



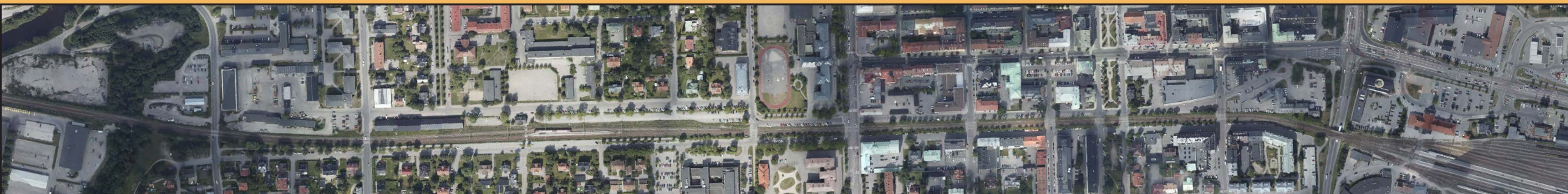
**Utställningsutlåtande och
särskild sammanställning**



SUNDSVALLS
KOMMUN

Fördjupad översiktsplan med miljökonsekvensbeskrivning **Resecentrum och järnvägen genom Sundsvall**

2013-03-27



Planen är antagen, laga kraft 2013-06-26

I Utställningsutlåtande

UTSTÄLLNINGENS SYFTE

I plan- och bygglagen står att innan en översiktsplan eller en ändring av den antas, skall kommunen ställa ut planförslaget under minst två månader. Den som vill lämna synpunkter på förslaget skall göra detta skriftligen under utställningstiden. En kungörelse om utställningen av planförslaget skall före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning. Av kungörelsen skall det framgå var och när utställningen äger rum samt på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget skall lämnas. Synpunkter från samrådet och utställning ska beaktas innan planen antas.

Även när det gäller miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) för planer finns lagstiftning om samrådsförfarandet. MKB:n ska göras tillgänglig för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Utställningen ger ett extra tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen.

UTSTÄLLNING FÖR DENNA PLAN

Utställning av fördjupad översiktsplan för resecentrum och järnvägen genom Sundsvall har pågått under perioden 21 september 2012 – 3 december 2012.

Annonsering med kungörelse om utställningen samt inbjudan till offentliga möten skedde i Sundsvalls Tidning och Dagbladet den 20 september resp. 11 oktober samt i Sundsvalls Nyheter den 21 september resp. 12 oktober.

Två offentliga möten genomfördes den 16 oktober 2012 för att ge intresserade och berörda möjlighet till information och dialog. Den 21 september genomfördes ett öppet hus i samband med kommunens trafikantveckla.

Planförslaget har funnits tillgängligt i sin helhet på Sundsvalls Kommuns hemsida. Det har funnits tillgängligt i pappersformat på Stadsbyggnadskontorets avdelning för strategisk planering, i kommunreceptionen samt på Kulturmagasinet.

Cirka 140 personer och instanser har fått planhandling samt MKB på remiss för yttrande respektive för kännedom.

INKOMNA YTTRANDE

Under utställningstiden har 22 st yttranden kommit in.

- Länsstyrelsen i Västernorrlands län
- Trafikverket
- Polismyndigheten i Västernorrlands län
- Räddningstjänsten Sundsvall-Timrå
- Ånge kommun
- Kramfors kommun
- Härnösands kommun
- Landstinget Gävleborg
- Sundsvall Logistikpark AB
- Sundsvall Energi Elnät + ServaNet AB
- MittSverigeVatten AB
- Jernhusen
- TeliaSonera Skanova
- Centerpartiet
- Leif Carlsson, Folkpartiet
- Stadsbyggnadsnämnden
- Miljönämnden
- Nämnden för Kultur & Fritid
- Folkhälsorådet
- Handikapprådet
- LRF
- Bo Sjalander

Yttrandena redovisas i starkt förkortad form i texten som följer. Yttrande, eller del av yttrande, som inte givit anledning till kommentar har inte tagits med i denna sammanställning. Alla yttranden finns att tillgå i sin helhet på kommunens hemsida eller via kommunstyrelsens diarium, d.nr KS-2012-00643.

Efter varje yttrande finns kommentarer från planförfattarna.

YTTRANDE OCH KOMMENTARER

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Sundsvalls kommun har överlämnat rubricerad plan i samband med en utställning enligt 4 kapitlet 6 § Plan- och bygglagen (ÅPBL d.v.s. 1987:10). Länsstyrelsen har den 19 maj 2011 yttrat sig över en tidigare version av planförslaget.

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ska enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen (ÅPBL) under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om

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

Granskningsyttrandet ska enligt 4 kapitlet 2 § ÅPBL fogas till översiktsplanen och den antagna översiktsplanen ska sedan spridas till alla dem som har väsentligt intresse av den eller som använder planen som beslutsunderlag. Länsstyrelsen kan enligt 12 kap 1 § ÅPBL pröva kommunens beslut att anta framtida detaljplaner om inte kommunen beaktar Länsstyrelsens erinringar avseende ovan nämnda fem grunder.

Här följer Länsstyrelsens yttrande:

Riksintressen

Riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB

Det är oklart om kommunen med begreppet Stenstaden i planen menar hela riksintresset Sundsvall Y8, eller endast den del av centrala staden som på kartfigur på s. 8 är märkt som Stenstaden. Kommunen bör notera, och på kartor redovisa, att riksintresset omfattar ett större område än de mest centrala delarna, och innefattar en stor del av planområdet. Man har i planen markerat områden i anslutning till de nedgrävda järnvägsspåren som utvecklings- och förtättningsområden. Här

är det i det framtida planeringsarbetet viktigt att också bedöma eventuell påverkan på riksintresset.

Vad gäller stationsområdet så ligger detta delvis inom riksintressets gränser, kommunen bör därför beskriva eventuell påverkan på detta. Då stationshuset och lokstallarna är byggnadsminnesförklarade enligt 3 kap. lagen (1988:950) om kulturminnen m.m., och perrongtaken statligt byggnadsminne enligt förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. är det viktigt att påverkan på dessa redogörs utförligt. Se vidare under rubriken annan lagstiftning. Länsstyrelsen kan således inte utifrån befintligt underlag bedöma hur värdena i riksintresset kommer att påverkas. Länsstyrelsen får återkomma i denna fråga i kommande planarbete.

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB 2

Länsstyrelsen vill påpeka att Trafikverkets framtagna markbehovsplan ska ses som ett framtida markbehov för Trafikverkets verksamheter både på kort och på lång sikt.

Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap MB Miljö kvalitetsnormer för vatten 3

Länsstyrelsen konstaterar att dagvattenhanteringen bör kopplas till det dagvattenråd som bildats i samband med projektet Klimatanpassa Sundsvall. Länsstyrelsen kan inte utifrån befintligt underlag bedöma om förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap MB följs. Länsstyrelsen anser i den fortsatta planeringen ska kommunen redovisa bedömning och eventuella åtgärder så att förslag kan medverka till att miljö kvalitetsnorm för vatten följs.

Miljö kvalitetsnormer för luft 4

Eftersom miljö kvalitetsnormerna för luft, vid ett flertal tillfällen överskridit har kommunen startat ett arbete med att ta fram ett åtgärdsprogram. I första hand har Stadsbyggnadsnämnden gett uppdrag till Stadsbyggnadskontoret att kortsiktigt bekämpa partiklar. Åtgärdsprogram ska presenteras i Kommunfullmäktige, för beslut under slutet på 2013.

Det framgår av planhandlingarna att det ökade bidraget av fordonstrafik till det nya resecentrat och annan förändrad trafiksituation i området, bedöms vara av mindre betydelse för luftkvaliteten i jämförelse med nollalternativet. Dock framgår att den kommande trafiksituationen vid korsningen Bergsgatan/ Västra länken, miljö målet inte kan anses vara hållbar i ett längre perspektiv.

Länsstyrelsen ser fram emot arbetet med åtgärdsprogrammet samt fortsatt planering där frågan bevakas.

Hälsa och säkerhet 5

Kommunen har ett övergripande ansvar för att skapa ett

robust och långsiktigt hållbart samhälle där hänsyn ska tas till människors hälsa och säkerhet. Inom det berörda planområdet finns flera risker som behöver hanteras. Länsstyrelsen kan inte utifrån befintligt underlag göra några bedömningar avseende hälsa och säkerhet. I dessa frågor kommer Länsstyrelsen att återkomma till i fortsatt planering, bl.a. till detaljplaneprocessen med det nya resecentrat och utformandet av detta.

Följande vill Länsstyrelsen poängtera:

Geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen vill erinra om SGI:s yttrande i vilket det bl a anges att kommunen bör ha en strategi för hur geotekniska säkerhetsfrågor ska hanteras vid kommande detaljplaner och vid bygglovgivning. Yttrandet biläggs detta granskningsyttrande. 6

Trafiksäkerhet 6

Ur olyckssynpunkt är det positivt att korsningar mellan vägar och järnväg byggs om till planskilda korsningar eller tas bort. Men så länge som den nuvarande lösningen gäller kommer detta att ge risker för fler olyckor eftersom järnvägstrafiken förväntas öka. Länsstyrelsen anser att en planering avseende säkerhet vid korsningar väg och järnväg behövs för de närmaste 5-10 åren.

Angående planerade busshållplatser på Landsvägsallén så måste exakta lägen studeras närmare inför anläggandet. T.ex. måste säkerheten för gående över Landsvägsallén särskilt beaktas, eftersom många kommer att "skynda" över gatan från resecentrum till busshållplatserna.

Transport av farligt-gods 7

Transporter av farligt-gods på väg genom planområdet kommer att minska när nya bron är färdig. Det kommer att minska risken för en allvarlig olycka och riskerna med det nya resecentrat. Däremot kommer troligen transporter på järnväg att öka och därmed blir sannolikheten för en olycka på järnväg större än tidigare. Dessutom ökar risken när fler personer förväntas befinna sig vid stationsområdet på grund av ökat resande via tåg. 8

Kombiterminalen 8

Så länge som kombiterminalen befinner sig på den plats där den är idag kommer den att påverka omgivningarna ur hälsa- och säkerhetsperspektiv. Förhoppningen är att den ska flyttas inom några år, men om den processen avstannar eller skjuts upp bör även detta kunna vägas in i planeringsarbetet med framförallt resecentrumet.

Föreorenade områden 9

Länsstyrelsen saknar en karta där de potentiellt föreorenade områdena framgår.

Det är viktigt att det framgår att kartan är en ögonblicksbild och

att framtida uppdateringar den vid t.ex. detaljpaneläggning eller järnvägsplan, kan ändra bilden.

Det framgår även att fördjupade undersökningar kommer att vara aktuella i kommande detaljplaner. Länsstyrelsen förutsätter att det inte är bara undersökningar avseende PAH som avses, utan även för andra föroreningar som kan misstänkas komma från potentiellt förorenade områden. Genom historiska beskrivningar kan kommunen ge information om nedlagda verksamheter som eventuellt kan bidra till föroreningar i området.

Buller och vibrationer från väg och järnväg 10

Bullerproblematiken i de aktuella områdena har belysts. Beräknade bullernivåer från bil- och järnvägstrafiken presenteras i text och bild. Naturvårdsverkets riktvärden för buller ska dock beaktas vid varje framtida prövning. En anmärkning som Länsstyrelsen vill göra är att när bullernivåerna redovisas i texten framgår det inte om det är ekvivalenta nivåer eller maximala nivåer. Länsstyrelsen saknar också en ambition från kommunen sida att förbättra bullersituationen i de aktuella områdena.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) 11

Länsstyrelsen anser att påverkan på hela riksintresset för kulturmiljö ska beskrivas i fortsatt planering, och inte enbart de centrala delarna.

Av skisserna på nytt resecentrum framgår att en ny anslutande byggnad föreslås till befintligt stationshus. Länsstyrelsen anser det viktigt att kommunen beskriver vilka konsekvenser det blir för byggnadsminnet. Se vidare under rubriken övrig lagstiftning.

Övrigt Kulturmiljövård och annan lagstiftning 11

Kommunen bör notera att bestämmelserna i byggnadsminnesbeslutet anger att byggnaderna inte får rivas, och vidare att det skyddsområde som är markerat i bilaga 1 till byggnadsminnesbeslut 2003-12-29 inte ytterligare får bebyggas. Även för perrongtaken, som är statligt byggnadsminne, gäller rivningsförbud. Länsstyrelsen vill att text och kartan, i denna planhandling kompletteras med lokstallarna och perrongtaken.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit enhetschef för enheten för samhällsplanering Nina Loberg (beslutande), planhandläggare Åsa Björn (föredragande)samt företrädare för sakområdena prövning och tillsyn, Angelica Hägglund, miljöutredare, Mattias Entall, Miljöskydds enheten och Martin Neldén, beredskapshandläggare samt Leyla Nyman, antikvarie.

(Länsstyrelsens yttrande har åtegitvis i sin helhet.)

Kommentarer på Länsstyrelsens yttrande

1. Texten om byggnadsmiljön Sundsvalls Järnvägsstation kompletteras i handlingen. Byggnadsmiljön och den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen vid resecentrum, likväl som påverkan på riksintresset, hanteras i den fortsatta planeringen av resecentrum. Kommunens bedömning är att resecentrumprojektet ska kunna genomföras även med hänsyn till riksintresset och byggnadsmiljön.

Påverkan på riksintresset kopplat till en nedsänkning av järnvägen, får bedömas när en nedsänkning är aktuell.

2. Texten på sid 19 i planhandlingen gällande markbehov modifieras.

3. Arbete med miljö kvalitetsnorm för vatten hanteras i det fortsatta arbetet såsom Länsstyrelsen anför.

4. Synpunkten noteras.

5. Frågor gällande hälsa och säkerhet avses få en mer utförlig hantering i det fortsatta arbetet med resecentrumen samt nedsänkningen av järnvägen.

6. Arbete med säkerhet vid korsningar väg och järnväg bör ske tillsammans med Trafikverket. Säkerhet för gående över Landsvägsallén kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

7. Risker med transporter av farligt gods på järnväg kommer att hanteras i det fortsatta arbetet.

8. Sundsvalls kommun arbetar via sitt bolag Sundsvall Logistikpark för att kombiterminalverksamheten ska kunna flytta till Sundsvalls hamn. De risker som kombiterminalverksamheten innebär måste fram tills dess hanteras i den fortsatta planeringen. Sammantaget är kommunens bedömning att den totala risknivån med avseende på hantering av farligt gods vid rangerbangård och kombiterminal i Sundsvall inte ger anledning att förändra föreslaget läge för resecentrum. Planhandlingen har dock kompletterats med exempel på personsäkerhetshöjande åtgärder som kan vidtas i resecentrumprojektet.

9. Länsstyrelsens karta med potentiellt förorenade områden finns som underlag för kommunens överväganden. Den bedöms som svårsläst för allmänheten men antagandehandlingen kompletteras med en hänvisning och en bild med ett utsnitt ur kartan.

10. Texten om buller förtydligas så att det framgår om det är ekvivalenta värden eller maxvärden som avses.

11. Planhandlingen kompletteras med text om kulturminnesmärkningen av lokstallarna och perrongtaken.

Trafikverket

Trafikverket anser att merparten av de synpunkter som Trafikverket framförde i samrådskedet på förslaget till fördjupad översiktplan har beaktats i någon form. Sundsvalls kommun och Trafikverket har tillsammans arbetat vidare med frågorna i Resecentrum arbetsgrupp och styrgrupp med ytterligare aktörer som t.ex. Jernhusen.

Trafikverket har dock några kommentarer till den utställda handlingen.

Nedsänkning

I samrådskedet framförde Trafikverket mycket tydligt att en nedsänkning av järnvägen genom centrala Sundsvall är en åtgärd som Trafikverket inte går vidare med på grund av ekonomiska och tekniska orsaker. Trafikverket påpekar därför igen att följande mening på sidan 4 i utställingshandlingens bör tas bort; ”Sundsvalls kommun och Trafikverket är överens om fortsatt samverkan för ett ändamålsenligt genomförande av en nedsänkning”.

Ovanstående skrivning stämmer inte, det är därför mycket olämpligt om den står kvar. Trafikverket respekterar dock att kommunen vill redovisa detta alternativ i planen på lång sikt. Men då ska det tydligt framgå att det är ett kommunalt ställningstagande till hur järnvägen genom Sundsvall ska förbättras.

Markbehov

Trafikverkets markbehovsplan har tagits fram efter samrådskedet och redovisas i handlingen. Kommunen skriver i planen att deras uppfattning är att godshantering kommer att förändras på sikt och att spårbehoven då minskar med följden att mark då kan frigöras för exploatering. Trafikverket vill poängtera att man vid framtagandet av markbehovsplanen har haft den förändrade godshantering som utgångspunkt och att detta inte bara gäller i ett initialt skede. Markbehovsplanen ska därför ses som ett framtida markbehov för Trafikverkets verksamheter både på kort och lång sikt.

Busshållplatser på befintlig E4

3

En microsimering har utförts för att analysera effekterna av busshållplatser på Landsvägsallén. Resultatet visar på några alternativa placeringar som har liten påverkan på biltrafikens framkomlighet, samtidigt som bussarna har god möjlighet att ta sig ut från hållplatserna.

Studien belyser möjligheten att anlägga busshållplatser på Landsvägsallén. Trafikverket tar inte i detta skede ställning till vilka lägen som är bäst. Utformning och de exakta lägena måste studeras närmare inför anläggandet. T.ex. måste säkerheten för gående över Landsvägsallén särskilt beaktas, eftersom många kommer att ”skynda” över gatan från resecentrum till busshållplatserna.

Kommentarer på Trafikverkets yttrande

1. Texten på sid 4 i planhandlingen gällande nedsänkning modifieras.

2. Texten på sid 19 i planhandlingen gällande markbehov modifieras.

3. Arbete gällande säkerhet för gående över Landsvägsallén kommer att göras inom ramen för kommande planering.

Polismyndigheten i Västernorrlands län

Sundsvalls Närpolisområde ställer sig positivt till nämnda förslag ur trafiksynpunkt. Genom en nedsänkning av järnvägen genom Sundsvall undviks stillastående bilköer samt tomgångskörning när långa köer bildas vid järnvägskorsningar. Trafiken får ett bättre flöde och rytm i och med att trafiken ej kommer att bli stillastående i samma utsträckning.

Kommentarer på Polismyndighetens yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet och fortsätter med gemensamt trygghetsarbete inom ramen för projektet Resecentrum.

Räddningstjänsten

Räddningstjänstens ställer sig positiv till de synergieffekter ett förnyat resecentrum med flera val av transportsätt medför. Dock är fallet fortfarande sådant att den geografiska närheten mellan föreslaget resecentrum och kombiterminalen påverkar riskbilden i ett personsäkerhetsperspektiv negativt. Räddningstjänsten väljer således att upprepa sin tidigare kommentar från samrådshandlingen att de personsäkerhetspåverkande riskerna behöver utredas vidare.

Kommentarer på Räddningstjänsten yttrande

Antalet tågresenärer kommer i och med Botniabanetraffiken att öka, oavsett genomförandet av resecentrumprojektet. Däremot beror en ökning av antalet bussresenärer på att vissa busslinjer förlängs från Navet till det nya Resecentrum.

Farligt gods, som idag körs på E4:an, kommer att ledas över den nya bron när den står klar. Resecentrum kommer inte att färdigställas före broinviningen. Transporter av farligt gods på befintlig E4 behöver därför inte beaktas vid lokaliseringen av resecentrum. Transporter av farligt gods på järnvägen kommer däremot att finnas kvar och ska beaktas.

Sundsvalls kommun arbetar via sitt bolag Sundsvall Logistikpark för att kombiterminalverksamheten ska kunna flytta till Sundsvalls hamn. De risker som kombiterminalverksamheten innebär måste fram tills dess hanteras i den fortsatta planeringen.

Sammantaget är kommunens bedömning att den totala risknivån med avseende på hantering av farligt gods vid rangerbangård och kombiterminal i Sundsvall inte ger anledning att förändra föreslaget läge för resecentrum. Planhandlingen har dock kompletterats med exempel på personsäkerhetshöjande åtgärder som kan vidtas i resecentrumprojektet.

Ånge kommun

För Ånge kommun och dess invånare är det mycket viktigt att få tillstånd ett väl fungerande resecentrum i Sundsvall. Att skapa goda förutsättningar för arbetspendlare, sjukhusbesökare och övriga att enkelt och snabbt ta sig mellan olika färdmedel är nödvändigt.

I princip har vi inget att erinra mot de förslag som framlagts i planen. Dock vill vi betona kopplingen mellan resecentra och stadsbussarna inte känns helt tillfredställande. Vi förstår samtid problematiken med att det finns begränsningar i tillgång på mark. Om möjligt så vore det bra om statsbussarna som kopplas till sjukhuset skulle kunna ansluta till resecentra.

Vid byggande av ”station Universitetet” så är det också viktigt med tillgänglighet till stadsbussarna. En satsning på resecentrum och järnvägsinfrastrukturen stärker regionen och skapar

förutsättningar till ett större arbetsmarknadsområde. För Ånge kommun är därför både resecentrum och åtgärder på Mittbanan för att korta restiderna av mycket stor betydelse.

Kommentarer på Ånge kommuns yttrande

Alla samtliga stadsbussar inte kopplas till resecentrum beror främst på de linjeförläggningar som detta skulle innebära med färre bussresenärer som följd. Det blir viktigt att i det fortsatta arbetet förbättra för resenärer som ska byta mellan buss och tåg genom åtgärder på gångstråk, information och vägvisning. Linje 4 mellan Skönsmon och Granloholm (via Länsjukhuset) passerar idag järnvägsstationen vid Köpmangatan. Denna linje planeras i framtiden kunna anpassas så att den passerar resecentrum via Inre Hamnen.

Härnösands kommun

De funktionella aspekterna på utformningen av Sundsvalls resecentrum är av betydelse också för en hållbar utveckling i Härnösand. Pendling mellan orterna är omfattande och förutsägs öka ytterligare. Med hänsyn till miljö och hållbarhetsaspekter bör resor i stor utsträckning ske med kollektivtrafik. För att underlätta tågpendling bör Sundsvalls kommun stärka förbindelsen mellan järnvägsstationen och centrum samt göra en omprioritering av ytorna närmast järnvägsstationen som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik. Förbättrade korsningar för oskyddade trafikant med Parkgatan och Landsvägsallen bör också prioriteras högt.

Kommentarer på Härnösands kommuns yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet där särskilt tankarna om omprioritering av angoringsytor för gång- och cykel samt förbättrade korsningsmöjligheter över Landsvägsallen och Parkgatan kommer att beaktas inom ramen för kommande planering.

Landstinget Gävleborg

...Sträckan Gävle-Sundsvall är ett starkt stråk med trafik alla veckans dagar och där det finns pendling. Potential finns att öka resandet ytterligare för att skapa en funktionell arbetsmarknad i stråket.

...Landstinget Gävleborg är positiv till de förslag som Sundsvalls kommun planerar för att skapa med ett modernt resecentrum i Sundsvall och utvecklingsmöjligheter med nedsänkt järnväg genom staden som möjliggörs. Behovet av infrastrukturåtgärder på Ostkustbanan är mycket viktigt för att tågtraffiken ska kunna utvecklas och allt fler ska välja att resa med tåg.

...Enligt förslaget kommer ändhållplatser och uppställning för fjärr- och förortsbussarna flyttas från stadskärnan (Navet) till resecentrum. Resenärer med linje 29 (fjärrbuss) kommer då att få en försämrad bytesmöjlighet till stadsbustrafiken.

...Knutpunkt Myre vid Njurunda tas inte upp i översiktplanen men är en viktig knutpunkt där byte kan ske mellan Gävleborgs busslinje 29 och Västernorrlands busstrafik till Njurunda. Knutpunkten bör ligga intill E4 för att skapa denna bytesmöjlighet för resenärer som pendlar på sträckan Njurunda-Bredsand och för att pendling ska kunna ske till och från Gävleborg.

Kommentarer på Landstinget Gävleborgs yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet. De konstruktiva tankarna om utformning av resecentrum samt dragningen av linje 29 tas med i projektet. Synpunkterna gällande Njurunda noteras även om denna fördjupade översiktsplan inte behandlar det området.

Sundsvall Logistikpark AB

...Planerna på ett nytt resecentrum pekar ut en helhetslösning för persontraffikens behov, som är mycket positiv.

Kommentarer på Sundsvall Logistikparks yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet och jobbar vidare för att tidplanerna för resecentrum och logistikpark ska stämma överens.

Jernhusen

Nytt resecentrum

Jernhusen AB är positiv till den föreslagna lösningen för ett nytt samordnad resecentrum för tåg- och bussresenärer vid Sundsvall C enligt framtaget planförslag. ...

Jernhusens synpunkter på föreslagen ny kombiterminal

Jernhusen AB är positiv till att bidra till en bra lösning för ett nytt samordnad resecentrum för tåg- och bussresenärer vid Sundsvall C enligt framtaget planförslag med möjlighet att använda mark med nuvarande kombiterminal för långtidsparkering och planskild gång- och cykelförbindelse mellan de södra stadsdelarna till plattformar, resecentrum och Inre hamnen.

Tidsmässigt bör dessa möjligheter samordnas med tillskapande av nytt resecentrum för att få så full effekt som möjligt av den satsning som planeras även om Trafikverkets genomförandedel med spårbyggnad och nya plattformar dröjer till skede 2, klart tidigast 2030. Samtidigt är det inte möjligt att använda marken vid nuvarande kombiterminal så länge verksamheten pågår. Jernhusen AB bedömer att utöver de åtgärder och kostnader som krävs för att få en ny kombiterminal i Tunadalshamnen enligt avsiktsförklaringen, krävs även ett triangelspår i Bergsäker, dubbelspår mellan Bergsäker och Maland samt mellan Gävle och Sundsvall. Detta erfordras för att möjliggöra de volymökningar som behövs för att motivera den nya kombiterminalen. Vidare bedömer vi att en flytt av

kombiterminalen från nuvarande läge till Tunadal kommer att innebära avsevärda kostnadsökningar för godskunder söder om Sundsvall, vilka idag utgör ca 60% av volymerna i befintlig terminal. Det är därför inte rimligt att tro att en ny kombiterminal i Tunadal kan ge full volymeffekt inom överskådlig tid med hänsyn till de stora investeringarna som krävs dessförinnan. Detta innebär samtidigt att de lösningar som föreslås inom mark för nuvarande kombiterminal inte kan realiseras så länge verksamheten där pågår.

Jernhusen förslag till läge för ny kombiterminal. 2

Nuvarande läge har brister i form av störningar för närboende och tung trafik till terminalen via Björneborgsgatan, Parkgatan och Bergsgatan. Vidare är anläggningen ineffektiv ur järnvägsteknisk synpunkt då spår med persontrafik (tågspår) utgör en barriär mellan rangerbangården och kombiterminalen. Samtidigt är det centrala läget optimalt m.h.t. nära koppling med rangerbangård, lokstallar och vagnverkstad. Huvuddelen av kunderna finns söder om Sundsvall varför läget också är bra ur denna synpunkt. Jernhusen AB föreslår därför följande lösning för etablering av ny kombiterminal: Kombiterminalen flyttas till ett läge i bangårdens norra del inom Jernhusens fastighet, redovisat såsom utvecklingsområde söder om Landsvägsallen (nuv. E4) enligt förslaget i översiktsplanen. Förslaget förutsätter att Trafikverkets servitutsområde för upplag inom detta område hävs eller flyttas. ...

Kommentarer på Jernhusens yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet gällande resecentrum.

1. Logistikparken planeras tidsmässigt stämma överens med den första delen i resecentrumsatsningen, det vill säga klart 2017. Tanken med att flytta ut kombiterminalen till hamnen är att effektivisera transporter för företag i hela regionen genom att knyta ihop tre transportslag. Utvecklingen av kombiterminalen i stan är också väldigt begränsad. Flyttar vi ut godshanteringen till Tunadal och över E4-bron, får vi också mindre tung trafik i stan.

Anledningen till att kommunen vill satsa på logistikparken är just att utveckla hållbara transporter och möjliggöra flytt av transporter, från väg till järnväg och sjöfart.

2. Kommunen har genom en rad styrdokument tagit ställning för att centrala Sundsvall ska utvecklas för människan och godshandtering kan och ska utvecklas mer hållbart i anslutning till Tunadalshamnen. Vi har en stadsvision, en hållbar tillväxtstrategi, en fördjupad översiktsplan och detaljplan för Tunadal/Korsta/Ortviken och en fördjupad översiktsplan för resecentrum, som alla pekar åt samma håll. Planering pågår för att låta en ny stadsdel växa fram på Södra kajen, inom bekvämt avstånd från vårt nya resecentrum. Att etablera en ny kombiterminal centralt i staden skulle strida mot allt detta. Baserat på Räddningstjänstens yttrande bedöms tillståndsgivningsprocessen dessutom bli extremt komplicerad.

TeliaSonera Skanova

Skanova har ett betydande nätverk av teleanläggningar, för stor allmännytta, inom hela plan området, genom Sundvall på bägge sidor om järnvägen samt i ett antal korsningar med stora kanalisationsstråk för teleoch bredbandkablar för viktigt fjärrnät samt lokalnät för Sundvalls område. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen som U-områden. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

Kommentarer på TeliaSonera Skanovas yttrande

Synpunkterna ska beaktas i kommande detaljplanearbete.

Leif Carlsson, FP

Sundsvalls kommun har förbundet sig genom beslut i KF att järnvägen genom staden ska grävas ned. Detta verkar enligt Trafikverket ligga så långt fram i tiden att det knappast är värt att i detta sammanhang ta hänsyn till. Vidare tycks man vara tveksam till vad som kommer att hända under byggnadstiden, om det skulle ske, för att det bara blir ett spår tillgängligt. (Tanken är att använda Södra Järnvägsplan som spårådd under byggnadstiden.) Därför känns det inte särskilt realistiskt att ta med denna punkt. Hur denna fråga ska hanteras vet jag inte, men det känns som om frågan kan tas med i ÖP:n som en planerad utveckling men eftersom den inte ligger inom förutsägbar tid bör den inte tas med i FÖP:en. Det krävs istället nya förhandlingar med Trafikverket om lämpligheten och hur man ska lösa problemet. Snart kommer det att passera ca 90 tåg per dygn genom Sundsvall. Trots allt är det så att Sundsvalls politiker har förbundet sig för en nedgrävning, men det verkar inte särskilt sannolikt att den kommer att realiseras. Beslutet om nedgrävning innebär tyvärr också att man omöjliggör ett resecentrum närmare Stenstan, vilket hade varit en bättre lösning med en trevligare anknötning till Sundsvalls centrum.

I förslaget menar man att vissa bussar ska kunna angöra på Landsvägsallen. Det kan bli så att om måtvärdena för Stenstan blir fortsatt höga måste kommunen vidta åtgärder som t.ex. att förbjuda viss biltrafik, eller införa dubbförbud på en del gator. Hur det blir med avgifter för den nya bron är också tveksamt och detta kan leda till att det blir en ökad trafik på Landsvägsallen som också i en framtid kommer att vara E14. Allt detta innebär att hållplatser för bussar utefter Landsvägsallen inte är lämpligt. Därför måste långfärds- och regionalbussar ha sin plats inom järnvägsområdet.

Genom att man valt att ha resecentrum öster om Parkgatan och inte ha förlängning av perrongerna innebär detta ett stort avstånd och besvärlig koppling till lokalbussarna som får sin huvudhållplats vid Köpmangatan. Inom en framtid kan det vara möjligt med en koppling till lokalbussarna om det läggs en slinga genom Södra Kajenområdet. Passagerare måste använda nuvarande tunnlar för att nå lokalbussarna på Köpmangatan, vilket inte är särskilt tillfredsställande ur trygghetssynpunkt. Jag vill gärna se en bättre lösning på detta problem.

Hur kopplingen till resecentrum från den södra sidan ska ordnas är inte heller ordentligt löst. Det kan bli en tunnel under hela bangården eller en gång- cykelbro. Det senare alternativet är 4 ur trygghetssynpunkt en bättre lösning. Samtidigt innebär en bro problem med snöröjning och tillgänglighet för rullstolar. Ev. måste man bygga hissar. I en framtid kanske en mindre del av bangården behöver tas i anspråk p.g.a. att godshanteringen flyttas till Logistikparken. Då kan man lättare anpassa en bro till den nya situationen.

Idag är det ett stort parkeringsproblem för resenärer med tåg. I praktiken saknas resandeparkering. Allt är upptaget av förhyrda platser. Även om dessa blir åtkomliga kommer Inre Hamnen och Södra Kajen att utvecklas vilket gör att det kommer att krävas ett parkeringshus invid resecentrumet. Idag finns en detaljplan för ett sådant norr om Landsvägsallen. Detta kan även användas för pendlare och besökare till Stenstan. Det finns ett parkeringsgarage med outnyttjad kapacitet under Bolagsverket. Kan detta nyttjas av resenärer? 5

Länsstyrelsen har påpekat att stationsbyggnaden samt perrongtaken är skyddade vilket innebär att de inte får ändras eller att andra byggnader kan uppföras i direkt anslutning till dessa. Detta kan innebära vissa begränsningar hur det är möjligt att utnyttja stationsområdet. Hur ska byggnader kunna placeras med dessa begränsningar. 6

Om nedgrävningen kan läggas på is och det finns andra lösningar för staden och trafiken t.ex. genom nedgrävning av någon fler passage så kan det finnas ett smakligt alternativ som bättre anknöter till Stenstan och det är att utnyttja gasverkstomtens och fortsätta västerut. En skiss som visar på en intressant lösning är den som presenteras av Bergkrantz' arkitekter. Den återfinns på sid 14 i samrådsredogörelsen. Tyvärr syns det som om man i den processen har förkastat en sådan placering av resecentrum. 7

För övrigt anser jag att det bör tas omtag när det gäller den s.k. Västra Länken och en ny Västra Station. Att ett västra resecentrum kan ligga som föreslaget är en bra lösning men hur kringområdet ska planeras bör man fundera en gång till på. Det vore bäst om dessa tankar ströks ur denna plan eftersom det binder upp stadsplaneringen för lång tid framöver. M.a.o. innebär denna plan att Västra Länken ska ligga där den tidigare 8

planerats vilket inte är en bra lösning. Bl.a. är det inte visat hur trafiken ska fortsätta från E14 vidare via Universitetsallén (förbi skolområden och sporthallen) eller via Storgatan och Normalm där vi redan nu har för mycket trafik. En ny Västra länk är Sundsvall i behov av men inte på den plats som man hittills föreslagit.

Kommentarer på Leif Carlssons yttrande

1. Kommunen har tagit ett beslut att järnvägen genom staden ska grävas ner men det är mycket som talar för att detta kommer att dröja. Därför är det av stor betydelse att kommunen under tiden fram till nedsänkningen av järnvägen aktivt arbetar tillsammans med bl a Trafikverket för att mildra konsekvenserna av den ökade järnvägstrafiken fram till en genomförd nedsänkning.
2. De trafiksimuleringar som gjorts tyder på att det ska fungera med bussar längs Landsvägsallén. Dock avses huvuddelen av förortsbussarna och alla fjärrbussar ha hållplatser inom resecentrumområdet.
3. Alternativ diskuteras och redovisas också i förslaget till fördjupad översiktsplan. Stadsbussarna vid Köpmangatan kan komma att nå via en gångbro över Parkgatan.
4. I resecentrumprojektet är det en bro som ska lösa kopplingen till perrongerna och även till området söder om stationen.
5. Parkeringen under Bolagsverket är en resurs i området och den är öppen för allmän parkering.
6. Den frågan hanteras inom ramen för resecentrumprojektet. Det innebär givetvis begränsningar men begränsningar som bedöms kunna hanteras.
7. Den främsta anledningen är det kommunala beslutet att sänka järnvägen. Vi vet visserligen inte när det kan komma att ske men att placera resecentrum på gasverkstomten och västerut kommer att vara en relativt stor investering vilken riskerar att inte kunna användas vid en sänkning av järnvägen (järnvägen kommer att gå i lutning vilket omöjliggör att lägga perronger här när järnvägen sänkts). Ett resecentrum det kräver så stora ytor för bussar (inkl. godshantering), taxiängöring, cykelparkering etc att det svårigen skulle gå att få plats på Gasverkstomten. Slutligen har kommunen ett åläggande att minska partikelhalten i luften längs Köpmangatan vilket inte skulle gå att uppnå om man placerade ett resecentrum med alla dess trafikrörelser där.
8. En fördjupning av översiktsplanen binder inte den fortsatta planeringen men visar den politiska inriktning man för närvarande arbetar utifrån. Västra länken och en ny västlig station har bearbetats i det detaljplaneförslag som togs fram för några år sedan. Västra länken har utretts tämligen grundligt i det detaljplaneförslaget.

Stadsbyggnadsnämnden

...I planförslaget noteras att Sundsvalls kommun tagit ställning för den längre nedsänkningen. Den långa sänkningen ger en bättre utveckling av staden och dess miljö. Stadsbyggnadskontoret anser att detta bör uttryckas än tydligare i planen och att den korta nedsänkningen inte ska anses vara ett fullgott alternativ.

Motiven för en nedsänkning av järnvägen utvecklas på ett övertygande sätt i planförslaget. Stadsbyggnadskontoret anser dock att det föreläggande om att ta fram ett åtgärdsprogram för sänkta halter av partiklar i luften i centrala Sundsvall, som kommit efter det att plan-handlingen färdigställdes, ytterligare understryker hur viktig en nedsänkning av järnvägen är för att kunna utveckla centrala Sundsvall på ett sätt som bidrar till att miljökvalitetsnormerna för luft inte överskrids. Motiven för en nedsänkning av järnvägen bör därför kompletteras med denna punkt.

Åtgärden Västra länken är väl motiverad i planen. En västlig länk behövs både för att efter en nedsänkning av järnvägen avlasta gatorna i centrum och för att under tiden fram till nedsänkningen av järnvägen, förbättra framkomligheten på stadsgatorna.

Stadsbyggnadskontoret vill också betona vikten av att kommunen uppmanar Trafikverket att, i avvaktan på en nedsänkning av järnvägen genom staden, vidta åtgärder som underlättar och förbättrar för staden och gatutrafiken när järnvägstrafiken nu fortsätter att öka....

Kommentarer på Stadsbyggnadsnämndens yttrande

Stadsbyggnadsnämndens synpunkter och förslag till kompletteringar tas med i antagandehandlingen.

Miljönämnden

Konsekvenser

...Miljökontorets synpunkter i tidigare yttranden kring avsnittet om förorenade områden anses generellt ha beaktats i planen. Planen har en tydlig beskrivning av de potentiellt förorenade områdena. Det som kan behöva kompletteras är, som tidigare nämnts, att redovisa en karta med potentiellt förorenade områden för att skapa en bättre bild av den misstänkta markföroreningsituationen. 1

MKB, Vatten och naturmiljö

..Västra länkens stora nackdel är det intrång som vägen gör i Sidsjöbäckens raviner. Bäckens med sina frodiga raviner är betydelsefull och utgör ett grönstråk tvärs igenom tätorten. Den förbinder grönstrukturen i norr med de södra delarna i riktning mot Sidsjön och Ljungan. Sidsjöbäcken är viktig för vandrande

havsöring. Utsläpp av renat dagvatten ska undvikas och istället ledas till Selångersån. Det är önskvärt att trycka området åt väst/syd-väst främst bort från ravinkanten vid Sidsjöbäcken.

De synpunkter miljönämnden hade 2008 är fortfarande aktuella och viktiga att beakta i arbetet. En del av synpunkterna är inarbetade i utställningshandlingen och kan i övrigt sammanfattas:

- Undersök och redovisa möjligheten att anlägga en stödmur med bullerskärm i sektionen mot parkområdet i söder får att minska intrånget.
- Behåll Sidsjöbäckens ravinkant i anslutning till södra entretorget.
- Utred och redovisa bullerskyddsåtgärder i anslutning till framför allt cirkulationsplatsen i söder och exploateringsområdet norr om Selångersån.
- Utred risk för skred och höga flöden ytterligare och redovisa åtgärdsförslag.
- Det är viktigt för vandringsleden utmed Selångersån att den nya vägen får en fin och trygg underfart för gång- och cykeltrafik alldeles söder om Selångersån. Det finns risk för att underfarten blir låg och smal om man inte lägger ner ett omsorgsfullt arbete på utformningen.

Miljökontoret tycker det är bra att man föreslår skilda landskapsrum för att minska intrånget vid bäcken och att en parkmiljö finns med på illustrationerna och att skuggzoner bevaras. Det är också bra, och nödvändigt, att planen föreslår rening av dagvatten. Sidsjöbäckens mynning är idag kulverterad. Att ersätta kulverteringen med en brolösning är ett bra förslag som miljökontoret stödjer. 2

Även om miljön kring bäcken är påverkad av olika verksamheter är det inte ett motiv till att fortsätta försämra miljön kring bäcken, utan snarare tvärtom, här har vi en chans att göra något bättre!

Kommentarer på Miljönämndens yttrande

1. Länsstyrelsens karta med potentiellt förorenade områden finns som underlag för kommunens överväganden. Den bedöms som svåräst för allmänheten men antagandehandlingen kompletteras med en hänvisning och eventuellt en bild.
2. Miljökontorets synpunkter tas med i kommande planering. I området för den planerade vägen finns ett flertal verksamhetsutövare och hänsyn måste tas till flera olika intressen. När det gäller mynningen av Sidsjöbäcken till Selångersån har en ny rörbro lagts under hösten 2012.

Kultur och Fritid

...I planförslaget finns ingen diskussion om byggnadsminnets plats i det nya resecentrumet. Stationshuset, till exempel, ¹ förutsätts utan vidare kunna byggas om och byggas till. Men i Länsstyrelsens skyddsbestämmelser står det: ”Byggnaderna får inte till sina exteriörer byggas om eller förändras”. Det står också i skyddsbestämmelserna.

... Eftersom det finns ett byggnadsminns och andra kulturhistoriskt värdefulla byggnader i planområdet måste en byggnadsantikvarisk förundersökning göras som kan ligga till grund för stallingstaganden om hur resecentrum ska utformas.

Många byggnader inom Riksintresset Sundsvalls Stenstad berörs av ombyggnaden av järnvägsspåret. Därför bör en byggnadsantikvarisk förundersökning göras även när det gäller denna del av planen. ²

...Från förvaltningen anses att den planering som presenteras med ökade parkområden och sammanbindning av staden med inre hamnens södra del är positiv, liksom det utbyggda gång- och cykelvägnätet. ³

...I planen finns ett grönt stråk placerat från resecentrum och ner mot nuvarande Navet. Det kan i framtiden medföra att ungdomar får förändrade rörelser och samlingsplatser. I den fortsatta processen är det därför viktigt att finna arbetsätt för och ta del av ungdomars synpunkter och ideer kring framtida resecentrum och järnvägens dragning genom Sundsvall. ⁴

Kommentarer på Kultur & Fritidsnämndens yttrande

1. Texten om byggnadsminnet Sundsvalls Järnvägsstation kompletteras i handlingen. Frågan om byggnadsminnet och den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen vid resecentrum hanteras i den fortsatta planeringen av resecentrum.

2. Behovet av en byggnadsantikvarisk förundersökning och omfattningen av en sådan, kopplad till en nedsänkning av järnvägen, får bedömas när en nedsänkning är aktuell.

3. Vi noterar det positiva responsen på gång- och cykelnätets sammankoppling. Det viktiga gång- och cykelsamband som redovisas med en grön pil i kartan avser en silning längs med flera av stenstadens befintliga gator.

4. Ungdomars och även andras synpunkter kommer att finnas med i det fortsatta arbetet med de båda resecentra, sänkningen av järnvägen mm.

Folkhälsorådet samt Handikapprådet

...Rådet är positivt till planen. Den strävar övergripande mot att hitta lösningar för resande och för tillväxt som samtidigt ska gynna miljö och utveckling i Sundsvall.

Resecentrums placering i utkanten av stadens centrum innebär att det blir viktigt att beakta trygghetsaspekten för att ta sig till och från resecentrum till fots och med cykel.

Planförslaget andra skede, med nedgrävning av järnvägen, kommer att ge Sundsvall fler grönområden vilket rådet ser mycket positivt på.

... För personer med funktionsnedsättning är tillgänglighet och orienterbarhet mycket viktigt. Efter förra planskedet påtalade Länsstyrelsen att dessa frågor behövde lyftas tydligare. Det saknas fortfarande.

... Det räcker inte med att någon eller några bussar angör Köpmangatan /Landsvägsallén. Det blir ingen bra tillgänglighet för personer med funktionshinder. Att byta mellan olika trafikslag och bussar kan vara svårt och man måste ha bra överblick på var man ska för att stiga på olika busslinjer.

Kommentarer på Folkhälsorådets samt Handikapprådets yttrande

Vi noterar det positiva yttrandet. Trygghetsaspekten för att ta sig till och från resecentrum ska beaktas i det fortsatta arbetet likväl som tillgänglighet och orienterbarhet. Genom att göra resecentrum tillgängligt och bra för personer med speciella behov eller funktionsnedsättningar så blir det bättre för alla.

Bo Själander

...Bygg ingen underfart under järnvägen för Västra länken det blir en för stark lutning på bron över Selångersån och uppparten till Västra vägen. Fortsatt istället med att bygga Tegelvägen från Byggma och österut till den blivande bron över Selångersån, fyll upp profilen från noll vid Byggma och till i nivå med anslutningen till Västra vägen vid broläget, då kan man bygga en horisontell bro över Selångersån och sedan ansluta till korsningen Västra vägen -Kronolottsvägen.

Kommentarer på Bo Själanders yttrande

Frågan om Västra länkens läge, utformning och trafikfunktion har utretts i flera omgångar. Man har kommit fram till att Västra länken behövs av tre skäl:

- dels för att förbättra framkomligheten för biltrafiken genom att erbjuda ännu en planskild korsning med järnvägen,
- dels för att i någon mån minska trafiken på Skolhusallén,
- dels för att trafikförsörja den nya järnvägsstationen.

Bo Själanders förslag tillgodoser det sista av dessa syften, att ge kontakt till stationen, men inte de två övriga. Förslaget förbättrar inte framkomligheten för biltrafiken, eftersom en sträckning via Tegelvägen blir alltför ogen för att attrahera någon betydande trafikmängd. Förslaget bidrar inte heller till att minska trafiken på Skolhusallén.

FÖRÄNDRINGAR I PLANHANDLING

- Den korta nedsänkningen av järnvägen har flyttas till kapitlet bortvalda alternativ.
- Motiven för en nedsänkt järnväg har kompletterats med behovet av ett åtgärdsprogram för sänkta halter av partiklar i luften.
- Det kulturhistoriskt intressanta stationsområdet har lyfts fram i texten.
- Förtydliganden och kompletteringar har i övrigt gjorts i enlighet med kommentarerna i detta utställningsutlåtande.

Särskild sammanställning av MKB-processen

När ett förslag till ny fördjupad översiktsplan har antagits ska kommunen, enligt Miljöbalken (MB) 6 kap 16§, upprätta en Särskild sammanställning. Den kan sägas vara ett slags sammanfattning av arbetet med miljöbedömningen av planen.

Den särskilda sammanställningen ska redovisa hur miljöaspekterna har integrerats i planen och hur miljökonsekvensbeskrivningen har inarbetats. Den ska också redovisa hur synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats i planarbetet. I den särskilda sammanställningen redogörs för skälen till val av alternativ samt vilka åtgärder kommunen tänker vidta för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som ett genomförande av planen medför.

Sammanställningen ska hållas tillgänglig för dem som kommunen samrått med. Dessa skall även informeras om att planen eller programmet har antagits.

Hur miljöaspekterna har integrerats i planen (MB 6 kap 16 § pkt 1)

Den fördjupade översiktsplanen består av planhandling och miljökonsekvensbeskrivning. Delarna har arbetats fram parallellt och baseras på samma utredningar. Information som framkommit i MKB-arbetet har under planprocessen kontinuerligt förts in även i planförslaget så att planen speglar aktuellt kunskapsläge. I MKB har den betydande miljöpåverkan som planens genomförande antgits medföra identifierats, beskrivits och bedömts. Detta har omfattat följande miljöaspekter: Buller, Vibrationer, Luftmiljö, Barriäreffekter och trykghetsaspekter, Stadsmiljö samt Kulturmiljö (Stenstaden).

Exempel på områden där MKB har fått direkt genomslag i planutformningen gäller främst behovet av att minska trafiken i Sundsvalls centrala delar. Under arbetet med planen blev det uppenbart att trafiken i Sundsvalls city genererar höga halter av bland annat kvävedioxid och partiklar (PM10). För dessa ämnen överskreds miljökvalitetsnormerna 2011 och vad gäller partiklar har Naturvårdsverket bedömt att ett åtgärdsprogram behöver upprättas. Arbetet med att minska trafikbelastningen centralt framgår bland annat av att behovet av en västlig förbindelse mellan E14 och Storgatan lyfts fram.

Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter på denna från samråd och utställning har beaktats (MB 6 kap 16 § pkt 2)

Den fördjupade översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivning har följts åt under samråd och utställning. Samtliga remissinstanser har fått möjlighet att yttra sig över planförslaget och planens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vid två formella tillfällen. Vilka synpunkter som inkommit och hur de beaktats i planarbetet finns redovisat dels i planens Samrådsredogörelse, dels i Utlåtande efter utställning. Där redovisas och kommenteras synpunkter både på planförslag och på miljöaspekter/MKB-handling. En sammanfattning av vilka förändringar som gjorts i planförslaget finns nedan:

Förändringar som har gjorts utifrån miljöbedömningen under arbetets gång:

- Betona vikten av att minska trafiken i de centrala delarna av Sundsvall.

Förändringar som har gjorts utifrån yttranden om miljöbedömningen lämnade vid samrådet är:

- Avgränsning av MKB med avseende på föroreningar, grundvatten och kulturmiljö.

Förändringar som har gjorts utifrån yttranden om miljöbedömningen lämnade vid utställningen är:

- Utformning av markbehov vid området för Västra länken.

Skäl till att planen bör antas i sin nuvarande form istället för de alternativa utformningar som har prövats (MB 6 kap 16 § pkt 3)

Gällande nedsänkningen: Planförslaget medför förbättringar för luftkvaliteten i och med att risken för köbildning vid bomfällningar försvinner samt att en västlig förbindelse byggs. Tillgängligheten och barriäreffekterna blir mindre samt att stadsbilden förstärks vilket är positivt för riksintresset Stenstaden. Den långa nedsänkningen ger en bättre utveckling av staden och dess miljö än den korta.

Gällande resecentrum: En placering av resecentrum på gasverkstomten och västerut kommer att vara en relativt stor

investering vilken riskerar att inte kunna användas vid en sänkning av järnvägen. Ett resecentrum kräver så stora ytor för bussar (inkl. godshandtering), taxiangöring, cykelparkering etc att det svårigen skulle gå att få plats på de alternativa placeringar som prövats. Slutligen har kommunen ett åläggande att minska partikelhalten i luften längs Köpmangatan vilket inte skulle gå att uppnå om man placerade ett resecentrum med alla dess trafikrörelser i anslutning till den.

Åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som planen medför (MB 6 kap 16 § pkt 4)

Den fördjupade översiktsplanen ska vara en del i beslutsunderlaget vid framtagande av varje ny eller omarbetad detaljplan inom planområdet. Exempel på frågor som ska uppmärksammas är:

- Situationen på Västra Allén och Örnköldshallén vad gäller buller och vibrationer.
- Luftmiljön avseende PM10 vid Bergsgatan/Västra Länken

Påverkan på dagvatten/grundvatten har inte bedömts vara betydande men detta är en fråga som bör uppmärksammas i fortsatt planering, särskilt vad avser påverkan på Sidsjöbäcken/Selångersån och Sundsvallsåsen.

Kommunen har påbörjat arbete med ett åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten i centrala Sundsvall. Åtgärdsprogrammet kommer att föreslå åtgärder för att minska luftföroreningar från biltrafiken i centrum. I åtgärdsprogrammet kommer åtgärder för att minska trafiken att ingå. Programmet kommer också att beskriva kommunens uppföljning av att åtgärderna får önskad effekt.



Stadsbyggnadskontoret, 851 85 Sundsvall, 060-19 10 00