgång till stimulerande och lärorika miljöer kring förskolor och skolor ger möjlighet till en god fysisk och psykisk utveckling. Vid planering och nybyggnation ska kommunen därför:
  - Se till att det finns tillräckligt med ändamålsenlig friyta. 40 kvm/barn i förskolan respektive 30 kvm/barn i grundskolan. Även vid ett mindre antal barn bör gården inte vara mindre än 3000 kvm.
  - Platser för skolor och förskolor väljs där riktvärden för buller från trafik och miljökvalitetsmål för frisk luft inte överskrids.
  - Ta stöd av Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid planering och nybyggnad av grundskolor och förskolor.
- Vid planering av ny bebyggelse i områden med god tillgänglighet till Mittuniversitetet (i första hand inom 2 km) ska behovet av studentbostäder alltid vägas in, med utgångspunkt i aktuellt analysunderlag för bostadsförsörjning.
- I kommundels- och stadsdelscentrum prioriteras människor framför fordon. Logistik och varudistribution ska fungera smidigt och ske på ett hänsynsfullt sätt mot människor och miljö.
- Det är vanligt att det finns föroreningar i massor som använts till utfyllnad av mark. Utöver riskerna med förorenade fyllnadsmassor finns halter av polyaromatiska kolväten (PAH) i mark i områden kring aluminiumsmältverket och i förhärskande vindriktning in mot stadens centrala, norra och södra delar. Avgränsning av området som är påverkat är inte genomförd men halterna avtar med avståndet från fabriken. Marken kan därför behöva undersökas för att fastställa vilka föroreningar som finns.

## Utvecklad markanvändning, MBC-u

Inom ytor med MBC-u finns det en etablerad struktur. Kompletterande bebyggelse bör stärka platsens eller stråkets betydelse och tillföra något till kvalitéerna i området.



## Mångfunktionell bebyggelse, verksamhet (MBV)

Markanvändningen innebär verksamheter som inte är störande för omgivningen.

Markanvändningen är på grund av sitt läge inte lämplig för bostäder, men utgör en integrerad del av stads-/tätortsbebyggelsen.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen MBV

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

Verksamhetsutveckling är positiv, men behöver vara yteffektiv och i väl avvägda lägen.

Därför ska:

- verksamheter inom samma verksamhetsområde så långt det är möjligt samnyttja exempelvis omlastningsytor och parkeringsytor.
- verksamheter sträva efter ett effektivt markutnyttjande genom att exempelvis bygga fler våningar och undvika markparkering.
- verksamheter med större transportbehov lokaliseras nära trafikplatser och andra kopplingar till större transportstråk. Ytor för omlastning, lagring och parkering bör delvis kunna lokaliseras inom det byggnadsfria avståndet kring transportleder (12, 25 eller 40 meter från vägmitt beroende på väglassning), men det kan då finnas behov av en riskutredning.
- verksamhetsområden utformas så att dess byggnader fungerar som bullerskärmar, i lägen där detta kan bidra till att intilliggande mark blir tillgänglig för bullerkänsliga verksamheter och bostäder.

## Utvecklad markanvändning, MBV-u

Inom ytor med beteckningen MBV-u finns idag blandad verksamhet. Marken är på grund av sitt läge lämpligt för verksamhet som inte stör omgivningen och bör vidareutvecklas med den inriktningen.

## Ändrad markanvändning, MBV-ä

Inom det här området vill vi skapa möjlighet till företagande där det idag är annan markanvändning. Varje område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

### **Ljustavägen, MBV-ä1**

I förlängningen av det planlagda området finns möjlighet att skapa attraktiva industritomter nära övergripande vägar och nära Logistikparken. Marken är idag jordbruksmark och ligger nära Ljustabäcken som har höga naturvärden.

#### **Lokala riktlinjer**

- Anpassa området till framtida utbyggnad av väg 622 Ljustavägen.
- Ta hänsyn till Ljustabäcken
- Anpassa områdets utformning, eller säkerställ tillgänglighet till stigar och värden för natur och rekreation.

#### **Konsekvenser**

Området består av jordbruksmark. Föreslaget område går därmed emot målbilden att inte bebygga jordbruksmark. Dock är behovet av verksamhetsyta stort, särskilt i närheten av logistikparken. Annan lämplig mark är begränsad i området.

### **Haparandavägen, MBV-ä2**

I Granloholm finns blandade upplåtelseformer för bostäder med inslag av service och verksamheter. De områden som föreslås för ny bebyggelse kan i viss mån ses som förtätning av befintlig bebyggelse. Därigenom uppnås närhet till såväl kommersiell service i form av livsmedelsaffär och pizzerior som till samhällsservice i form av förskolor, skolor från förskoleklass till årskurs 9, fritidsgård och bibliotek.

Området mellan Haparandavägen och Hulivägen består idag av en långtidsparkering. Området kan förtätas förslagsvis med någon form av verksamheter då området är utsatt för buller från Hulivägen. Verksamheterna får inte störa de närliggande bostäderna.

#### **Lokala riktlinjer**

- Markerade grönstråk är viktiga för att knyta samman Sticksjöns och Norra bergets kärnområden för tätortsnära natur och friluftsliv. Anpassa områdets utformning till de planskilda passager som finns med Hulivägen.
- Närheten till Hulivägen och ev skyddsavstånd måste hanteras i planeringen. Hulivägen utgör riksintresse för framtida kommunikationer.

#### **Konsekvenser**

Den funktionsintegrering mellan boende och verksamheter som finns i Granloholm stärks upp genom liknande bebyggelse i det här området. Funktionsintegreringen i anslutning till befintlig bebyggelse skapar förutsättningar för en god ekonomisk hållbarhet. Bra med arbetsplatser nära bostäder för att potentiellt kunna minska behovet att resa.

### **Kubikenborg – Bredsand verksamhetsområde, MBV-ä3**

Eftersom Sundsvall växer behöver vi även större områden för nya verksamheter och bostäder. Skogsslutningen mot öster med havsutsikt har tidigare delvis varit ett jordbrukslandskap med enstaka gårdar. En utbyggnad av detta område skulle bidra till att knyta ihop Bredsand med stadsbebyggelsen vilket är betydelsefullt. I området kan omfattande markytor för nybyggnad skapas.

Norr och öster om området finns aluminiumsmältverket Kubal, på östra sidan av E4. Marken sluttar kraftigt på några ställen och områdets utformning behöver anpassas till terrängen. Trafiken på E4 och järnvägen orsakar buller som måste beaktas vid utformningen av området.

I området närmast E4 och järnvägen kan mark för verksamheter tillskapas. Verksamhetsytorna med byggnader skulle fungera som en barriär för de bostäder som tillkommer längre västerut mot Södra berget. Det finns ett stort behov att tillskapa mer ytor för verksamheter.

Det finns önskemål om att bygga bostäder här och att förse området med service, bland annat i form av kollektivtrafik.

#### **Lokala riktlinjer**

- Marken är sannolikt förorenad av diffust PAH nedfall från Kubal och kan behöva saneras innan utbyggnad. Även andra föroreningar kan förekomma.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.
- Området ansluter till riksintresse för friluftsliv Södra berget. Viktigt att bevara och utveckla gröna släpp mellan bebyggelse och riksintresset. Det gäller också området kring scoutstugan/NTO-stugan.
- Trafikföringen behöver studeras vidare. Viktigt att en koppling ordnas mellan Kuben och Bredsand så att områdena knyts ihop.
- Verksamheterna får inte störa bostäderna.
- Bullerutbredningen över området får styra hur bebyggelse placeras eller vilken bebyggelse som placeras var.
- Området är exponerat, det syns långt, i den östliga delen. Hänsyn behöver tas till detta vid gestaltning och utformning.
- Fornlämningar i form av rösen och stensättningar finns direkt norr om området vid Kubikenborg.
- En namnlös bäck rinner mot havet direkt norr om befintlig villabebyggelse i Bredsand. Kring bäcken råder strandskydd.
- Kraftledningarna till Kubal begränsar utbyggnadsmöjligheterna i delar av området.
- Risker behöver analyseras med hänsyn till närhet till motorväg, järnväg och industri.

### ***Konsekvenser***

Då staden växer kan detta bli ett attraktivt läge för stadsutveckling. Buller och barriäreffekter från väg E4 och järnväg påverkar området. Skogsmark tas i anspråk som idag delvis nyttjas som stadsnära rekreationsområde. Saneringsbehovet kan medföra att stora delar av ytskiktet behöver tas bort, eftersom PAH-föreningar påträffats på många platser i närområdet.

## **Mångfunktionell bebyggelse, begravningsplats (MBB)**

En begravningsplats är ett utpekat område eller utrymme där avlidnas stoft eller aska får förvaras. Dessa områden är ianspråktagna för sitt ändamål och utgörs främst av kyrkogårdar, minneslundar, kolumbarier, urnmurar eller andra gravområden.

### **Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen MBB**

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Området ska ha en god tillgänglighet för människor i alla åldrar oavsett eventuella funktionshinder.
- Området bör skyddas mot buller från omgivningen.
- Områdenas skötsel och utveckling styrs av tillhörande skötselplan.

### **Pågående markanvändning**

Befintliga områden eller utrymmen för aktuell markanvändning fortsätter att bedrivas i samma utsträckning som idag.

## Sammanhängande bostadsbebyggelse, småskalig (SBS)

Denna typ av markanvändning används främst längs kommunens bebyggda kustområden. Den kännetecknas av småskalighet och består främst av bostäder och fritidshus som antingen är samlade i bybildningar eller vända mot havet. Det finns också inslag av verksamheter kopplat till besöksnäring. Ett fåtal servicefunktioner kan förekomma i denna markanvändning men boende i områdena kan generellt inte förvänta sig något serviceutbud i närområdet. Det finns i nuläget inte heller underlag för konkurrenskraftig kollektivtrafik.

De utökade byggrätter som erbjuds i vissa områden i samband med utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp kommer inte vara förknippat med anläggande av gång- och cykelvägar, utökade kollektivtrafikturer eller annan kommunal service utanför serviceorterna. Fler boende året runt innebär utökade samhällskostnader i form av t.ex. skolskjuts och hemtjänst. Samtidigt är områdena ofta lämpliga och attraktiva för fritidsboende.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen SBS

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Vid planering för nya bostäder ska tillgänglighet till skola, barnomsorg, vård, omsorg och socialt boende samt ytor för lek, rekreation och återvinning hanteras **tidigt** i planprocessen.
- Utveckling bör i första hand ske inom befintliga detaljplaner.
- Nya detaljplaner för tillkommande bebyggelse bör lokaliseras på ovansidan vägen, sett från stranden. Mängden tillkommande bebyggelse måste prövas med tanke på att områdets karaktär ska bevaras.
- Tillkommande bebyggelse ska ta stor hänsyn till områdets karaktär, och utformas så att strandområden är fortsatt inbjudande för besökare.
- Strandtillgänglighet och framkomlighet längs strandzonen ska alltid beaktas liksom befintliga bäckar, grönstråk och möjlighet till rekreation.
- Möjlighet till VA-lösningar som inte belastar havsvikar, där det finns bad och naturvärden, är en mycket viktig faktor vid avgörande om ny bebyggelse kan tillåtas. Främst bör utbyggnad ske där anslutning kan göras till det kommunala VA-nätet.
- Områden som i kustplanen pekats ut som klass 1 eller klass 2 ska inte pekats ut som SBS-områden om de inte redan är planlagda eller om det finns andra särskilda skäl. Om SBS-typer berör områden utpekade i kustplanen så ska särskild hänsyn tas till värden för natur, kultur och rekreation.

- Kommunen ska arbeta för att det finns en väl utbyggd bredbandsuppkoppling på landsbygden för att möjliggöra tillväxt av befolkning och sysselsättning.
- På landsbygden är de areella näringarna en viktig resurs som bör värnas mot andra intressen i samband med plan- och bygglovsärenden och annan strategisk utveckling. Därför styr vi i första hand byggande till annan mark än jordbruksmark, utom i de fall den tillkommande bebyggelsen underlättar ett fortsatt aktivt jordbruk. Detta eftersom odlingsbara ytor inom kommunen inte kan försörja vår befolkning med livsmedel i tillräcklig grad för ett långsiktigt robust samhälle.

### **Pågående markanvändning, SBS**

På östra sidan av norra Essvikshalvön finns småskalig fritidshusbebyggelse och enstaka året runt-boende. Området är svårtillgängligt och det är svårt att få till hållbara lösningar gällande service och infrastruktur. Därför föreslås ingen fortsatt utveckling av bebyggelsen här, till skillnad från övriga SBS-områden enligt nedan.

### **Utvecklad markanvändning, SBS-u**

Samtliga områden som betecknats med SBS har också betecknats med ”utvecklad” (bortsett från undantaget ovan) eftersom denna markanvändning har nyttjats för att markera områden där vi bedömer att viss utveckling kan ske. Kommunens planeringsunderlag ”Kustplan” har använts som ett viktigt underlag vid denna avvägning. Vid Njurundakusten behöver hänsyn även tas till riksintressen för kulturmiljövård. Utveckling sker ofta på initiativ av enskilda markägare.

## Verksamheter, industri/företagsområde (VIF)

Innebär verksamheter i form av industri eller annan typ av företagande som kan vara störande för omgivningen och därför inte passar nära annan typ av bebyggelse. Även solcellsparker kan vara aktuellt inom denna markanvändning. I dessa områden kan det vara möjligt att lägga vägar och ytor närmare kraftledningar än vad kartan visar.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen VIF

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

Verksamhetsutveckling behöver vara yteffektiv och i väl avvägda lägen. Därför ska:

- verksamheter inom samma verksamhetsområde så långt det är möjligt samnyttja exempelvis omlastningsytor och parkeringsytor.
- verksamheter sträva efter ett effektivt markutnyttjande genom att exempelvis bygga fler våningar och undvika markparkering.
- verksamheter med större transportbehov lokaliseras nära trafikplatser och andra kopplingar till större transportstråk. Ytor för omlastning, lagring och parkering bör delvis kunna lokaliseras inom det byggnadsfria avståndet kring transportleder (12, 25 eller 40 meter från vägmitt beroende på vägklassning), men det kan då finnas behov av en riskutredning. Här bör dialog föras med Trafikverket.
- verksamhetsområden utformas så att dess byggnader fungerar som bullerskärmar, i lägen där detta kan bidra till att intilliggande mark blir tillgänglig för bullerkänsliga verksamheter och bostäder.

## Pågående markanvändning

Befintliga ytor för verksamheter i form av industri eller annat företagande. Verksamheterna fortsätter bedrivas i samma utsträckning som idag.

## Utvecklad markanvändning, VIF-u

Inom ytor med VIF-u önskas en fortsatt utveckling av industri eller företagande inom området. Exempelvis kan det finnas möjlighet att använda ytor mer effektivt och ge plats för fler företag. I vissa fall kan det medföra behov av ändrade detaljplaner och i andra fall att fortsätta bygga ut i enlighet med gällande detaljplan.



## **Ändrad markanvändning, VIF-ä**

Inom ytor med VIF-ä kan nya industri- och företagsområden detaljplaneläggas där det tidigare varit en annan markanvändning. Varje sådant område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

### **Birsta nytt verksamhetsområde, VIF-ä1**

Norr om Timmervägen finns ett område där mer mark för småindustri och företag kan skapas. Området har sämre förutsättningar för hållbara transporter men har goda kopplingar till det övergripande vägnätet i alla väderstreck. E4 och Ådalsbanan är av riksintresse och passerar i närheten. Ådalsbanan är under utredning för nysträckning genom Birstaberget.

Trafiksystemet är hårt belastat i vissa delar. Vid detaljplaneläggning måste därför stor omsorg läggas på trafikutformning.

Förorenad mark kan finnas med tanke på tidigare och befintliga industriverksamheter. VA-ledningsnätet och reningsverket i Fillan har begränsad kapacitet.

### **Lokala riktlinjer**

- Det kan finnas fler fornlämningar än de registrerade, vilket måste undersökas innan exploatering.
- Det finns en bäck mitt i området. Anpassa och ta hänsyn till bäcken.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten och rening från väg- och parkeringsytor behövs. Dagvatten från hårdgjorda ytor ska omhändertas lokalt och genomgå oljeavskiljning och avskiljning av partiklar. Ta hänsyn till Ljustabäcken som rinner genom Birsta.
- Inom området finns två naturvärdesobjekt med mycket högt naturvärde. Områdets utformning bör anpassas till dessa så att värdet inte skadas.
- I befintligt verksamhetsområde finns farlig verksamhet i form av ammoniakhantering i fryshus. Dialog med verksamheten behövs för att ta reda på eventuellt skyddsavstånd.
- Det finns tomma lokaler i Birsta och nya verksamheter bör i första hand etablera sig i dessa lokaler.
- Det kan behövas och finnas säkerhetszoner både till verksamheter som hanterar farliga ämnen och kring statliga vägar.

### **Konsekvenser**

Det finns behov av ny industrimark av olika slag i kommunen och en utökning av verksamhetsytorna i norra delen av västra Birsta bidrar till att tillgodose detta. Bra med närhet till det övergripande transportnätet. Trafikbelastningen i Birsta kan behöva hanteras innan en plan kan antas.

### **Södra Birsta - Kullsåsen, VIF-ä2**

I södra Birsta finns obebyggd mark och närhet till de större vägarna i och kring Sundvall. Det finns ett stort tryck att planlägga mark för företagsetableringar. Det här området kan erbjuda många av de kvaliteter som efterfrågas – närhet till större väg, skyltläge och centralt i kommunen. Området kan anslutas mot ny E14 eller mot Birsta. I Birsta är trafikbelastningen tidvis hög, så vid ytterligare planläggning måste därför stor omsorg läggas på trafikutformning.

Det finns enstaka önskemål om mark för verksamheter i området.

#### **Lokala riktlinjer**

- Anpassa områdets utbredning till framtida utbyggnad av väg E14 i ny sträckning.
- Ta hänsyn till bäckar och gårdsbebyggelse i området.
- Ta hänsyn till de höglänta skogskullarna, som gärna får sparas som gröna landskapselement mellan väg och verksamhetsområde.
- Anpassa områdets utformning, eller säkerställ tillgänglighet till stigar och värden för natur och rekreation.

#### **Konsekvenser**

Området är vid vissa partier brant men de flackare ytorna är bra för verksamhetsetableringar. Området ligger i norrsluttning och är därför bättre att använda till verksamhet än bostäder, särskilt om E14 i framtiden dras intill.

### **Fillan, VIF-ä3**

Kring Johannedalsvägen finns obebyggd mark och närhet till Tunadalssågen och logistikparken. Det finns ett stort tryck att planlägga mark för företagsetableringar. Det här området kan erbjuda många av de kvaliteter som efterfrågas – närhet till större väg, skyltläge och centralt i kommunen. När logistikparken är färdigbyggd kommer det att behövas mark för kringverksamheter. Dessa måste lokaliseras så nära logistikparken som möjligt för att få så bra synergi som möjligt.

I den tidiga dialogen har inga särskilda önskemål om området förts fram.

### **Lokala riktlinjer**

- Hänsyn behöver tas till att området ansluter till ett kärnområde för natur där också ridning är vanligt förekommande.
- Det är bra om verksamheter med koppling till Logistikparken kan etablera sig här.
- Områdets gestaltning är viktigt då stråket längs Johannedalsvägen binder ihop Sundsbruk, Ljustadalen och Alnö med resten av staden.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Sundsvallsfjärden.

### **Konsekvenser**

Området är vid vissa partier brant men de flackare ytorna är bra för verksamhetsetableringar. Mer bebyggelse kring Johannedalsvägen är ett resurseffektivt sätt att bygga på. Innebär intrång i område för närrekreation och ridning.

### **Fillaberget, VIF-ä4**

Kring Råstatäkten finns ett område som kan vara lämpligt för företagsetableringar. Närheten till Råstatäkten gör att verksamheterna inte får vara känslig för störningar som uppstår vid täktverksamheten.

När området detaljplaneläggs bör utformningen anpassas så att ridstigar är fortsatt funktionella.

I den tidiga dialogen finns önskemål om bostäder i området.

### **Lokala riktlinjer**

- Hänsyn behöver tas till att området ansluter till ett kärnområde för natur där också ridning är vanligt förekommande.
- Verksamheterna bör inte vara störningskänsliga med hänsyn till verksamheten vid Råstatäkten.
- Lämplig väganslutning måste utredas.

### **Konsekvenser**

Inom området förekommer ridning. Områdets utbredning har anpassats så att ridstigar inte ska skäras av. Kring befintlig bergtäkt förekommer buller och därför kan annan störande verksamhet vara lämplig.

### **Hulivägen, VIF-ä5**

Kring Hulivägen finns obebyggd mark och närhet till de större vägarna i och kring Sundvall. Det finns ett stort tryck att planlägga mark för företagsetableringar. Det här området kan erbjuda många av de kvaliteter som efterfrågas – närhet till större väg, skyltläge och centralt i kommunen. När logistikparken är färdigbyggd kommer det att behövas mark för kringverksamheter. Dessa måste lokaliseras så nära logistikparken som möjligt för att få så bra synergi som möjligt.

Längs hela Hulivägen finns framförallt många önskemål om bostäder från allmänheten. Området pekas också ut som en plats för utflykt och rekreation.

#### **Lokala riktlinjer**

- Anpassa områdets utformning, eller säkerställ tillgänglighet till stigar och värden för natur och rekreation
- I området förekommer skidåkning vintertid. Det ställer särskilda krav på tillgängligheten.
- Anslutningen kan med fördel samordnas med den till bergtäkten

#### **Konsekvenser**

Området är vid vissa partier brant men de flackare ytorna är bra för verksamhetsetableringar. Mer bebyggelse kring Hulivägen är ett resurseffektivt sätt att bygga på. I detaljutformningen måste hänsyn tas till friluftslivet. Antingen genom att befintliga rörelsestråk behålls eller att de flyttas.

### **Bergsåkers gård, VIF-ä6**

Området består av skogsmark och ligger nära Selångerspåret som ligger i ett viktigt rekreationsområde. Utvecklingen av området ska ske på skogsmarken och hänsyn ska tas till de rekreationsvärden som finns. Platsen ligger inte i direkt anslutning till befintliga bostadsområden vilket innebär att VA och vägar måste nyanläggas.

På grund av närheten till både Timmervägen och Ådalsbanan är området utsatt för relativt stor bullerpåverkan. Detta kan också komma att öka den dag Ådalsbanan byggs om till högre standard. Läget är också attraktivt för transportrelaterade verksamheter genom närheten till trafikplatsen E14/Timmervägen. Därför föreslås området för någon typ av företagsområde. Det finns ett stort behov av mark för verksamheter.

Selångersån söder om området är av riksintresse för naturvård.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta hänsyn till naturvårdsobjektet Sundsvallsåsen som sträcker sig genom centrala Bergsåker.
- Utformningen behöver anpassas till landskapsbilden.
- En breddning av vägen eller ny väg behöver ta hänsyn till landskapsbilden.
- I Trafikverkets beslut av lokaliseringsalternativ för Ådalsbanan från april 2014 har beslut tagits om en kvarvarande järnvägskorridor längs sträckan. Denna korridor utgör riksintresse för kommunikationer. Järnvägskorridoren tangerar västra delen av planområdet för Bergsåkers gård, men det är inte sannolikt att järnvägen dras så högt upp då den kommer att anpassas till vissa befintliga bropassager.
- Ta hänsyn till behov av trygga passager för GC-trafikanter mellan Granlo och Bergsåker.
- För att inte riskera att påverka riksintresset Selångersån är det viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når dit.
- Ta hänsyn till allén som går längs med vägen till området.

### **Konsekvenser**

Verksamhetsområdet kan påverka upplevelsen av odlingslandskapet i en miljö som i övrigt präglas av storskalig infrastruktur. Då området ligger mellan Bergsåker och Granlo kan utformningen påverka hur människor rör sig mellan stadsdelarna. Målet är att det ska kännas tryggare att röra sig i området.

### **Nacksta västra verksamhetsområde, VIF-ä7**

Industrimark och plats för nya småföretag behövs för att Sundsvalls näringsliv ska utvecklas. Genom att låta Nacksta växa västerut söder om E14 skapar vi utrymme för ett ökat företagande, i ett läge där det finns goda vägförbindelser och med cykelavstånd till stan.

En utveckling av järnvägsspår och området kring Selångersån minskar tillgången på industrimark i denna västra del av staden. Behov finns av mark för nyetableringar och utveckling av befintliga företag i området. Platsen ligger vid en knutpunkt för kommunikationer eftersom Timmervägen ansluter till E14 direkt norr om området.

Idag består området av barrskog i en norrsluttning mot väg E14. Rättspsykiatriska regionvårdsenheten ligger intill området. Inga riksintressen eller andra utpekade allmänna intressen finns i området.

Vatten och avlopp samt fjärrvärme finns utbyggt i den befintliga delen av industriområdet i öster. Kollektivtrafik finns längs väg E14, på nära avstånd från den östra delen men med sämre tillgänglighet till de ytor som idag är skogsbevuxna.

Anslutning till E14 och det kommunala vägnätet bör utredas. Det är positivt om verksamhetsområdet kan nås från två riktningar.

Det finns önskemål om mark för verksamheter i det här området.

Selångersån norr om området är riksintresse för naturvård.

### **Lokala riktlinjer**

- Området sluttar åt norr i varierande grad. Verksamheter och vägar behöver planeras med hänsyn till detta.
- Hänsyn måste tas till de två kraftledningsstråken som går genom området.
- Visa hänsyn till Sandbergsbäcken i den sydöstra delen av området.
- Dagvattenflöden med avrinning av regnvatten längs bergssidan vid större regn måste hanteras. Andelen hårdgjorda ytor kan med fördel begränsas och andra ytor utredas för lokalt omhändertagande av dagvatten.
- Söder om Mejselvägen, strax utanför området, finns ett antal fornlämningar.
- Ev störningar mot Rättspsyk och övrig omgivning måste hanteras
- Utformningen måste göras med omsorg om landskapsbilden, med hänsyn till Selångers höga kulturvärden och synligheten mot hela norra sidan av stan.
- Viktigt att markföroreningar saneras och att dagvatten renas från föroreningar innan det når Selångersån.

### **Konsekvenser**

Det är positivt med förutsättningar till nya arbetsplatser nära stadscentrum. Verksamheterna kan alstra godstransporter på bilvägnätet vilket ger buller och luftföroreningar. Lokaliseringen är lämplig eftersom anslutning sker direkt till huvudvägnätet för tunga transporter, med koppling till Timmervägen/Hulivägen som möjliggör transporter till logistikparken utan att passera stadscentrum. Naturmark tas i anspråk, dock inte mark med höga naturmiljövärden. Konsekvenserna för friluftslivet bedöms vara små eftersom detta skogsparti nyttjas i begränsad omfattning.

### **E14 Blåberget - Nacksta, VIF-ä8**

I norrsluttningen mellan Nacksta och Blåberget föreslår vi ett område lämpligt för företagsetableringar. Området har brant terräng men vi tror ändå att de kan gå att få ut lämpliga tomter i området. Det finns inga kända fornlämningar eller andra kulturvärden i området. Det rinner en bäck genom området. Marken består av morän vilket är innebär bra förutsättningar för grundläggning. Hur området ska anslutas mot befintligt vägnät får utredas vidare i detaljplanearbetet.

Det finns önskemål om mark för småindustri i området.

#### **Lokala riktlinjer**

- Området sluttar åt norr i varierande grad. Verksamheter och vägar behöver planeras med hänsyn till detta.
- Beakta strandskydd och visa hänsyn till naturvärden kopplade till Stenbäcken och Smådalabäcken
- Dagvattenflöden med avrinning av regnvatten längs bergssidan vid större regn måste hanteras. Andelen hårdgjorda ytor kan med fördel begränsas och andra ytor utredas för lokalt omhändertagande av dagvatten.
- Utformningen måste göras med omsorg om landskapsbilden, med hänsyn till Selångers höga kulturvärden och synligheten mot dalgången norrut.

#### **Konsekvenser**

Området ligger högt och kommer att bli synligt för boende i Töva, Knävland mfl områden norrut.

### **Töva, VIF-ä9**

I skogsområdet mellan E14 och järnvägen finns ett skogsområde som funnits lämplig för verksamhetsetablering. Området är relativt plant. Området innehåller inte några kända värden. Området har anpassats till den bäck som rinner väster om området.

#### **Lokala riktlinjer**

- Beakta strandskydd och visa hänsyn till naturvärden kopplade till Bölesbäcken.

#### **Konsekvenser**

Ett relativt plant område med skyltläge mot E14.

### **Stockvik Vaple, VIF-ä10**

Vi vill ha växande företag och hållbara logistiklösningar. Stockvik är en strategisk punkt där E4 ansluter till det kommunala vägnätet i en trafikplats. Några av regionens största industrier har sin lokalisering här och Ostkustbanan passerar med anslutande industrispår. En vidareutveckling bör möjliggöras.

Stockvik och Vaple domineras idag av de kemiska industrierna.

Området närmast trafikplatsen är intressant för verksamhetsetableringar som exempelvis tankstationer, trafikantservice, mindre logistikföretag och lättare industrier. Området vid trafikplatsen består av skogslandskap som ligger i östsluttning. Området är brant och för att nå en bra väganslutning kan mark utanför det utpekade området behöva tas i anspråk.

Det finns önskemål om mer mark för industrietablering i området.

#### **Lokala riktlinjer**

- Hänsyn måste tas till skyddszon från Akzo och till närliggande bostadsbebyggelse. Tidig dialog ska föras med industrin vid planläggning.
- Risken från närliggande industrier är relaterad till kemiska risker. Därför är bostäder, svårutrymda verksamheter som dagis, äldreboende, vård samt verksamheter där personer förväntas sova olämpliga.
- Områdena kommer att vara bullerstörda från både E4 och Ostkustbanan.
- Ta hänsyn till bäckar i området.
- Förorenad mark finns i området. Dagvattenhanteringen bör ses över.
- Ta hänsyn till framtida dubbelspår för järnvägen.

#### **Konsekvenser**

Strategiskt bra lägen för verksamheter kan erbjudas vid nya E4 och industrin. Det östra området vid trafikplatsen gör intrång i naturvårdsobjektet Svartjärnsbäcken. Viktigt att detaljutformningen av området görs med hänsynstagande till bäckens funktion för den biologiska mångfalden. Det södra området avvattnas mot Vaplebäcken som är skyddsvärd och måste beaktas vid projektering av dagvattenhantering.

### **Område mellan E4 och Njurundabommen, VIF-ä11**

Längs vägen mellan E4 och Njurundabommen finns plats för att utveckla ett mindre område för verksamheter. Med den utveckling som sker i Njurundabommen behöver vi tillgodose även mark för företagande. Den här platsen kan bidra till det.

Den närliggande Åbäcken mynnar ut i Stångån som mynnar ut i Ljungan. Ljungan är av riksintresse för naturvård, skyddade vattendrag och friluftsliv.



### **Lokala riktlinjer**

- Verksamheterna måste vara förenliga med omkringliggande markanvändning som tex skolor.
- Anslutningen mot vägen måste detaljstuderas.
- Hänsyn behöver tas till närliggande stigar och elljusspår.
- Viktigt att markföreningar saneras och att dagvatten renas från föreningar innan det når Ljungan.

### **Konsekvenser**

Bra för helheten att det också finns plats för företagande. Mer blandad bebyggelse förbättrar förutsättningar för mångfald och service. Det stärker också Njurundabommens roll som centralort för närområdet.

### **Njurunda Stångom, VIF-ä12**

I området mellan Njurundavägen, ny E4 och nya Ostkustbanan, där gamla E4 tidigare gick, finns ett område som passar väl för verksamheter. Området är bullerstört från olika håll. Det är inte utrett hur området kan anslutas mot befintligt vägnät. Området har bra skyltläge söderifrån och mot E4. Marken består till huvudsak av morän med inslag av berg vilket talar för mer rimliga byggkostnader.

Det finns önskemål om bostäder i området. I närområdet finns önskemål om mark för småindustri.

### **Lokala riktlinjer**

- Beakta närheten till Njurunda kyrka.
- Anpassa området efter planerna för nya Ostkustbanan. Samråd med Trafikverket bör ske.
- Planera området så att närliggande bostäder inte blir störda.

### **Konsekvenser**

Område med bra skyltläge i södra delen av tätortsområdet.

### **Gårdsjön, VIF-ä13**

Området är ca 60 ha stort och relativt plant. Det ligger mellan Ostkustbanan och E4 och består till stora delar av moränmark. Platsen kan vara lämplig för en ytkrävande verksamhet som inte är personalintensiv. Det kan finnas möjlighet till industrispårsanslutning, men detta skulle innebära särskilda investeringar.

#### **Lokala riktlinjer**

- Beakta närheten till nya Ostkustbanan och dess framtida utformning. Samråd med Trafikverket bör ske.
- Visa hänsyn till de bäckar som rinner genom området.

#### **Konsekvenser**

Området ligger långt från bebyggelse och det är begränsade möjligheter till hållbart resande. Bra skyltläge mot väg E4. En mindre yta med jordbruksmark kan beröras.

## **Verksamheter, transportintensiv verksamhet (VIT)**

I beteckningen transportintensiv verksamhet innefattas storhandelsområden, större hamn och logistikpark. Generellt transporteras stora mängder gods till och från dessa områden. Platser med fokus på resande (såsom resecentrum eller småbåtshamnar) ingår däremot inte i denna markanvändning. Ytor ansluter i samtliga fall till de större transportstråken.

Samtliga ytor som i denna version av översiktsplan betecknas med VIT är planlagda men under fortsatt utveckling/utbyggnad och de har därför beteckningen VIT-u.

## **Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen VIT**

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Områdena är av regionalt och/eller nationellt värde och utveckling bör därför ske i dialog med regionala samverkansparter samt Trafikverket.
- Utveckling bör gynna hållbara lösningar som bidrar till att nödvändiga transporter ger sammantaget minskade koldioxidutsläpp.
- Verksamheterna bör gynna tillväxt och arbetstillfällen.
- Ytor ska nyttjas effektivt. För att bidra till detta kan i vissa fall verksamheter inom samma verksamhetsområde samnyttja exempelvis omlastningsytor och parkeringsytor samt bygga i flera våningar. Parkeringsutformningen bör utgå från gällande parkeringsnorm.
- Ytor för omlastning, lagring och parkering bör delvis kunna lokaliseras inom det byggnadsfria avståndet kring transportleder (12, 25 eller 40 meter från vägmitt beroende på vägklassning), men det kan då finnas behov av en riskutredning.
- Verksamhetsområden bör utformas så att dess byggnader fungerar som bullerskärmar, i lägen där detta kan bidra till att intilliggande mark blir tillgänglig för bullerkänsliga verksamheter och bostäder.

## **Utvecklad markanvändning, VIT-u**

Birsta handelsområde samt Sundsvalls hamn och logistikpark är de två stora transportintensiva verksamhetsområdena som är under utveckling inom Sundsvalls kommun. De beskrivs under varsin rubrik nedan då de har olika lokala riktlinjer.

### **Sundsvalls hamn och logistikpark, VIT-u**

Tunadal – Korsta – Ortviken har stor strategisk betydelse för utveckling av näringslivet i kommunen och regionen. Den fördjupade översiktsplan som gällt för området har nu spelat ut

sin roll då hela området hunnit detaljplaneläggas. Fortsatt utbyggnad och utveckling av området i föreslås. Elektrifiering av järnvägsspåret (Tunadalsspåret) och utbyggnad av Malandsspåret möjliggör hållbara godstransporter. Utfyllnad av hamnplanen möjliggör anslutning av fartyg med maximalt djupgående för Östersjön. Utöver utbyggnad av logistikpark och förbättrad hamn föreslås fortsatt utveckling av intilliggande verksamhetsytor. Utvecklingen med förändrade verksamheter vid Ortvikens industriområde möjliggör nya företagsetableringar som eventuellt kan leda till behov av mindre detaljplaneändringar. Med planerad utveckling förbättrar vi Sundsvallsregionens kommunikationer med omvärlden och lägger grunden för hållbara godstransporter.

Det vore gynnsamt att ansluta det övergripande statliga vägnätet till området vid hamnen och Logistikparken.

Den transporttunnel som från och till varit aktuell i planeringen av logistikparken har hittills inte varit ekonomiskt motiverad. Men om verksamheten i området ökar i framtiden kan den åter bli ett alternativ för att minska eventuella trafikstörningar för boende väster om området. Därför har tunnelsträckningen reserveras i plankartan för framtida behov.

Kring verksamhets- och transportytorna finns områden med avskärmande grönska som är viktiga både för landskapsbilden och som skydd för närliggande stadsdelars bostadsbebyggelse.

### **Lokala riktlinjer**

- Vid all utveckling ska dagvattenfrågor, buller samt mark-, luft- och vattenföroreningar beaktas och hanteras med modern teknik så att god miljöhänsyn tas.
- Säkerhetsfrågor såsom skalskydd kring hamnverksamhet och kombiterminal ska hanteras samlat så det inte försvårar utveckling och tillgänglighet till intilliggande verksamheter.
- Om en ny vägtransportkorridor via tunnel anläggs så bör tung genomfartstrafik därefter begränsas på Tunabäcksvägen.

### **Konsekvenser**

Flertalet verksamheter och utbyggnader i området medför behov av miljötillstånd och särskilda miljöbedömningar. Områdets framtida utveckling kan generera behov av nya verksamhetsytor och ytor för lastbilsuppställning som inte kan tillgodoses inom området. Detta kan behöva tillgodoses kring anslutande huvudvägnät. Tillväxt i området medför på sikt ökade transporter av tungt gods och farligt gods. Sammantaget medför utvecklingen att risksituationen och förutsättningarna för hållbara transportlösningar förbättras jämfört med nuläget i Sundsvallsområdet.

### **Birsta handelsområde, VIT-u**

Birsta är ett av Sveriges största externhandelsområden med mer än 10 miljoner besökare per år. Handeln i Birsta är viktig för turismen och arbetsmarknaden i Sundsvall. I Birsta bör även fortsättningsvis etableringarna i första hand avse volymhandel. Det bästa sättet att hantera relationen mellan Birsta och Stenstaden är en fortsatt positiv konkurrens men att Stenstadens karaktär med ett blandat utbud av handel, matställen, kultur, hotell och arbetsplatser inte bör eftersträvas i Birsta. Beroende på hur handeln kommer se ut i framtiden skulle Birsta även kunna inrymma andra verksamheter som exempelvis aktivitetshallar, skrymmande verksamheter och lager.

Birsta handelsområde angränsar till Birstas industriområde där det finns goda möjligheter att vidareutveckla verksamhetsområden för småindustri.

De flesta besökarna kommer till Birsta i bil men förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt finns. Det är viktigt med sammanhängande och väldefinierade stråk för oskyddade trafikanter. För att det ska lyckas krävs samordning mellan fastighetsägarna eftersom många gång- och cykelvägar går på privat mark. Det är också viktigt att det finns goda möjligheter att parkera sin cykel i nära anslutning till entréerna. Blir det avsevärt enklare att gå mellan olika målpunkter inom området kommer detta att minska den lokala trafik som beror på att man väljer att åka bil mellan olika närliggande köpställen.

Trädplanteringar i ett område som Birsta har flera fördelar och bör eftersträvas i dialog med markägarna. De kan dels användas tillsammans med refuger och belysning för att ordna upp markparkering samt dela in stora ytor i mindre och mer lättöverskådliga delar. De kan också användas för att separera olika trafikslag från varandra. Trädplanteringar kan vara positivt för dagvatteninfiltrationen samt bidra till ett bättre lokalklimat.

Kommunen och Trafikverket samverkar för att trafiksituationen i Birsta och på omkringliggande vägar ska vara god. Kontinuerliga trafikmätningar genomförs i Birsta och utifrån resultatet på mätningarna beslutas det om eventuella åtgärder.

Många Sundsvallsbor uppskattar Birsta som en mötesplats med folkliv. Det finns önskemål om idrottsanläggningar i området. Även gällande trafiken finns önskemål om förbättringar för samtliga transportslag.

Dagvattenhanteringen utgör ett problem i Birsta, främst i den västra delen där det saknas fördröjningsdammar och vattnet leds till det kommunala nätet som lätt blir överbelastat. I samband med planläggning och avtalssituationer bör därför varje tillfälle tas till att förbättra dagvattensituationen och belastningen av Ljustabäcken.

Målsättningen för dagvattenhanteringen är:

- Att lågområdena i västra Birsta inte ska översvämmas vid extremflöden
- Att befintligt dagvattensystem ska klara av att avvattna det ökade antalet hårdgjorda ytor
- Att tillräcklig rening ska ske av dagvattnet innan det släpps ut till Ljustabäcken
- Att Ljustabäckens kvalitét i form av vattenkvalité, djur- och växtliv ska bibehållas
- Att Ljustabäcken nedströms Birsta inte ska drabbas av översvämningar
- Att vägtrummor som finns i Ljustabäckens nedre del ska klara av de extremflöden som kan uppkomma i Ljustabäcken.

### **Lokala riktlinjer**

- Dagvatten från hårdgjorda ytor ska omhändertas lokalt och genomgå oljeavskiljning och avskiljning av partiklar. Fastighetsägarna ansvarar för det vatten som kommer från fastighetsmark. Ta hänsyn till Ljustabäcken som är delvis kulverterad genom området, men som också har höga kvaliteter.
- VA-ledningsnätet och reningsverket i Fillan har begränsad kapacitet. Se vidare i VA-planen.
- Det kan finnas hittills okända fornlämningar att ta hänsyn till eftersom närområdet är fornlämningsrikt.
- Säkerhetszoner ska finnas kring transportleder med farligt gods och industrier. E4 och Ådalsbanan är transportleder av riksintresse.
- Förorenad mark kan finnas med tanke på tidigare och befintliga industriverksamheter.
- Undvik att ta aktiv odlingsmark i anspråk.
- Trafiksystemet är hårt belastat på vissa delar. Vid ytterligare planläggning måste därför stor omsorg läggas på trafikutformning och hållbart resande.
- Det finns tomma lokaler i Birsta och nya verksamheter bör i första hand etablera sig i dessa lokaler, innan ny mark tas i anspråk.

### **Konsekvenser**

Bra om framför allt skrymmande handel och transportintensiva verksamheter kan lokaliseras i dessa områden som har god tillgänglighet till det övergripande transportnätet. Birsta handelsområde gynnar kommunens tillväxt och näringsliv, men tenderar samtidigt att dra till sig handel som kan vara fördelaktig att behålla/utveckla i stadskärnan. Utveckling kan bidra till att förbättra dagvattensituationen.

## **Verksamheter, större besöksanläggning (VIB)**

Större besöksanläggningar där exempelvis flera olika idrottshallar, utomhusplaner och verksamheter finns samlade är markerade med VIB. De genererar tidvis ett stort parkeringsbehov och kan ibland orsaka störningar som inte passar in i en blandad bebyggelse (MBT). De idrottsanläggningar som är inordnade i den blandade centrumbebyggelsen ingår inte i denna markanvändning.

## **Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen VIB**

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Områdena bör fortsätta utvecklas för att möjliggöra en mångfald av aktiviteter och för att gynna besöksnäringens utveckling.
- Tillgänglighet till områdena via gång, cykel och kollektivtrafik bör vara god.

## **Pågående markanvändning, VIB**

Bergsåkers IP, Bergsåkers travbana och Ånäsparken är områden där idrott, sport och motion och andra aktiviteter som marknader och liknande äger rum flera gånger per år.

## **Utvecklad markanvändning, VIB-u**

De områden som föreslås ha markanvändningen VIB är alla under fortsatt utveckling. Det gäller Gärdeområdet (där skridskosporter, mässhallar m.m. finns), Baldersområdet (där det bland annat byggs ett stort racketcenter utöver befintlig friidrottsanläggning och hallar), Kubenområdet (där olika bollsporter samsas med bland annat bad och bågskytte) samt Södra Berget (Ängenområdet-Hotellområdet). Gång- och cykelanslutningar samt parkeringsytor behöver i flera fall förbättras.

## Verksamheter, Bergtäkt (VIM)

Bergtäkt är en av många olika täktverksamheter där utvinning av naturmaterial sker. Denna typ av markanvändning klassificeras som störande för sin omgivning. Tung trafik, sprängnings- och krossningsverksamhet är vanligt förekommande. Detta orsakar buller och andra störningar, dessutom är verksamheten ofta ytkrävande och är därmed inte förenlig med exempelvis bostäder.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen VIM

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Nya täkter ska behovsprövas och etableras med hänsyn till effektiva transporter, minimerade störningar för omgivningen, naturmiljön och det rörliga friluftslivet.
- Ett resurseffektivt nyttjande av befintliga berg- och moräntäkter ska eftersträvas medan uttag av natursand eller naturgrus ska minimeras. Etablering av olika verksamheter på eller i anslutning till isälvsavlagringar ska prövas restriktivt. Processer för samordning av masshantering mellan olika projekt bör utvecklas för att minimera täktbehov.
- Kommunen ska motverka torvbrytning, gruvdrift och andra omfattande täktverksamheter i känsliga lägen, såsom där vattenskyddsområden, riksintressen och andra skyddade områden kan påverkas.
- Vid lokalisering av nya verksamheter som bedöms utgöra antingen ett riskobjekt (exempelvis en bränslestation eller en dammbyggnad) eller ett skyddsobjekt (exempelvis en vårdinrättning, skola, förskola eller vattentäkt) ska en riskbedömning göras som grund för lämplig lokalisering och andra eventuella åtgärder. En riskbedömning ska också göras vid planläggning för ny markanvändning inom influensområdet av ett befintligt riskobjekt.
- Täktverksamheter ska lokaliseras så att konflikter med naturvård, rekreationsintressen och boendemiljöer undviks samtidigt som transporter och störningar från täkterna minimeras. Massor som tas emot för att efterbehandla täkter ska vara så rena att den framtida markanvändningen på platsen inte begränsas.

## Pågående markanvändning

Befintliga områden för aktuell markanvändning fortsätter att bedrivas i enlighet med gällande tillstånd.



## Transportinfrastruktur, större väg (TIV)

Större väg används som beteckning för europavägarna i kommunen, och för reservat för sådana framtida vägar. De har särskilt stor betydelse för trafikförsörjningen och medför samtidigt påverkan på omgivningen.

Observera att i kommunen finns många andra vägar av stor betydelse för vägnätet som inte markerats ut särskilt. Det framgår av de generella riktlinjerna hur kommunen förhåller sig till dessa.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TIV

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Kring Trafikverkets vägar finns rekommendationer om byggnadsfritt avstånd. Vid Europavägar gäller 40 meter.
- Risker vid transportleder för farligt gods på väg ska särskilt beaktas.
- Möjligheten till säkra passager av vägarna för närboende, friluftsliv och djurliv bör vidareutvecklas i strategiska lägen.
- De större vägarna bör vara lokaliserade och utformade så att de inte utgör ett hinder för stadsutveckling och en god livsmiljö.
- Kommunen bör verka för att det statliga större vägnätet ansluter till hamn och logistikpark.

### Pågående markanvändning

Under pågående markanvändning finns europavägarna i kommunen. E4 är delvis relativt nybyggd och kommer förmodligen se ut på samma sätt under överskådlig framtid.

### Utvecklad markanvändning, TIV-u

Under utvecklad finns vägar som är i behov av en ny sträckning eller större ombyggnation av befintlig vägsträcka på grund av bristande framkomlighet och/eller trafiksäkerhet.

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för turisttrafiken till och från fjällområdet och ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Sträckan mellan Timmervägen och Stöde är mycket olycksdrabbad och diskussioner har sedan länge förts om tänkbara åtgärder. Vägen har dålig geometrisk standard och vägbredden varierar mellan 9 och 13 meter. Den låga hastigheten leder också till framkomlighetsproblem särskilt under rusningstid morgon och kväll. På sträckan Timmervägen-Blåberget pågår nybyggnation. Sträckan Blåberget-Stöde har delats in i två etapper, Blåberget-Matfors och Matfors- Stöde. Dessa två etapper saknar finansiering.

## Ändrad markanvändning, TIV-ä

Under ändrad markanvändning finns nya vägsträckningar.

### Ny sträckning E14, TIV-ä1

Befintlig sträckning av E14 går genom centrala Sundsvall och är bristfällig av flera anledningar som låg trafiksäkerhet, låg framkomlighet och problem med luft och buller. Därför har en lokaliseringsutredning genomförts för att hitta en ny sträckning av E14. Sundsvalls kommun förslår en sträckning som går i obruten terräng mellan Hulivägen och Timmervägen.

### Lokala riktlinjer

- Sundsvalls kommun ska verka för att vägen byggs ut så snart som möjligt, och att utformningen görs i dialog mellan Trafikverket och kommunen så att olika intressen tas tillvara på ett bra sätt.
- Planskilda passager för både människor och djur behövs. Dessa bör lokaliseras samordnat med viktiga grönstråk
- Ta hänsyn till landskapsbilden med dess utblickar och vyer samt Hulidalens kulturvärden.
- Kring Trafikverkets vägar finns rekommendationer om byggnadsfritt avstånd. Vid Europavägar gäller 40 meter. Risker vid transportleder för farligt gods på väg ska särskilt beaktas.

### Konsekvenser

Hur vägen ska byggas om och vilka konsekvenser det innebär utreds av Trafikverket.

## Transportinfrastruktur, järnväg (TIJ)

Alla befintliga och planerade järnvägar i kommunen är markerade med TIJ. För såväl persontrafik som godstrafik där typ av anläggning kan anges under ställningstagande, till exempel bangård, bytesspår etcetera. Markerade korridorer för framtida järnvägar omfattar ett betydligt större område än vad som kommer att tas i anspråk, för att ge utrymme för en bra utformning vid kommande projektering.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TIJ

- Kring järnväg bör ny bebyggelse undvikas inom 30 m från spårmittpunkt. Där järnvägen går genom befintlig centrumbebyggelse råder särskilda förutsättningar som måste vägas in. Ytor för omlastning och parkering bör kunna nyttjas inom det byggnadsfria avståndet. Behov av riskutredning kan finnas kopplat mot att minska det byggnadsfria avståndet till järnväg.
- Inom markerade järnvägsreservat för ny järnväg bör ingen ny bebyggelse uppföras om det inte är helt klarlagt att den inte medför konflikter med planerad järnväg.
- Sundsvalls kommun ska aktivt verka för att järnvägsnätet i regionen förbättras.
- Vid nyplanering och ombyggnad av järnväg är det viktigt att säkerställa säkra och attraktiva passager som möjliggör utveckling av boendemiljöer, stadsliv och friluftsliv.

### Pågående markanvändning

För tågtrafiken är Sundsvall en nod för tre järnvägsbanor. Ostkustbanan förbinder Sundsvall söderut med Gävle/Stockholm, Mittbanan löper västerut till Östersund/Trondheim och norrut kopplar Ådalsbanan/ Botniabanan ihop Sundsvall och Umeå. Det finns också kortare industrispår.

### Utvecklad markanvändning, TIJ-u

Utvecklad markanvändning anges där det finns en befintlig järnväg men där standarden behöver förbättras, samt på befintliga järnvägar som i framtiden kommer att ersättas med en järnväg i annan sträckning.

#### Ådalsbanan

Ådalsbanan norr om Sundsvall har mycket låg standard med tvära kurvor och branta stigningar. Sträckan mellan Sundsvall Härnösand är 67 km vilket ska jämföras med bilvägen

som är 52 km. Trafikverket har utrett olika alternativ för ny sträckning med högre standard. Utbyggnaden är inte finansierad inom aktuell tioårsplan, men den dag den nya järnvägen finns på plats kan spåret genom Sundsbruk rivas.

### **Mittbanan**

Förutsättningarna för effektiva person- och godstransporter längs Mittbanan begränsas av den låga standarden på banan, främst mellan Sundsvall och Stöde. Sundsvall, Östersund och Trondheim samarbetar för att åstadkomma en positiv utveckling av Mittbanan. I Vattjom finns eventuellt möjlighet att anlägga en tåghållplats. Se mer på Tåghållplats Vattjom TIR-ä3.

### **Malandstriangeln**

Projektet består av tre delar. Del utbyggnad av partiellt dubbelspår längs Ådalsbanan på delen E4-Birsta mötesstation samt tredje mötesspår för lokrundgång. Projektets nybyggnadsdel går mellan E4 och Tunadalsspåret vid Huggsta. Upprustning av befintligt Tunadalsspår på delen Sundsvalls hamn-Huggsta. Detta ska göras eftersom tillgängligheten för godstransporter på järnväg till och från Sundsvalls hamn och industriområdet Tunadal-Korsta-Ortviken är begränsat. Tunadalsspåret är inte elektrifierat och i allmänt dåligt skick. Dessutom saknas ett södergående förbindelsespår (triangelspår) mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. För att nå Sundsvalls hamn idag måste godståg som kommer söderifrån passera den befintliga anslutningen mellan Ådalsbanan och Tunadalsspåret i Skönvik och fortsätta till Timrå Centralstation. Där kan man stanna för att låta loket byta plats och dra tåget tillbaka in på Tunadalsspåret. Detsamma, fast omvänt, gäller för tåg från Tunadal som ska åka söderut. Manövern tar tid och hindrar dessutom trafik på Ådalsbanan under tiden.

## **Ändrad markanvändning, TIJ-ä**

Ändrad markanvändning används där ny sträckning av järnvägen planeras eller där det finns riksintresse för framtida järnväg.

### **Ostkustbanan**

Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle är Sveriges mest trafikerade enkelspår och har därmed stora kapacitetsproblem som blir allt större. Kapacitetsbristen på järnvägen innebär att tåg inte får plats. Detta medför att person- och godstransporter som skulle kunna ha gått på järnväg istället tvingas gå på väg. Detta motverkar regionförstoring, minskar det kollektiva resandet, leder till ökade CO<sub>2</sub>-utsläpp samt leder till stora kostnader för både samhället och näringslivet. Därför är det angeläget att ett dubbelspår med god standard byggs snarast. Trafikverkets förstudie visar att järnvägen bör byggas utmed befintlig sträckning mellan Sundsvall och Njurundabommen. Här finns alltså redan en järnväg, men korridoren har markerats med TIJ-ä eftersom den nya järnvägen kommer att ta mer mark i anspråk. Dubbelspåret kan möjliggöra en utveckling av framtida trafikering och bör därför vara utformat så att nya stationslägen möjliggörs i strategiska lägen. I kartan är Kvissleby

markerad utöver befintliga stationslägen, men även Bredsand och/eller Birsta skulle kunna bli aktuella.

Söder om Njurundabommen har två korridorer utretts för järnvägen. Utredningarna tyder allt mer på att den västra korridoren är fördelaktig. Den västra korridoren har en bättre linjesträckning och kommer vara lättare att bygga då den inte korsar befintlig järnväg lika många gånger. Endast denna korridor har markerats i markanvändningskartan, men båda alternativen utgör under 2021 fortfarande riksintresse. Det är viktigt att lokala intressen intill planerad järnväg tas till vara så som exempelvis möjlighet att korsa järnvägen och att störningarna från buller begränsas. Det är också viktigt att järnvägen utformas med hänsyn till landskapsbild och kulturmiljö.

### **Järnvägen genom centrum**

Det finns tre möjliga principlösningar för järnvägen genom centrum. Det är:

- Att sänka ner järnvägen
- Att ha planskilda, nedsänkta gator och GC-vägar under järnvägen i vissa korsningar
- Att behålla korsningarna i plan med fortsatta bomfällningar

Att sänka ner och överdäcka järnvägen genom centrum skulle innebära att delar av marken som järnvägen idag går på skulle kunna användas till annat som exempelvis park, bostäder eller verksamheter. I den västra delen av Stenstan skulle den rumsliga integrationen inte påverkas särskilt mycket jämfört med hur det ser ut idag. Med rumslig integration menas hur tillgängliga olika målpunkter i staden är för fotgängare, vilket bland annat är en mycket viktig faktor för handeln och stadskärnans attraktionsvärden. I östra delen av Stenstan påverkas den negativt då flera gator som korsar järnvägen behöver stängas där järnvägen ska ta sig upp i marknivå. Bullret från järnvägen skulle minska. En nedsänkning kommer att påverka stadsbilden och påverka kulturmiljön som är av riksintresse. Att gräva ner järnvägen är det dyraste alternativet, och är sannolikt genomförbart först på längre sikt. Det har tidigare förordats av kommunen men är inte längre ett prioriterat förslag.

Att bygga planskilda nedsänkta gator och GC-vägar under järnvägen skulle innebära att trafikanter inte skulle behöva vänta på tågen för att passera järnvägen. Samtidigt skulle vissa korsningar sannolikt stängas helt för passager. Med nedsänkta vägar finns också risk för problem med dagvatten och trygghet. Viadukter påverkar stadsbilden och kulturmiljön som är av riksintresse. Framkomligheten för att ta sig mellan nordsydlig och östvästlig riktning kommer försämrats, särskilt i kvarteren närmast järnvägen. Påverkan på den rumsliga integrationen varierar beroende på inom vilka avstånd målpunkterna ligger, men på ett mer övergripande plan blir den rumsliga integrationen för hela stadskärnan kraftigt försämrad. Det är en mindre kostsam lösning än att gräva ner järnvägen.

Att behålla korsningarna i plan är den billigaste lösningen. Vid en lösning med plankorsningar finns risken för spårspring. Detta kan lösas med andra typer av bommar som det är svårare att

smita under. Åtgärder av denna enklare karaktär håller på att förberedas av Trafikverket. Stadsbilden påverkas inte som i förslaget med planskildheter men problemen med järnvägen som barriär kvarstår. Det är det bästa förslaget utifrån rumslig integration.

Det är också möjligt att göra kombinationslösningar av att behålla korsningar i plan och sänka ner vissa gator eller GC-vägar. Innan några större förändringar genomförs behöver Trafikverket upprätta en järnvägsplan med tillhörande utredningar. Något sådant arbete är inte planerat enligt den åtgärdsplanering som gäller år 2021.

Läs mer om principlösningarna här:

[Järnvägen genom Sundsvalls centrum alternativbeskrivning mars 2021](#)

### **Ny sträckning för Ådalsbanan**

Inom Sundsvalls kommun finns en järnvägskorridor utpekad som bland annat medför en längre järnvägstunnel genom Birstaberget. Denna del av framtida Ådalsbana räknas ofta in som en del i projektet med att bygga ut Ostkustbanan. En ny järnväg kan medföra viss påverkan på utbyggnadsplaner inom Sundsvalls kommun. När järnvägen byggs är det lämpligt att också bygga ett triangelspår i Birsta, för att kunna leda trafik norrifrån direkt mot logistikparken utan att behöva göra lokvändningar.

### **Bergsåkerstriangeln**

Ett förbindelsespår ska byggas mellan Mittbanan och Ådalsbanan. Förbindelsespåret innebär att tågtransporter från inlandet till industrierna norr om Sundsvall och till Sundsvalls hamn kan gå direkt från Mittbanan till Ådalsbanan utan att som idag behöva gå in mot Sundsvall för att vända i Nacksta. Tågvändningarna medför att transporterna tar längre tid och att järnvägsanläggningens kapacitet belastas.

## Transportinfrastruktur, farled (TIF)

Allmän farled och andra båtförbindelser.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TIF

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Inom markerade områden är sjöfarten prioriterad före andra intressen.
- Vid förändrad vattenanvändning i områden av intresse för yrkesfiske ska hänsyn tas till näringens fortsatta bedrivande.

### Pågående markanvändning

Befintliga ytor för farled som även fortsättningsvis är tänkt att ha den här markanvändningen.

### Ändrad markanvändning, TIF-ä

I kommunens sydöstra vattenområde finns en farled av riksintresse som berörs av ett förslag i den statliga havsplanen. Där föreslås att farleden ska få en något ostligare sträckning för att längre söderut, utanför Sundsvalls kommuns vattenområden, möjliggöra för framtida utveckling av havsbaserad vindkraft. Sundsvalls kommun har inga synpunkter på förslaget, utan bedömer att ändringen kan genomföras utan konflikter med annan vattenanvändning.

## Transportinfrastruktur, resecentrum/tåghållplats (TIR)

Större nod i kollektivtrafiken inkluderar resecentrum och andra tåghållplatser som utgör viktiga anslutningspunkter i kollektivtrafiksystemet. Dessa kan även indikera lämpliga placeringar för till exempel centrumfunktioner.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TIR

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Tillgängligheten för gående och cyklister ska vara god.
- Stads-/tätortsutveckling som gynnar hållbart resande bör uppmuntras i närområdet.

### Pågående markanvändning

Befintliga ytor för resecentrum/tåghållplats som även fortsättningsvis är tänkta att ha denna markanvändning. Dessa ytor är viktiga för att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Det behöver vara enkelt att byta mellan olika transportslag på dessa platser.

### Utvecklad markanvändning, TIR-u

Inom TIR-u önskas fortsatt utveckling av tåghållplats eller där nybyggnation av tåghållplats påbörjats. Detta för att skapa fler och mer attraktiva tåghållplatser som fler vill använda för att öka det hållbara resandet i kommunen. En pendelstation är under utbyggnad i Njurundabommen. Även i Stöde och i västra delen av centrala Sundsvall finns pendelstationer som är under fortsatt utveckling.

#### **Sundsvalls C (resecentrum)**

Syftet med det nya resecentrumet, som färdigställs under år 2021, är att förenkla det kollektiva resandet. Den förbättrade möjligheten att resa regionalt med tåg får det dagliga tågpendlandet att öka. Det är viktigt att öka resandekvaliteten och möjligheterna att byta mellan transportslag, exempelvis tåg och buss.

Sundsvall C är en tydlig målpunkt i staden. Det finns stora möjligheter att utveckla stationsnära bebyggelse i anslutning till nya resecentrum. Sundsvall har som mål att växa och ett nytt resecentrum blir draghjälp för att utveckla områdena längs Sundsvallsfjärdens kajer.

Ett nytt resecentrum medför att busslinjesträckningar i centrala staden behöver justeras. Syftet är att möjliggöra smidiga byten mellan tåg, fjärrbussar och stadsbussar. Alla förortsbussar



(Timrå, Njurunda, Matfors, Stöde, Indal och Liden) kommer att angöra resecentrum. Det kommer även att vara möjligt att åka med vissa stadsbusslinjer till resecentrum. Alla stadslinjer kommer inte att kunna passera resecentrum eftersom det medför för stora omvägar och försämringar för alla övriga resenärer i stadstrafiken.

## **Ändrad markanvändning, TIR-ä**

Inom området med TIR-ä vill vi skapa nya platser för resecentrum/tåghållplatser. Läs mer om TIR-ä områdena nedan.

### **Tåghållplats Vattjom, TIR-ä1**

I Vattjom finns eventuellt potential för en framtida pendeltågsstation. Detta bör utredas vidare för att ge svar på vilka förutsättningarna är för ett stationsläge med avseende på funktion, järnvägens kapacitet och anläggande. En sådan planering sker på lång sikt och någon pendeltågstation är sannolikt inte aktuellt förrän om minst 10 år, oavsett vad en utredning visar. För att stärka befolkningsunderlaget för en eventuell framtida station föreslås kompletterande bebyggelse i närområdet. Det finns planer på en gång och cykelväg från Vattjom till Ängom.

#### **Lokala riktlinjer**

- Visa hänsyn till riksintresset Vattjom-Rude.

### **Kvissleby, TIR-ä2**

Med ett nytt dubbelspår längs Ostkustbanan kommer förutsättningarna för att möjliggöra ett stationsläge även i Kvissleby att förbättras. Avståndet mellan Njurundabommen och Kvissleby är för kort för ett trafikupplägg med regionaltåg. Men med ett trafikupplägg motsvarande pendeltåg (kortare sträcka med fler stopp) är det rimligt med en tågstation på båda dessa platser. Terrängförhållandena i Kvissleby är komplicerade vilket gör det viktigt att ha ett möjliggörande av framtida station i åtanke redan när dubbelspåret byggs.

En tågstation i Kvissleby skulle stärka Kvisslebys roll som centrum för Njurunda. Järnvägen är en barriär mellan Kvissleby och Nolby och en bullerkälla men med en tåghållplats skulle järnvägen också ge lokal nytta.

#### **Lokala riktlinjer**

- Stationsläget bör utformas så att god tillgänglighet till Kvissleby centrum möjliggörs.
- Ta hänsyn till kärnområdena för tätortsnära natur och friluftsliv.
- Ta hänsyn till riksintressen för kulturmiljövård.

## Transportinfrastruktur, broreservat (TIA)

Används vid planerad vägbro eller utrymme för planerad ombyggnad av befintlig bro.

### Utvecklad markanvändning, TIA-u

Platser där det finns broar med behov av ombyggnation alternativt att det finns en bro som behöver ersättas med en ny bro.

#### Alnöbron, TIA-u

Alnöbron utgör den enda förbindelsen till fastlandet från Alnö. Alnöbron har en beräknad livslängd på cirka 80 år, vilket innebär att cirka 20 år återstår från 2021. En ny Alnöbro bör planeras så att den kan ersätta den befintliga bron senast 2040, men gärna tidigare.

Broreservat för Alnöbron finns utpekade i markanvändningskartan. Någon ny Alnöbro för att öka kapaciteten för biltrafiken bedöms inte vara nödvändig. Däremot skulle framkomligheten för kollektivtrafiken behöva förbättras till exempel genom att bygga busskörfält på bron och därmed generera en ökad andel kollektivt resande genom kortare restider. Förhållandena för gående och cyklister är otillfredsställande och det är mycket angeläget med åtgärder som ökar framkomlighet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Alnöbron innebär en riskfaktor genom att den är den enda förbindelsen till ön. Om bron skulle skadas på något sätt blir ön isolerad och transporter till och från ön blir besvärliga. Det akuta skedet skulle i sådana fall hanteras av räddningstjänsten och kommunens krisledning. Trafikverket är väghållare för bron och ansvarar för framkomligheten långsiktigt.

## Transportinfrastruktur, hamnområde (TIH)

Hamnområde inkluderar Sundsvalls hamnar och området i havet närmast hamnarna. Eftersom det finns många industrihamnar utöver Sundsvalls hamn, samt flera småbåtshamnar och kajplatser, som ansluter till de större farlederna har vi valt att markera ett större generaliserat område som innefattar ett flertal hamnar. Därmed berörs även vattenområden mellan hamnarna som används för andra syften, såsom friluftsliv, bad eller rekreation för närboende.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TIH

- Eventuella flytande bostäder eller verksamheter i strandnära lägen ska avvägas mot landbaserade intressen så att en positiv utveckling av helhetsmiljön skapas. Exempelvis ska påverkan på havsutsikt för boende och tillgänglighet till strand-/kajområden vägas in, liksom naturmiljövärden.
- Utvecklingen av Sundsvalls hamn med koppling till logistikpark är prioriterad. Kommunen bör verka för klimat- och miljöanpassade utformningar.
- Utveckling av färjetrafik för hållbart resande mellan centrala Sundsvall och Alnön bör uppmuntras.
- Oljehamnen är klassad som farlig verksamhet vilket innebär krav på skyddsavstånd.
- Vid förändrad vattenanvändning i områden av intresse för yrkesfiske ska hänsyn tas till näringens fortsatta bedrivande.

### Pågående mark- och vattenanvändning

Inom det markerade hamnområdet ska befintliga hamnar fortsätta att utvecklas så att fler transporter kan ske hållbart via sjöfart istället för på väg. Hamnarna är viktiga för flera verksamheter som finns i Sundsvall så som exempelvis Tunadals sågverk, Ortvikens industriplats, Kubals aluminiumproduktion och Nouryons kemiska verksamheter i Stockvik. Sundsvalls hamn har också kapacitet att ta emot stora passagerarfartyg.

I området ingår också Sundsvalls inre hamn, där det finns flera småbåtshamnar. Denna del av havet utgör en viktig del av Sundsvalls stadsmiljö.

## Teknisk anläggning, vindkraft (TAV)

Markanvändningen innebär storskalig vindkraftsproduktion. Det är flera vindkraftverk med höjder över 150 m som finns i dessa områden. Vindkraftsområdena är i många områden kombinerade med skogsbruk.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TAV

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Helhetssyn på landskap och ekosystemtjänster ska tillämpas i alla sammanhang. Vid samhällsplanering och strategiska beslut ska hänsyn tas till naturvärden och friluftsliv. Genom helhetssyn och hänsyn minskar sårbarheten vid intrång, oförutsägbara händelser och förändringar.
- Vid uppförande av stora anläggningar bör ett avstånd av minst 1 000 m från permanent- och fritidsboende hållas. För medelstora anläggningar och enstaka större verk gäller ett skyddsavstånd på minst 500 m, om inte buller eller skuggberäkningar visar att längre skyddsavstånd erfordras. Avståndet kan vara större om verken är högre.
- Naturvårdsverkets riktlinjer för ljudnivåer för vindkraft är vägledande. I de utpekade områdena är det låga bakgrundsnivåer av ljud, därför gäller riktvärden 35 dB(A) vid bostäder.
- Vindkraftverk bör byggas ut i sammanhållna, ordnade grupper som inordnas på ett acceptabelt sätt i landskapsrummet och med hänsyn till bymiljöer, värdefulla utblickar m.m. Höjden på verken påverkar var verken kan placeras på ett acceptabelt sätt.
- Vindkraftsanläggningar genererar kumulativa effekter. Därför är det viktigt att se på de kumulativa effekterna om vindkraftsparker placeras i närheten av varandra. Detta prövas enligt miljöbalken 6 kap.
- Undvik fragmentering då det bryter grön infrastruktur i naturen som är viktig för biologiska värden. Fragmentering kan också innebära negativ påverkan genom exempelvis belysningsstörning, hinder för utveckling av naturturism, påverkan på vattendrag och våtmarker, risken för slamskred.
- Vindkraftverk bör inte byggas så att utsikten åt söder från bostäderna i en by blir väsentligt påverkad.
- Reklam medges ej på vindkraftverk.
- Vindkraftverk bör ej placeras på kala berg, då dessa är svåra att återställa till ursprungligt skick.
- För att undvika kollision och störning bör vindkraftverk ej placeras nära känsliga fågelarters revir och häckningslokaler. Skyddsavstånd till identifierat örnboska generellt vara minst två kilometer. En boplats får ej vara omringad av vindkraftverk.

- Särskilda fågelinventeringar ska genomföras för varje planerad utbyggnad av grupper med vindkraftverk.
- Om ett område av kommunen bedöms vara ett högriskområde för kollisioner med fladdermöss bör en noggrann undersökning göras före beslut om lokalisering (Naturvårdsverket har satt upp riktlinjer). I riskområden bör även en uppföljning göras, av exploitören, för att notera hur hög dödligheten bland fladdermössen har varit, för att se om åtgärder måste tas.
- Enligt gällande internationell rätt får inte ursprungsbefolkningens traditionella näringar tillintetgöras eller påverkas så att de blir ekonomiskt ohållbara. Om prövningen visar att rennäringen i området påverkas i för stor omfattning och om förhandlingar om skadelindrande åtgärder inte bedöms tillgodose en långsiktigt hållbar rennäringens verksamhet ska en vindkraftsetablering inte kunna tillåtas.
- Vid påverkan på använda flyttleder för rennäringen ska alternativa flyttleder anges eller annan flyttningsteknik tas fram i samråd med berörd sameby.
- Undvik att bygga på utsiktsplatser med viktiga utblickar mot kulturlandskapet, undvik också närområden till gamla kulturmiljöer bland annat gamla fäbodvallar.
- Befintliga vägar bör användas i så stor utsträckning som möjligt. Vid nybyggnad av väg ska hänsyn tas till andra intressen såsom hydrologi, värdefulla natur- och kulturmiljöer, känsliga våtmarker, störst samhällsekonomisk nytta m.m. Exploatörer uppmanas att ta tidig kontakt med Trafikverket och kommunen för diskussioner om transporter, vägval, bärighet m.m. under utbyggnaden. Det bör finnas ett säkerhetsavstånd på minst 350 meter mellan ett vindkraftsverk och en allmän väg. Kända problem i byggskedet är uttag av berg och grus, grumling, torrläggning av våtmarker, vandringshinder och andra avskurna, naturliga vandringsvägar. Detta behöver hanteras med lösningar redan i projekteringsskedet.
- Där flera exploitörer samverkar inom samma geografiska område ska samordning av transformatorstationer och anslutningsledningar till stam- och regionnätet eftersträvas. Dessa bör också om möjligt lokaliseras i anslutning till redan befintliga högspänningsledningar.
- Vid lokalisering av anslutningsledningar ska hänsyn tas till andra intressen (natur, kultur, landskapsbild, rennäring etc.). Vid anläggning av vindkraftverk bör nya elledningar inom parkerna förläggas som jordkabel i eller intill till vägar för att minimera påverkan på mark och vatten.

## Pågående markanvändning

Befintliga ytor för vindkraft som även fortsättningsvis är tänkt att ha denna markanvändning. Områdena består av flera verk inom ett samlat område. Höjden på vindkraftverken är minst 150 m. Sundsvalls kommun har i en tidigare översiktsplan pekat ut fem större områden för

vindkraft. Samtliga områden är utbyggda eller har fått tillstånd för att byggas ut. Dessutom finns ett mindre vindkraftsområde norr om Holm.

## **Utvecklad markanvändning, TAV-u**

Utvecklad markanvändning används som beteckning på områden som fått tillstånd för vindkraft men ännu inte är färdigbyggda.

## **Ändrad markanvändning, TAV-ä**

Inom ytor med TAV-ä vill vi pröva om det är lämpligt att tillskapa nya områden för storskalig vindkraft. Lägena är föreslagna av vindkraftsexploater utifrån att det inte ska vara mark som används för andra ändamål och att det är områden med goda vindförhållanden. Varje sådant område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

Sundsvall har sedan tidigare pekat ut fem större områden för vindkraft. Samtliga områden är utbyggda eller har fått tillstånd för att byggas ut. Eftersom vi fortfarande behöver alternativa energikällor till framförallt fossil energi och kärnkraft finns det förslag på ytterligare utbyggnad av vindkraft. Sundsvall kommun vill bidra till energiomställningen men på villkor som är rimliga och förenliga med förutsättningarna i kommunen.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har tagit fram en strategi för hållbar vindkraft. I den föreslår de en utbyggnad av ca 80 TWh vindkraft till i Sverige. Idag finns ca 20 TWh landbaserad vindkraft. Vad detta innebär för Sundsvalls kommun är inte klart.

En ambition är att samla stora vindkraftsutbyggnader i sammanhållna parker och att undvika att lägga dessa i nära anslutning till befolkningscentrum. Samtliga förslag ligger mer än 1 km från närmaste hus. Dock behöver dessa hus undersökas vidare för att fastställa om de är bostäder eller någon annan sorts byggnad. Hänsyn har också tagits till större områden med natur- och kulturvärden samt Sundsvall-Timrå Airport och dess luftrum (den så kallade TMA-zonen).

Samtliga områden innehåller värden i form av våtmarker, nyckelbiotoper och sumpskogar. Några områden innehåller biotopskydd. När storskalig vindkraft byggs innebär det konsekvenser. Stora markområden tas i anspråk, breda vägar skär av samband i naturen, vatten leds om, berg krossas osv.

Samtliga förslag till vindkraftparker ligger i inlandet. De områden där det finns intresse för vindkraft är Långåsen, Pilkåsen Anderna, Högsvedjan, Tjärdalsberget och Lyngsteråsarna. Höjden på verken kan vara upp till 250 m. På några ställen kan lägre höjder vara nödvändiga med hänsyn till flygplatsens luftrum och påverkan på landskapsbilden.

Två områden på gränsen mot Nordanstigs kommun har utretts men har funnits vara i konflikt med en radiomast och finns därför inte med som förslag i samrådshandlingen.

För kommunen i övrigt rekommenderar vi att bara tillåta mindre gårdskraftverk. Med de fem områden som vi har pekat ut sedan tidigare och de fem områden vi samråder kring nu har vi svårt att se fler områden som skulle kunna vara lämpliga med hänsyn till både människor och omgivning.

### **Stockåsbodarna TAV-ä1**

Områden som tidigare pekats ut som områden där storskalig vindkraft kan provas men där det inte ännu byggs någon vindkraft.

Stockåsbodarna är ett område som pekats ut för vindkraft sedan tidigare. Området har genomgått en miljöprövning och antalet verk är färre än vad som från början planerades. Tillståndet är överklagat.

### **Högsvedjan TAV-ä2**

Området ligger strax öster om Stor-Hullsjön. Inom området finns det strimor med sumpskogar. I södra delen av området finns en yta med biotopskydd. Området genomkorsas av Teracom spärrzon. Området ligger bra till för anslutning till en stamnätsstation.

Området sammanfaller till stora delar med en större värde-trakt för sjöar och vattendrag från Länsstyrelsens kartering av grön infrastruktur. Värde-trakter är landskapsavsnitt som har en högre koncentration av värdekärnor av en viss naturtyp än omgivande landskap. Värde-trakter har därmed särskilt höga ekologiska värden kopplade till den naturtyp de är utpekade för. All mark i en värde-trakt har dock inte höga naturvärden.

En värdekärna är ett område där det finns högre naturvärden än i omgivande marker. Dessa områden är relativt ovanliga och är mycket betydelsefulla i den gröna infrastrukturen. Exempel på värdekärnor är nyckelbiotoper, naturbetesmarker, biotopskydd och regionalt eller nationellt värdefulla vattendrag.

Det småbrutna, starkt kuperade landskapet söder om Holm är signifikant för den här delen av landet. Mångfalden av små sjöar, öar, stränder och vattendrag lockar till olika former av friluftsliv och de är mål för många utflykter. Skarpuddsbadet med camping ligger nära föreslaget vindkraftsområde.

Området är ca 12 kvadratkilometer stort och exploatören uppskattar att området kan rymma ett 20-tal vindkraftverk.

### **Lokala riktlinjer**

- I området finns värde-trakt för sjöar och vattendrag. Om och hur detta är förenligt med vindkraft måste utredas av projektören i samråd med Länsstyrelsen.
- Flera vindkraftsområden är utpekade i närheten och det finns redan vindkraft etablerad i området. Kumulativa effekter, framförallt för natur, friluftsliv, turism och landskapsbild, måste utredas av projektören.

### **Konsekvenser**

Risker för negativ påverkan på vandrande fisk samt hydrologisk påverkan på våtmarker.

Området sammanfaller till viss del med en större värde-trakt för sjöar och vattendrag från Länsstyrelsens kartering av grön infrastruktur. Värde-trakter har särskilt höga ekologiska värden kopplade till den naturtyp de är utpekade för.

Risk för påverkan finns för naturvårdsobjektet Bastumyrn som är klassad som mycket högt naturvärde av länsstyrelsen.

### **Långåsen TAV-ä3**

Långåsen ligger söder om Holmsjön på en höjd. Då området ligger så att det kan synas från Holm och ev orsaka buller kring Holmsjön är det osäkert om området är lämpligt för vindkraft, särskilt med tanke på att det är tyst där idag och att Holmsjön har potential för tex fisketurism. Holmsjön och området söder därom används redan idag för friluftsliv av olika slag. I närheten av området finns redan vindkraft utbyggd. Inom området finns mindre ytor med naturvärden som våtmarker, nyckelbiotoper och sumpskogar men också fornlämningar. Layouten för parken måste anpassas till naturvärden.

Området sammanfaller till viss del med värde-trakt för sjöar och vattendrag från Länsstyrelsens kartering av grön infrastruktur. Värde-trakter är landskapsavsnitt som har en högre koncentration av värdekärnor av en viss naturtyp än omgivande landskap. Värde-trakter har därmed särskilt höga ekologiska värden kopplade till den naturtyp de är utpekade för - all mark i en värde-trakt har dock inte höga naturvärden.

En värdekärna är ett område där det finns högre naturvärden än i omgivande marker. Dessa områden är relativt ovanliga och är mycket betydelsefulla i den gröna infrastrukturen. Exempel på värdekärnor är nyckelbiotoper, naturbetesmarker, biotopskydd och regionalt eller nationellt värdefulla vattendrag.

Området är ca 14 kvadratkilometer stort och exploatören uppskattar att området kan rymma ett 20-tal vindkraftverk.



### **Lokala riktlinjer**

- I området finns värdeakt för sjöar och vattendrag. Om och hur detta är förenligt med vindkraft måste utredas av projektören i samråd med Länsstyrelsen.
- Flera vindkraftsområden är utpekade i närheten och det finns redan vindkraft etablerad i området. Kumulativa effekter, framförallt för natur, friluftsliv, turism och landskapsbild, måste utredas av projektören.

### **Konsekvenser**

Hur det här området är förenligt med omgivningen, redan utbyggd vindkraft och om det uppstår några kumulativa effekter behöver klargöras. Inom området finns mindre ytor med naturvärden som våtmarker, nyckelbiotoper och sumpskogar men också fornlämningar. Risker för negativ påverkan på vandrande fisk samt hydrologisk påverkan på våtmarker.

Då området ligger nära flera andra vindkraftsområden är det osäkert om det här området är lämpligt för vindkraft på grund av påverkan på landskapsbilden. De olika parkerna kommer att läsas samman till ett större område som påverkar hela vyn åt söder sett från Holmsjön, där Långåsen ligger närmast och mest exponerat.

### **Pilkåsen och Anderna TAV-ä4**

Området gränsar mot Ånge kommun och även nära Nordanstigs kommun. Öster om området finns ett Natura 2000-område som även är naturreservat. I grannkommunerna finns Natura 2000-områden nära gränsen mot Sundsvalls kommun.

Från Pilkåsen krävs nya ledningar till stamnätsstationen vid Nysäter för att få ut kraften. I området finns flera vattensystem, våtmarker, sumpskogar och nyckelbiotoper klassade av länsstyrelsen med mycket högt naturvärde.

Hela området sammanfaller med värdeakt för våtmarker från Länsstyrelsens kartering av grön infrastruktur. Östra delen sammanfaller även med värdeakt för skog. Värdeakter har särskilt höga ekologiska värden kopplade till den naturtyp de är utpekade för - all mark i en värdeakt har dock inte höga naturvärden.

Området upptar en stor del av ett större naturområde som är opåverkat av människan och bebyggelse. I kommunen finns bara två sådana områden i den här storleksklassen och detta fortsätter även utanför kommunens gränser. Avsaknaden av infrastruktur, mänskligt buller och ljusföroreningar ger möjlighet för många arter att leva ett mer naturligt liv. Det är också något som uppskattas som en kvalitet för människor. Området är därför föreslaget som större opåverkat område och tyst område i fakta- och planeringsunderlaget till Natur- och friluftsplänen.

Området är ca 60 kvadratkilometer stort och exploatören uppskattar att området kan rymma upp till 180 vindkraftverk.

### **Lokala riktlinjer**

- Hela området är utpekade som värdeakt för våtmarker och det östra området är utpekade som värdeakt för skog. Om och hur detta är förenligt med vindkraft måste utredas av projektören i samråd med Länsstyrelsen.
- Öster om området samt i Ånge och Nordanstigs kommuner finns Natura 2000-områden. Hur dessa påverkas av en vindkraftpark måste utredas av projektören.
- Kumulativa effekter för Pilkåsen/Anderna och Lyngsteråsarna behöver utredas eftersom båda dessa ligger inom det stora tysta naturområdet. Framförallt påverkan på natur, friluftsliv, turism, ljudutbredning och landskapsbild, måste utredas av projektören.

### **Konsekvenser**

I området finns flera vattensystem, våtmarker, sumpskogar och nyckelbiotoper klassade av länsstyrelsen med mycket högt naturvärde. Det finns stor risk att dessa påverkas negativt vid en utbyggnad av området.

Risker för negativ påverkan på vandrande fisk samt hydrologisk påverkan på våtmarker.

Om en vindkraftspark etableras finns en stor risk att området tappar sin funktion som tyst och opåverkat, inte bara i den del som påverkas rent fysiskt utan även i den del som påverkas visuellt och audiellt av etableringen.

Eftersom området ligger avsides kommer det krävas mycket vägdragning för etablering och underhåll av vindkraftverken. Detta påverkar livsmiljöer, rörelsemönster och människors upplevelse av orördhet i stor omfattning. Den kuperade terrängen gör att vindkraftverken kommer att påverka landskapsbilden på stora avstånd. En utbyggnad påverkar även närliggande kommuner. Bebyggelsen vid Ulvsjön blir helt omgärdad av vindkraftsetablering. Det är därför osäkert om det här området är lämpligt för vindkraft.

### **Tjärdalsberget TAV-ä5**

Tjärdalsberget ligger ca 5 km norr om Nedansjö. I områdets norra del finns våtmarker, sumpskogar och ett utpekade naturvårdsobjekt med högt naturvärde. Sumpskogar återfinns också på spridda ställen inom området.

Området ligger bra till för anslutning till en stamnätsstation.

Området är ca 16 kvadratkilometer stort och exploatören uppskattar att området kan rymma ett 30-tal vindkraftverk.

### **Konsekvenser**

Risker för negativ påverkan på vandrande fisk samt hydrologisk påverkan på våtmarker.

Risk för påverkan på våtmarker, sumpskogar och naturvårdsobjekt.

### **Lyngsteråsarna TAV-ä6**

Lyngsteråsarna ligger väster om Matfors och sträcker sig västerut. Området består av skogsbruksmark och skogsbilvägar. Inom området finns några nyckelbiotoper, områden med biotopskydd, sumpskogar och naturvårdsobjekt. Det går att ansluta kraften mot Hällsjö som ligger ca 11 km bort. Det är mer än 1 km till någon by, 5 km till Lucksta och 6 km till Matfors.

Området sammanfaller till stor del med värdeetrakt för sjöar och vattendrag från Länsstyrelsens kartering av grön infrastruktur. Värdeetrakter är landskapsavsnitt som har en högre koncentration av värdekärnor av en viss naturtyp än omgivande landskap. Värdeetrakter har därmed särskilt höga ekologiska värden kopplade till den naturtyp de är utpekade för. All mark i en värdeetrakt har dock inte höga naturvärden.

En värdekärna är ett område där det finns högre naturvärden än i omgivande marker. Dessa områden är relativt ovanliga och är mycket betydelsefulla i den gröna infrastrukturen. Exempel på värdekärnor är nyckelbiotoper, naturbetesmarker, biotopskydd och regionalt eller nationellt värdefulla vattendrag.

Området ingår i ett större skogsområde som är opåverkat av människa och bebyggelse. I kommunen finns bara två sådana områden i den här storleksklassen och detta fortsätter även utanför kommunens gränser. Avsaknaden av infrastruktur, mänskligt buller och ljusföroreningar ger möjlighet för många arter att leva ett mer naturligt liv. Det är också något som uppskattas av många människor. Området är därför föreslaget som större opåverkat område och tyst område i fakta- och planeringsunderlaget till Natur- och friluftsplänen.

Det föreslagna vindkraftsområdet omgärdas av dalgångar där landskapets kulturvärden ska värnas utifrån kulturmiljöinventeringen. I öster och söder finns även bevarandeplan för odlingslandskapet.

Området är ca 30 kvadratkilometer stort. Det kan rymmas ett 20-tal vindkraftverk inom området.

### **Lokala riktlinjer**

- I området finns värdeakt för sjöar och vattendrag. Om och hur detta är förenligt med vindkraft måste utredas av projektören i samråd med Länsstyrelsen.
- I anslutning till området finns stora kulturvärden och bevarandevärd odlingslandskap. Hur dessa påverkas av en vindkraftspark måste utredas av projektören. Även byggskedets påverkan ska ingå.
- Kumulativa effekter för områdena Pilkåsen/Anderna och Lyngsteråsarna behöver utredas eftersom båda dessa ligger inom det stora tysta naturområdet. Framförallt påverkan på natur, friluftsliv, turism, ljudutbredning och landskapsbild, måste utredas av projektören.

### **Konsekvenser**

Risker för negativ påverkan på vandrande fisk samt hydrologisk påverkan på våtmarker.

I områdets norra del finns våtmarker och sumpskogar. Sumpskogar återfinns också på spridda ställen inom området.

Om en vindkraftspark etableras finns en stor risk att området tappar sin funktion som tyst och opåverkat, inte bara i den del som påverkas rent fysiskt utan även i den del som påverkas visuellt och audiellt av etableringen. Nya, raka vägar genom skogsområdet påverkar livsmiljöer, rörelsemönster och människors upplevelse av orördhet i stor omfattning. Den kuperade terrängen gör att vindkraftverken kommer att påverka landskapsbilderna på stora avstånd och påverka upplevelsen av det närliggande kulturlandskapet. Det är därför osäkert om det här området verkligen är lämpligt för vindkraft.

## Teknisk anläggning, Större kraftledning/ställverk (TAE)

Markanvändningen avser större kraftledningar, luftledningar, som har koncession samt ställverk. I enstaka fall avser ytan en koncession som ännu inte hunnit byggas ut. Under många kraftledningar finns stigar och grönstråk som är viktiga för natur och rekreation. Även annan verksamhet kan förekomma under luftledning som t.ex vägar. De större kraftledningsstråk i Bosvedjan och Korsta som **inte** markerats med TAE har fått ändrade koncessioner som innebär att de ska grävas ner eller tas bort. Det finns också sträckor där annan högre prioriterad markanvändning markerats, men där denna är förenlig med korsande kraftledning (t.ex. järnväg). Där ska kraftledningarna vara kvar trots att det inte syns i kartan.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TAE

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Inom den markerade ytan ska inga byggnader eller verksamheter tillkomma utan att kraftledningarnas magnetfält beaktas och samråd genomförs med berörd ledningsägare.
- I samband med förnyelse av koncessioner ska kommunen alltid väga in boendemiljö, friluftsliv, landskapsbild och långsiktig stadsutveckling som underlag för samrådsyttranden. Om ledningar inte kan flyttas eller grävas ner ska en stolputformning som minimerar magnetfälten förordas i närheten av bebyggda områden.
- Det är viktigt att beakta att ställverk är känsliga för översvämning och detta bör förebyggas så långt möjligt.

### Pågående markanvändning TAE

Befintliga kraftledningar som även fortsättningsvis kommer att ha koncession. Det är endast större luftledningar som innefattas i denna markanvändning.

## **Ändrad markanvändning, TAE-ä**

Inom ytor med TAE-ä finns koncession för att bygga en ny kraftledning. Varje sådant område är numrerat i kartan och beskrivs individuellt nedan.

### **Ny öst-västlig sträckning av L22 söder om Birsta, TAE-ä1**

Ledningen kommer att byggas strax söder om Birsta och ska ersätta en befintlig luftledning som idag går genom Bosvedjan. Ledningen följer därefter E4 söderut och ansluter till befintlig ledning på Fillaberget. Det är Eon som sökt och fått koncession för den nya sträckningen. Anledningen är den tidigare sträckningen bitvis inte uppfyller dagens miljökrav i gällande lagstiftning. Den nya sträckningen är utformad i dialog med Sundsvalls kommun.

### ***Konsekvenser***

Genom den nya sträckningen förbättras befintliga boendemiljöer och ledningen blir bättre anpassad till planerad, långsiktig stadsutveckling.

## Teknisk anläggning, avloppshantering (TAA)

Markanvändningen innebär område för avloppsreningsverk och tillhörande ytor. Beteckningen har enbart nyttjats för att markera läge för ett eventuellt planerat framtida avloppsreningsverk, medan övriga befintliga reningsverk ingår i annan markanvändning såsom VIF.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen TAA

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Vid anläggande av avloppsreningsverk krävs olika tillståndsprocesser. I samband med dessa klargörs särskilda krav på anläggningen.
- Tekniska anläggningar för avloppshantering som uppförs i bebyggd miljö bör få en gestaltning som blir ett positivt tillskott till stadsbilden.

### Pågående markanvändning

Befintliga ytor för avloppsreningsverk finns på flera platser i kommunen, men de har inte markerats särskilt i kartan. Om kommunen beslutar att uppföra ett nytt avloppsreningsverk enligt beskrivning under TAA-ä1 nedan, så kan de tre befintliga avloppsreningsverk som ligger i Sundsvalls tätortsområde på lång sikt komma att ersättas.

### Ändrad markanvändning, TAA-ä

Inom yta med TAA-ä vill vi pröva möjligheten att anlägga ett nytt avloppsreningsverk. I tidigare översiktsplan är området utpekade som område för industri.

#### Nytt avloppsreningsverk vid Kubikenborg, TAA-ä1

Samtidigt som vår befolkning växer ställs allt högre miljökrav på vattenrening, vilket på sikt leder till behov av mycket kostsamma ombyggnader om kommunens tre befintliga avloppsreningsverk i Sundsvall ska behållas. Utvecklingen av Norra kajens bostadsbebyggelse har varit en bidragande faktor till att skynda på dialog, utredningar och beslut om långsiktig utveckling för framförallt Tivoliverket, som idag finns på just Norra kajen.

En lokaliseringstudie har genomförts över vilka platser som skulle vara tekniskt möjliga och miljömässigt fördelaktiga för ett eventuellt nytt avloppsreningsverk. Tre alternativ har bedömts tekniskt genomförbara – Fillan, Korsta eller Kubikenborg. Läget vid Kubikenborg

bedöms sammantaget som det mest fördelaktiga och mark har därför reserverats i översiktsplanens karta.

Innan beslut tas om det blir något nytt reningsverk vid Kubikenborg behöver fördjupade utredningar färdigställas och kommunen behöver ta ställning till om projektet är ekonomiskt genomförbart.

#### **Lokala riktlinjer**

- Utfyllnad i havet bör övervägas för att tillskapa en funktionell yta för utbyggnationen. Om detta blir aktuellt bör rena överskottsmassor från andra pågående projekt i närområdet (exempelvis logistikparken) nyttjas i första hand.
- Beakta säkerhetsaspekter med avseende på närliggande aluminiumindustri.
- **Om** kommunen beslutar att befintliga avloppsreningsverk ska utvecklas istället för att bygga ett nytt vid Kubikenborg, bör tillämpliga delar av marken **istället tillgängliggöras för utveckling av industrimark.**

#### **Konsekvenser**

Markreservatet begränsar i viss mån företagsutvecklingen i området men möjliggör istället utveckling av en modern, miljöanpassad avloppsreningsanläggning i ett läge som är fördelaktigt utifrån en rad olika faktorer.



## **Teknisk anläggning, materialåtervinning/deponi (TAM)**

Markanvändningen innebär en anläggning som är lämplig eller godkänd för materialåtervinning, avfallshantering eller deponi.

### **Utvecklad markanvändning, TAM-u**

Inom ytor med TAM-u fortsätter området att utvecklas inom avfallshantering, återvinning och deponi.

#### **Utvecklingsområden för deponier**

Avfallshanteringen regleras i en särskild avfallsplan men om ny mark behöver tas i anspråk är det viktigt att hantera detta i översiktsplanen. Genom utvecklingen av energiåtervinning från avfallsförbränning i Korsta och utvecklad sopsortering kommer Blåbergets avfallsanläggning att räcka till 2040.

Industriavfall från de större industrierna hanteras på GANSCA-deponin vid Vaple, sydväst om Stockvik.

#### **Blåbergets avfallsanläggning**

Återvinning av avfall och energi sker på Blåberget väster om Sundsvall. Här återvinns och deponeras avfall från hushåll och företag i hela Mellannorrland. På Blåbergets avfallsanläggning sorteras, krossas och mellanlagras avfallet innan det skickas vidare till material- eller energiåtervinning. Det som blir över, så kallat restavfall, deponeras på Blåberget. Mängden restavfall är mycket liten.

Sundsvall Energi AB har lämnat in en utvecklingsplan för hela Blåberget. Bolaget har tillstånd att öppna fler etapper men hela anläggningen är tänkt att utvecklas till år 2040. Vilken markanvändning som kan bli aktuell efter att deponin är sluttäckt är inte klarlagt.

Återvinningscentraler för hushåll finns på Blåberget (Kretsloppsparken), i Johannedal och i Svartvik. Dessa drivs av Mittsverige vatten och avfall. Anläggningarna på Blåberget är viktiga delar i infrastrukturen för avfallshantering, återvinning och deponering i Sundsvallsregionen.

## **Ändrad markanvändning, TAM-ä**

### **Framtida deponier**

Enligt avfallsplanen ska en kartläggning göras av vilka typer av avfallsbehandling det finns behov av att lösa och föreslå prioritering samt fortsatt arbete, detta ska ske 2023.

Kommunen behöver senast år 2030 ta ställning till om vi ska ha någon ny deponi, och i så fall var. Någon sådan plats är inte markerad i kartan ännu. Kommunen behöver också bestämma vilken typ av avfall som ska kunna hanteras och deponeras där. I framtiden kan nya anläggningar för hantering av förorenad jord och farligt avfall behöva utvecklas.

Den industriella expansionen i Sundsvalls kommun har medfört att ett flertal större områden har förorenats och behöver saneras. En stor kostnad vid sanering av förorenad mark är att deponera förorenade massor på en modernt utformad anläggning. Det innebär även långa transporter av förorenade massor till godkända anläggningar. En anläggning inom kommunen skulle medföra positiva miljöeffekter genom kortare transportsträckor, men också positiva skatteeffekter för kommunen genom ökad sysselsättning för bl.a. entreprenörer och åkerier.

Att planera för en sådan anläggning inom Sundsvalls kommun bedöms därför som strategiskt viktigt.

#### ***Riktlinjer för framtida lokalisering***

- Lokaliseringar av framtida deponier som ger korta transportvägar från saneringsområdena bör utredas.
- Beakta avrinning från föreslagna deponier så att grundvattenförande åsar och vattentäkter inte skadas.

#### ***Konsekvenser***

En fortsatt modernisering av avfallshanteringen är positivt för hushållningen med naturresurser och minskar påverkan från föroreningar i mark, luft och vatten. Även sanering av förorenade områden är sammantaget positivt för miljön. Lokalt där en ny deponi tas i drift uppstår negativa konsekvenser för hälsa och miljö, som måste hållas på en rimlig nivå genom lämplig lokalisering och olika åtgärder.

## Grönområde och park, park/grönstråk (GPP)

I park/grönstråk ingår dels stadens större parktytor, dels gröna stråk som förbinder olika grönytor med varandra och bostadsområdena i tätorten. Några av de stråk som markerats är ofullständiga idag men finns som en ambition att vidareutveckla.

I många av stråken finns välanvända promenadvägar, cykel- eller vandringsleder. Några av grönstråken har främst betydelse som spridningskorridorer för djur och växtlighet i den bebyggda miljön.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen GPP

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Parker och grönstråk ska vidareutvecklas gällande olika funktioner som identifierats i kommunens grönytestrategiska arbete.
- Om konflikter uppstår mellan utveckling av olika grönytevärden (exempelvis kulturella, biologiska, rekreativa eller klimatanpassningsfunktioner) bör lämpliga avvägningar göras i grönplaner, gärna med stöd av en ekosystemtjänstanalys.
- Parkernas och grönstråkens biologiska och karaktärsskapande värden ska bevaras och i många fall utvecklas. Många av ytorna ingår i kommunägd parkmark som omfattas av skötselplaner.
- Parker och grönstråk korsas ofta av kommunala gator. Där en plankorsning inte kan undvikas bör det finnas hastighetssäkrade passager anpassade till grönstråkets funktioner.
- Öppna dagvattenlösningar i parker och grönstråk utformas så att de blir en tillgång både för rekreation och för biologisk mångfald.
- Vid markintrång i samband med exploatering ska kompensationsåtgärder genomföras och parkens eller grönstråkets funktioner upprätthållas.

## Pågående markanvändning

Det finns många befintliga parktytor, men majoriteten av de större parkerna och grönstråken har betecknats som ”utvecklad markanvändning” eftersom kommunen planerar att upprätta grönplaner för fortsatt utveckling av de stadsnära grönyterna. Normal skötsel och underhåll utförs även i parker och gröna stråk med pågående markanvändning.

Mindre parktytor ingår ofta i beteckningen ”mångfunktionell bebyggelse”. Se vidare nedan angående utveckling av grönstråk.

## **Utvecklad markanvändning, GPP-u**

Parker och grönstråk har olika funktioner men det de har gemensamt är att de är viktiga för natur, rekreation, lek och friluftsliv och därmed ska skyddas från exploateringar i översiktsplanen. Målsättningen är också att de ska utökas med ännu fler länkar som binder ihop naturområden, urbana parker och vatten i Sundsvall. Alla länkar har inte kunnat markeras ut i markanvändningskartan då det finns en annan högre prioriterad markanvändning, men kan ändå vidareutvecklas genom tredimensionell planering eller samutnyttjande. Exempelvis går många grönstråk under kraftledningsstråk och det behövs planskilda, eller på annat sätt funktionella, passager av järnvägar och större vägar.

## **Ändrad markanvändning, GPP-ä**

På ett fåtal platser har nya grönytor och grönstråk pekats ut där det inte är vegetation nu. Det är platser där det grönytestrategiska arbetet lokaliserat stora brister i tillgången till grönska men där det inte finns oexploaterad mark att tillgå.

### **Folkets park, GPP-ä1**

Den norra delen av ett, i övriga delar, befintligt sammanbindande stråk från Södermalm, Fagerdalsparken, Sidsjön via Selångersån och vidare upp till Norra berget. Slänten mellan Ludvigsbergsvägen och Repslagarvägen kan användas som aktivitetspark för rörliga där höjdskillnaderna utnyttjas. Den nya delen av stråket, förbi Alliero, blir smal och uppfyller inte kriterierna för gröna rekreationsstråk. Därför är det viktigt att även de andra stråken mellan Selångersån och Norra berget kommer till stånd.

### **Stadsdelspark Norra kajen, GPP-ä2**

En stadsdelspark som tillgodoser den nya stadsdelens befolkning med grönyta för rekreation, lek och samvaro skulle behövas på Norra kajen. Enligt generella mått skulle denna behöva vara minst 3 ha för att vara funktionell. Detta är svårt att lösa både av ekonomiska skäl och på grund av att utrymmet är begränsat. Därför bör en så stor grönyta som möjligt säkerställas i anslutning till Norra kajens bostadsutveckling. Placeringen av denna utreds i samband med planläggning. Som kompensation för bristen på grönyta bör vattenkontakten och kopplingen till omgivande stadsdelars grönstråk utvecklas vidare. Det är också viktigt att arbeta med samnyttjande av gröna ytor, t.ex. mellan förskolor och allmänhet.

### **Rosenborgsparken, GPP-ä3**

Kvarterspark i framtida stadsdel på Södra kajen. Del av ett grönt rekreationsstråk som länkar samman framtida stadsdel på Södra kajen med stadsdelarna söder om järnvägen. Stråket kräver att en bro, helst ekodukt, byggs över järnvägen samt att korsningen av väg 562 måste behandlas. Exakt dragning av stråket kan förändras under arbetet med stadsdelens utformning.

**Essvik/Nyhamn, GPP-ä4**

Området är intressant för sin kulturhistoria. Eftersom behov av kvarterspark finns redan nu i Essvik föreslås detta område, det är dock oklart om det är möjligt att ha kvarterspark och strandpromenad där eller om det är för förorenat. Behovet av kvarterspark kommer att öka med den föreslagna utbyggnaden så om det här området inte kan nyttjas behövs ett alternativt läge.

**Kvissleby, GPP-ä5**

Föreslagen kvarterspark. Det är mycket svårt att hitta oexploaterad yta mellan alla barriärer. Detta ses som ett möjligt alternativ då behovet är stort. Parken kan med fördel utformas som en del av en längre strandpromenad men den plana ytan behövs för att göra parken användbar för alla funktionsvariationer.

## Grönområde och park, avskärmande grönska (GPA)

I Sundsvall finns industriell verksamhet som är störande för omgivningen. I översiktsplanen har det avsatts områden som utgör skyddszoner mellan störande verksamheter och bostäder. Områdena finns i Korsta, Stockvik samt vid Fillan mot hamn, industrier och logistikpark.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen GPA

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Områdena får inte tas i anspråk så att funktionen som skyddszon försämras.
- Områdenas kvaliteter som natur- och friluftsområden ska värnas, trots att de är utsatta för buller.
- Skogsavverkning bör undvikas, eller planeras noggrant utifrån området funktion som avskärmande grönska.

### Pågående markanvändning

Områdena är i första hand avsatta som skyddszoner mellan bebyggelse och industrier men har samtidigt andra kvaliteter som natur- och friluftsområden. Vissa delar är också mycket viktiga för landskapsbilden. Nuvarande markanvändning ska fortgå. Det transportvägsreservat som finns norr om Petersvik avser en eventuell framtida tunnel. Detta innebär alltså inte att grönytan ska delas upp utan bergets skogsridå ska behållas ovanpå transportkorridoren.

## Natur och friluftsliv, kärnområde (NFK)

Kärnområdena betecknade med NFK är de delar i grönstrukturen som är extra betydelsefulla för tätortens natur- och friluftsliv. De är ofta målpunkter för boende i omgivande stadsdelar och ibland även för långväga besökare.

Kärnområdena för natur/friluftsliv ger tillsammans med de gröna stråken Sundsvall unika kvaliteter. Här finns Selångersån, Sidsjön, Södra Stadsberget och Norra Stadsberget som sätter sin prägel på Sundsvall och där kommunen behöver fortsätta satsa på rekreation och besöksnäring. Sundsvall har också många andra kärnområden som ger staden unika förutsättningar för ett rikt friluftsliv. Förutom att kärnområdena är välbesökta har de stora naturvärden och biologisk mångfald som behöver värnas. Ofta innehåller de också höga kulturmiljövärden.

## Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen NFK

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Kärnområden för natur/friluftsliv ska värnas från all påverkan som kan skada deras värden som rekreations- och naturområden. Detta gäller även exploatering i närheten av ett kärnområde som riskerar att påverka kärnområdets hydrologi, näringstillförsel, utsatthet för vind, buller osv.
- Kärnområdena ska vara lätta att nå för kommuninvånarna och de ska fortsätta att utvecklas för att tillgodose behoven av mentalt välbefinnande, motion och friluftsliv.
- Livsmiljöer, spridningsvägar och andra höga naturvärden bevaras för att främja den biologiska mångfalden. Därmed förbättras även kärnområdets robusthet.
- Om konflikter uppstår mellan utveckling av olika grönytevärden (exempelvis kulturella, biologiska, rekreativa eller klimatanpassningsfunktioner) bör lämpliga avvägningar göras i grönplaner, gärna med stöd av en ekosystemtjänstanalys.
- Många av ytorna ingår i kommunägd park- eller naturmark som omfattas av skötselplaner.

## Pågående markanvändning

Kärnområdena finns redan men har alla betecknats med utvecklad markanvändning, då de har potential till fortsatt utveckling samtidigt som de har stora bevarandevärden. Se vidare nedan.

## Utvecklad markanvändning, NFK-u

Kärnområdena har olika karaktär och ändamål men det de har gemensamt är att de utgör viktiga besöksmål och har stora kvaliteter för natur, rekreation och friluftsliv och därmed ska skyddas från exploateringar i översiktsplanen. Ett visst mått av utveckling, liksom hänsynsfull skötsel, kan förväntas inom alla kärnområden. Det krävs bland annat förbättringar i tillgänglighet som gör att ännu fler kan utnyttja dem, därför har alla dessa områden betecknats med ”utvecklad markanvändning”.

Vistelse i grönområden har en bevisad effekt på människors fysiska och psykiska hälsa och förväntade livslängd. Därför är tillgången till attraktiva, lättillgängliga friluftsområden extra viktig i stadsdelar med hög andel ohälsa och låg förväntad livslängd. Detta för att på sikt få människorna där att må bättre. I det fortsatta arbetet med kommunens grönplanering föreslås att grönområden, både kärnområden (NFK) och friluftsområden (NFF), i anslutning till dessa stadsdelar prioriteras.

Vissa tätortsnära områden är särskilt viktiga för naturen och friluftslivet och kräver speciella utvecklingsinsatser från kommunen:

**Selångersån** – Området kring Selångersån kan vidareutvecklas som ett strandnära grönt stråk med varierande karaktärer från anlagd park till natur på båda sidor av ån från havet och ända upp och runt Selångersfjärden. Åstråket ska vara tillgängligt och attraktivt för människorna, gärna med ett motionsspår, promenadvägar på båda sidor av ån och flera broar, samtidigt som det har höga naturvärden. En önskan finns att tillgängliggöra Selångersån för friluftsliv även väster om Selångersfjärden upp mot Kovland. Den östra delen har en mer stadsmässig karaktär med kajer och en stor andel stenlagda ytor. Att stråket är framkomligt hela vägen till havsmyningen är viktigt.

**Norra Stadsberget** – ett mycket populärt frilufts- och utflyktsmål för sundsvallsborna. På berget mot söder finns en artrikedom ovanlig för våra breddgrader. På bergets högre delar finns gamla fornlämningar. I friluftsmuseet kan man studera kulturhistoriska miljöer och byggnader. Ideella föreningen Norra Berget anordnar traditionella evenemang på området vid friluftsmuseet. Stora delar av grönområdet ingår i ett kommunalt naturreservat.

**Södra Stadsberget** – Södra Berget är ett friluftsområde med stora kvaliteter. Här finns ett omfattande spårssystem för motion både vinter och sommar, raststugor, aktivitetsområden, äventyrsstigar mm. Området är av stor vikt för rekreation och friluftsliv men också för besöksnäring. Hela området utgör riksintresse för friluftsliv.

Boende i Bredsand har Södra berget som sitt närreklamationsområde. De når området via skidstadion i Stockvik. Tillgängligheten för boende i nedre Bredsand behöver förbättras.

Även boende i Kvissleby har Södra bergets kärnområde som sitt närreklamationsområde. För dem är det Nolbykullen som utgör entré för vidare rörelser västerut genom de passager som



finns över och under E4. Ett annat sätt är att följa Ljungan vars stigrika stränder också är kärnområde för friluftsliv och natur.

**Sidsjön** – Ett kommunalt naturreservat och populärt friluftsområde som kan utvecklas ytterligare och restaureras med beaktande av målen och syftet med naturreservatet. Kopplingarna till andra kärnområden bör utvecklas.

**Birstaberget** – Ett populärt friluftsområde med både längd- och utförsåkning vintertid samt motionsspår och terrängcykling sommartid. Här behövs trygga och tydliga kopplingar för de boende i Sundsbruk som har området till sitt närreklamationsområde.

**Grodtjärn och Klissberget** – Två små kärnområden som föreslås bli naven i ett nytt större kärnområde för rekreation och naturupplevelser där befintligt ledsystem, utsiktsplatser och rastplatser kommer att behöva anpassas till föreslagen bebyggelse och högre besöksstryck. Grodtjärn är också en viktig del i det gröna stråk som kommer att binda ihop Nacksta med Sidsjön och Södra berget. Kopplingen mot Selångersån längs Sandbergsbäcken erbjuder också en bra koppling till Granlo som bör beaktas i planeringen.

Kärnområdena på **Gärdeberget och Ortviksberget** utgör rekreationsskog för invånarna i Ljustadalen, Tunadal och Skönsberg. Även landsbygdsområdet norr om Ljustadalen har en viktig funktion att fylla här. Dessa områden naggas i kanten av förslagen i ÖP2040. Därför är det viktigt att stärka upp de delar som är kvar och att kopplingen mellan dessa båda lite mindre områden förbättras.

## Natur och friluftsliv, friluftsområde (NFF)

De områden som betecknas med NFF är främst tätortsnära friluftsområden, målpunkter för olika friluftaktiviteter och skogsområden med viktiga leder och spårssystem (utöver de som betecknats som kärnområden). Inom dessa områden är det också vanligt med bärplockning, hundrastning och andra typer av naturutflykter. Friluftsliv i olika former utövas även i andra delar av kommunens landsbygds- och vildmarksområden.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen NFF

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Friluftsområdenas rekreativa värden ska värnas. Med rekreativa värden menas bland annat tysta miljöer, varierande skogstyper, artrikedom, utsiktsplatser samt funktionella, sammanhängande spår och leder.
- Naturliga stigar och stråk bör behållas så långt som möjligt.
- Nyanlagda friluftsanläggningar ska i stor utsträckning vara tillgängliga för funktionshindrade, barn och äldre.
- Sammanhängande motionsspårssystem får inte fragmenteras i samband med exploateringar.
- I friluftsområden med hög belastning av besökare bör planering ske för att minska konflikter mellan olika typer av aktiviteter samt påverkan på djur och natur. I ett friluftsområde ska det finnas möjlighet att hitta en ostörd plats utan andra människor.
- Om konflikter uppstår mellan utveckling av olika värden bör lämpliga avvägningar göras med stöd av en ekosystemtjänstanalys. Många av ytorna ingår i kommunägd park- eller naturmark som omfattas av skötselplaner.

### Pågående markanvändning

Särskilt viktigt är det omfattande spårssystem som finns i alla väderstreck runt staden med leder lämpliga för vandring och motion. Här finns norra, södra och västra spårområdet med vandringsleder, elljusspår och många stugor som Svanängsstugan, Klippstugan och Fågelbergsstugan. Spårområdena ingår delvis i kärnområden (NFK) och delvis i friluftsområden (NFF) i ett sammanhängande system.

## **Utvecklad markanvändning, NFF-u**

Två nyskapade friluftsområden har betecknats med NFF-u eftersom de är under fortsatt utveckling:

- Den gamla avfallstippen vid Hillstamon har fått sluttäckning och går att vidareutveckla för tillfälliga besök. Området har hittills fått hinderbanor för utomhusträning både för stora och små, samt besöksparkering till slalombacken. Ytterligare utrymme finns för vidareutveckling.
- Området runt den fd. skjutbanan vid LV5 kan vidareutvecklas för friluftsliv och/eller turism.

## Natur och friluftsliv, natur/vildmarksområde (NFN)

Natur/vildmarksområdena i markanvändningskartan består av några olika typer av områden. Dels är det **natur med höga biologiska värden** kring vissa vattendrag, sydväxtberg, fågelsjöar, öar och skärgårdsmiljöer, dels två större **vildmarksområden** i kommunens nordvästra respektive sydvästra delar som innehåller stora opåverkade områden.

### Stora opåverkade områden

Stora områden som är opåverkade ska enligt 3 kap 2 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka deras karaktär. Bestämmelsen innebär att vid eventuell exploatering av mark- och vattenområden som är opåverkade eller endast obetydligt påverkade, bör det nogt övervägas om inte verksamheten hellre bör förläggas till ett sådant område som redan är påverkat av exploatering.

Bevarandet av ett stort opåverkat område ska vägas in som ett skyddat intresse vid beslutsfattande i markanvändningsfrågor för att en god hushållning och en hållbar utveckling ska främjas. En avvägning ska göras mellan det skyddade intresset och motstående intressen. Bedömningen av huruvida ett område omfattas av begreppet beror delvis på förhållandena i den aktuella regionen, vilken utveckling som skett i regionen vad gäller ianspråktagande av landsbygdsområden för urbana ändamål och efterfrågan på till exempel friluftaktiviteter. Några mer precisa riktlinjer för tillämpningen av bestämmelsen har inte utarbetats i rättspraxis. Andra begrepp som används är bullerfria områden eller tysta områden.

Inom Sundsvalls kommun finns det flera områden som bedöms som stora och opåverkade. Dessa två har markerats ut särskilt i markanvändningskartan:

- Ett område söder om Ljungan mot Hälsingegränsen
- Ett område i norra delen av kommunen

De utpekade områdena har stora naturvärden. De innehåller opåverkade sjöar och vattendrag med bland annat den starkt hotade och rödlistade flodpärlmusslan samt värden för sportfisket. Områdena innehåller också värdefulla våtmarker, naturskogar med långskägglav samt bär- och svampmarker. Hotade fåglar har sina häckningsplatser här och man kan också få se järv, björn, varg och utter. Områdena omfattas delvis även av riksintresse för rennäringen, riksintresse för naturvård och Natura 2000.

Länsstyrelsen har i den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur pekat ut så kallade värdeetrakter för bland annat skog, våtmarker, sjöar och vattendrag. Värdeetrakter är landskapsavsnitt som har en högre koncentration av områden med högre naturvärden än i omgivande marker. De utpekade områdena ryms delvis inom de av kommunen utpekade stora opåverkade områdena.

Upplevelser av djurliv, ödslighet, ostördhet och tystnad är kvaliteter som efterfrågas av många idag och ska också värnas långsiktigt, även för kommande generationer. Ostördhet i form av frånvaro av buller kan påverka människors hälsa positivt och även de flesta djurarters livsmiljöer. Att värna om bullerfria områden är viktigt för rekreation och friluftsliv.

Dessa områden har också stora värden för kommunens utveckling av turismen. Naturturism är en växande besöksnäring som är helt beroende av relativt opåverkad natur i form av sjöar, vattendrag och naturskogar.

Opåverkade områden är en tillgång i kommunens utveckling och kan ge konkurrensfördelar i framtiden. I en fortsatt kartläggning av sådana områden utgör de utpekade stora opåverkade områdena en viktig grund.

## **Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen NFN**

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Biologiska värden ska värnas.
- Tysta områden ska värnas.
- Nyetablering av större anläggningar såsom till exempel trafikleder, industrianläggningar, vindkraft, skjutfält, gruvverksamhet, täkter eller samlad bebyggelse ska så långt som möjligt undvikas.
- Ny bebyggelse bör undvikas men kan i enstaka fall läggas i anslutning till befintlig bebyggelse.
- Kraftledningar, master och andra höga byggnadsverk ska om möjligt samlokaliseras med befintliga anläggningar.
- Naturturism kan med fördel vidareutvecklas.
- Om konflikter uppstår mellan utveckling av olika värden bör biologiska värden väga tyngst. För områden som har skötselplaner, tex naturreservat, gäller skötselplanen i första hand.

### **Pågående markanvändning**

Samtliga ytor med NFN har status pågående markanvändning eftersom bevarandevärdena väger tyngre än utvecklingsintressena. Den utveckling som sker ska ta hänsyn till bevarandevärdena.

## Landsbygd, tätortsnära kulturlandskap (LBK)

Dessa områden är agrara landsbygdsområden med höga kulturvärden och brukartradition. I många av områdena finns ett intresse av att bygga bostäder men kulturlandskapets värden gör att fokus ligger på bevarande i dessa områden.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen LBK

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Tillkommande bebyggelse ska utgå från områdets karaktär och byggnadstradition avseende volym, material och takfall. Placeringen ska följa befintlig bebyggelsestruktur och vara väl inpassad i landskapsbilden. Kulturlandskapets värden väger tyngre än intresset för bostadsbyggande i de fall det uppstår intressekonflikter.
- På landsbygden är de areella näringarna en viktig resurs som bör värnas mot andra intressen i samband med plan- och bygglovsärenden samt annan strategisk utveckling. Jordbruksmark får inte bebyggas, utom i de fall den tillkommande bebyggelsen underlättar ett fortsatt aktivt jordbruk. Detta eftersom odlingsbara ytor inom kommunen inte kan försörja vår befolkning med livsmedel i tillräcklig grad för ett långsiktigt robust samhälle.
- Kommunen ska motverka torvbrytning och gruvdrift i känsliga lägen, såsom där vattenskyddsområden, riksintressen och andra skyddade områden kan påverkas.
- Kommunen ska arbeta för att det finns en väl utbyggd bredbandsuppkoppling på landsbygden för att möjliggöra tillväxt av befolkning och sysselsättning.

### Pågående markanvändning, LBK

Alla områden som betecknas med tätortsnära kulturlandskap utgörs av pågående markanvändning. De beskrivs ändå individuellt nedan då det finns olika typer av bevarandevärden i områdena, som ska beaktas vid eventuell tillkommande bebyggelse.

#### Selånger – Hov kulturbygd

I detta attraktiva, stadsnära jordbrukslandskap finns en livsmiljö i toppklass. För att bevara de höga kulturmiljövärdena måste ny bebyggelse begränsas och anpassas till dessa förutsättningar. Selånger och Hovsåsen bort mot Töva är ett sammanhängande jordbrukslandskap med hästgårdar i dalgången kring flera mindre vattendrag som rinner ut i Selångersfjärden. Det är ett välbevarat odlingslandskap med lämningar och gårds lägen från järnåldern, där gårdsbebyggelsen ligger utefter åsen och odlingsmarkerna är öppna på den gamla havsbotten. Öppna fält och tydliga gårdsformationer ger ett enhetligt kulturlandskap

som bör bevaras. Kollektivtrafiken är begränsad vilket medför låg andel hållbart resande. Området har så höga kulturhistoriska och miljömässiga värden att de står över de enskilda byggnadernas individuella värde. Här gäller därför höga krav på anpassning vad gäller färg, form, material och läge vid förändring av befintlig bebyggelse eller nytillkommen bebyggelse för att bevara områdets värden och potential.

### **Lokala riktlinjer**

- Selånger är av riksintresse för kulturmiljövård. Västerro-Selånger ingår i bevarandeplan för odlingslandskapet. Större delen av området är markerat som värdefullt i kommunens kulturmiljöinventering. Projektering bör ske i samråd med kommunens handläggare och antikvarie.
- Nyttjande och underhåll av äldre befintlig bebyggelse bör uppmuntras. Ny bebyggelse bör följa nuvarande gårdsformationer och skapa förtätningar. Ingen ny bebyggelse bör placeras på den öppna odlingsmarken.
- Mängder av fornlämningar finns i Selångersbygden och längs Hovsåsen.
- Flera skyddsvärda ängs- och betesmarker finns inom området.
- Hänsyn måste tas till att trafiken på väg E14 orsakar störningar i områdets södra del.

### **Allsta – Klingsta – Lucksta kulturbygd**

I detta attraktiva, stadsnära jordbrukslandskap finns en livsmiljö i toppklass. För att bevara de höga kulturmiljövärdena måste ny bebyggelse begränsas och anpassas till dessa förutsättningar.

Runt Klingstatjärnen och sjön Marmen finns ett vackert jordbrukslandskap med historiska anor. Närheten till staden gör särskilt Allsta/Klingsta populärt för ny villabebyggelse. I Lucksta finns Luckstabadet, Sörforsvallen med elljusspår och Sörforsån som är ett naturvårdsobjekt med höga rekreationsvärden. Kollektivtrafik finns längs de stora vägstråken, dock inte på södra sidan Marmen.

Allsta/Klingsta är samtidigt av riksintresse för kulturmiljövård vilket innebär att området är en ”centralbygd med bybebyggelse av 1800-talsprägel där fornlämningar och Ortsnamn vittnar om forntida centralitet och lång bebyggelsekontinuitet”. Här finns mängder av fornlämningar från järnåldern, bland annat Medelpads största fornborg. I riksintressebeskrivningen lyfts också det öppna odlingslandskapet som en viktig del i värdet.

Tuna/Lucksta-området ingår i riksintresse för kulturmiljövård ”Ljungans dalgång” som sträcker sig utefter Ljungan från Stöde till Njurunda. Det innebär att älvdalsbygden med kontinuerlig bosättning från tidig järnålder med mängder av äldre fornlämningar, storslaget jordbrukslandskap och vattenknutna industrier har höga kulturhistoriska värden.

Nyttjande och underhåll av äldre befintlig bebyggelse bör uppmuntras. Ny bebyggelse bör följa nuvarande gårdsformationer och skapa förtätningar. Ingen ny bebyggelse bör placeras på den öppna odlingsmarken.

Områdena har så höga kulturhistoriska och miljömässiga värden att de står över de enskilda byggnadernas individuella värde. Här gäller därför höga krav på anpassning vad gäller färg, form, material och läge vid förändring av befintlig bebyggelse eller nytillkommen bebyggelse för att bevara områdets värden och potential.

På Rotön i norra delen av Marmen bör ny bebyggelse undvikas helt med hänsyn till strandskydd, översvämningsrisk och biologiska värden.

Grönsta vattenverk (vattentäktzon inkl vattenverk och brunnar) är av riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning.

### **Lokala riktlinjer**

- Ljungans dalgång samt Allsta-Klingsta är av riksintresse för kulturmiljövård. För att sambandet mellan tjärnen, odlingsmarkerna och fornlämningarna ska vara fortsatt tydligt är det viktigt att det nuvarande odlingslandskapet hålls öppet och att fornlämningarnas närområden hålls fria från exploatering.
- Marmen-Vikarn och Allsta-Klingsta ingår i bevarandeplan för odlingslandskapet. Större delen av området är markerat som värdefullt i kommunens kulturmiljöinventering. Inom hela kulturbygden bör eventuell projektering ske i samråd med kommunens handläggare och antikvarie.
- Nedre Ljungan är av riksintresse för friluftsliv, vilket måste beaktas.
- Nedre Ljungan är också av riksintresse för naturvård. Rotön, Ljungånåsen och flera andra skyddsvärda naturobjekt finns inom området. Stor hänsyn krävs.
- Grönsta vattenskyddsområde, Grenforsens Natura 2000-område och laxfisket i Ljungan får inte påverkas negativt.
- Mängder av fornlämningar finns utspridda i hela odlingslandskapet.
- Ras- och skredrisker måste beaktas i området.
- Fungerande VA-lösningar måste ordnas.

### **Norra Alnö kulturbygd**

Av såväl miljömässiga som kulturhistoriska skäl är målet att norra Alnö ska fortsätta vara ett brukat odlingslandskap. Platser där bostadsbebyggelse redan finns kan vara tänkbara att förtäta då detta har mindre påverkan på till exempel möjligheten till djurhållning än att exploatera helt nya områden. En viss utveckling av bebyggelsen behövs i området för att hålla det levande och för att befolkningen inte ska minska.



Norra Alnö utgör riksintresse för natur- och kulturmiljövård och dess öppna landskap, unika geologi, flora och fauna gör att området har höga bevarandevärden.

Genom att placera nya hus enligt befintliga bebyggelsestrukturer och anpassa huset efter landskapet bevaras de värden och den kulturhistoria som finns i landskapet.

I de västra, nordvästra och södra delarna av området finns en del bebyggelsegrupper. Här finns möjlighet att göra mindre kompletteringar på ett sätt som kan passa in i den befintliga bebyggelsestrukturen. Etablering av större bebyggelsegrupper, fler än 10 hus, i detta område är utifrån dagens förutsättningar inte lämpligt.

Generellt råder restriktivitet för ny bebyggelse på Norra Alnö. Det är viktigt att tänka på att ny exploatering i närheten av Natura 2000-områden kan kräva särskilt tillstånd enligt miljöbalken.

### **Lokala riktlinjer**

- Restriktivitet råder för ny bostadsbebyggelse på norra Alnö då detta område har en karaktär av landsbygd vilket ska värnas.
- Enstaka ny bebyggelse kan bedömas lämplig i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper.
- Ingrepp som försvårar fortsatt hävd och djurhållning ska undvikas.
- Komplettering av bebyggelse i området bör underordnas riksintressehänsynen och endast tillåtas i anslutning till redan etablerad bebyggelse.
- Ta hänsyn till fornlämningar.
- Bebyggelse bör inpassas på ett sätt som är traditionellt för jordbrukslandskapet, alltså i brynzoner och på höjder. Karaktärsskapande landskapselement såsom bevuxna moränkullar, stengårdsgårdar och långa utblickar bör bevaras. Nödvändigt avstånd mellan hästhållning och bebyggelse får bedömas utifrån lokala förutsättningar i varje enskilt fall.

### **Korsta by**

Överkorsta by med omgivningarna Lövbacken och Gärdetjärn är ett välbevarat kulturlandskap med höga kultur-, naturvärden och landskapsestiska värden. Det präglas av en lång historisk kontinuitet med fornlämningar som bland annat Medelpads största gravfält från järnåldern.

Det är av stor vikt att de kulturhistoriska och landskapsmässiga värdena styr områdets fortsatta markanvändning. Landskapskaraktären är beroende av att nuvarande bebyggelse och odlingsmark bibehålls, därmed bör nya hus och kompletteringar utgå från befintliga strukturer och karaktär avseende placering, volym och material.

### **Lokala riktlinjer**

- Enstaka ny bebyggelse kan bedömas lämplig i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper.
- Undvik att bygga i direkt angränsning till- och mellan fornlämningar, då dessa ofta är i behov av ett skyddsavstånd för att kunna upplevas i sitt sammanhang.
- Stengårdsgårdar och långa utblickar bör bevaras.

### **Sköns kulturbygd (Härsta)**

Området är kulturhistoriskt sett en del av den omfattande järnåldersbebyggelsen i Skön och Alnö, samt upp mot Timrå. Det finns även medeltida bebyggelsemönster med bland annat Sköns medeltida kyrka där prostens hade sitt säte. Den medeltida kyrkan revs när nuvarande kyrka 1850 byggdes på samma plats. Detta visar på att området fortfarande varit en central punkt fram till idag. Utvecklingen fortsätter med 1800-talets gårdar och även industriella framväxt med sågverk. Här kan man alltså se en bebyggelsekontinuitet som sträcker sig under 1500-2000 år och potentiellt ännu längre bakåt i tiden. Områdets byar Hillsta, Huggsta och Härsta vittnar om områdets långa brukskontinuitet, tillsammans med omgivande odlingslandskap, gårdar och fornlämningar.

Detta argumenterar för en stor varsamhet vid eventuell exploatering och utbyggnad, särskilt eftersom området pekats ut som behov av stöd ur ett socioekonomiskt perspektiv, vilket en rik kulturmiljö kan bidra positivt till.

### **Lokala riktlinjer**

- Ny bebyggelse kan bedömas som lämplig i anslutning till befintliga vägar.
- Undvik att bygga i direkt angränsning till- och mellan fornlämningar, då dessa ofta är i behov av ett skyddsavstånd för att kunna upplevas i sitt sammanhang.
- Stengårdsgårdar och långa utblickar mot Birstas/Ljustadalens dalgång bör bevaras.

### **Å, Häljum, Bunsta, Solberg**

Området är ett storskaligt och öppet odlingslandskap med täta klungbyar placerade på höjdlägen. Bygden har förhistoriska rötter med ett tydligt urskiljbart utvecklingsmönster, relativt välbevarad bebyggelse. Fornlämningarna följer samma struktur som bebyggelsen, dvs på moränryggar som höjer sig ur den omgivande slätten. Här finns det även unikt utformad bebyggelse såsom ekonomibygnader med slaggstensgrund som vittnar om den bruksverksamhet som funnits i området. Mycket stor hänsyn bör tas till omgivande bebyggelse vid placering, utformning och färgsättning av nya tillägg.

### **Lokala riktlinjer**

- Undvik att bygga i direkt angränsning till- och mellan fornlämningar, då dessa ofta är i behov av ett skyddsavstånd för att kunna upplevas i sitt sammanhang.
- Bebyggelse bör inpassas på ett sätt som är traditionellt för jordbrukslandskapet, alltså i brynzoner och på höjder. Karaktärsskapande landskapselement såsom bevuxna moränkullar.

### **Nolby**

Området är ett koncentrerat kulturlandskap i en dalgång som utgör en del av Ljungans äldre sträckning vilket innebär ett omfattande fornlämningsrikt område. Området är unikt i länet med sitt fornlämningsbestånd och utgörs av lämningar från övergångsperioden mellan hednisk och kristen tid. I området södra del ligger Nolby högar, vilket är ett gravfält på 12 fornlämningar vid Prästbolet. Fornlämningar är 5 högar och 7 runda stensättningar.

### **Lokala riktlinjer**

- Undvik att bygga i direkt angränsning till- och mellan fornlämningar, då dessa ofta är i behov av ett skyddsavstånd för att kunna upplevas i sitt sammanhang.

### **Huli**

Området utgörs av en dalgång kring en bäck med brant sluttande odlingslandskap längs sidorna. Bebyggelsen är placerad i anknytning till övergången mellan skog och mark med mindre byar och gårdsheter. Området är såväl genom topografi som genom variation mellan odlad mark och skogsmark karaktäristisk för ett välbehållet kulturlandskap. Områdets sydöstra del utgörs av flera fornlämningar som utgörs i synnerhet av gravhögar. Ny bebyggelse bör därför uppföras i anknytning till befintlig bybebyggelse. Dalgången påverkas av ett större infrastrukturstråk med järnväg och väg där framtida utvecklingsbehov kan komma att påverka dalgångens landskapsbild.

### **Lokala riktlinjer**

- Se riktlinjer ovan som gäller för alla LBK-områden.

### **Berga by**

Berga by ligger i östra delen av Njurunda, mellan Bergafjärdens havsbad och Njurundabommen. Byn ligger i en dal vid foten av Bergaberget med åkermark som breder ut sig mot söder. Byn möter Bergatjärnen i väster och tallmo i öster mot havet. Byn präglas mycket av det stora berget mot norr, de öppna åkermarkerna mot söder och en relativt välbevarad, traditionell bebyggelse utmed hela byvägen.

Den lilla Bergatjärnen, eller ”Tjärna” som den kallas, är rester efter Ljungans utlopp som en gång gick genom dalgången ut och lämnade bördig åkermarken efter sig. Idag rinner Bergabäcken genom hela byn som en rest från det stora utloppet.

Byn har gamla anor med tydliga spår från järnålderns samhälle. Den äldsta bosättningen ligger invid den gamla strandlinjen. Två ovanför Bergatjärnen, fanns tidigare fanns sex gravhögar. Två gravar ligger vid den gamla bytomten mitt i byn och här står också en av Njurundas runstenar kvar på ursprunglig plats. På denna plats växer byn fram på berghällen.

1837 genomförs laga skifte och byn kom att spridas ut utmed byvägen med strukturen av en radby. Idag går en ny väg rakt genom byn medan den gamla byvägen slingrar sig fram mellanårdarna. Det mesta av bebyggelsen är från tiden efter laga skifte och radbystrukturerna är välbevarad. Byggnadstypen består i huvudsak av dubbelkorsbyggnader i två plan kompletterad med villaarkitektur från 1920-talet. En av gårdarna ligger kvar på ursprungligplats ovanför den gamla runstenen med kringbyggd gård där mangårdsbyggnad och ladugård är hopbyggda. Här finns också byns äldsta härbren. Några få bostadshus har tillkommit under 1900-talet.

### **Lokala riktlinjer**

- Enstaka ny bebyggelse kan bedömas lämplig i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper.
- Området präglas av traditionellt utformad bebyggelse och domineras av sadeltak och rödmålad träpanel, vilket bör bibehållas vid underhåll av befintlig bebyggelse, samt vid utformning av ny bebyggelse.
- Undvik att bygga i direkt angränsning till- och mellan fornlämningar, då dessa ofta är i behov av ett skyddsavstånd för att kunna upplevas i sitt sammanhang.
- Äldre lador längs som är placerade på åkermarkerna är en viktig värdebärare för kulturlandskapet och bör bevaras och vårdas varsamt.

## Landsbygd, turism/rekreation (LBT)

Markanvändningen LBT avser besöksmål på landsbygden som har utvecklingspotential.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen LBT

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Utveckling som gynnar turism och/eller rekreation ska prioriteras i området.
- Turismutvecklingen ska alltid ske med hänsyn till lokala naturvärden, riksintressen, landskap, friluftsliv och kulturvärden.
- Kommunen ska arbeta för att det finns en väl utbyggd bredbandsuppkoppling på landsbygden för att möjliggöra tillväxt av befolkning och sysselsättning.
- Vid förändrad markanvändning i områden av intresse för rennäring ska hänsyn tas till näringens fortsatta bedrivande.

### Utvecklad markanvändning, LBT-u

Det finns möjligheter till att öka sysselsättningen inom besöksnäringarna genom att stärka kommunens egna besöksmål och genom att skapa förutsättningar för övriga besöksmål att utvecklas. Ofta är ett samarbete mellan kommunen, de privata näringsidkarna och det lokala föreningslivet en förutsättning för att nå framgång. Det handlar också om att vårda landskap och bebyggelse, utveckla nya attraktioner och tillhandahålla en fungerande infrastruktur och gott värdskap. Nedan anges områden som har goda förutsättningar att utvecklas för att stärka turismen och möjligheterna till rekreation både i inlandet och längs kusten, ytterligare områden är utpekade i kartan.

#### Inlandet

**St. Olavsleden** är en äldre pilgrimsled från Selånger i Sundsvall till Trondheim som är under stark utveckling som vandringsled och besöksmål. Övernattningsmöjligheter och annan service har potential att utvecklas längs leden. Leden passerar genom flera områden med skyddsvärden och riksintressen att ta hänsyn till.

På den västra älvsidan i Liden ligger **Vättaberget** med hembygdsgård, kaffestuga, slalombacke, skidspår och en fantastisk utsikt. Området ingår i ett riksintresse för kulturmiljö.

**Sandnäsbadens** Camping är belägen ca 70 km från Sundsvall invid Holmsjöns strand. Här finns stugor, bad och bra fiske.

I Holm finns **Österström** med hotell och restaurang i historisk sågverksmiljö.

I Indal intill bron över Indalsälven ligger **Kävsta** camping. Campingen ligger vackert alldeles intill Indalsälvens strand.

**Gudmundstjärn** är ett naturreservat och ett byggnadsminne med en genuin gård från slutet av 1700-talet som visar upp ett äldre jord- och skogsbruk. Området är av riksintresse för kulturmiljön och är ett populärt besöksmål.

I Stöde finns hembygdsgård med museum, lanthandel och gästgiveri som ligger uppe på **Huberget** med utsikt över Stödebygden.

Från Stöde går **Ljungandalsvägen** västerut längs gamla E75 upp mot Borgsjö - en turistväg längs Ljungans dalgång med intressanta platser och besöksmål, som även skulle kunna utvecklas i riktning mot kusten.

### **Kustområdet**

För den fågelintresserade är **Stornäset** ett intressant utflyktsmål och naturreservat. De betade strandängarna erbjuder utmärkta matplatser för rastande vadare, änder och gäss. En spångad vandringled leder ut till reservatet. Här finns också ett vandrarhem och ett sommarcafé.

**Tranviken** är ett havsbad och camping på södra Alnö. Havsbadet har en fin sandstrand som är populär bland badgäster på sommaren. Här finns också badbassänger, butik och restaurang.

**Vindhem** är en skyddad hamn för båtintresserade med intilliggande restaurang. Spikarna är ett fiskeläge på Alnöns sydöstra spets med en vacker natur ut mot havet. Yrkesfisket fanns kvar ända in på 1990-talet. Här finns också en lotsstation och Spikarö kapell.

I **Svartvik** finns Svartviks industriminnen - ett besöksmål som erbjuder industrihistoria och upplevelser. Förutom utställning och byggnader från industriepoken finns lekpark, mat i herrgårdsmiljö, sommarcafé och antikhandel.

I **Bergafjärden** finns en av Sundsvalls finaste badstränder, långgrund och barnvänlig med varmt vatten. Dessutom finns campingplats, stugby och restaurang.

Även **Juniskär** är en liten fritidshamn med utvecklingspotential.

Cirka 3 mil från Sundsvall ligger **Lörudden**, ett fiskeläge med anor från 1600-talet. En välbevarad miljö med fiskehamn, kapell och fiskrestaurang i skydd av Brämön, en ö med fyrplats och höga naturvärden.

**Kustvägen** är en vägsträcka längs Njurundakusten och vidare söderut mot Mellanfjärden i Nordanstigs kommun. Här finns många fina miljöer och spännande platser efter vägen. Fiskeläget i **Skatan** och den gamla järnbruksamiljön i **Galtström** är några av de platser som möter turisten efter vägen, med genuina miljöer och restauranger. Stora delar av området är av riksintresse för kulturmiljö.

## Landsbygd, övrig landsbygd (LBY)

Övrig landsbygd innefattar all mark som inte fått annan markanvändningsbeteckning och som inte utgörs av hav. Inom övrig landsbygd finns inga utpekade utvecklingsområden, men översiktsplanens utvecklingsinriktning visar till vilka utvecklingsstråk på landsbygden kommunen vill att utvecklingen ska koncentreras för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen LBY

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad markanvändning:

- Funktionsblandning av bostäder, service, grönytor och verksamheter som inte orsakar olämpligt buller och andra störningar ska eftersträvas i bebyggda områden för en levande, hållbar livsmiljö, med fokus på de utpekade utvecklingsstråken i landsbygden. Förtätning och funktionsblandning ska eftersträvas också i syfte att avstånden mellan målpunkter ska minska samt för att förbättra möjligheterna att gå, cykla och nyttja kollektivtrafik. Detta bidrar också till en bättre folkhälsa.
- Utanför utpekade utvecklingsstråk, utvecklingsområden och LIS-områden bör grupper av ny bebyggelse endast tillåtas undantagsvis då det finns särskilda skäl.
- Barn och unga påverkas starkt av sin omgivning. God tillgång till stimulerande och lärorika miljöer kring förskolor och skolor ger möjlighet till en god fysisk och psykisk utveckling. Vid planering och nybyggnation ska kommunen därför se till att det finns tillräckligt med ändamålsenlig friyta. 40 kvm/barn i förskolan respektive 30 kvm/barn i grundskolan. Även vid ett mindre antal barn bör gården inte vara mindre än 3000 kvm. Platser för skolor och förskolor väljs där riktvärden för buller från trafik och miljö kvalitetsmål för frisk luft inte överskrids. Riktlinjen baseras på Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid planering och nybyggnad av grundskolor och förskolor.
- Kommunen ska arbeta för att det finns en väl utbyggd bredbandsuppkoppling på landsbygden för att möjliggöra tillväxt av befolkning och sysselsättning.
- Vid förändrad markanvändning i områden av intresse för rennäring ska hänsyn tas till näringens fortsatta bedrivande.
- På landsbygden är de areella näringar en viktig resurs som bör värnas mot andra intressen i samband med plan- och bygglovsärenden samt strategisk utveckling. Därför styr vi i första hand byggande till annan mark. Detta eftersom odlingsbara ytor inom kommunen inte kan försörja vår befolkning med livsmedel i tillräcklig grad för ett långsiktigt robust samhälle.

- Verksamhetsutveckling är positiv, men behöver vara yteffektiv och i väl avvägda lägen. Därför ska verksamheter inom samma verksamhetsområde, så långt det är möjligt, samnyttja exempelvis omlastningsytor och parkeringsytor. Verksamheter med större transportbehov bör lokaliseras nära trafikplatser och andra kopplingar till större transportstråk.
- Handelsområden ska inte utvecklas på landsbygden, utan ska koncentreras till befintliga kommundelscentrum.
- Kommunen ska motverka torvbrytning och gruvdrift i känsliga lägen, såsom där vattenskyddsområden, riksintressen och andra skyddade områden kan påverkas.

## **Pågående markanvändning**

På landsbygden sker småskalig utveckling ofta på initiativ av enskilda markägare och platserna är svåra att förutsäga för kommunen. Utveckling av jord- och skogsbruk, naturturism och enstaka kompletteringar av bostadsbebyggelse kan ske inom ramen för pågående markanvändning. Kring utvecklingsstråken kan också andra verksamhetsetableringar prövas, med stöd av de generella riktlinjerna.



## Vatten, hav (VAH)

Beteckningen VAH används på alla havsytor som inte fått annat särskilt utpekande.

### Riktlinjer som kompletterar de generella riktlinjerna för alla områden med beteckningen VAH

Dessa riktlinjer gäller oavsett om det är pågående, utvecklad eller ändrad vattenanvändning:

- Vid förändrad vattenanvändning i områden av intresse för yrkesfiske ska hänsyn tas till näringsens fortsatta bedrivande.
- Det finns få platser inom Sundsvalls havsområde som kan vara lämpade för havsbaserad vindkraft. Om sådana intressen uppstår bör intressenten genomföra noggranna studier av påverkan på bottenmiljöer, landskapsbild, farleder, båtutrustning och andra värden. Därefter bör förslaget prövas i kommande översyn av översiktsplanen.
- Eventuella flytande bostäder eller verksamheter i strandnära lägen ska avvägas mot landbaserade intressen så att en positiv utveckling av helhetsmiljön skapas. Exempelvis ska påverkan på havsutsikt för boende och tillgänglighet till strandområden vägas in, liksom naturmiljövärden.
- Utveckling av friluftsliv och besöksnäring kopplat till havet bör gynnas.

### Pågående vattenanvändning

Sundsvalls kommun har arbetat med havsplanering och har då dels gjort egna inventeringar, dels deltagit i den statliga havsplaneringen. Inga särskilda anspråk har framkommit som kräver behov av särskilda utpekanden inom de områden som betecknas med VAH. Därför anges hela denna yta som pågående vattenanvändning. För verksamheter i havet är det särskilt viktigt att planera på ett sådant sätt att miljö kvalitetsnormerna för berörd vattenförekomst uppnås och att de särskilda naturvärdena i havet beaktas.

## 5. Landsbygdsutveckling, LIS

### Syfte och bakgrund till LIS

#### Syfte

Syftet med ”landsbygdsutveckling i strandnära lägen” (LIS) är att stimulera den lokala och regionala utvecklingen i områden som har god tillgång till fria strandområden och där en viss byggnation kan ske utan att strandskyddets syften åsidosätts. Genom att peka ut LIS-områden i översiktsplanen ges förutsättningar att pröva strandskyddsdispens enligt de skäl som i miljöbalken avser landsbygdsutveckling i strandnära läge.

#### Genomförande

Översiktsplanen ger bara ramen för var prövning i första hand kan ske. Efterföljande prövning får visa om dispens kan beviljas. Inom de utpekade områdena kan det till exempel finnas värdefulla natur- och kulturvärden, okända fornlämningar, föroreningar eller risk för ras och skred som inte har identifierats. Fri passage längs stranden ska alltid säkerställas där det är möjligt. Bedömning av lämplighet med, och möjlighet till dispens sker från fall till fall.

Prövningen om dispens från strandskydd, för landsbygdsutveckling, kan antingen avse om åtgärden bidrar till landsbygdsutveckling eller om det avser en enstaka komplettering av en- eller tvåbostadshus. Vid dispens eller upphävande av strandskyddet ska en uppskattning göras av de långsiktiga effekter som de föreslagna lättnaderna kan ha på strandskyddets syften. Åtgärden skall vara förenlig med strandskyddets syften. Stadsbyggnadsnämnden kan begära att den sökande kompletterar med utredningar/inventeringar för att kunna bedöma de långsiktiga effekterna.

#### Lagstiftning och formella krav

All prövning av dispens från strandskydd sker utifrån miljöbalken. Det finns sju olika skäl till att man kan få dispens från strandskydd (se vidare i miljöbalkens lagtext). Här beskrivs LIS-skälet som är ett av de sju. Med områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen avses enligt miljöbalken (7 kap. §18e) ett område som är lämpligt för utvecklingen av landsbygden samt är av sådant slag och har en så begränsad omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt.

I ett utpekat LIS-område kan dispens från strandskydd prövas om byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden. För enstaka kompletteringar prövas istället om huset eller husen avses byggas i anslutning till befintligt bostadshus.

Den som söker strandskyddsdispens för landsbygdsutveckling skall kunna beskriva hur åtgärden bidrar till långsiktiga sysselsättningseffekter eller till att upprätthålla

serviceunderlaget på landsbygden. Handlar det endast om enstaka komplettering behövs ingen motivering.

Länsstyrelsen i Västernorrland har via förordning beslutat att förbuden i strandskyddsbestämmelserna i 7 kap. 15 § miljöbalken inte ska gälla kompletteringsåtgärder till en huvudbyggnad som vidtas:

1. inom 15 meter från huvudbyggnaden men inte närmare strandlinjen än 25 meter, och
2. inom en tomtplats som har angetts i beslut om dispens.

## Riktlinjer för LIS-prövning

### Planeringsförutsättningar

För att kunna peka ut lämpliga LIS-områden har nationellt, regionalt och lokalt planeringsunderlag från kommunens interna webbkarta gått igenom för kommunen.

De planeringsunderlag som legat till grund för utpekandet är:

- Riksintressen
- Natura 2000
- Naturreservat
- Biotopskydd
- Nyckelbiotoper
- Naturvårdsområden
- Naturvårdsobjekt
- Ängs- och betesmarksinventering
- Naturvärden
- Bevarandeplan för odlingslandskapet
- Fornlämningar
- Vattenskyddsområden
- Översvämningsrisk
- Förutsättningar för erosion
- Risk för ras och skred
- Värdeetrakter i länsstyrelsens handlingsplan för grön infrastruktur (Från länsstyrelsens karttjänst för grön infrastruktur).
- VISS statusklassning av vattenförekomster

Begränsningar har även gjorts utifrån konflikter med andra exploateringsintressen, till exempel vindkraft, där det inte bedömts vara lämpligt att peka ut LIS-områden.

Förutsättningarna gällande natur, kultur, klimat, vatten, risker etc. beskrivs förutom i detta kapitel även i övriga delrapporter med planeringsförutsättningar för hela kommunen.

## **Kriterier för val av LIS-områden**

Utifrån ovan nämnda planeringsunderlag har lämpliga områden vidare analyserats utifrån följande urvalskriterier.

### **1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)**

Översiktsplanen har pekat ut utvecklingsstråk utanför tätortsområdena. Inom 2 km från dessa utvecklingsstråk bedöms det för vissa platser vara lämpligt med landsbygdsutveckling och där dispens från strandskydd kan prövas. Området längs Selångersån, mellan Kovland och Sundsvall, och för Alnön har inte bedömts som lämpliga för LIS. Den slingrande Selångersåns naturvärden och vattenkvalitet samt de risker som finns längs ån innebär att strandskyddsområdet är olämpligt för bebyggelse. Det är den enda oreglerade ån av storlek som når havet inom kommunen och länet. Den har stor betydelse för den biologiska mångfalden som helhet, inte minst för lekvandrande fisk. Detta gäller också anslutande mindre bäckar där havsöringen i regel leker. Alnön bedöms ha tillräcklig bebyggelseutveckling även utan LIS-dispenser och enligt kommunens riktlinjer tillåts inga LIS-prövningar på öarna inom kommunen.

Vid urval av LIS-områden har utgångspunkten varit att en dispens från strandskydd kan stärka förutsättningarna för positiv och hållbar utveckling. Detta uppnås bäst om satsningar först och främst koncentreras till de mest befolkade stråken inom landsbygden och inom rimliga pendlingstider (upp till ca 45 min) från kommunens tätortsområde. Med denna utgångspunkt finns möjlighet att lätt nå kommunens befolkningstätare delar där huvuddelen av arbetstillfällena i kommunen finns. Nyttillkommande bebyggelse, näringsliv och befolkning lokaliseras så att befintlig infrastruktur och service kan nyttjas. Serviceunderlaget stärks och på det sättet också utvecklingen inom landsbygden. För områden med längre avstånd till Sundsvalls tätortsområde är det en fördel om resor till och från Sundsvalls tätort naturligt sker via de utpekade utvecklingsstråken då det ökar förutsättningarna att nyttja lokal service. Frånsett vissa LIS-områden för besöksnäring har de utpekade områdena tillgång till kollektivtrafik eller en stadigvarande skolbusstrafik.

### **2. Sammanhållen bebyggelse**

LIS-områden kan pekas ut vid sjöar och vattendrag som redan har befintlig bebyggelse eller ansluter till befintlig bebyggelse och bara om det finns obebyggda strandområden kvar. För enstaka kompletteringar är tanken i lagstiftningen att genom dispens från strandskyddet på sikt kunna skapa en mer sammanhållen bebyggelse. Detta eftersträvas inom Sundsvalls kommun främst i tätortsnära lägen och i utvecklingsstråk. Kompletterande bebyggelse ska inte spridas ut runt en sjö utan anläggas i ansamlingar.

### **3. Bebyggelsetryck**

För att utpekandet av LIS-områden ska realiseras krävs att områdena anses attraktiva att bebygga. Med bebyggelsetryck avses tidigare förfrågningar, ansökningar om förhandsbesked eller bygglov. Områden som har potential att få ett bebyggelsetryck inkluderas också.

### **4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark**

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Att bevara jordbruksmark är viktigt bland annat på grund av att möjligheten att producera mat blir allt viktigare. Åkermark buffrar stora vattenflöden vid kraftiga regn. Jordbruksmark som inte odlas eller betas av djur växer snabbt igen. I jordbruksmarken finns mängder av arter som riskerar att dö ut om markerna inte brukas och bevaras. Åkermark och betesmark binder koldioxid i marken vilket är viktigt ur klimatsynpunkt. Närhet till naturen, och särskilt öppna landskap, har en positiv inverkan på människors hälsa och välmående.

Vid utpekande av LIS-områden har det eftersträvats att området inte ska omfatta någon jordbruksmark. I vissa fall har avgränsningen av området varit problematisk då jordbruksmark finns utspritt lite överallt. Detta hanteras följaktligen genom att det för området beskrivs att exploatering av jordbruksmark i största möjligaste mån ska undvikas.

### **5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten**

Miljö kvalitetsnormer är ett verktyg för att skydda och förbättra kvaliteten i våra vatten. Beslutad miljö kvalitetsnorm anger den vattenkvalitet som en vattenförekomst ska ha vid en given tidpunkt. Målet är att alla sjöar och vattendrag ska ha god ekologisk status, god kemisk status och att statusen inte får försämrats. Ekologisk status bedöms utifrån flertalet kvalitetsfaktorer som till exempel tillståndet för fisk och bottendjur, näringstillståndet i sjön, påverkan av vandringshinder och markanvändningen vid vattnet. Kemisk status bedöms utifrån gränsvärden eller halter för vissa miljöfarliga ämnen som till exempel klorid och nitrat, bekämpningsmedel och kvicksilver.

En exploatering i ett område får inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer eller riskera att försämma vattenförekomstens status eller någon av kvalitetsfaktorerna. Till exempel ska vatten och avlopp kunna lösas inom utpekade LIS-områden.

### **6. Ej påtagligt skada riksintressen**

Stora delar av kommunen omfattas av olika riksintressen så som riksintresse friluftsliv, kulturmiljövård och rennärings. Vissa LIS-områden omfattas av ett riksintresse men en exploatering får inte medföra påtaglig skada av riksintresset. En bedömning från fall till fall ska göras huruvida en dispens bedöms påverka riksintressets utpekade värden eller inte.

## **Riktlinjer som gäller vid all LIS-prövning inom Sundsvalls kommun**

- Platsen ska ligga på landsbygden dvs. utanför det tätortsområde som är utpekade i översiktsplanen.
- Tillgången till strandområden för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv skall tillgodoses långsiktigt.
- LIS-prövning kan endast ske vid redan ianspråktagen sjö eller strand, ej öar.
- Inom kustlinjens strandskyddsområde medges ingen LIS-prövning utanför LIS-områden som är utpekade i gällande översiktsplan.
- Bedömning av lämplighet och möjlighet till dispens måste göras i varje enskilt fall. Prövningen måste göras utifrån strandskyddets syften. Inom utpekade områden kan det finnas värden för till exempel rekreation, natur- och kulturmiljö, okända fornlämningar och föroreningar, bruksvärd jordbruksmark eller risk för ras och skred som inte har identifierats. Därför måste en avvägning ske i varje ärende.

## **Kompletterande riktlinjer där landsbygdsutvecklingsskäl åberopas**

- Det strandnära läget ska bidra till långsiktig utveckling av landsbygden.
- Motivering skall finnas för hur åtgärden bidrar till landsbygdsutveckling.
- Området ska vara av sådant slag och ha en så begränsad omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt.

I tätort eller vid kust gäller dessutom...

- Området ska endast ha liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften.

## **Kompletterande riktlinjer då enstaka komplettering åberopas**

Avser endast enstaka en- och tvåbostadshus.

- Platsen ska ligga på landsbygden dvs. utanför det tätortsområde som är utpekade i översiktsplanen och inom 2 km från utpekade utvecklingsstråk.
- Avstånd till närmaste bostadshus ska understiga 200 meter. Nya bostadshus ska inte spridas ut runt en sjö utan uppföras i ansamlingar.
- Anläggningar i vatten som till exempel brygga omfattas inte av åtgärder som ingår i särskilt skäl för landsbygdsutveckling.

- Fri passage längs stranden ska säkerställas och goda livsvillkor för djur- och växtliv bevaras.
- Platsen får inte ligga inom kustlinjens strandskyddsområde.

Utöver ovanstående riktlinjer finns för vissa utpekade områden kompletterande lokala riktlinjer.

## **Kan man söka LIS-dispens utanför utpekade LIS-områden?**

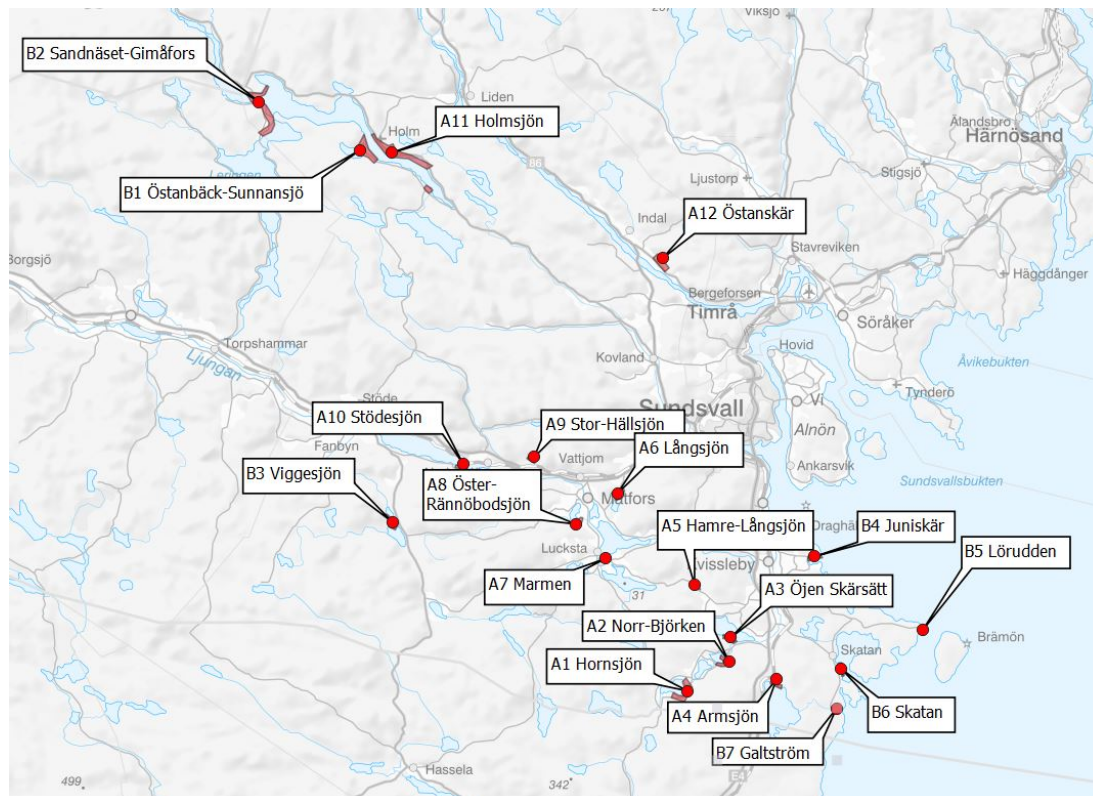
En heltäckande studie av samtliga stränder och vattendrag i kommunen för att avgöra om området kan utgöra ett LIS-område har inte gjorts. Det krävs inte heller i lag. Det kan därför finnas områden i kommunen som vid en prövning motsvarar de kriterier och den bedömning som utgjort grund för val av områden. För att kunna pröva dispensskäl enligt Miljöbalkens 7 kap § 18 d utanför utpekade LIS-områden måste det först redovisas om området kan anses utgöra ett LIS-område på samma grund som de i planen utpekade områdena.

I denna prövning ingår att:

- Redovisa underlag som visar varför platsen skall jämföras med ett i planen utpekat LIS-område, detta utifrån befintligt planeringsunderlag samt uppställda urvalskriterier för utpekande av LIS-område.

**Om** området kan anses vara jämförbart med ett LIS-område i planen och i övrigt uppfyller riktlinjerna för LIS-prövning kan dispensprövning ske.

## LIS-områden där samtliga dispensskäl kan prövas

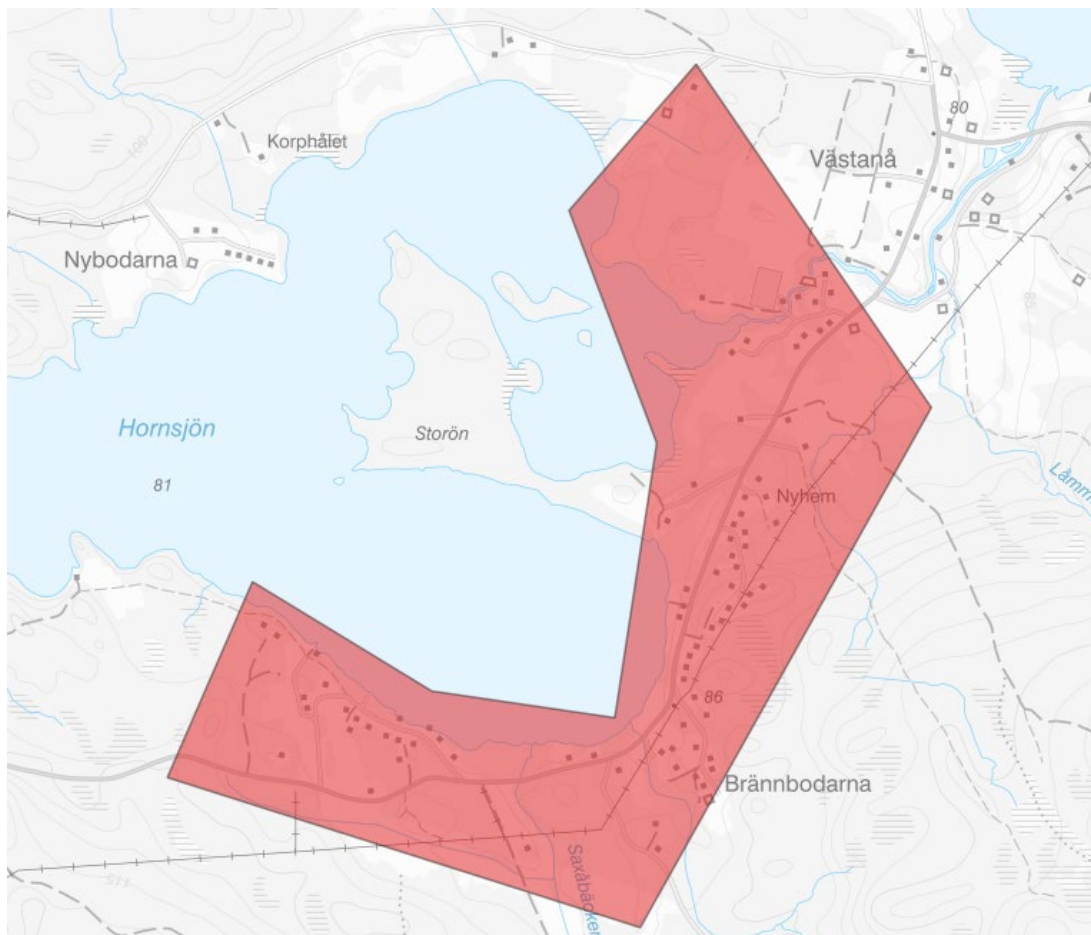


Översiktskarta LIS-områden. Inom områdena betecknade med A kan samtliga dispensskäl prövas, medan områdena betecknade med B avgränsas till utveckling av besöksnäring.

I följande områden betecknade A1-A12 kan samtliga skäl såväl landsbygds-utvecklingsskäl som enstaka kompletteringar prövas.



## A1 Västanå-Brännbodarna vid Hornsjön



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då bymiljön är etablerad i Brännbodarna, Nyhem och Västanå och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Njurundabommen och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk från Njurunda och söderut längs väg 545 mot kommungränsen. Det är cirka 15 km och 20 minuters restid till Njurundabommen med dess serviceutbud och framtida tågstation. In till Sundsvall är det cirka 33 km och 30 minuters restid. Busshållplatser finns i Brännbodarna och Västanå längs väg 545. Denna trafikeras av busslinje 128 (Njurunda-Ortsjön).

## 2. Bebyggelsetryck

Området vid Hornsjön är naturskönt och kan bli attraktivt att bebygga.

## 3. Sammanhållen bebyggelse

Det finns redan befintlig bebyggelse inom området. LIS-området omfattar endast en del av Hornsjöns strand. Obebyggda strandområden finns kvar runt om sjön.

## 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Inom detta område finns brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

## 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) har Hornsjön måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att sjön inte uppnår god ekologisk status är på grund av påverkan från jordbruk och på grund av påverkan från okända och föråldrade flotleder eller kvarndammar.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzonerna. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Hornsjön. Utifrån detta bedöms en utveckling inom LIS-området inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

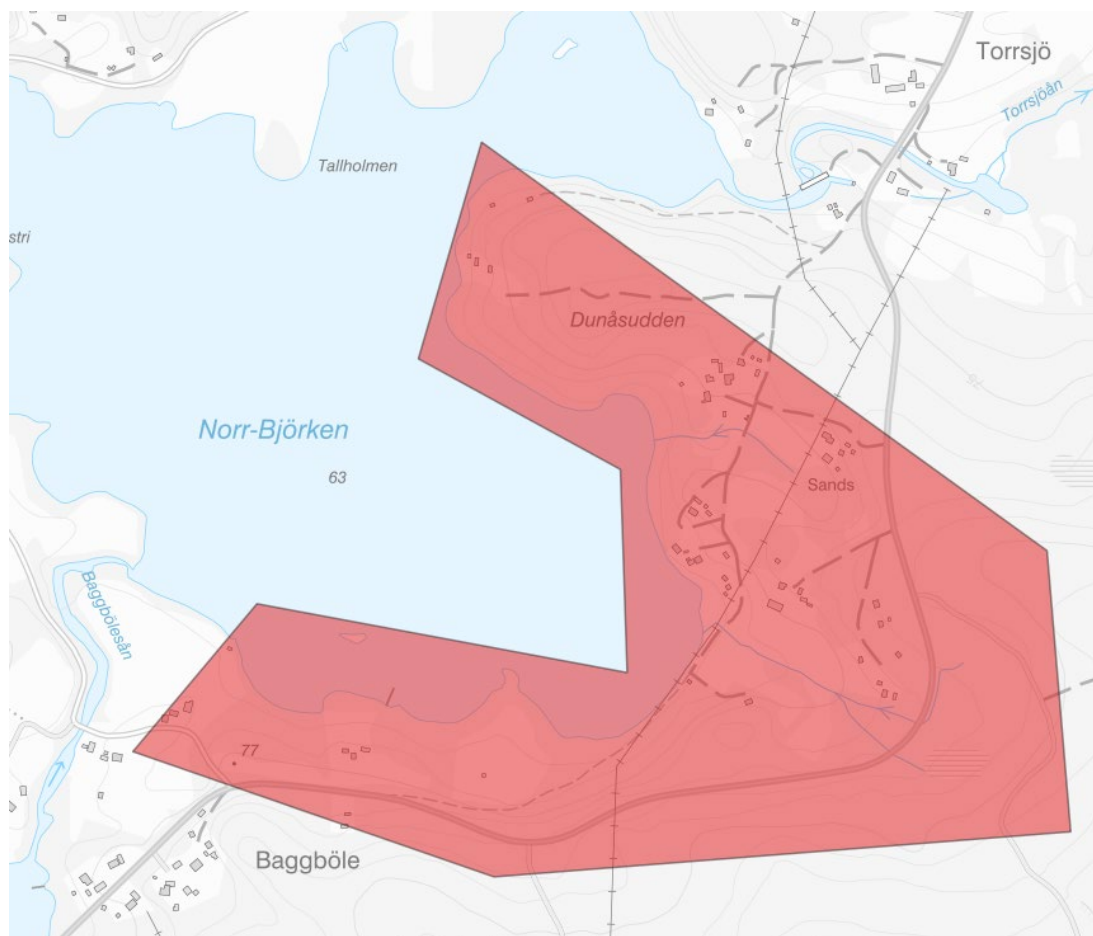
## 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

### **Lokala riktlinjer**

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Säkerställ allmänhetens tillträde till den allmänna badplatsen vid Brännbodarna.
- Håll avstånd till bäckarna som rinner genom området till Hornsjön.
- Beakta närheten till kraftledning.
- Provtagning av enskilda dricksvattenbrunnar i området söder om Lucksta och Kvissleby ger en tydlig indikation på höga uranhalter i marken som kan påverka dricksvattnet. Därför rekommenderas provtagning för nya dricksvattenbrunnar.

## A2 Baggböle vid Norr-Björken



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Njurundabommen och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk från Njurunda och söderut längs väg 545 mot kommungränsen. Det är cirka 10 km och 13 minuters restid till Njurundabommen med dess serviceutbud och framtida tågstation. In till Sundsvall är det cirka 27 km och 23 minuters restid. Busshållplatser finns längs väg 545 och trafikeras av busslinje 128 (Njurunda-Ortsjön).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Norr-Björken är naturskönt och kan bli attraktivt att bebygga.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

I området finns redan befintlig bebyggelse. Området omfattar endast en del av Norr-Björkens strand. Stora obebyggda strandområden finns kvar runt om sjön.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Norr-Björken finns stora arealer jordbruksmark. Inom detta område finns brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Norr-Björken måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att sjön inte uppnår god ekologisk status är att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzoner. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Norr-Björken. En utveckling inom LIS-området bedöms inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

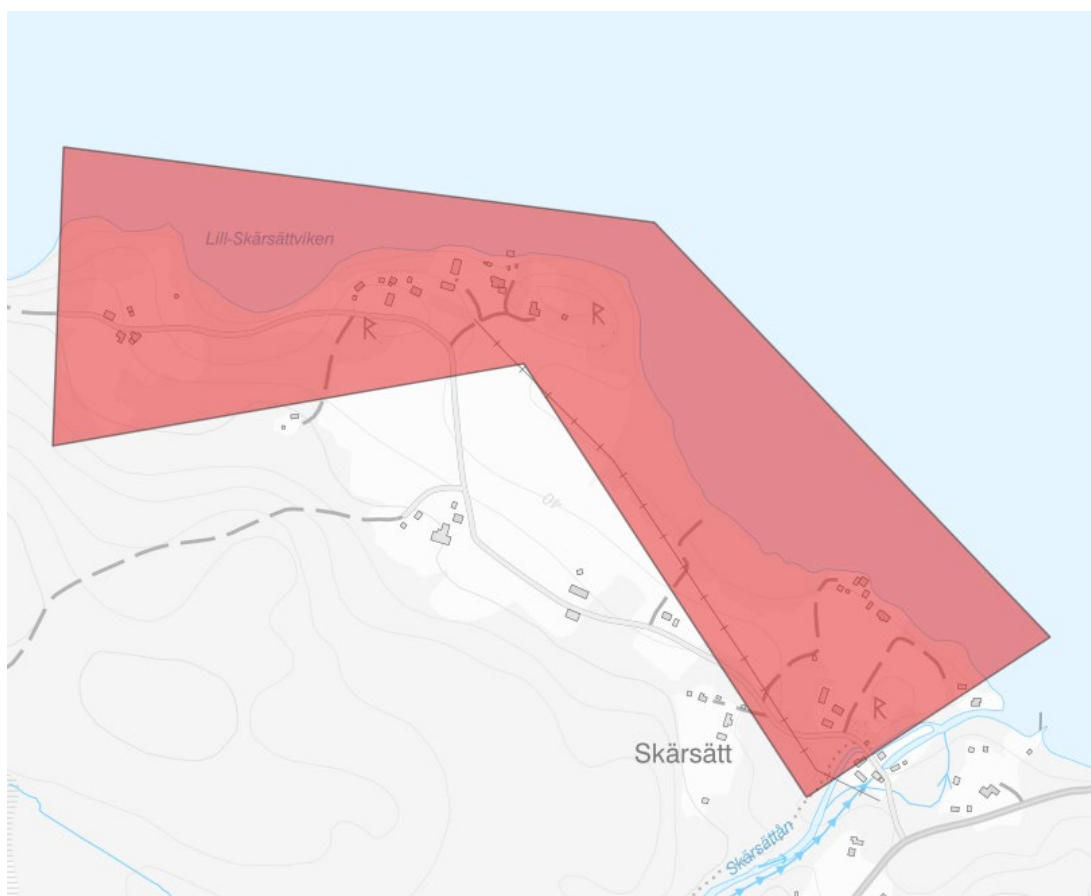
### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Håll avstånd till bäckarna som rinner genom området till Norr-Björken.
- Beakta närheten till kraftledning.
- Provtagning av enskilda dricksvattenbrunnar i området söder om Lucksta och Kvissleby ger en tydlig indikation på höga uranhalter i marken som kan påverka dricksvattnet. Därför rekommenderas provtagning för nya dricksvattenbrunnar.

## A3 Skärsätt vid Öjens södra strand



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Njurundabommen och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk från Njurunda och söderut längs väg 545 mot kommungränsen. Det är cirka 9 km och 11 minuters restid till Njurundabommen med dess serviceutbud och framtida tågstation. In till Sundsvall är det cirka 25 km och 26 minuters restid. Busshållplats finns i direkt anslutning till området längs väg 545 och trafikeras av busslinje 128 (Njurunda-Ortsjön).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Öjen har ett naturskönt läge och i och med närheten till Njurundabommen bedöms området attraktivt att bebygga.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

I området finns redan befintlig bebyggelse. Området omfattar endast en del av Öjens strand. Stora obebyggda strandområden finns kvar runt om sjön.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Öjen finns stora arealer jordbruksmark. Inom detta område finns brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Öjen måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att sjön inte uppnår god ekologisk status är att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzoner. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Öjen. En utveckling inom LIS-området bedöms inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

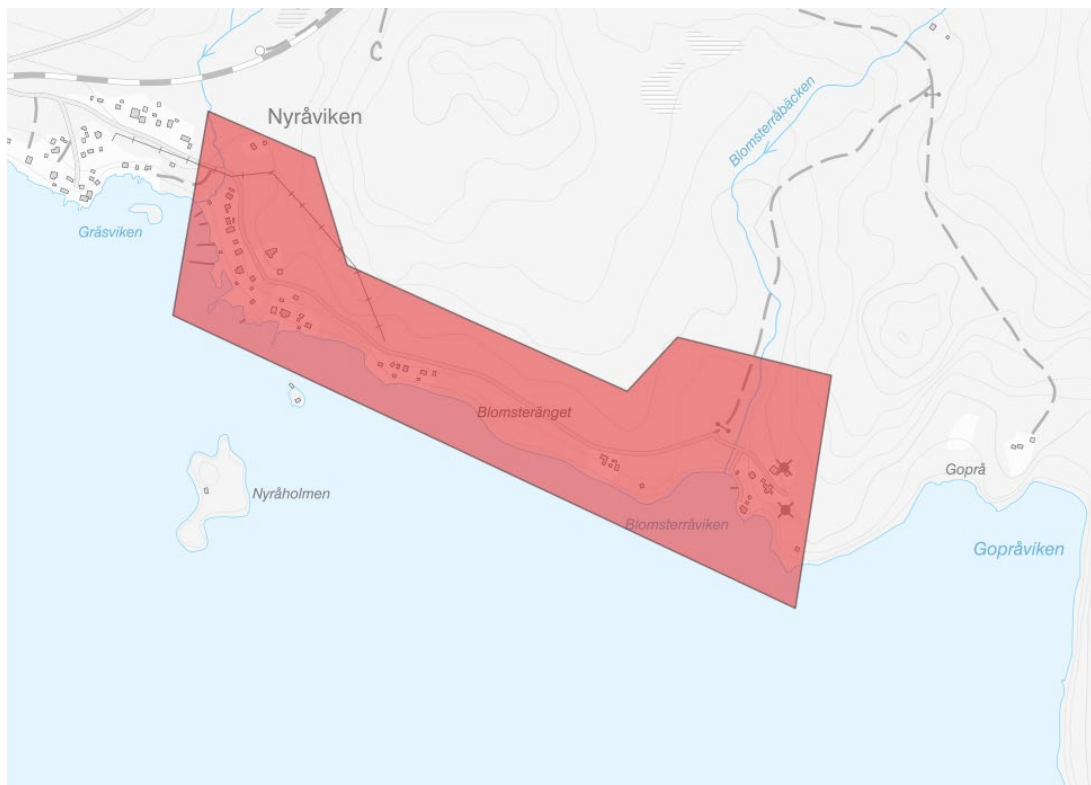
### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Flertalet fornlämningar finns i området, hänsyn krävs till dessa.
- Beakta närheten till kraftledning.
- Provtagning av enskilda dricksvattenbrunnar i området söder om Lucksta och Kvissleby ger en tydlig indikation på höga uranhalter i marken som kan påverka dricksvattnet. Därför rekommenderas provtagning för nya dricksvattenbrunnar.

## A4 Nyråviken, Armsjöns norra strand



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns i Nyråviken och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Njurundabommen och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk från Njurunda och söderut längs E4:an mot kommungränsen. Det är cirka 11 km och 13 minuters restid till Njurundabommen med dess serviceutbud och framtida tågstation. In till Sundsvall är det cirka 28 km och 27 minuters restid. Närmaste busshållplats är Gomaj E4, cirka 8 km norr om området längs väg 562. Denna trafikeras av busslinje 128 (Njurunda-Ortsjön) och 129 (Njurunda-Långsjön-Njurunda).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Armsjön är naturskönt och har ett högt bebyggelsetryck.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

Armsjön är bebyggd längs främst västra och norra stranden, med närheten till E4:an. Östra stranden är till största del helt obebyggd. Utpekad LIS-område omfattar en del av Armsjöns norra strand.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Utpekad område omfattar ingen jordbruksmark.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Hornsjön god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Beslutad miljö kvalitetsnorm för Armsjön är god ekologisk status 2021 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzoner. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Armsjön. En utveckling inom LIS-området bedöms inte hindra möjligheten att upprätthålla god ekologisk status.

### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

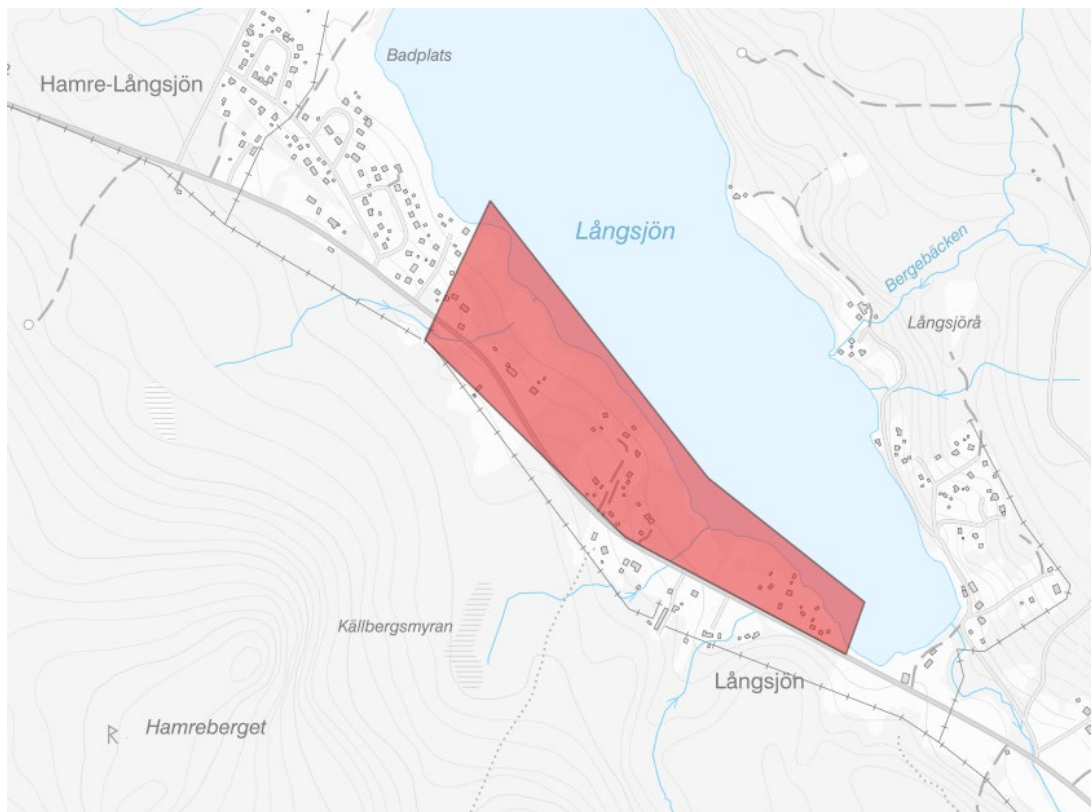
Området omfattas inte av några riksintressen.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Håll avstånd till bäckarna som rinner genom området ner till Armsjön.
- Beakta närheten till kraftledning.
- Provtagning av enskilda dricksvattenbrunnar i området söder om Lucksta och Kvissleby ger en tydlig indikation på höga uranhalter i marken som kan påverka dricksvattnet. Därför rekommenderas provtagning för nya dricksvattenbrunnar.



## A5 Hamre-Långsjön



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Njurundabommen och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk mellan Njurunda och Långsjön längs väg 551. Det är cirka 9 km och 10 minuters restid till Njurundabommen med dess serviceutbud och framtida tågstation. In till Sundsvall är det cirka 25 km och 25 minuters restid. Busshållplats finns i direkt anslutning till området längs väg 551 och trafikeras av busslinje 129 (Njurunda-Långsjön-Njurunda).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Långsjön har ett naturskönt läge och har närhet till god service. Förutsättningar för attraktivt boende finns.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

I området finns redan befintlig bebyggelse. En gällande detaljplan finns i områdets östra del. Området omfattar endast en del av Långsjöns strand. Obebyggda strandområden finns kvar runt om sjön, främst i norra delen.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Långsjön finns en del jordbruksmark och även inom detta område. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Långsjön måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten uppnår inte god status på grund av påverkan från jordbruk och diffusa källor från enskilda avlopp.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzonerna. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Norr-Björken. En utveckling inom LIS-området bedöms inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

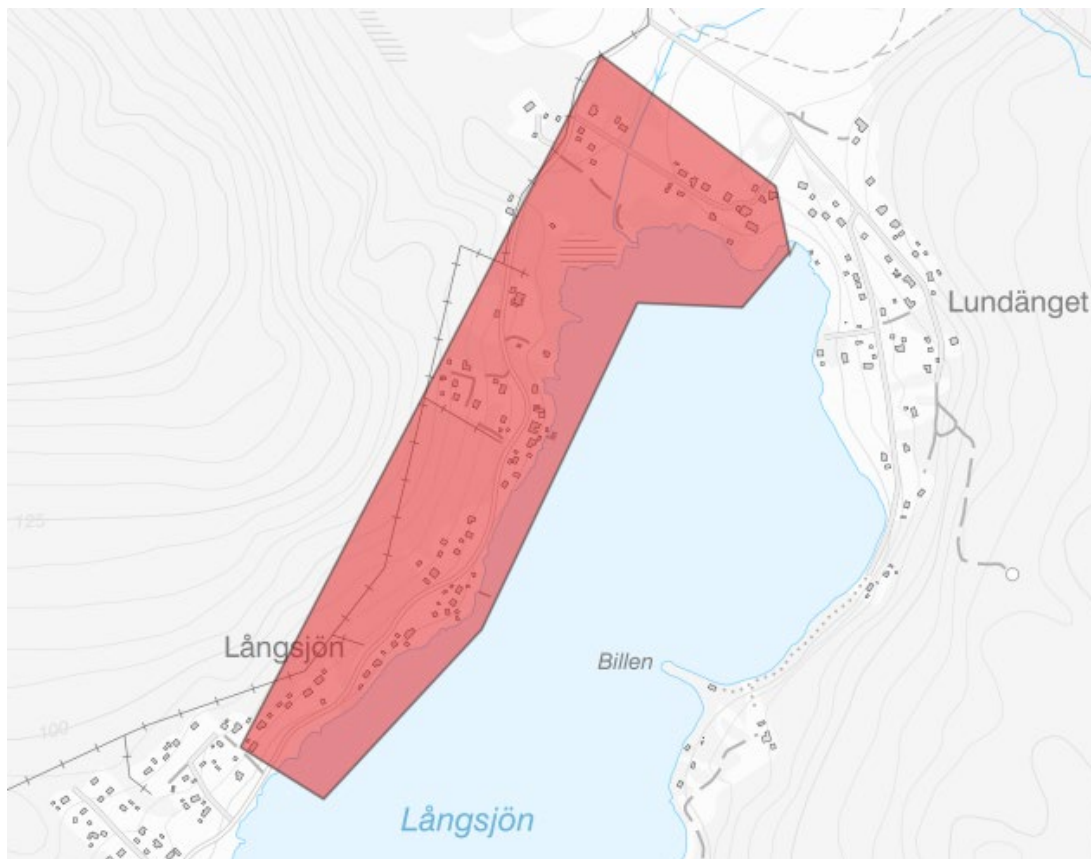
### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Håll avstånd till bäckarna som rinner genom området till Långsjön.
- Provtagning av enskilda dricksvattenbrunnar i området söder om Lucksta och Kvissleby ger en tydlig indikation på höga uranhalter i marken som kan påverka dricksvattnet. Därför rekommenderas provtagning för nya dricksvattenbrunnar.

## A6 Långsjöns västra strand (Matfors)



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Matfors och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk längs E14 mellan Sundsvall och Stöde och även inom utvecklingsstråket längs väg 568 mellan Matfors-Klingsta-Sundsvall. Det är cirka fem km till Matfors centrum med dess serviceutbud och cirka 16 km och 20 minuters restid in till Sundsvall. Närmaste busshållplats är Berg E14 cirka 2 km norr om området. E14 trafikeras av busslinjerna 141 (Matfors-Sundsvall) och 191 (Ånge-Sundsvall). Cirka 2 km söder om området finns busshållplats Runsvik längs väg 568. Den trafikeras av busslinje 142 (Matfors-Sundsvall).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Långsjön är naturskönt och attraktivt att bebygga samt har ett bebyggelsetryck.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

Området omfattar redan befintlig bebyggelse. LIS-området omfattar endast en del av Långsjöns västra strand. Obebyggda strandområden finns kvar kring sjön främst i söder och i öster.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Inom området finns brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Långsjön måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att sjön inte uppnår god ekologisk status är på grund av diffusa utsläpp av näringsämnen från jordbruk och enskilda avlopp.

Området närmast stranden ska lämnas för fri passage samt för att bevara kantzonerna. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för området. Beroende på exploateringsgrad inom utpekat LIS-område kan behov uppstå av att ansluta till det kommunala avloppsnätet för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för Långsjön uppnås. En utveckling inom LIS-området bedöms inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

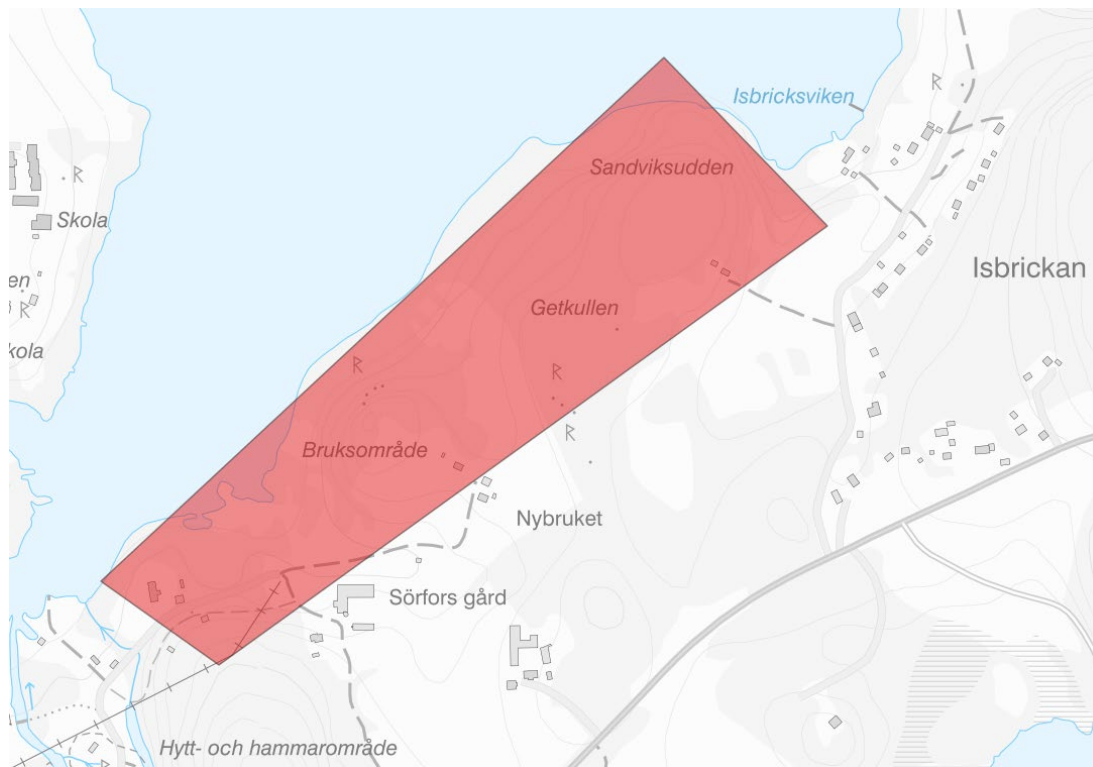
### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Beakta närheten till kraftledning.

## A7 Sörfors södra Marmen



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Matfors och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger vid Sörfors söder om Matfors och inom utpekad utvecklingsstråk längs väg 544 mellan Matfors och Lucksta. Det är cirka 9 km och 13 minuters restid till Matfors med dess serviceutbud. In till Sundsvall är det cirka 21 km och 30 minuters restid. Närmaste busshållplats ligger i Sörfors cirka 1 km bort längs väg 544. Vägen trafikeras av busslinje 143 (Norrhassel-Sörfors-Matfors).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området ligger naturskönt med utsikt mot Marmen och är attraktivt att bebygga i och med närheten till Matfors centrum.

#### 3. Sammanhållen bebyggelse

Inom området finns enstaka bebyggelse. Marmen är till stora delar exploaterad längs främst västra och norra sidan. Längs södra sidan finns fortfarande stora orörda strandområden kvar.

#### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Marmen finns stora arealer jordbruksmark. Inom detta område finns brukningsvärd jordbruksmark som i möjligaste mån bör bevaras.

#### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Marmen måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för båda vattenförekomsterna är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att vattenförekomsterna inte uppnår god ekologisk status är för att vattenförekomsten bedöms ha kontinuitetsproblem utifrån förekomst av vandringshinder som dammar och vägtrummor samt att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för att bevara kantzoner men även för att säkerställa fri passage. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för hela Marmen. Utifrån detta bedöms en exploatering i området inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

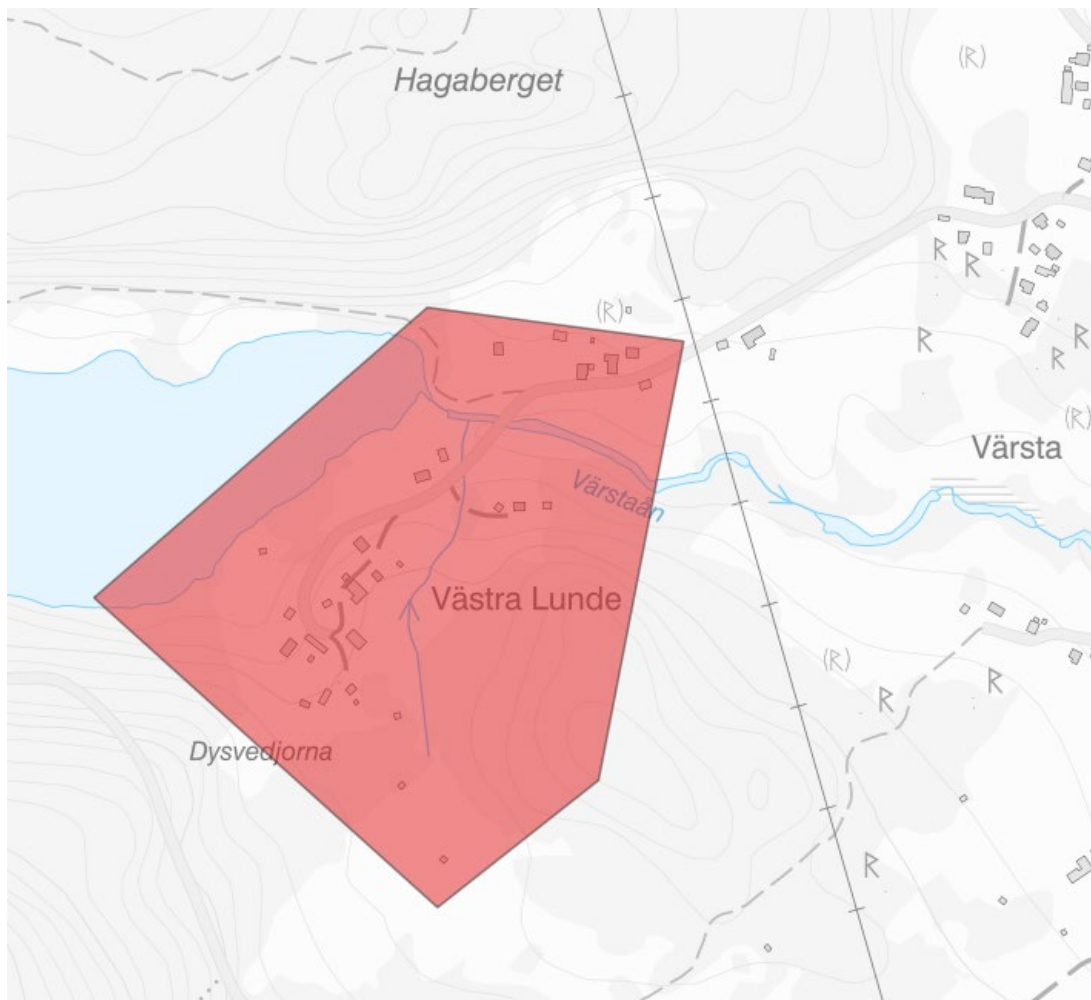
#### 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området är av riksintresse för kulturmiljövård, Ljungans dalgång. Utpekade värden är ett storslaget jordbrukslandskap, vattenanknuten industrialisering med vattensågar, timmerhantering, järnbruk och kraftverk. Området ingår i länsstyrelsens bevarandeplan för odlingslandskapet med högsta bevarandevärde. Det är viktigt att kompletterande bebyggelse passar i landskapet och kulturmiljön så att värdena kan bevaras. Brukningsvärd jordbruksmark ska undvikas att bebygga. Utifrån det bedöms en utveckling av området inte påtagligt skada riksintresset.

### Lokala riktlinjer

- Enligt översvämningskartering kan områden kring Marmen komma att påverkas av ett 100-årsflöde. (Ett område som statistiskt sett översvämmas 1 gång på 100 år.) För detta område går gränsen för 100-årsflödet nära dagens strandlinje. Marken sluttar relativt brant ner till vattnet varpå risken för översvämnning av mark där byggnation är lämplig bedöms som liten. Skyddsavstånd till vattnet bör ändå hållas.
- Sjön Marmen har en historik av sågverksindustri som påverkat vattenmiljön kraftigt. Vid undersökningar har fiberbankar och förorenade sediment upptäckts. Eftersom Marmen är en del i Ljungan med rinnande vatten finns risker att sedimenten sprids nedströms.
- Flertalet fornlämningar finns i området, hänsyn krävs till dessa.
- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Beakta närheten till kraftledning.
- Marmen ingår i den tertiära skyddszonen för vattenskyddsområde Grönsta, hänsyn krävs.

## A8 Västra Lunde vid Öster-Rännöbodsjön



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Matfors och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger sydväst om Matfors och inom utpekad utvecklingsstråk längs väg 568 mellan Matfors-Klingsta-Sundsvall. Det är cirka 3,6 km och 7 minuters restid till Matfors med dess serviceutbud. In till Sundsvall är det cirka 22 km och 30 minuters restid. Närmaste busshållplats är Lunde cirka 1 km bort längs väg 544. Vägen trafikeras av busslinje 143 (Norrhassel-Sörfors-Matfors).

## 2. Bebyggelsestryck

Området vid sjön Öster-Rännöbodsjön är naturskönt och bedöms attraktivt att bebygga i och med närheten till Matfors centrum.

## 3. Sammanhållen bebyggelse

I Västra-Lunde finns redan befintlig bebyggelse. Stora delar av sjöns strandlinje är i övrigt obebyggd.

## 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Öster-Rännöbodsjön finns stora arealer jordbruksmark. Inom detta område finns brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

## 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har både Öster-Rännöbodsjön och Värstaån (Rännöån) måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för båda vattenförekomsterna är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att vattenförekomsterna inte uppnår god ekologisk status är för att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för att bevara kantzoner men även för att säkerställa fri passage. Krav enligt hög skydds nivå för utformning av avlopps anläggning gäller för hela Öster-Rännöbodsjön. Utifrån detta bedöms en exploatering i området inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

## 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

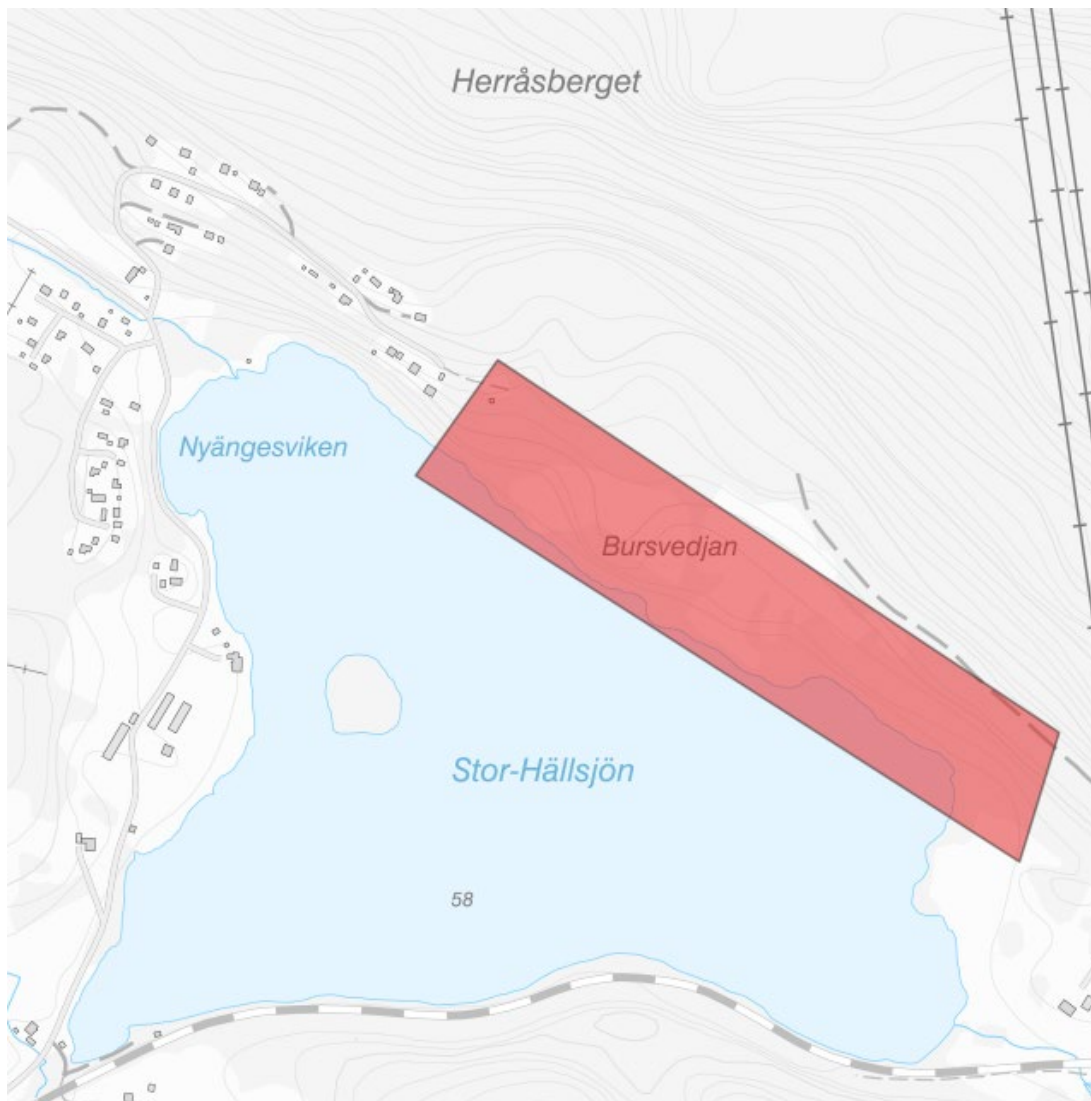
Området är av riksintresse för kulturmiljövård, Ljungans dalgång. Utpekade värden är ett storslaget jordbrukslandskap, vattenanknuten industrialisering med vattensågar, timmerhantering, järnbruk och kraftverk. Området ingår delvis i länsstyrelsens bevarandeplan för odlingslandskapet med högsta bevarandevärde. Det är viktigt att kompletterande bebyggelse passar i landskapet och kulturmiljön så att värdena kan bevaras. Ingen brukningsvärd jordbruksmark får bebyggas. Utifrån det bedöms en utveckling av området inte påtagligt skada riksintresset.

## Lokala riktlinjer

- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.



## A9 Bursvedjan vid Stor-Hällsjön



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Matfors och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger mittemellan Vattjom och Nedansjö och inom utpekat utvecklingsstråk längs E14 mellan Sundsvall och Stöde. Det är cirka 11 km och 13 minuters restid till Matfors med dess serviceutbud. In till Sundsvall är det cirka 26 km och 30 minuters restid. Närmaste busshållplats är Hällsjö 2,5 km bort längs väg 140. Vägen trafikeras av busslinje 191 (Viskan-Stöde-Navet).

## 2. Bebyggelsetryck

Området vid sjön Stor-Hällsjön är naturskönt med Herråsberget i norr. Längs sjöns södra strand slingrar sig järnvägen. Området är till viss del attraktivt att bebygga.

## 3. Sammanhållen bebyggelse

Längs södra och västra sidan av sjön finns befintlig bebyggelse och är till stor del detaljplanelagd. Obebyggda strandområden finns kvar runt om sjön, främst i södra och östra delen.

## 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Stor-Hällsjön finns en del jordbruksmark och även inom detta område. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

## 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Norr-Björken måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att sjön inte uppnår god ekologisk status är för att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för att bevara kantzoner men även för att säkerställa fri passage. Krav enligt hög skydds nivå för utformning av avlopps anläggning gäller för hela Stor-Hällsjön. Utifrån detta bedöms en exploatering i området inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

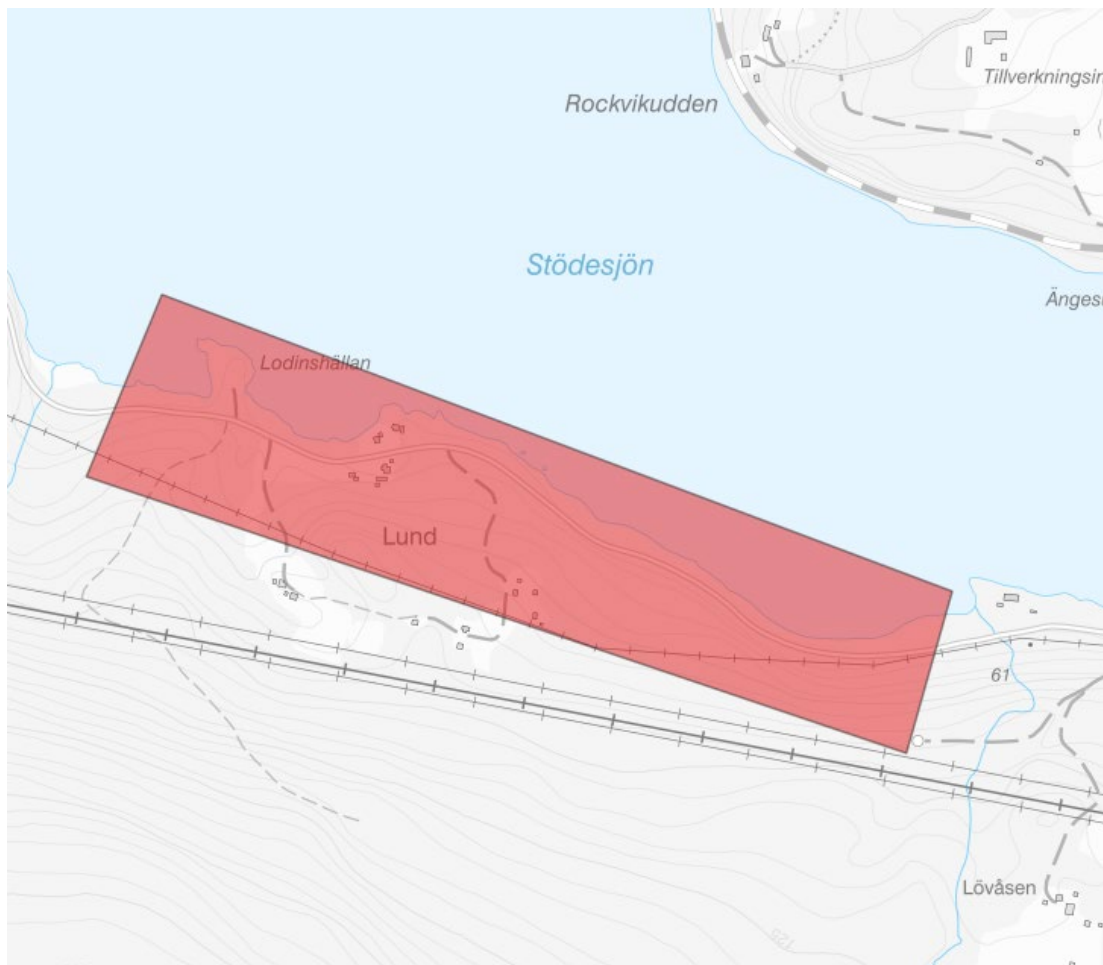
## 6. Ej påtagligt skada på riksintressen

Området omfattas till viss del av riksintresse för kulturmiljö, Ljungans dalgång. Utpekade värden är ett storslaget jordbrukslandskap, vattenanknuten industrialisering med vattensågar, timmerhantering, järnbruk och kraftverk. Det är viktigt att kompletterande bebyggelse passar i landskapet och kulturmiljön så att värdena kan bevaras. Ingen brukningsvärd jordbruksmark bör bebyggas. Utifrån det bedöms en utveckling av området inte påtagligt skada riksintresset.

### **Lokala riktlinjer**

- Ta hänsyn till att Stor-Hällsjön är utpekad som naturvårdsobjekt.
- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Beakta närheten till kraftledning i öster.

## A10 Lund vid Stödesjön



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Matfors och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Området ligger inom utpekat utvecklingsstråk längs E4:an mellan Stöde och Sundsvall. Området ligger cirka 7 km väster om Nedansjö på södra sidan om Stödesjön. Det är cirka 15 km och 19 min till Matfors, 32 km 40 min till Sundsvall, 14 km 18 min till Stöde med dess serviceutbud. Närmaste busshållplats är Hemgraven Nedansjö och ligger 5 km bort längs väg 543. Vägen trafikeras av busslinje 191 (Viskan-Stöde-Stödeskola-Navet).

#### 2. Bebyggelsetryck

Området vid Stödesjön ligger naturskönt nedanför Storberget i söder. Området kan bli attraktivt att bygga.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

I anslutning till området finns redan befintlig bebyggelse i Lund och Kvarndammsbäcken. Stora delar av Stödesjöns strandlinje är i övrigt obebyggd.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Kring Stödesjön finns stora arealer jordbruksmark men inte inom utpekade område.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Stödesjön måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för båda vattenförekomsterna är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Anledningen till att vattenförekomsterna inte uppnår god ekologisk status är för att närområdet till stor del utgörs av aktivt brukad mark och anlagda ytor.

Området närmast stranden ska lämnas för att bevara kantonerna men även för att säkerställa fri passage. Krav enligt hög skydds nivå för utformning av avlopps anläggning gäller för hela Stödesjön. Utifrån detta bedöms en exploatering i området inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

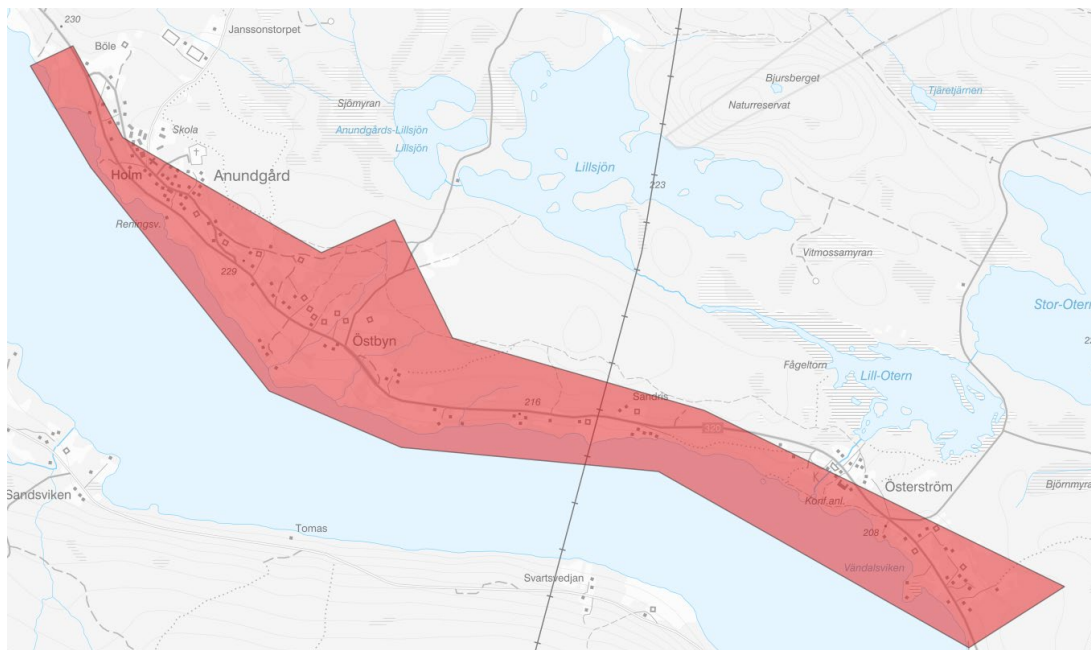
### 6. Ej påtaglig skada på riksintressen

Området är av riksintresse för kulturmiljö vård, Ljungans dalgång. Utpekade värden är ett storslaget jordbruks landskap, vattenanknuten industrialisering med vattensågar, timmerhantering, järnbruk och kraftverk. Det är viktigt att kompletterande bebyggelse passar in i landskapet och kulturmiljön så att värdena kan bevaras. Ingen brukningsvärd jordbruksmark får bebyggas. Utifrån det bedöms en utveckling av området inte påtagligt skada riksintresset.

## Lokala riktlinjer

- Enligt översvämningskartering kan områden kring Marmen komma att påverkas av ett 100-årsflöde. (Ett område som statistiskt sett översvämmas 1 gång på 100 år.) För detta område går gränsen för 100-årsflödet nära dagens strandlinje. Marken sluttar relativt brant ner till vattnet varpå risken för översvämnning av mark där byggnation är lämplig bedöms som liten. Skyddsavstånd till vattnet bör ändå hållas.
- Vissa sträckor längs Stödesjön har förutsättningar för erosion. Detta område är inte utmarkerat men det bör utredas innan exploatering.
- Beakta S:t Olofsleden som går genom området.
- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.
- Beakta närheten till kraftledning.

## A11 Anundgård och Österström vid Holmsjön



### Motivering till utpekandet

Områdets servicefunktioner minskar idag successivt som en följd av befolkningsminskningen. Med syfte att öka förutsättningarna att vända utvecklingen i bygden bedöms området lämpligt som LIS. Förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

En av de större byarna i Sundsvalls kommuns inland som inte ligger inom något av utvecklingsstråken. Det är cirka 15 km och 19 minuters restid till Liden och dess serviceutbud. In till Sundsvall är det 50 km och 52 minuters restid.

#### 2. Bebyggelsetryck

Vackert belägen med utsikt över Holmsjön. Inom området finns ett aktivt arbete för by- och landsbygdsutveckling och turismsatsningar. Österström utgör en bruksmiljö vid Holmsjön som i vissa delar fungerar som konferensanläggning.

#### 3. Sammanhållen bebyggelse

I Anundgård och Österström finns redan befintlig bebyggelse. Stora delar av sjöns strandlinje är i övrigt obebyggd.

#### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Utpekad område omfattar en del brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

#### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Holmsjön otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. En utveckling inom området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

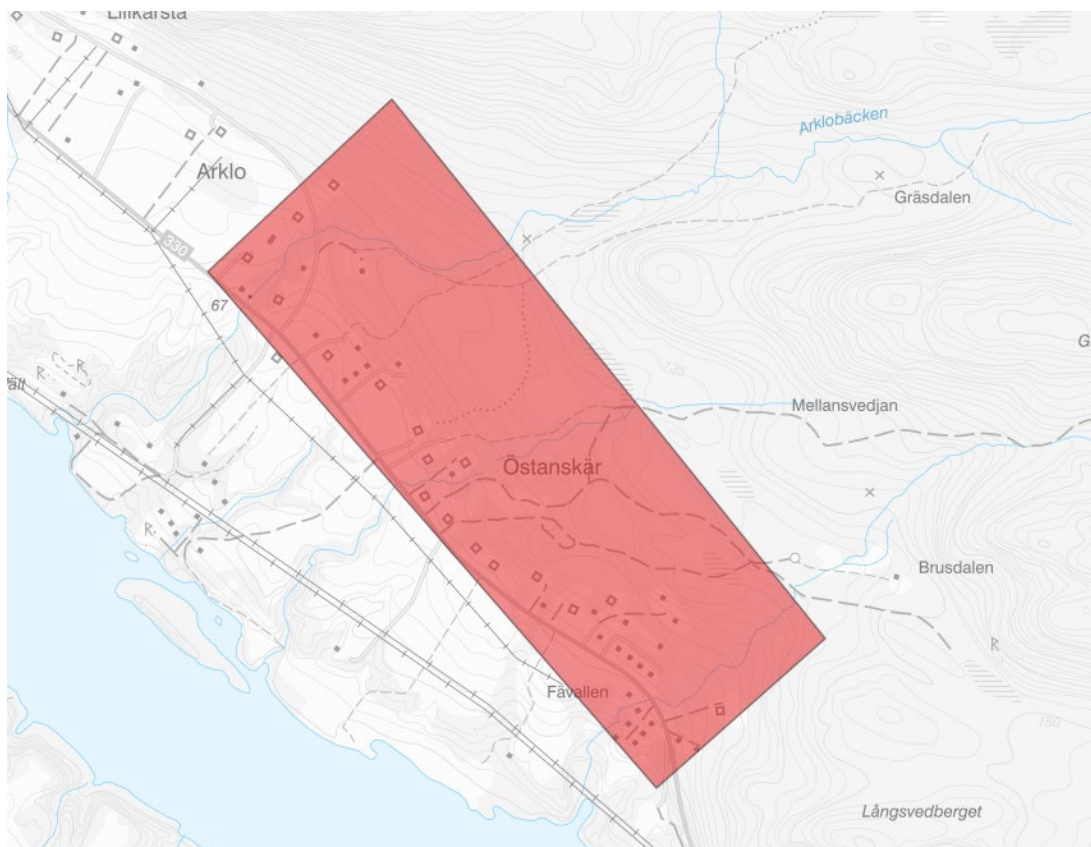
#### 6. Ej påtaglig skada på riksintressen

Området ingår i riksintresse för rennäringsen. En utveckling av området bedöms inte påtagligt skada rennäringsens intresseanspråk.

### Lokala riktlinjer

- Delar av området är utpekade som viktiga miljöer i kulturmiljöinventeringen. Fornminnen finns i miljön kring Österström och längs stranden av Holmsjön. Det finns även ett bitvis igenväxande odlingslandskap att värna om. Ny bebyggelse måste anpassas till landskapet och kulturmiljön.
- Säkerställ gröna släpp mellan husen ner till vattnet.

## A12 Östanskär vid Indalsälven



### Motivering till utpekandet

Området bedöms lämpligt som LIS då etablerad bebyggelse och besöksnäring finns och förtätning är möjlig utan att åsidosätta strandskyddets syften. Det ligger inom rimligt avstånd till service i Indal och kan stärka lokal handel, skola samt kollektivtrafik.

Nedan följer en beskrivning av hur området har valts ut utifrån beskrivna urvalskriterier.

#### 1. Närhet till service och kollektivtrafik (inom utvecklingsstråk)

Östanskär ligger cirka fem km öster om Indal med dess serviceutbud och inom utpekat utvecklingsstråk mellan Liden och Kovland längs väg 86. Det är cirka 28 km och 33 minuters restid in till Sundsvall. Närmast busshållplats ligger i Harvom längs väg 86 cirka 3 km väster om området. Inom området finns anläggningen Östanskär jakt och konferens.

#### 2. Bebyggelsetryck

Närheten till Indal och den vackra utsikten över Indalsälven gör att området bedöms attraktivt att bebygga.

### 3. Sammanhållen bebyggelse

LIS-området omfattar strandskyddade områden kring flertalet mindre vattendrag som mynnar ut i Indalsälven. I området finns redan befintlig bebyggelse. I östra delen av området finns en gällande detaljplan.

### 4. Ej på brukningsvärd jordbruksmark

Utpekade områden omfattar en del brukningsvärd jordbruksmark. Dessa ytor bör i största möjligaste mån inte exploateras.

### 5. Möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten

Berörda bäckar i området är inte klassade som vattenförekomster enligt VISS men vattenkvaliteten ska ändå inte riskera att försämrats vid en exploatering i området. Bäckarna mynnar ut i Indalsälven. Indalsälven har enligt VISS otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk potential 2033 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. En exploatering i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### 6. Ej påtaglig skada på riksintressen

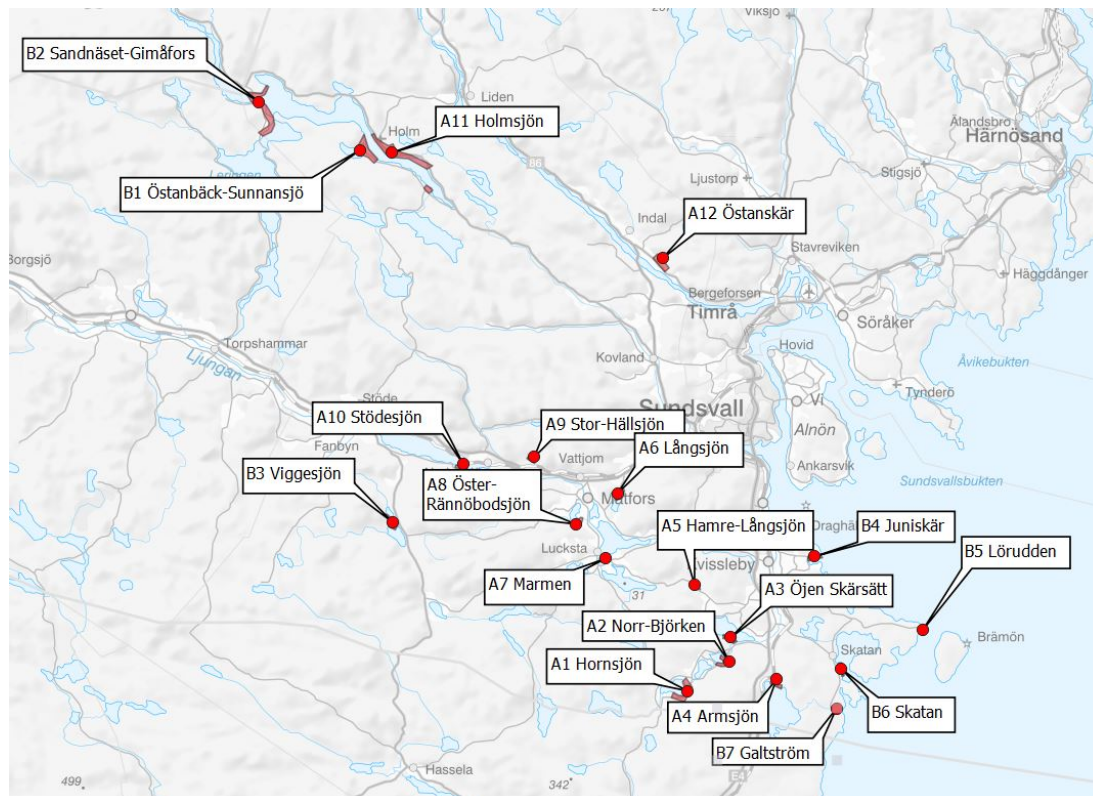
Utpekade LIS-områden omfattas inte av något riksintresse. Området nedanför väg 330 omfattas av riksintresse för friluftsliv, Indalsälvens dalgång. En utveckling inom LIS-området bedöms inte påtagligt skada riksintresset.

## Lokala riktlinjer

- Bevara de artrika naturmiljöerna närmast bäckarna, fri passage ska säkerställas.
- Området ingår delvis i länsstyrelsens bevarandeplan för odlingslandskapet. Det är viktigt att kompletterande bebyggelse passar i landskapet och kulturmiljön så att värdena kan bevaras. Ingen brukningsvärd jordbruksmark bör bebyggas.
- Området ingår i tertiära skyddszonen för vattenskyddsområde Vivsta.



## LIS-områden för utveckling av besöksnäring



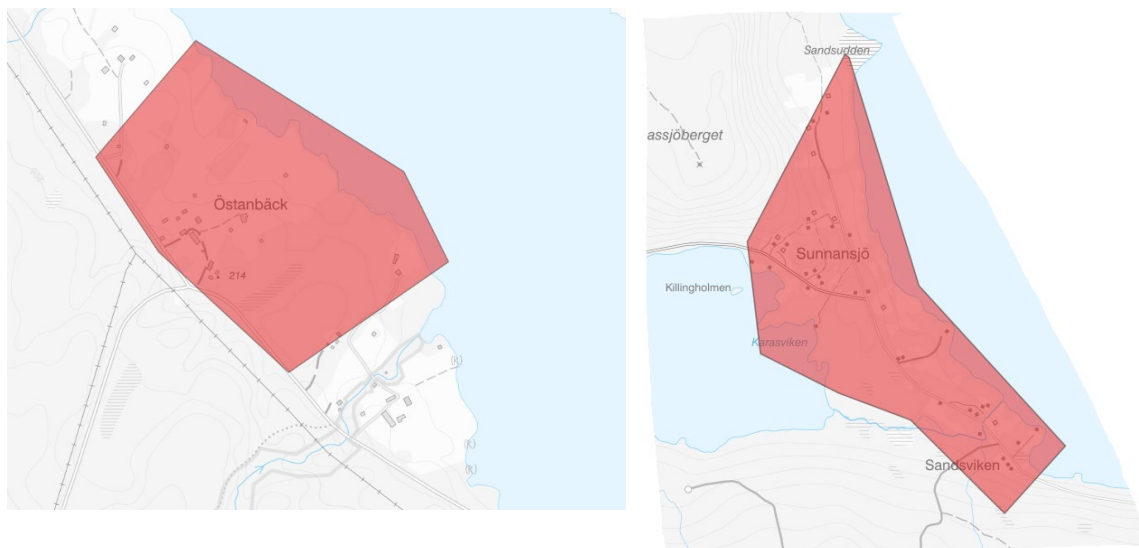
Översiktskarta LIS-områden. Inom områdena betecknade med A kan samtliga dispensgrunder prövas, medan områdena betecknade med B avgränsas till utveckling av besöksnäring.

För att möjliggöra utveckling av besöksnäring och turism föreslås LIS-områden där det redan finns pågående verksamhet med inriktning på besöksnäring eller där det bedöms finnas möjlighet till en sådan utveckling. Det handlar om områden för camping, konferensanläggningar, fiskecamp, restauranger och hotell mm. Inom dessa områden kan dispensgrunder från strandskydd prövas med syfte att utveckla landsbygden. Avsikten med områdena är att ge förbättrade möjligheter till åtgärder som ökar besöksnäringens konkurrenskraft och attraktivitet. Det ökar i sin tur förutsättningar för sysselsättning och service på orten och dess omgivningar. Områdena är således avgränsade till att dispensprövningen inom dessa områden endast får ske med besöksnäringen som ändamål och således inte utveckling av bostadsbebyggelse. Detta beror bland annat på att kommunen ser en utvecklingspotential i vildmarksturism och liknande som är svårt att lokalisera till de befolkade stråken. Samtidigt är intentionen att bostäder i övrigt inte sprids ut i dessa områden där offentlig service är svårtillgänglig och kostsam.

Inga nya LIS-områden för utveckling av besöksnäring har pekats ut jämfört med förra översiktsplanen. Områdenas gränser har dock justerats utefter utpekade naturvärden så som naturvårdsobjekt. Gränserna har även justerats mer utefter vad som är strandskyddat område.

I följande områden betecknad B1-B7 kan dispens från strandskydd för landsbygdsutveckling prövas för verksamhet som avser utveckling av besöksnäring.

## B1 Östanbäck och Sunnansjö



Östanbäck och Sunnansjö är två mindre byar på Holmsjöns södra sida. Byarna kan utvecklas som en del i det pågående utvecklingsarbetet vad avser Holmsjöbygdens satsningar på fisketurism mm. Navarån är Natura 2000-område och ett stråk runt ån har lämnats utanför LIS-området. Östanbäck och Sunnansjö ingår i kulturmiljöinventeringen. Fornminnen finns i båda områdena, hänsyn ska tas till dessa. I Sunnansjö mot stranden vid Hassjön i väster finns en äng med mycket högt naturvärde och som är ett utpekad naturvårdsobjekt. Denna ska bevaras och skyddas från negativ påverkan från exploatering. I Sunnansjö och Östanbäck finns jordbruksmark som ej bör exploateras. Södra delen av området vid Östanbäck har tagits bort från LIS-området då marken består av mestadels jordbruksmark, det finns fornlämningar samt av hänsyn till Natura 2000-området. Gränserna i övrigt har justerats något för att mer stämma överens med vad som är strandskyddat. Utpekad LIS-område bedöms lämpligt för komplettering av verksamheter för besöksnäringen. Det är viktigt att nya byggnader anpassas till landskapet och kulturmiljön.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt VISS har Holmsjön otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt

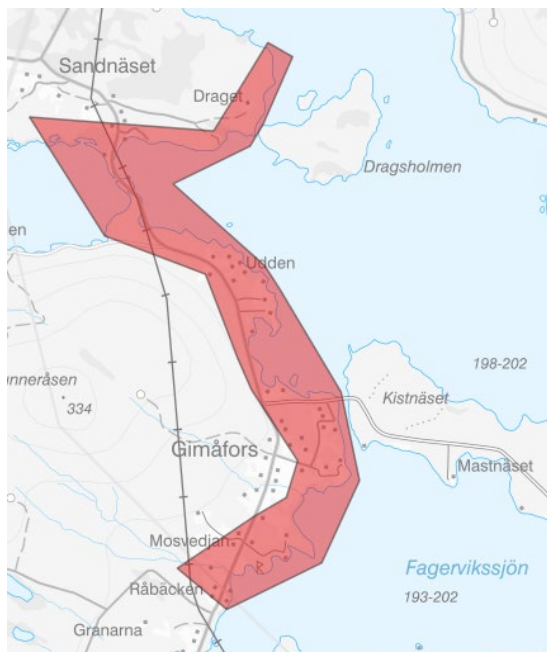
tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. En utveckling av turism i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

Väster om Sunnansjö finns Hassjön. Enligt VISS har Hassjön måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten uppnår inte god status på grund av påverkan från okända och föråldrade flottleder och kvarndammar. En utveckling av turism i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### **Riksintressen**

Områdena omfattas inte av några riksintressen.

## B2 Sandnäset – Gimåfors



För utveckling av besöksnäringen relaterad till Sandnäsets camping bör dispens från strandskydd enligt LIS kunna prövas. I området finns det ett flertal fornminnen i varierande storlekar, hänsyn ska tas till dessa. I norra delen finns ett regionalt naturvårdsobjekt Sundsvallsåsen med högsta naturvärde. LIS-områdets gräns har anpassats utefter denna men en liten del finns fortfarande kvar inom området. Hänsyn ska tas till naturvårdsobjektet. Gimåfors vattenskyddsområde ligger strax väster om området vid Svartviksberget. Inom området finns jordbruksmark som i största möjligaste mån inte bör exploateras.

Området bedöms lämpligt för komplettering av verksamheter för besöksnäring. Det är viktigt att nya byggnader anpassas till landskapet och kulturmiljön.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Sandnäset och Gimåfors ligger vid Holmsjön. Enligt VISS har Holmsjön otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. En utveckling av turism i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

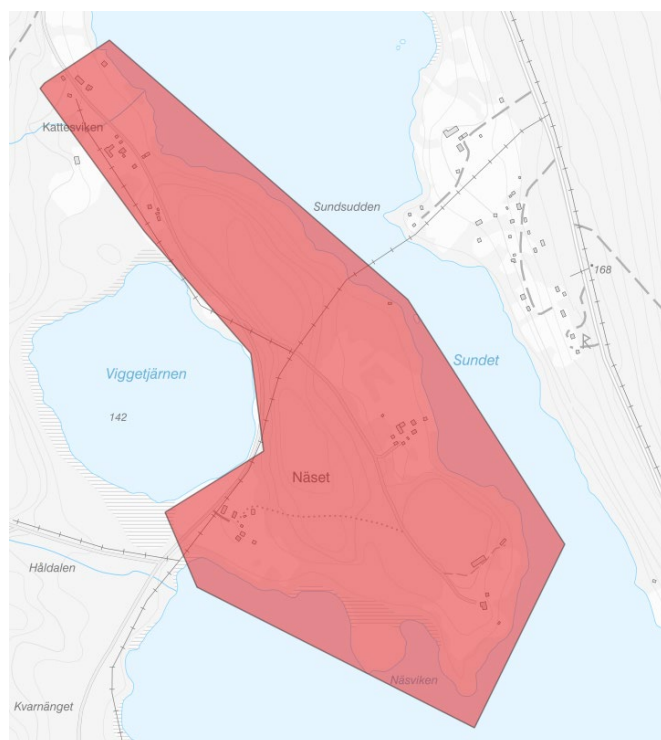
Gimåfors ligger även vid Fagervikssjön och som anslut via Gimån till Holmsjön. Enligt VISS har Fagervikssjön otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. En utveckling av besöksnäring i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### Riksintressen

Norra delen av området ingår i riksintresse för rennäringsen. En utveckling av området bedöms inte påtagligt skada rennäringsens intresseanspråk.

## B3 Viggessjön



Viggessjön har högt skyddsvärde som måste beaktas vid prövning av dispens från strandskydd. Både sjön och området runtomkring har naturvärden men besöksnäring eller campingverksamhet bedöms ändå lämplig att utveckla i strandnära läge. Viggessjön och Palsjön är utpekade som regionala naturvårdsobjekt.

Då området innehåller stora och viktiga naturvärden bör en komplettering av bebyggelsen ske försiktigt så att inte dessa värden kommer till skada. Det är områdets höga naturvärden som gör det intressant att satsa i området. Om kompletteringen görs omsorgsfullt och anpassas till både naturen och kulturmiljön så bedöms inte värdena skadas påtagligt. Istället skulle

exempelvis en camping kunna innebära att området blir mer tillgängligt för allmänheten. En ökad användning av allmänheten innebär ett ökat slitage på naturen, men i begränsad omfattning. Vattenkvaliteten i sjön får inte påverkas negativt. Inom området finns jordbruksmark som i största möjligaste mån inte bör exploateras.

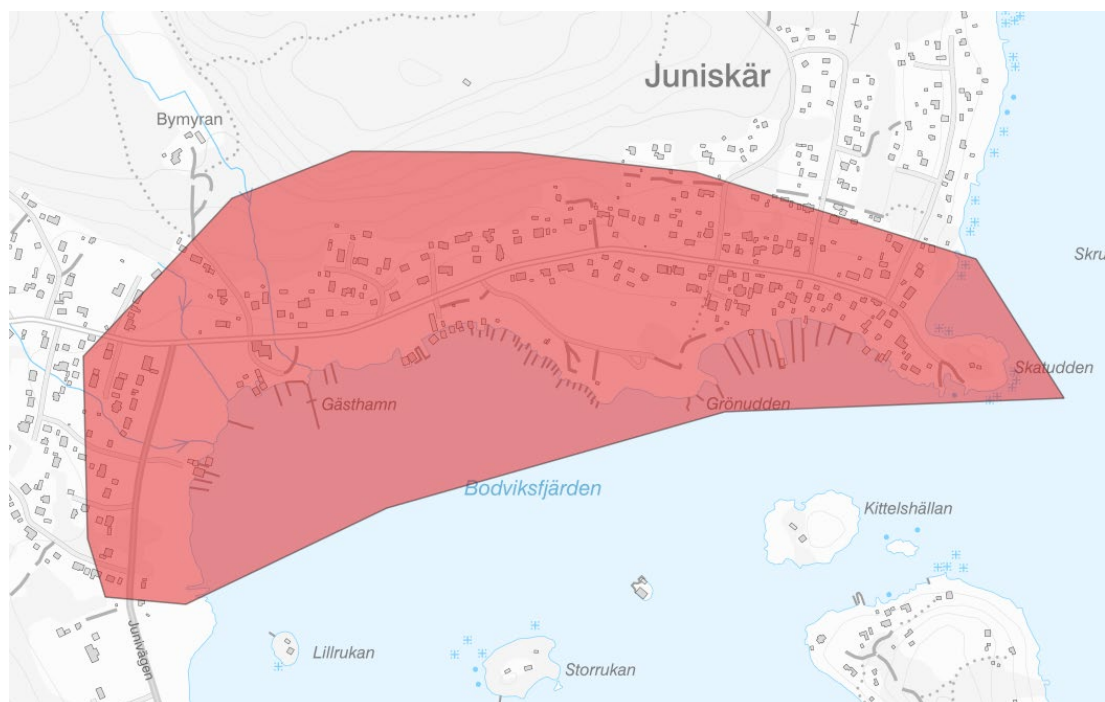
### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Viggesjön och Palsjön har enligt VISS måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. En utveckling av besöksnäring i området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### **Riksintressen**

Området omfattas inte av några riksintressen.

## B4 Juniskär



Området avser utveckling av besöksnäringen. Området präglas idag av åretruntvillor och fritidsbebyggelse, det finns också flera besöksnäringar i området. Kuststräckan är idag till stor del redan exponerad och exploaterad. Utveckling av besöksnäringen bör ske i anknytning till redan befintlig bebyggelse. En del av Bodviksfjärden är utpekad som naturvårdsobjekt med högt naturvärde. Där finns bland annat kransalger, värden för fågellivet och i de inre delarna finns lekomyråden med ett brett vassområde att värna om. En naturvärdesinventering och noga övervägande utifrån strandskyddets syften krävs för att exploatera nära stranden och i vattnet.

Om tillkommande verksamheter medför en ökad trafikering till och från området bör trafiksäkerhetsåtgärder genomföras.

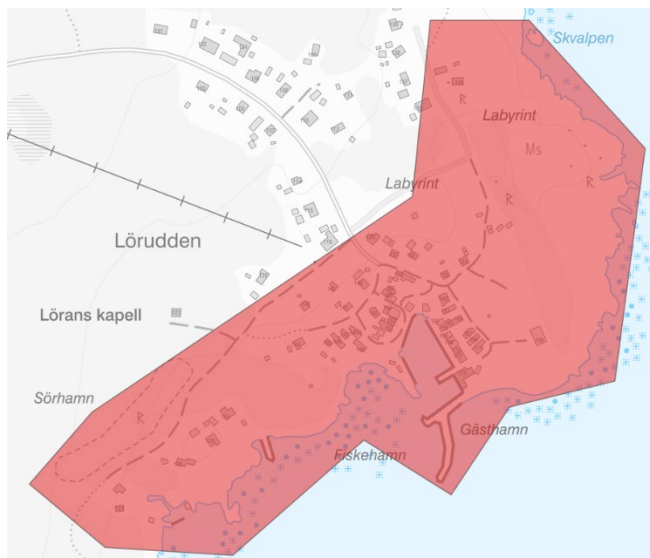
### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Juniskär-Bergsfjärden har enligt VISS god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för området. En utveckling inom LIS-området bedöms inte hindra möjligheten att upprätthålla god ekologisk status eller äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### Riksintressen

Området omfattas inte av några riksintressen.

## B5 Lörudden



Området avser utveckling av besöksnäringen. Områdesbestämmelser finns för området. Lörudden är ett gammalt fiskeläge med anor från 1600-talet. I den översiktliga kulturmiljöinventeringen från 1999 är Löran ett av de fiskelägen som blev A-klassat. Hamnen har en begränsad kapacitet men har en stor betydelse som service- och nödhamn inom ett vidsträckt område. Lörudden är dessutom ett etablerat utflyktsmål för turister och ortsbor. LIS-områdets norra gräns har justerat så att naturvårdsobjektet för naturskogen med högsta naturvärde har lämnats utanför området. I övrigt har gränsen justerats något utefter vad som är strandskyddat. I områdets södra del ligger en fornlämning från det gamla fiskeläget som bör värnas. Runt Lörudden finns höga naturvärden att värna om.

Området har flera viktiga värden både vad gäller kultur, miljö och friluftsliv. Komplettering av bebyggelsen i området måste därför ske med stor aktsamhet så att inga av dessa värden kommer till påtaglig skada. En ökad möjlighet till strandskyddsdispens kan bidra till att området kan få en mer omfattande service och att området används i högre utsträckning än tidigare. Enligt kommunens VA-plan är området inte aktuellt för utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp. En utveckling av området måste därför ske genom lämpliga lösningar för att hantera detta.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

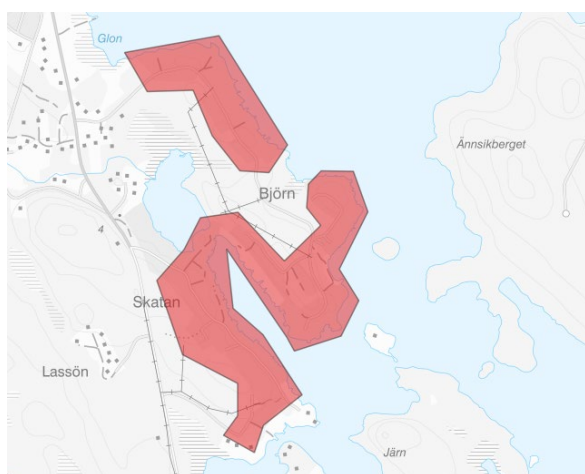
Sundsvallsbukten har enligt VISS god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljökvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. En utveckling inom LIS-området bedöms inte hindra möjligheten att upprätthålla god ekologisk status eller äventyra möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer.



## Riksintressen

Hela området är en del av Brämön - Löruddens riksintresse för friluftsliv, där Lörudden representerar ett levande fiskeläge med flera bofasta helårsfiskare och ett sommaröppet värdshus. Kusten utanför området är klassat som riksintresse för yrkesfiske. En utveckling av besöksnäringen bör ske med stor aktsamhet och bedöms därmed inte påtagligt skada utpekade riksintressen.

## B6 Skatan



Området avser utveckling av besöksnäringen. Utveckling inom området ställer stora krav på hänsyn till kulturmiljön. Skatan ligger inne i Björköfjärden och är ett gammalt fiskeläge med anor från fjärrfisket på 1600- och 1700-talet. Området har stora värden enligt kulturmiljöinventering från 1999 och har klassats som ett fiskeläge A-klass, vilket är den högsta klassen. Området består idag främst av fritidshus som för det mesta används under sommarhalvåret. Stora delar av området är redan detaljplanelagt. I området finns flera företag som fokuserar på besöksnäringen. Skatan ligger i anslutning till Galtfjärden som liksom Konnviken har höga naturvärden att värna om. Ny bebyggelse kan anpassas till kulturmiljön och landskapsbilden och därmed behålla den kulturhistoriskt viktiga prägeln på området.

## Miljö kvalitetsnormer för vatten

Björköfjärden har enligt VISS måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten uppnår inte kraven för en god ekologisk status på grund av diffusa källor från jordbruk och enskilda avlopp.

Yttre Björköfjärden har enligt VISS god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är hög ekologisk status och god kemisk

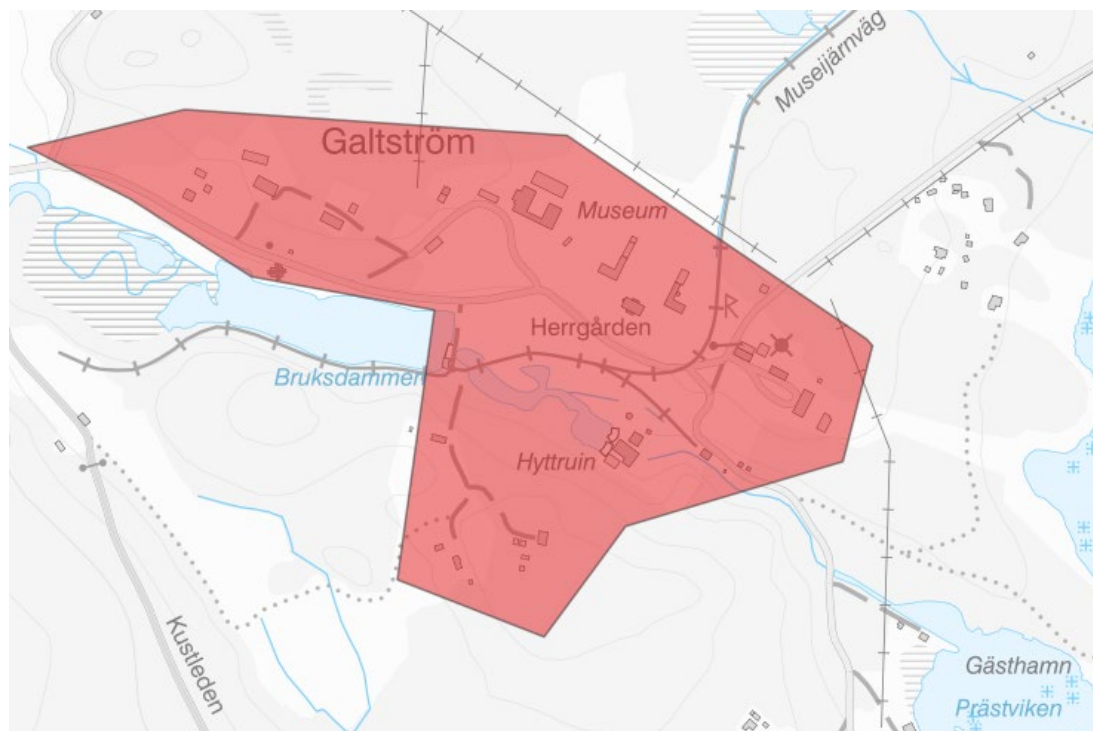
ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för området. En utveckling inom LIS-området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### **Riksintressen**

Havet utanför Skatan är utpekad som riksintresse för yrkesfiske. En utveckling av besöksnäringen bedöms inte påtagligt skada riksintresset.

## **B7 Galtström**



Samhället ligger längs med Galtströmmen i kommunens sydöstra del. LIS-området avser utveckling av besöksnäringen. Galtström är ett gammalt järnbruk med anor från 1600-talet. Området är en värdefull kulturmiljö vilket medför starka hänsynskrav. Mindre kompletteringar (exempelvis toaletter eller personalutrymmen) kan medföra behov av dispens från strandskydd för att lokaliseringen ska bli lämplig utifrån kulturmiljöns tillgänglighet och attraktivitet för besökare.

Galtströmmen är en av de finaste åarna i kommunen och utpekad som ett regionalt naturvårdsobjekt med höga naturvärden. I Galtströmmen finns en starkt hotad och en akut hotad art enligt rödlistan. Det pågår ett arbete med att ta bort vandringshinder längs vattendraget. Galtströmmen ansluter till ett av våra marina naturreservat Långören. Utifrån

detta har LIS-områdets gränser justerats och omfattar området kring själva bruket. Utveckling inom området får inte hindra möjligheten att till exempel göra omlöp runt ett vandringshinder. En komplettering av bebyggelsen måste ske försiktigt och anpassas till både naturen och kulturmiljön.

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Galtströmmen har enligt VISS måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Vattenförekomsten uppnår inte god ekologisk status på grund av förändring av konnektivitet genom okända eller föråldrade dammar, barriärer och slussar.

Krav enligt hög skyddsnivå för utformning av avloppsanläggning gäller för området. En utveckling inom LIS-området bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

### **Riksintressen**

Området ingår i ett riksintresse för kulturmiljövård. I området finns brons- och järnåldersgravrösen av olika typer med rik formvariation och varierade konstruktionsdetaljer. Det har byggts upp en turistnäring kring det gamla Galtströms bruket. Flera fornlämningar finns i områdets östra delar med koppling till järnbruket. Utveckling inom området ska anpassas till befintliga värden och bedöms därmed inte påtagligt skada riksintresset.

## 6. Riksintressen och region

### Utpekade riksintressen i Sundsvalls kommun

#### Vilka riksintressen finns?

Inom Sundsvalls kommun finns ett 120-tal utpekade riksintressen om man lägger samman alla olika anspråk gällande natur, kultur, vindbruk, kommunikationer och så vidare. Riksintressen av dessa typer berör Sundsvalls kommun:

- Helhetsvärden med hänsyn till natur- och kulturmiljö enligt MB 4 kap 1, 6 §§
- Yrkesfiske
- Friluftsliv
- Kulturmiljövård
- Naturvård
- Natura 2000
- Rennäring
- Kommunikationer
- Vindbruk
- Vattenförsörjning

Ett antal av riksintressena har tillkommit sedan Sundsvalls översiktsplan uppdaterades förra gången. Exempelvis har det bildats riksintresseområden för anläggningar för vattenförsörjning, och riksintressena för vindbruk har uppdaterats. Staten planerar också att uppdatera riksintressena för kommunikationer, men detta är inte genomfört ännu under år 2021. Samtliga riksintressen listas i en bilaga till Hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning.

#### Hur bestäms vilka områden som är av riksintressen?

Bestämmelser om riksintressen finns i miljöbalken. Statliga myndigheter med ansvar för olika sektorer har fått i uppgift att ange områden för sina respektive sektorer som myndigheterna anser är av riksintresse. Anspråken från olika myndigheter ska sedan behandlas i kommunernas översiktsplanering och i det arbetet är det länsstyrelsen som företräder de statliga intressena i dialog med kommunen.

## **Vad innebär det att ett område är av riksintresse?**

Ur plansynpunkt är det bara när markanvändningen ska ändras som det kan få någon betydelse att ett område är av riksintresse. Pågående markanvändning påverkas alltså inte. Om den ändrade markanvändningen skulle innebära ”påtaglig skada” i lagens mening på ett riksintresse så är huvudregeln att ändringen inte bör genomföras. Ibland står olika riksintressen i konflikt med varandra och behöver vägas mot varandra.

## Kommunens synpunkter på utpekade riksintressen

### Generellt förhållningssätt

Inom Sundsvalls kommun sker utveckling och tillväxt som medför behov av en aktiv fysisk planering. Kommunens generella förhållningssätt till utpekade riksintressen är att vi analyserar utpekade värden och anpassar förslag till förändrad markanvändning så att de inte ska medföra påtaglig skada på riksintressena. I vissa fall där det föreslås utveckling som berör riksintressen finns särskilda lokala riktlinjer som ska värna om riksintressena.

Vid utpekande av nya riksintressen har Sundsvalls kommun medverkat aktivt och bidragit med lokalkännedom och expertkunskap. På det sättet har flera nyare riksintressen (exempelvis gällande friluftsliv och vattenförsörjning) anpassats väl till de lokala förhållandena.

### Behov av uppdaterade riksintressen

Inom vissa områden har staten inte uppdaterat riksintressena i samma takt som verkligheten och förutsättningarna förändrats. Detta gäller särskilt inom områdena kommunikationer och vindbruk. Konkreta förslag till ändringar i kartan listas därför här nedan och är markerade i karta. Utöver dessa konkreta ändringsförslag kan det vara värdefullt att precisera andra riksintressen tydligare, antingen i text eller karta. Sundsvalls kommun bedömer exempelvis att det skulle vara bra att mer konkret definiera riksintresset Sundsvalls hamn.

Nr	Benämning	Ändringsförslag	Motiv
1	Farled, kusttrafik Grundkallen-Brämön (nr 52)	Anpassas till sträckning som föreslagits i statlig havsplan.	Hänsyn till framtida utbyggnad av havsbaserad vindkraft i Gävleborgs län (Sundsvalls kommun har inga egna intressen inom detta område).
2	Sundsvalls hamn	Anpassas till pågående och planerad utbyggnad i anslutning till logistikparken.	Ny hamnutformning möjliggör att ta emot fartyg med maximalt djupgående för Östersjön. RI bör anpassas till planlagd utbyggnad.
3	Järnvägsstationer, Västra station och Njurundabommen	Förslag till nya RI, befintlig respektive nybyggd station.	Det bör vara av RI att gynna hållbart resande via samtliga funktionella järnvägsstationer i trafikerade järnvägsstråk.
4	Järnväg Timrå Tunadal	Den del av sträckan som ska rivas föreslås utgå.	Då Malandsspåret är utbyggt behövs inte delar av denna järnväg, som då istället ska bli ett friluftsstråk längs kusten.
5	Järnväg Maland (framtida)	Bred korridor för ny järnväg föreslås ersättas	Anpassning till projektets genomförande, så att

		med verklig projekterad järnvägslinje.	omkringliggande mark frigörs från onödiga RI-anspråk.
6	Järnväg Sundsvall-Härnösand (framtida)	Bred korridor för ny järnväg föreslås smalnas av i enlighet med korridor utpekad i Sundsvalls nya markanvändningskarta.	Anpassning till kunskap som framkommit inom samordnad planering, så att omkringliggande mark frigörs från onödiga RI-anspråk.
7	Järnväg Bergsåker (framtida)	Bred korridor för ny järnväg föreslås ersättas med verklig projekterad järnvägslinje.	Anpassning till projektets genomförande, så att omkringliggande mark frigörs från onödiga RI-anspråk.
8	Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, delen söder om Njurundabommen	Den östra korridoren föreslås utgå.	Trafikverkets utredningar har nu kommit så långt att det klargjorts att den västra korridoren är sammantaget fördelaktigare. Därför föreslås östra korridoren utgå så att marken frigörs för tätortsutveckling och utveckling av friluftsliv.
9	Väg E4	Anpassa RI till verklig vägsträckning.	Vägen har ersatts sedan flera år och RI bör anpassas till verkligheten.
10	Johannedalsvägen (615), anslutning till hamn av RI	Vägen bör fortsätta vara RI hela vägen till hamn-anslutning och staten bör även vara väghållare.	Sammanbinder hamn och logistikpark av RI med väg E4 och väg E14. Säkerställa drift och underhåll.
11	Väg E14, framtida, Hulivägen	Hulivägen som RI föreslås utgå.	I Trafikverkets genomförda vägutredning har Sundsvalls kommun tagit ställning till att förorda annat alternativ än Hulivägen för framtida E14.
12	Vindbruk Järnåsen (id 126)	RI-området föreslås utgå.	Konflikt mer radiomast gör att området inte går att bebygga med vindkraft.
13	Vindbruk 2 km väster om Björköfjärden (id 124)	RI-området föreslås utgå.	Konflikt med natur, kultur, landskapsbild, turismutveckling och friluftsliv.
14	Vindbruk Synåsen (id 122)	RI-området föreslås utgå.	Konflikt med större opåverkat område samt Natura 2000 i grannkommunen.

Under kommande år, när denna översiktsplan blivit gällande, kan det bli aktuellt att ta bort riksintresseutpekanden för väg- och järnvägssträckor som hunnit ersättas av nybyggd järnväg. Sundsvalls kommun föreslår att detta sker så snart de nya väg-/järnvägssträckorna tagits i bruk. Dessa förslag ingår inte i listan ovan eftersom riksintressena behöver kvarstå så länge sträckorna nyttjas för nationell trafik. Exempel på sådana riksintressen är Ådalsbanan på sträckan som ska ersättas av ny järnväg genom Birstaberget, befintliga Ostkustbanan på sträckan söder om Njurundabommen som ska ersättas av nytt dubbelspår samt väg E14 längs Bergsgatan genom centrala Sundsvall.

## Översiktsplanens koppling till nationella och regionala mål och strategier

### Nationella mål

Agenda 2030 har varit utgångspunkt för arbetet med att ta fram målbilden för Sundsvall år 2040. Utifrån de förutsättningar som råder i Sundsvall (se planeringsunderlag) har vi sedan fokuserat på det som är särskilt viktigt för att nå målen i Agenda 2030.

De nationella miljö- och folkhälsomålen har bidragit till målbilden och de riktlinjer som finns i planförslaget. Det gäller även det nationella målet om en gestaltad livsmiljö.

Miljö kvalitetsnormer finns redovisade i en särskild bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

### Regionala mål

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Västernorrland 2020–2030 är den övergripande strategiska inriktningen för länets gemensamma utvecklingsarbete. RUS:en innehåller vision, mål och långsiktiga prioriteringar för åren 2020-2030 och länkar också ihop andra regionala strategier i ett större sammanhang. Den regionala utvecklingsstrategin utgår från Agenda 2030, precis som Sundsvalls översiktsplan.

Kommunen deltar i flera olika nätverk och grupper där regionala strategier tas fram och förverkligas och där RUS också är en utgångspunkt. Exempelvis Regional transportplan och Regionalt trafikförsörjningsprogram med tillhörande Arena för samhällsplanering, Energi- och klimatstrategi och tillhörande klimatnätverk, Regional livsmedelsstrategi för Västernorrland, osv.

De regionala miljömålen för Västernorrlands län är samma som de nu gällande nationella miljö kvalitetsmålen med tillhörande preciseringar.



## Mellankommunala intressen

Staden Sundsvall är ett regionalt centrum. Staden är beroende dels av omlandet inom kommunen men också av utvecklingen i övriga regionen dvs omkringliggande kommuner.

Sundsvall har sedan många år ett väl utvecklat samarbete med omgivande kommuner. Samarbetet omfattar bland annat företagsamhet, näringslivsutveckling, kommunikationer, teknisk försörjning, räddningstjänst, ramavtalsupphandlingar, utbildning och omsorg.

Sundsvall, Nordanstig och Timrå har ett gemensamt bolag för vatten- och avloppsförsörjning. Sundsvall och Timrå samarbetar också med räddningstjänst och intagning till gymnasieskolorna.

## Sundsvallsregionen

Arbetet inom Sundsvallsregionen syftar till att stärka regionens konkurrenskraft och utveckling. I det samarbetet ingår förutom Sundsvall även Hudiksvall, Nordanstig, Ånge, Timrå och Härnösands kommuner. Frågor som näringslivsutveckling, fysisk planering, turism och kommunikationer ingår i samarbetet. Inom fysisk planering finns en gemensam utvecklingsinriktning för Sundsvallsregionens översiktsplanering, se kapitel 3 Utvecklingsinriktning.

## Mellankommunala frågor i Översiktsplan Sundsvall 2040

I Sundsvallsregionens gemensamma utvecklingsinriktning (se kapitel 3 Utvecklingsinriktning) lyfts de mellankommunala frågor där kommunerna har ett gemensamt förslag till ställningstagande om hur frågorna ska prioriteras. Nedan betonas några mellankommunala frågor som vi bedömt är viktiga att lyfta fram ur Sundsvalls perspektiv. Det handlar om vindkraft, förbättrade förutsättningar för hållbar pendling och förbättrade förutsättningar för hållbara godstransporter.

### Vindkraft

I Sundsvalls sydvästra hörn finns intresse för att etablera vindkraft och som kan påverka värden i andra kommuner. Området, som kallas Pilkåsen, kan komma att påverka Natura 2000 områden i Ånge, och eventuellt i Nordanstigs kommuner. Läs mer i avsnittet om Vindkraft.

### Förbättra järnvägsnätet

Förkortade res- och transporttider och ökad kapacitet är nödvändigt på alla järnvägar som ansluter till Sundsvall. Viktigast av dessa är utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan. Kring nya Ostkustbanan finns ett samarbete med kustkommunerna från Härnösand och ner till

Gävle. Ostkustbanan är mycket viktig för både Norrlands utveckling och som godstransportlänk i det prioriterade järnvägsnätet i Europa.

### **Utveckla pendelstationer**

Under 2021 invigs en tågstation i Njurundabommen. Det finns fler platser i vår region som är viktiga att utveckla för att kunna pendla effektivt och hållbart. Särskilt viktigt är det med stationer i de större tätorterna som Timrå och Hudiksvall. Därför är det viktigt att placera nya Ostkustbanan så att det är möjligt med stationslägen i centralt i tätorterna eller nära större befolkningskoncentrationer och verksamheter.

### **Bevara flygtrafikeringen**

Så länge det inte finns något dubbelspår längs kusten kommer flyget att vara viktigt för kontakten med omvärlden. Det gäller såväl nationell och internationell pendling, nationellt och internationellt affärsresande, post- och sjukhusflyg. Även den internationella turisttrafiken är viktig. Flyget har drabbats hårt under corona-pandemin. Hur resandet kommer att se ut efter pandemin är svårt att bedöma. Sannolikt kommer resandet att återhämta sig och sannolikt finns ett uppdämt behov av att resa.

Det är viktigt att beredskapsfrågan är en del i kriterierna kring bedömningen av riksintressen, särskilt för vår region som har många Seveso-anläggningar samt utifrån flygplatsens strategiska läge mitt i landet. Sundsvall-Timrå Airport är därtill en av de två största leverantörerna av flygplatsrelaterade utbildningar inom bland annat säkerhet och brand.

När det gäller den interregionala tillgängligheten är avstånden från Sundsvallsregionen till de tre närmaste statligt ägda flygplatserna stora och ligger inte inom rimligt räckhåll för regionens invånare och företag. Sundsvall-Timrå Airports upptagningsområde rymmer cirka 298 000 boende och cirka 142 000 förvärvsarbetade.

## 7. Genomförande

En översiktsplan består av en karta med tillhörande riktlinjer och beskrivningar. För att kunna genomföra planen i enlighet med översiktsplanens målbild och andra kommunala mål finns det ett behov att även planera genomförandet. Många frågor handlar om samverkan och vad en del av organisationen behöver göra för att underlätta för en annan del av organisationen.

Arbetet med huvudprioriteringen, att jobba för ett Sundsvalls som håller ihop och att utjämna sociala skillnader, behöver ske på tvären där flera förvaltningar behöver arbeta tillsammans. Detsamma gäller för den andra huvudprioriteringen - Sundsvalls väg framåt - att skapa 5000 nya jobb till 2030. Översiktsplanen utgör en pusselbit som via strategisk planering av markanvändningen lägger grunden för det arbete som sedan kan ske för att ge nya förutsättningar i den fysiska miljön.

### Samverkan

Vi är beroende av våra grannkommuner för att få en fungerande arbetsmarknad och ett mer varierat service- och fritidsutbud. Sundsvalls kommun bör vara drivande i samverkan med närliggande kommuner inom exempelvis markanvändning, regionförstoring, gemensam vision eller varumärke för att stärka både Sundsvallsregionen och Region Västernorrland.

Kommunen ska jobba för att öka samarbetet mellan kommun, universitet och näringsliv för att främja innovationer och smart specialisering. Nya verksamheter som är mer storskaliga eller medför störningar kan lokaliseras till markanvändning som betecknas verksamhetsområden (VIF), medan icke-störande verksamheter kan ingå i mångfunktionell bebyggelse (MBT och MBV). Även inom landsbygd (LBY) finns gott om utrymme för näringslivsutveckling. De generella riktlinjerna gäller alltid.

### Arbetssätt

När utveckling ska ske i kommunen på ett sätt som påverkar mark- och vattenanvändning är översiktsplanen ett viktigt styrdokument. Utöver det som går att utläsa av riktlinjer är det bra att tänka på följande:

- Ta stöd av översiktsplanens planeringsunderlag (StoryMap med länkar) och kartunderlag (planeringskartan och/eller interna webbkartan) vid planering och handläggning. Där finns underlag inom de flesta ämnesområden. Kontakta översiktsplanerare om du inte hittar det du söker. Ansvarig för planeringsunderlaget är översiktsplanerare.

- Det är ett **gemensamt ansvar** att aktivt komma med alternativa förslag till lokalisering, utformning eller innehåll, då en exploatör föreslår något som kan bidra till ökad segregation eller ensartad bebyggd miljö.
- Där vi inte kan reglera viktiga krav i detaljplaner behöver vi använda avtal och andra verktyg för att åstadkomma olika upplåtelseformer, inblandning av service, god arkitektur och åtgärder för ökad social hållbarhet. **Stadsbyggnadskontoret, främst via Mark- och exploateringsavdelningen, ansvarar** för detta.
- Det är ett **gemensamt ansvar** att ge intressenter ett positivt bemötande och delge information om de möjligheter som Sundsvall kan erbjuda.
- Dialog ska alltid föras mellan Stadsbyggnadskontoret, Miljökontoret, Kultur- och fritidsförvaltningen och översiktsplanerare då grönytor berörs av exploateringsanspråk. Här kan vi **tillsammans** värdera om önskad exploatering kan tillgodoses på annan lämplig plats eller alternativt, om grönytans funktion kan säkerställas inom annat område som inte ska bebyggas. Tillsammans kan vi hitta en lämplig plats för exploatören. Det finns flera bra exempel då planavdelningen hållit tidiga dialoger för komplexa planer och där en hel grupp tillsammans diskuterat förutsättningarna i området.
- Besöksnäringen är viktig för att locka fler att flytta hit. En som besökt Sundsvall är mer benägen att sedan flytta hit. Kommunens förvaltningar och bolag behöver aktivt **samverka** för att utveckla besöksnäringen och för att den ska växa hållbart. Detta är särskilt viktigt inom frågor som rör resande, kollektivtrafik samt fysisk och digital infrastruktur.
- Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta etablering av laddinfrastruktur för att främja en omställning till en fossilfri fordonsflotta.
- Kommunala förvaltningar och bolag bör ha rutiner eller använda checklistor för att inte missa relevanta tekniska och/eller miljörelaterade lagkrav och relevanta styrdokument. Det mesta som är lagreglerat står inte i översiktsplanen utan varje handläggare förutsätts ha tillräcklig kunskap inom sitt arbetsområde.

## Totalförsvaret

Kommunerna har fått ett utökat ansvar för totalförsvaret. Detta omfattar även samhällsplanering. I februari 2021 kom det ut ett planeringsunderlag för detta. Då vi inte hunnit arbeta in det inför översiktsplanens samråd lyfter vi här att det är frågor som bör samrådas med kommunstyrelsekontoret och räddningstjänstens beredskapssamordnare. Ambitionen är att komplettera planeringsunderlaget framöver.

## Masshantering

Överskottsmassor ska så långt som möjligt nyttjas i samhället genom samordning både inom och mellan olika projekt. Det innebär att massornas föroreningsinnehåll behöver klargöras och att lämpligheten hos platsen där massorna ska nyttjas måste bedömas. Föroreningar ska inte spridas i rena områden.

Ett resurseffektivt nyttjande av befintliga berg- och moräntäkter ska eftersträvas medan uttag av natursand eller naturgrus ska minimeras. Processer för samordning av masshantering mellan olika projekt bör utvecklas av Stadsbyggnadskontoret för att minimera behov av täkter och tillfälliga upplag.

## Markköp

Kommunen ska aktivt genomföra strategiska markköp och markbyten för att underlätta en god planberedskap utifrån översiktsplanens prioriterade inriktningar och utvecklingsområden. Här behöver vi använda oss av ett långsiktigt perspektiv. Därför pekar vi ut mer mark för verksamheter än vad vi behöver under planperioden. På det sättet kan Mark- och exploateringsavdelningen inleda förhandlingar om markköp så att vi hinner planlägga med god framförhållning, och göra strategiska ekonomiska avvägningar.

De olika hållbarhetsaspekterna ska vägas in i varje enskilt fall.

## Utbyggnad

Av resursskäl kan inte alla önskemål om planläggning tillgodoses samtidigt. Därför bör utbyggnadsförslag med en hög grad av måluppfyllelse prioriteras först.

Till de olika utbyggnadsområdena, markerade med status ”ändrad” i kartan, finns det analyser av de konsekvenser en utbyggnad medför. Analyserna omfattar ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Dessa konsekvenser har analyserats och sammanställts. Några områden är i det här skedet bättre att detaljplanelägga och bygga ut i första hand ur praktisk synvinkel, ur hållbarhetssynpunkt och utifrån översiktsplanens målbild. Turordningen planeras av Stadsbyggnadskontoret i samråd med översiktsplanerare.

Även inom områdena betecknade med status ”utvecklad” i kartan kan det ibland vara lämpligt att prioritera planläggning om dessa ytor på ett bra sätt kan medverka till att uppfylla målbilden och huvudprioriteringarna.

Prioriteringar av turordning kan behöva uppdateras oftare än själva översiktsplanen. Därför bör ett kontinuerligt arbete med detta bedrivas.

### **Barn- och utbildning**

Barn- och utbildning planerar för nya förskolor när och där det finns behov. Dessa ryms inom markanvändningen MBT, mångfunktionell bebyggelse stad/tätort, MBC mångfunktionell bebyggelse stadslivsstråk/lokalt centrum, MBK mångfunktionell bebyggelse stadskärna eller landsbygd. I respektive utbyggnadsområde finns skrivningar om det finns behov av förskola eller skola. Det är naturligtvis mer ekonomiskt att bygga där förskola och skola redan finns. Hänsyn till detta tas vid planering av utbyggnadsordning. Exakt läge för eventuellt nya förskolor planeras inom respektive detaljplan.

### **Vård och omsorg**

Vård och omsorgsförvaltningen har egna investeringsplaner för nya lokaler. Dessa ryms inom markanvändningen MBT, mångfunktionell bebyggelse stad/tätort, MBC mångfunktionell bebyggelse stadslivsstråk/lokalt centrum, MBK mångfunktionell bebyggelse stadskärna eller landsbygd. Äldreomsorgens behov kan tillgodoses inom eller intill befintliga boenden. För övriga boendeformer pågår planering inom vård och omsorgsförvaltningen. Läge för eventuella boenden bestäms sedan i samband med detaljplaneläggning.

### **Kultur och fritid**

Behoven av nya platser för kultur och fritid ryms också inom flera olika markanvändningar som MBT, mångfunktionell bebyggelse stad/tätort, MBC mångfunktionell bebyggelse stadslivsstråk/lokalt centrum, MBK mångfunktionell bebyggelse stadskärna, landsbygd. Andra lägen kan finnas inom natur, grönytor eller besöksintensiv verksamhet. Exakt läge för olika aktiviteter bestäms inom respektive detaljplan.

## 8. Konsekvenser

### Konsekvenser - sammanfattning av hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behandlar översiktsplanens sammantagna konsekvenser. Som underlag har kommunen tagit fram objektvisa hållbarhetsanalyser för de förändringsområden som redovisas i ÖP2040, där varje område analyseras för sig.

Hållbarhetsbedömning och MKB har tagits fram av oberoende konsulter. Under arbetets gång har dialog förts med arbetsgruppen för översiktsplaneringen om vad som kan anpassas för att göra planen mer hållbar och mildra negativa miljökonsekvenser. Därigenom har själva processen bidragit till en plan som bättre bidrar till hållbar utveckling.

Översiktsplanen är ett av de viktigaste instrumenten som kommunen har för att kunna skapa en hållbar fysisk miljö och ett hållbart samhälle, men styr inte kommande exploateringar eller andra förändringar i detalj. Det innebär att en hållbarhetsbedömning och MKB behöver hålla sig på en övergripande nivå. De förändringar av markanvändningen som översiktsplanen redovisar kommer att bedömas mer detaljerat vad gäller hållbarhetsaspekter, miljökonsekvenser etc. i kommande planeringsskeden (till exempel detaljplaneläggning, ansökningar om miljötillstånd eller bygglovsärenden).

Texten nedan utgör ett kort utdrag ur konsulternas bedömning. Fullständig hållbarhetsbedömning och MKB kan läsas i separat pdf.

#### Hållbarhetsbedömning

**Hållbarhetsbedömningen** utgör översiktsplanens konsekvensbedömning i plan- och bygglagens (PBL) mening och fokuserar på de frågor där översiktsplanen är av större betydelse.

#### Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska hållbarheten rör främst följande av FN:s globala mål och speglas på följande vis i ÖP2040:

- Mål 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt. Kommunen arbetar genom ÖP2040 för att skapa hållbara kommunikationer och ett effektivt markutnyttjande vilket ger goda förutsättningar för hållbar ekonomisk tillväxt.
- Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Genom ÖP2040 arbetar Sundsvalls kommun tydligt för att stärka samhällsservicen samt säkerställa att kommunens resurser nyttjas på ett effektivt sätt i alla delar av samhället.
- Mål 11 Hållbara städer och samhällen. ÖP 2040 är inriktad på att lokalisera ny bebyggelse vid befintliga kollektivtrafikstråk. Detta samt en prioritering av gång- och cykeltrafiken, en inriktning på att samutnyttja lokaler samt ett effektivt markutnyttjande bidrar till målet.
- Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna beaktas genom att det finns flera riktlinjer som syftar till klimatanpassa ny bebyggelse och minska klimatrelaterade risker.

### **Ekologisk hållbarhet**

Den ekologiska hållbarheten rör främst följande av FN:s globala mål och speglas på följande vis i ÖP2040:

- Mål 6 Rent vatten och sanitet för alla beaktas bland annat i generella riktlinjer. Vattenskyddsområden och grundvattentillgångar med miljö kvalitetsnormer redovisas på webbkartan som tillhör ÖP2040:s planeringsunderlag.
- Mål 7 Hållbar energi för alla beaktas genom att tio områden för vindkraft redovisas på markanvändningskartan. För planförslagets förändringsområden har förutsättningarna för att ansluta till fjärrvärme beaktats.
- Att ÖP2040 har en inriktning på att prioritera kollektivtrafik och gång/cykel ligger i linje med Mål 11 Hållbara städer och samhällen. Likaså att en grönytestrategi utgjort underlag till markanvändningskartan.
- Mål 14 Hav och marina resurser beaktas främst genom att kommunens kustplan varit ett av underlagen till ÖP2040, likaså finns ett planeringsunderlag om havet.
- Mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald beaktas bland annat genom riktlinjer samt att hela kommunens yta en har en angiven markanvändning. Flera typer av markanvändning syftar till att skydda ekosystem och biologisk mångfald.



## Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten rör främst följande av FN:s globala mål och speglas på följande vis i ÖP2040:

- För Mål 3 God hälsa och välbefinnande finns flera riktlinjer om buller, luftkvalitet, närhet till lekplatser, parker och rekreationsområden samt storlek på förskole- och skolgårdar vilket ger goda förutsättningar att uppnå målet.
- För Mål 4 God utbildning framgår det mindre tydligt vilka planeringsprinciper som ska vara vägledande för lokalisering av skolor samt hur skolan kan fungera som en mötesplats för att minska segregation.
- För Mål 5 Jämställdhet, mål 10 Minskad ojämlikhet och mål 11 Hållbara städer och samhällen bör målbilden kompletteras för att tydliggöra jämlikhet samt barnperspektivet. I den lokala utvecklingsinriktningen tydliggörs utvecklingsstråk på landsbygden, vilket ger goda förutsättningar för ett starkt lokalsamhälle. Inriktningen på utveckling av cykeltrafik med stråk som binder samman stads- och kommundelar är positiv för jämlikhet, jämställdhet och ur barns perspektiv. Detsamma gäller inriktningen att tillkommande bostäder och verksamheter bör ligga inom 400 meter från hållplatser i de högst trafikerade kollektivtrafikstråken.

## Miljökonsekvensbeskrivning

MKB:n till ÖP2040 utgår från de miljöaspekter där betydande miljöpåverkan bedöms kunna uppstå, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser:

- Påverkan på högt värderade naturmiljöer (riksintressen och naturreservat)
- Klimatpåverkan
- Påverkan på högt värderade kulturmiljöer (riksintressen och fornlämningsstäta miljöer).

Utöver den betydande miljöpåverkan tar MKB:n även upp planalternativets påverkan på miljömål, riksintressen och miljökvalitetsnormer.

I MKB:n jämförs planalternativet, alltså ÖP2040, med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att den gällande översiktsplanen, ÖP2021, fortsätter gälla och att de markanvändningsförändringar som redovisas i ÖP2021 eller andra antagna planer, eller beslutats i exempelvis väg- och järnvägsplanering, genomförs. De största förändringarna som ingår i nollalternativet men som ännu inte är genomförda är en hel del ny bebyggelse som ännu inte blivit uppförd, främst i centrala Sundsvall, utveckling i närområdet till resecentrum samt nytt dubbelspår för Ostkustbanan.

## Naturmiljö

Inga Natura 2000-områden tas i anspråk av förändringsförslag i ÖP2040 men några ligger nära förändringsområden och det kan därmed finnas risk för indirekt påverkan.

Hälften av kommunens 34 Natura 2000-områden, hälften av de 24 naturmiljöerna av riksintresse samt många naturreservat ligger inom områden där riktlinjer anger att naturvärdena ska prioriteras. Där högt värderade naturmiljöer berörs av förslag till bebyggelseutveckling finns riktlinjer om hänsyn. Dessutom finns en generell riktlinje att kommunen ska skydda områden och verksamheter med höga natur- och rekreationsvärden. ÖP2040 bedöms beakta de högst värderade naturmiljöerna så att riksintressenas värden inte skadas påtagligt, och så att naturreservatens värden skyddas. ÖP2040 värnar naturmiljövärdena tydligare än nollalternativet, eftersom ÖP2040 i motsats till nollalternativet anger en markanvändning för hela kommunens yta.

## Klimatpåverkan

Flera generella riktlinjer i ÖP2040 har bäring på klimatpåverkan. I likhet med ÖP2021 är ÖP2040 inriktad på att prioritera kollektivtrafik och gång/cykel framför fossildriven fordonstrafik samt att huvudsakligen lokalisera nya bostadsområden så att de kan få kollektivtrafikförsörjning. Det möjliggör minskade utsläpp av klimatgaser från fordonstrafiken. Energiförsörjning och energieffektivisering tas upp på motsvarande sätt som i ÖP2021, genom att nya bostadsområden till stor del lokaliseras där det finns möjlighet till fjärrvärme. Tio områden för vindkraft redovisas i ÖP2040, att jämföra med fem områden i ÖP2021. Flera av utvärderingskriterierna i kommunens områdesvisa hållbarhetsanalyser för nya utbyggnadsområden har bäring på klimatpåverkan. För några av förändringsområdena finns lokala riktlinjer om gång- och cykelvägar, trafikförsörjning med mera. Sammantaget bedöms ÖP2040 medföra större positiva konsekvenser vad gäller klimatpåverkan än nollalternativet.

## Kulturmiljö

För kommunens 14 kulturmiljöer av riksintresse anger ÖP2040 i de flesta fall specifika riktlinjer som uppmärksammar riksintressets värden. Dessutom finns generella riktlinjer om hänsyn till kulturmiljövärden. Sammantaget bedöms riksintressena ha beaktats så att kulturmiljövärdena inte skadas påtagligt. ÖP2040 är här likvärdigt med nollalternativet.

## Påverkan på miljömål

Riksdagen har fastställt 16 nationella miljö kvalitetsmål som ska nås inom en generation. Sammantaget bedöms översiktsplanen:

- **bidra till** uppfyllelsen av fem miljö kvalitetsmål (Begränsad klimatpåverkan, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Ett rikt odlingslandskap samt God bebyggd miljö).
- **i viss mån bidra till** uppfyllelsen av fyra miljö kvalitetsmål (Gifrfri miljö, Säker strålmiljö, Ingen övergödning och Hav i balans samt levande kust och skärgård).
- **i viss mån bidra till men i viss mån motverka** uppfyllelsen av fem miljö kvalitetsmål (Frisk luft, Bara naturlig försurning, Myllrande våtmarker, Levande skogar samt Ett rikt växt- och djurliv).
- **inte vara relevant för** ett miljö kvalitetsmål (Skyddande ozonskikt)

Målet Storslagen fjällmiljö har av Länsstyrelsen bedömts inte vara relevant för Västernorrlands län.

## Påverkan på riksintressen

Översiktsplanen bedöms värna om ett säkerställande av samtliga kommunens riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. För flera av riksintressena för kommunikationer samt några för vindbruk har kommunen förslag på ändringar, på grund av förslag eller beslut som tillkommit efter att riksintressena fick sin gräns.

## Påverkan på miljö kvalitetsnormer

### **Luft**

Miljö kvalitetsnormen för kväveoxider och partiklar har båda tidigare överskridits i centrala Sundsvall. Kommunen implementerade därför mellan åren 2014-2020 ett åtgärdsprogram för frisk luft. Flera åtgärder har vidtagits men problem kvarstår gällande partikelhalterna. Ett nytt åtgärdsprogram har därför tagits fram och mätningar sker för att fortsatt utvärdera luftkvaliteten och åtgärdernas effekt.

Luftmiljön påverkas av ett flertal faktorer som inte styrs i översiktsplanen, såsom industrins rening, trafikreglerande åtgärder etc. Skillnaden mellan nollalternativ och planalternativ vad gäller luftmiljön är därför liten. Satsningar på bättre möjligheter för cykel- och kollektivtrafik samt åtgärder kopplade till åtgärdsprogrammet för luft ger förutsättningar för att luftsituationen ytterligare kan förbättras, under förutsättning att en allmän trafikökning inte sker. Vissa av förändringsförslagen i ÖP2040, exempelvis nya bostadsområden, innebär lokalt ökad biltrafik, men inte i sådan omfattning att det påverkar uppfyllelsen av miljö kvalitetsnormerna för luft. De flesta av utbyggnadsområdena i ÖP2040 ligger i områden

med begränsad trafik, där det inte finns risk för överskridanden. Vid förtätning centralt finns beaktanden och riktlinjer om luftkvalitet. Planförslaget bedöms inte försämra möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för luft jämfört med nollalternativet.

### **Vatten**

Ett flertal åtgärder är under planering och genomförande i Sundsvall för att förbättra situationen vad gäller VA- och dagvattenfrågor. Bland annat har en ny VA-plan tagits fram vars målsättning är att kommunen i planering, tillsyn, tillståndsärenden ska verka för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas.

Både nollalternativet och planalternativet innehåller nya områden för bebyggelse och verksamheter, som ger ökat utsläpp av renat avloppsvatten från de kommunala reningsverken. Det kommer att medföra en ökad belastning på recipienterna Sundsvallsfjärden, Svartviksfjärden och Alnösundet. Ökade krav på enskilda avlopp och en utökning av de kommunala verksamhetsområdena för avlopp ökar förutsättningarna för att den ekologiska statusen med avseende på övergödning kan förbättras på lång sikt i aktuella recipienter. Ett framtida nytt kommunalt reningsverk, med modern reningsteknik, ger ytterligare möjligheter att förbättra recipienternas status.

I ÖP2040 anges generella riktlinjer för hur VA-aspekter och dagvattenaspekter ska beaktas i den fysiska planeringen. För varje förändringsområde finns riktlinjer om att tillkommande dagvatten ska renas och i de flesta fall också utjämnas. Förutsatt att tillkommande dagvatten utjämnas och renas erforderligt innan avledning sker till recipient kan översiktsplanens förslag till utbyggnad genomföras utan att möjligheterna till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna försämrats med avseende på de miljöproblem som relaterar till miljögifter. ÖP2040 kan bidra till förbättringar, eftersom förorenad mark måste saneras vid exploatering av ett område och därmed minskar miljögifter även i dagvattnet.

Förutsatt att skydd av grundvattenförekomster, i enlighet med riktlinjer i planförslaget, ges stor prioritet vid avvägningar av markanvändning ökar förutsättningarna för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för grundvattenförekomsterna i Sundsvalls kommun.

## **Målkonflikter och avvägningar**

Utöver det som framgår av konsulternas rapport ”Hållbarhetsbedömning och MKB” har vi inom arbetet med översiktsplaneringen noterat ett antal målkonflikter och avvägningar som kan vara intressanta att reflektera över.

Det finns många olika mål i kommunen med gott syfte. Trots den goda viljan uppstår det ibland målkonflikter. Listan nedan är inte heltäckande, men de frågor vi diskuterat mycket under arbetets gång.

### ***Hållbart resande och minskad klimatpåverkan – minskade pengar till kollektivtrafik***

Vi har försökt att lokalisera utbyggnadsområden till där det finns kollektivtrafik. Områden för verksamheter som kan vara störande har vi dock lagt på platser där det inte finns kollektivtrafik. Sannolikt kommer vi inte att ha råd att bygga ut ny kollektivtrafik till de nya industriområdena. Detta gör att de som jobbar där blir beroende av bil för att ta sig till arbetet. Mark för bostäder har vi pekat ut där det finns kollektivtrafik då vi bedömer att det är viktigare med kollektivtrafik vid bostäder. Därför är det färre och mindre utbyggnadsområden vid kusten och i inlandet.

### ***Rekreation och ett Sundsvall som håller ihop – mark för företag***

Områdena kring exempelvis Fillaberget och Fillan tar naturmark i anspråk. Enligt det grönytestrategiska arbetet finns det för lite grönyta i det här området samtidigt som vi tar mer grönyta i anspråk för verksamhet. Möjlighet till rekreation och lugn och ro är viktigt för hälsan. Här är det viktigt att vi ser till att den grönyta som är kvar håller hög kvalitet och att det hänger ihop med andra grönytor.

### ***Besöksmål centralt – förtätning och behov av parkering***

Samtidigt som vi satsar på att förbättra och utveckla exempelvis simhallen centralt finns det ett önskemål från besökarna om mer bilparkering. I centrum har vi bedömt att det inte är lämpligt och möjligt att se parkering som en fråga för varje enskild kommunal fastighet. Här måste vi kunna samnyttja parkeringar ännu mer än idag. Vi måste också vara beredda på att ordna parkeringar i parkeringshus i större utsträckning istället för att ha ytkrävande markparkeringar. Många av besökarna **kan** välja annat transportsätt centralt och vi måste vara beredda på att gå en viss sträcka centralt.

### ***Klimatneutral kommun – bebygga nya ytor***

Skogen och dess växtlighet binder in kol. När skogsmark tas i anspråk för bebyggelse upphör den möjligheten. Det gör det svårare att nå målet om minskad klimatpåverkan samtidigt som det byggs mycket. Sundsvalls kommun har beslutat att kommunen ska vara klimatneutral till 2030. Detta är en utmanande målkonflikt.

### ***Bevara kontra bebygga jordbruksmark***



Vi har undvikit att peka ut ny bebyggelse på jordbruksmark eftersom jordbruksmark är ett riksintresse, och en begränsad resurs i vår kommun. Detta stämmer också med översiktsplanens målbild. De som äger jordbruksmark vill ibland sälja den till andra ändamål.

## 9. Karta

### Teckenförklaring till markanvändningskartan

Färg	Kategori	Underkategori	Boverkets bestämmelsekod	Beteckning
	Mångfunktionell bebyggelse	Stad/tätort	OP_MVA_MB	MBT
	Mångfunktionell bebyggelse	Stadskärna	OP_MVA_MB_Stadskarna	MBK
	Mångfunktionell bebyggelse	Stadslivsstråk/lokalt centrum	OP_MVA_MB_Centrum	MBC
	Mångfunktionell bebyggelse	Verksamheter	OP_MVA_MB_Verksamhet	MBV
	Mångfunktionell bebyggelse	Begravningsplats	OP_MVA_MB_Begravningsplats	MBB
	Sammanhållen bostadsbebyggelse	Småskalig	OP_MVA_SB	SBS
	Verksamheter	Industri/företagsområde	OP_MVA_VI_Foretagsomrade	VIF
	Verksamheter	Transportintensiv verksamhet	OP_MVA_VI_TransportintensivVerksamhet	VIT
	Verksamheter	Större besöksanläggning	OP_MVA_VI_Besoksanlaggning	VIB
	Verksamheter	Bergtäkt	OP_MVA_VI_Materialutvinning	VIM
	Transportinfrastruktur	Större väg	OP_MVA_TI_Vag	TIV
	Transportinfrastruktur	Järnväg	OP_MVA_TI_Jarnvag	TIJ
	Transportinfrastruktur	Farled	OP_MVA_TI_Farled	TIF
	Transportinfrastruktur	Resecentrum/tåghållplats	OP_MVA_TI_Resecentrum	TIR
	Transportinfrastruktur	Broreservat	OP_MVA_TI_Broreservat	TIA
	Transportinfrastruktur	Hamnområde	OP_MVA_TI_Hamn	TIH
	Teknisk anläggning	Vindkraft	OP_MVA_TA_Energiproduktion	TAV
	Teknisk anläggning	Större kraftledning/ställverk	OP_MVA_TA_Energiforsorjning	TAE
	Teknisk anläggning	Avloppshantering	OP_MVA_TA_Avloppshantering	TAA
	Teknisk anläggning	Materialåtervinning/deponi	OP_MVA_TA_Materialatervinning	TAM
	Grönområde och park	Park/grönstråk	OP_MVA_GP_Park	GPP
	Grönområde och park	Avskärmande grönska	OP_MVA_GP_A	GPA

	Natur och friluftsliv	Kärnområde	OP_MVA_NF_Karnomrade	NFK
	Natur och friluftsliv	Tätortsnära friluftsområde	OP_MVA_NF	NFF
	Natur och friluftsliv	Natur/vildmarksområde	OP_MVA_NF_Natuomrade	NFN
	Landsbygd	Tätortsnära kulturlandskap	OP_MVA_LB_A	LBK
	Landsbygd	Turism/rekreation	OP_MVA_LB_Turism	LBT
	Landsbygd	Övrig landsbygd	OP_MVA_LB	LBY
	Vatten	Hav	OP_MVA_VA	VAH

Symbol	Aspekt	Förklaring
Ingen ram	Pågående	Färdigbyggda områden eller annan yta där inga särskilda utvecklingsplaner finns för användning av mark/vatten.
	Utvecklad	Detaljplan finns men utbyggnad eller utveckling fortgår alternativt där utveckling är möjlig men det krävs ändring av detaljplan. Kan också avse utvecklingsområde utanför detaljplanelagt område.
	Ändrad	Platser där översiktsplanen föreslår en annan markanvändning jämfört med gällande detaljplan eller jämfört med vad området används till idag.