

Planprogram för  
**Utveckling av Njurundabommens centrum**  
Njurundabommen, Sundsvalls kommun

---

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Rubricerat förslag till planprogram har varit föremål för samråd enligt PBL 5:11 under tiden 1 mars – 31 mars 2017.

### Ändring efter samråd

Efter samrådet har följande förändringar gjorts:

- Planprogrammet har i text kompletterats angående risk för skred- och ras närmast Ljungan, beskrivning över kulturmiljön, planläget i området och förklaring till namnet Njurundabommen.
- Ostkustbanan och parkeringsplatser vid resecentrum (område C) har tydliggjorts i planprogrammets illustrationskarta.
- Utbredningen av område C Resecentrum har justerats och blivit mindre.
- Det tydliggörs att ingen ny bebyggelse får förekomma öster om Prästgatan på grund av risk från Ostkustbanan, som är farligt godsled.
- Återvinningsstation i område B har tagits bort på grund av för stor påverkan på kulturmiljön vid den gamla ruinen och närboende. Planprogrammet föreslår ingen ny plats för återvinningsstation. Frågan behöver utredas vidare.
- Idrottshallen i område E i illustrationskartan har flyttats längre söderut och parkering för hämtning/lämning vid skolområdet samt för idrottshallen har placerats närmast cirkulationsplatsen. Förändringen görs för att åstadkomma ett skolområde som inte skärs av med en parkering.
- I område E finns en inofficiell gångväg mellan skolområdena. Gångvägen stärker kopplingen mellan skolorna och därför bör byggnader om möjligt placeras så att det inte hindrar kopplingen. Kopplingen har tydliggjorts i illustrationskartan.
- Område för lekpark/spontanidrottsplats i område E har tagits bort från illustrationskartan. Bedömningen är att platsen inte är optimal för en lekpark och att behovet i stort av lekplats/spontanidrottsplats i Njurundabommen behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att fortsätta utveckla möjligheten till lek och spontanidrott i

Njurundabommen, vilket också är en av de övergripande målsättningarna i planprogrammet.

- Texten om Stångån på s.22 har justerats.
- Anslutning till område D1 Bostäder har ändrats till fjärde benet i rondellen istället för direkt från Njurundavägen.
- Torggatans funktion med gång- och cykeltrafik blandat med biltrafik längs Torggatans östra del har tydliggjorts i illustrationskartan. Text om Torggatan har justerats avseende nuvarande hastighetsbegränsning 30 km/h.
- Övergångsställe över Ängomsvägen har tydliggjorts i illustrationskartan

### **Svar har inkommit från**

*Statliga myndigheter:*

#### **Länsstyrelsen**

Det är vällovt att kommunen tar fram ett program för ett större område. Syftet med planprogrammet är att utgöra en grund för kommunens arbete med kommande detaljplaner för Njurunda centrumområde. För att riktigt kunna utgöra ett program med riktlinjer inför upprättande av detaljplaner, saknas dock beskrivning av hantering av t.ex. farligt gods och beskrivning av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Länsstyrelsen anser även att det är positivt med kommunens ansats att stärka gaturummet, med bebyggelse utmed gata. Fördelen med byggnad utmed gata möjliggör även i vissa fall en tyst sida.

#### *Behovsbedömning*

Länsstyrelsen anser i likhet med kommunen att ställningstagande och genomförande av kommande detaljplaner inte medför betydande miljöpåverkan, vilket innebär att miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas. Dock kan kommande detaljplaner ha olika behöva av fördjupade studier, avseende olika sakområden som tas upp i checklistan i kommunens behovsbedömning.

#### ***Kommentar: Noteras.***

#### *Klimatanpassning*

Länsstyrelsen saknar analys över exempelvis om några områden kan riskera översvämningar vid skyfall. Det framgår på kartorna som om kommunen planerar många hårdgjorda ytor, och det ökar risken för att vatten samlas vid lågpunkter, vilka kan orsaka skador. Det är också önskvärt att kommunen planerar för gröna område, som kan vara mottagare av detta vatten, och som kan hjälpa till att hålla nere temperaturer under perioder med höga temperaturer. Bra om kommunen också kan lyfta dessa frågor i programskedet, för att sedermera genomföras.

**Kommentar:** Planprogrammet är på övergripande nivå och en fullständig analys över dagvattenhantering har därför inte gjorts. Dagvattenhanteringen ska belysas i fortsatt planarbete där bland annat lågpunkter, hårdgjorda ytor och gröna områden kommer behöva åskådliggöras.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör belysa om området närmast Ljungan kan ha stabilitetsproblem.

**Kommentar:** Planprogrammet har kompletterats angående risk för skred – och ras närmast Ljungan.

#### Farligt gods

Riskerna i det här planprogrammet handlar i första hand om riskerna med transporter av farligt gods. Sundsvalls kommun skriver i slutet av programmet att kommunen kommer titta vidare på detta. Länsstyrelsen kan därför komma att ha synpunkter i kommande detaljplaner.

#### Förorenade områden

Kommunen har valt att dela upp programområdet i fem olika delområden: A -bostäder, B- service, C- resecentrum, D- bostäder/service och Eskola/idrott. I länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH -stödet, finns fyra stycken verksamheter som berör det planerade planområdet.

- Vid område A-2, finns en OKQ8 mack (Bergström bensin) med MIFO-id F2281-0462, bransch 2 med fastighetsbeteckning Njurunda Prästbol1:97. Vid område D-3 finns en bilvårdsanläggning (bröderna Edströms bil) med MIFO-id F2281-0414, bransch 3 med fastighetsbeteckning Njurunda Prästbol1:62. Båda dessa MIFOobjekt är endast identifierade.
- Vid område D-3, har det tidigare här funnits en Shellmack med MIFO-id F2281-0709 fastighetsbeteckning Njurunda Prästbol1:19. Saneringsåtgärder genomfördes 2005. I den tidigare markundersökning som har genomförts på fastigheten påträffades spår av petroleumförorening i grundvattnet.
- Vid område C finns Njurunda bangård med fastighetsbeteckningarna Prästbol1:8 och 1:9 med MIFO-id F2281-0886. Vid bangården har det tidigare funnits ett motorvagns stall, bensintank, godsmagasin, uthus, stationshus, banmästarbostad, betongbunker och vattentorn. Alla dessa är misstänkta föroreningskällor. Tidigare utförd undersökning visade på att det ställvis finns föroreningar över riktvärdena för känslig markanvändning, KM, inom området.

Länsstyrelsen anser att eftersom potentiellt förorenade områden förekommer inom programområdet ska dessa belysas och bedömas i de fortsatta detaljplanarbetena. Eventuella föroreningar får inte byggas in och planerade åtgärder får inte öka förutsättningarna för spridning av föroreningar i området.

Utredningar och undersökningar av föroreningsituationen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Innan eventuella saneringsarbeten påbörjas ska de anmälas enligt miljöbalken till tillsynsmyndigheten.

***Kommentar:*** *Noteras.*

#### ***Buller***

Sedan E4 flyttades västerut har trafikbullret i området minskat. Dominerande bullerkällor kommer istället vara järnvägen, där bullret snarast kan förväntas öka.

Planerat dubbelspår för järnvägen med delvis ny dragning, högre hastigheter och i förlängningen ökad trafikering får konsekvenser för hur bebyggelsen bör utvecklas söderut från Njurundabommen. Det nya dubbelspåret kommer att medföra ingrepp i bebyggelsen oavsett om den dras i ett västligt eller östligt alternativ i förhållande till Stångån. När alternativ har valts behöver det reserveras en tillräckligt bred korridor så att bullerstörningar från järnväg ovan mark hålls på en rimlig nivå.

Med en väl utformad stadsgata med hög prioritet för gående och oskyddade trafikanter bör det vara möjligt att få ned hastigheter och därmed trafikbuller inom planerat centrum. Det finns dock små möjligheter att lägga restriktioner för lastbilstransporter via Njurundavägen och Mjösundsvägen.

Dimensionerande för vägtrafikbuller inom Njurundabommen kommer därför, även vid låga hastighetsbegränsningar att vara maximalbuller från motorer och växellådor i tunga fordon. Detta kan få konsekvenser för placering och utformning av bostadshus i närhet av gator i Njurundabommens centrum och omgivning.

***Kommentar:*** *Redan idag behöver bebyggelse längs båda korridoralternativen hanteras avseende buller från en framtida järnvägsdragning. När en av korridorerna väljs kan restriktioner för bebyggelse komma att ändras för det område som väljs bort för dubbelspåret.*

#### Väg, järnväg och kollektivtrafik

Länsstyrelsen önskar att kommunen säkerställer mark för möjligheten, om trafiken utvecklas i sådan omfattning, att i ett senare skede kunna bygga sidospår och plattform vid sidospår (planskildhet för passage till plattform på båda sidor om dubbelspåret). Även säkerställa mark för att kunna utveckla stationsområdet med en vänthall.

***Kommentar:*** *Kommunen delar uppfattningen om att mark behöver reserveras för detta ändamål i kommande detaljplan, vilket även uttrycks i planprogrammet.*

I utvecklingen av centrumområdet samarbetar Sundsvalls kommun med Trafikverket. Trafikverket bidrar med att bygga en plattform i Dingersjö för att möjliggöra tågstopp i Njurundabommen. Trafikverket planerar också för att göra tätortsåtgärder på väg 562 och väg 559 genom Njurundabommen.

Planprogrammet beskriver kommunens visioner gällande utvecklingen av Njurundabommen. Trafikverket har synpunkter på kommunens skrivningar och illustrationer avseende; tidpunkt för ombyggnationen av väg 562/559, övergångsställen, gång- och cykelvägar samt träd- och parkeringar. Länsstyrelsen bilägger Trafikverkets yttrande för kännedom till kommunen.

**Kommentar:** *Se svar till Trafikverket.*

#### *Kulturmiljö*

Det är positivt att kommunen avser att ta tillvara på kyrkoruinens höga kulturhistoriska värde i kommande detaljplan, och att kommunen kommer att utreda hur ändringarna kring ICA-affären kan anpassas så att inte upplevelsen av kyrkoruinen försämras. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att studera siktlinjer på platsen. Illustration visar att en parkeringsyta möjligen sträcker sig något för långt in på ett område som bör fredas för ruinen.

**Kommentar:** *Illustrationen ska ses som en möjlig utveckling utifrån planprogrammets syfte och mål. Kommunen noterar dock Länsstyrelsens synpunkter om att området runt ruinen behöver hanteras varsamt.*

I kapitel 6, konsekvenser, nämns att det även finns andra bebyggelseområden med höga kulturhistoriska värden som behöver beaktas vid ny exploatering. Länsstyrelsen saknar de identifierade områdena i planprogrammet. Eftersom planprogrammet utgör en grund för kommande detaljplaner och det är lovvärt att den värdefulla bebyggelsen ses i ett sammanhang.

**Kommentar:** *Planprogrammet kompletteras med beskrivning över kulturmiljön.*

#### *Fornlämningar*

Områdets fornlämningsbild är väl dokumenterad och potentialen för att hitta hittills okända fornlämningar inom de aktuella områdena bedöms som liten. Länsstyrelsen kommer därför inte ställa krav på några arkeologiska insatser inför kommande detaljplaner inom planområdet.

**Kommentar:** *Noteras.*

#### *Övrigt*

Länsstyrelsen efterlyser;

- En kort förklaring till namnet Njurundabommen,
- Beskrivning av planläget i programområdet,
- Riktlinjer för återvinningsstationen och för de stora parkeringsytorna (Det senare kan eventuellt utföras med dränerande material)
- Observera illustrationerna på sidan 17 överensstämmer inte med varandra.
- Det anges, på sidan 22 att Stångån är skyddad. På vilket sätt? Riksintresse utgör inget skydd.

**Kommentar:**

- *Planprogrammet kompletteras avseende förklaring till namnet Njurundabommen och planläget i området.*
- *Återvinningsstationen har lyfts bort ur planförslaget efter samrådet på grund av dess påverkan på närområdet. Utformning av parkeringsytor (inklusive dagvattenhantering) ska hanteras i kommande planering.*
- *Planprogrammets illustrationer ska läsas som möjliga utvecklingar utifrån planprogrammets skrivna syfte, mål och riktlinjer och ska inte ses som ett bestämt kommande planförslag.*
- *Texten om Stångån på s.22 justeras i planprogrammet.*

**Trafikverket**

Planprogrammet beskriver kommunens visioner gällande utvecklingen av Njurundabommen. Trafikverket delar kommunens uppfattning att det finns ett behov av att rusta upp Njurundabommens centrum, både med anledning av den nya E4-sträckningen samt den planerade tågstationen. Delar av beskrivningen är dock lite väl detaljerade och borde formuleras lite vagare, eftersom projektering och medel inte är klarlagda ännu för Trafikverkets del.

Trafikverket har följande synpunkter på planprogrammet;

På skisserna och i texten finns flera övergångsställen redovisade. Trafikverket anser att övergångsställen inte någon trafiksäkerhetsåtgärd utan enbart en framkomlighetsåtgärd för de gående. Därför bör passager planeras i Njurundabommen istället för nya övergångsställen. Dessa bör utformas med fysiska åtgärder i form av avsmalningar, refuger eller gupp där man får ner fordonens hastigheter och därmed förbättrar trafiksäkerheten.

År 2000 genomfördes en lagändring som innebar att fordonsförare har väjningsplikt gentemot gående som korsar eller står i begrepp att korsa gatan/vägen vid ett övergångsställe. Enligt direktiven som togs fram i samband med lagändringen 2000 arbetar Trafikverket nu efter att övergångsställen ska finnas där det är framkomlighetsproblem för de gående – där fordonsmängden är stor, över 4000 fordon/årsdygn och där man får vänta i mer än 20 sek på att kunna passera över gatan/vägen. Om ”väntetiden” är kortare ska man inte ha övergångsställe utan då är platsen istället en passage.

Det anges att en 4 meter bred GC-väg byggs. Här bör man beskriva syfte och mål med en ny bredare och gemensam GC-väg. Innan projektering är det inte klarlagt exakt hur bred GC-vägen kan bli.

Man beskriver tex. att träd och parkeringar ska byggas utmed sträckorna. Det är i dagsläget inte klarlagt hur stor del av centrumupprustningen som den regionala planen kan bekosta. Därför bör man beskriva detta lite mer allmänt, alternativt att kommunen medfinansierar dessa delar.

Trafikverket vill också förtydliga att ombyggnationen av väg 562/559 planerar att påbörjas andra halvåret 2019. Detta för att merparten av transporter till byggandet förlängda mötesstationen ska vara genomförd då.

**Kommentar:** Uppfattningen om att övergångsställen inte är en trafiksäkerhetsåtgärd behöver nyanseras. Enligt en studie från SKL (Övergångsställen och gångpassager - En studie av utformning och trafiksäkerhet) är övergångsställen det som skapar mest trygghet hos fotgängare. Studien konstaterar att gångpassager utan fartdämpande åtgärder utgör en trafiksäkerhetsrisk då hastigheten inte kan säkras. Störst osäkerhet och förvirring skapar den upphöjda gångpassagen. Mot bakgrund av att Kyrkmons skola ligger centralt beläget i Njurundabommen och att det därför vistas många skolbarn längs Njurundavägen och Mjösundsvägen bör övergångsställen anordnas vid strategiska platser i samhället.

Gällande trädplanteringar längs vägarna ligger det i planprogrammets intention att skapa mer gröna ytor i Njurundabommen. Om bredden på gaturummet tillåter trädplanteringar är därför ambitionen att anordna trädplanteringar som ett led i att skapa ett trivsamt gaturum. Formuleringen om bredd på gång- och cykelväg ändras enligt Trafikverkets synpunkt.

Kommunala myndigheter och bolag:

#### **Koncernstaben**

##### *Bostadsförsörjning*

Planen bidrar på ett positivt sätt till bostadsförsörjningen i en av vara viktiga serviceorter där det bland annat finns behov av boende som passar för äldre. Det är viktigt att flertalet tillkommande bostäder som inte ligger i markplan kan nås med hiss, eftersom det är brist på sådana bostäder i området.

##### *Kommunens översiktsplan*

Planprogrammet ser mycket bra ut och är helt i linje med intentionerna i översiktsplanen.

I beskrivningen av möjlighet till förtätning i befintliga bostadsområden läggs fokus på de "lucktomter" som finns. Beskrivningen skulle kunna vidgas något till att möjliggöra för t.ex. utökade byggrätter, extra våningsplan eller delning av befintliga tomter i de centrala delarna. Även om det inte finns några sådana förslag just nu är det bra om nya detaljplaner öppnar för en ökad exploateringsgrad i detta läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik.

**Kommentar:** Vid eventuell utökning av byggrätter, extra våningsplan eller delning av befintliga tomter behöver påverkan på närområdet, t.ex. kulturhistoriska värden, utredas. Planprogrammet ger inga rekommendationer avseende ökad exploateringsgrad i befintlig bebyggelse utan fokuserar på de tomter som skulle kunna förtätas.

Planprogrammet beskriver att riskutredningar måste göras för framtida DP inom 150 m från järnvägen. Översiktsplanen redovisar en järnvägskorridor som delvis ligger i konflikt med planprogrammets områden A-2 och D-4, men eftersom Trafikverket och kommunen nu vet var järnvägen och resecentrum kommer att hamna i detalj, så har planprogrammet anpassats till detta. Man kan överväga att redan i planprogrammet ge någon form av riktlinjer för önskad utformning i området närmast järnvägen inom A-2 och D-4, eftersom

järnvägen kommer att hamna längre västerut än i nuläget och dessutom trafikeras av fler tåg i högre hastighet. Behöver befintlig bostadsbebyggelse anpassas eller förses med någon form av skydd och inom vilket avstånd är det lämpligt med ytterligare bostadsutveckling?

**Kommentar:** Riskbedömning ska genomföras i kommande detaljplaner för områden nära järnvägen. Inom planprogrammet har ingen fördjupad riskbedömning gjorts, däremot tydliggörs att ingen ny bostadsbebyggelse får förekomma öster om Prästgatan.

Det är otydligt varför område C Resecentrum har en så pass mycket större utbredning österut än själva det skissade resecentrumområdet. Finns tankar om framtida utveckling?

**Kommentar:** Utbredningen av område C Resecentrum justeras och blir mindre i planprogrammet.

#### *Folkhälsa*

Satsningarna på en vackrare, tillgängligare och mer ordnad centrummiljö med fler boende och möjlighet till handel i bottenvåningar bedöms bidra till ökad trygghet och bättre förutsättningar för hållbart resande. Planprogrammet föreslår också nya ytor för idrott och lek samt mer trafiksäkra angöringsplatser. Detta är mycket positivt ur ett folkhälsoperspektiv.

#### *Hållbar tillväxtstrategi*

Utöver ovanstående kommentarer så är det positivt för landsbygden att kommunen skapar förutsättningar för utveckling i serviceorterna.

#### *Övriga synpunkter*

Det framgår inte om dialog har förts med skolan om deras skolskjutstrafik. Detta är viktigt vid utformning av busshållplatser m.m., som i övrigt ser genomtänkta ut ur ett kollektivtrafikstrategiskt perspektiv.

Man kan fundera över alternativet att byta plats på parkering och lekplats i område E, om detta inte redan är bortvalt av något skäl som inte framgår av handlingen. Då skulle man få ett sammanhängande bilfritt park- och lekområde.

**Kommentar:** Område för lekpark/spontanidrottsplats i anslutning till en framtida idrottshall tas bort ur planprogrammet. Bedömningen är att platsen inte är optimal för en lekpark och att behovet i stort av lekplats/spontanidrottsplats i Njurundabommen behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att fortsätta utveckla möjligheten till lek och spontanidrott i Njurundabommen, vilket också är en av de övergripande målsättningarna i planprogrammet.

#### **Kultur&Fritid**

Platsen kring Ljungans utlopp har haft stor betydelse för kommunikationen över Ljungan och kom att bli ett nav för resande redan under järnåldern. När



kyrkan byggd på 1200-talet växer ett sockencentra fram i Njurundabommen med kyrkstallar (idag flyttade till nya kyrkan som byggdes 1860-tal), skola, pastorexpedition och sockenstuga. Under 1690-talet byggdes den första bron och ett gästgiveri anlades på Ljungans norra strand. Namnet Njurundabommen kommer av den vägbom som fanns intill älven där resande fick betala avgift för att resa över älven. Kyrkvägarna från Skedlo, Åh, Mjösund och Forsa strålade samman vid gamla kyrkan och har satt sin prägel på landskapet fram till idag. Den gamla jordbruksmarken som togs i anspråk bebyggs med tiden med mindre flerbostadshus inrymmande serviceverksamheter och butiker. Under sent 1900-tal rivs delar av den äldre bebyggelsen och många tomter har sedan dess stått öde, bland annat de tomter som man idag planerar att bebygga.

Karaktäristiskt för Njurundabommens centrala delar är större tomter med öppna grönytor mot gatan, mindre flerbostadshus i två våningar med centrumhuset från 1900-talets mitt. I områdets södra delar bakom församlingsgården har vi ett välbevarat flerbostadshusområde från 1950-talet.

#### *Synpunkt Kulturmiljö*

Det är mycket positivt att detaljplan för Njurundabommen planeras. Grönytor, allmänna lekplatser och spontanidrott, samlingsmiljö och park, är något som kommer att stärka Njurundabommens attraktionskraft. Men för att ta vara på platsens värden bör området behålla och förstärka sin karaktär som äldre sockencentrum istället för att skapa ett stadsmässigt rum. Småskalig bebyggelse, gatustruktur och öppna grönstråk ytor utmed gatan är viktiga kärnvärden. Ur kulturmiljösynpunkt och bebyggelsehistoriskt perspektiv bör man därför ta fasta på det mer i planprogrammet.

Vända den huskropp som ligger i L-form utmed huvudgatan i D-3 området, så det skapas en välkomnande öppen grönyta mot gatan istället för in mot gården. Det skapar också fler soltillfällen på gården.

Nya flerbostadshus i D-1 området bör anpassas i volym och höjd till befintliga flerbostadshus från 1940- och 50-talen. Inte bygga högre utmed Njurundavägen söder om ICA, än att solen når in i centrum. Det för att minska skyggytor samt förstärka platsens attraktivitet.

Förstärka tillgängligheten av kyrkoruinen och nytt parkområde genom att ställa mycket höga krav på utformning av och varustransportytan för att undvika känsla av baksida mot park och kyrkoruin i område B.

***Kommentar:*** Ambitionen med huskroppen som återfinns i D-3 är att den ska följa placeringen på bebyggelse längs Mjösundsvägen. Genom att placera huskroppen närmare gatan kan även attraktiva utemiljöer skapas bakom bebyggelsen. Det möjliggör även för ljuddämpade sidor där att buller från gatorna är lägre.

*Stadsbyggnadskontoret delar Kultur & Fritids synpunkt om att flerbostadshus i område D1 höjdmässigt bör anpassas så att möjligheterna till sollägen i ett framtida torg inte begränsas. Tillkommande bebyggelse bedöms dock kunna*

*uppföras något högre än den befintliga bebyggelsen som varierar mellan 1-3 våningar.*

*Kyrkoruinen är enligt Stadsbyggnadskontoret betydelsefullt att stärka och utformning på varustransporten kommer vara viktigt. På grund av dess påverkan på närområdet med kyrkoruinen har förslaget på återvinningsstation i anslutning till ICA tagits bort.*

#### *Synpunkt Friluftsliv*

- Bra GC-vägnät som gör det möjligt att röra sig mellan olika delar av Njurundabommen utan bil!
- Den nya väganlutningen mot E4 skär av bostadsområde A-1 från rekreativområdet söder om vägen och det vore därför önskvärt med en yta för lek inom A-1.
- Bra att en lekya avsatts i område A-2
- För område E med Idrott och rekreation så skulle vi vilja se en bättre koppling mellan den planerade ytan för lek och idrottshall och friluftsområdet söder om Åbäcken där elljusspår finns. Idag är elljusspåret en funktion som hänger lite utanför. Det saknas även aktiviteter för äldre ungdomar och vuxna i parkområdet, vilket är viktigt för att göra det attraktivt för alla åldrar. Med en hinderbana, utegym eller/och spontanidrottsanläggning, i anslutning till elljusspåret skulle det knytas ihop bra med idrottsytorna i övrigt och säkert locka de två grupperna att använda det. Vi förstår tanken att ha idrottshall och lekplats centralt i området för att ge liv och rörelse till centrala delarna, men tycker de hamnar olyckligt nära väg och cirkulationsplats. Vi föreslår därför att de flyttas söderut där de bättre kan knyta an till elljusspåret, fotbollsplanen och ishallen.

***Kommentar:*** *Idrottshallen flyttas i planprogrammet längre söderut och parkering för hämtning/lämning vid skolområdet samt för idrottshallen placeras närmast rondellen. Område för lekpark/spontanidrottsplats i anslutning till en framtida idrottshall tas bort ur planprogrammet. Bedömningen är att platsen inte är optimal för en lekpark och att behovet i stort av lekplats/spontanidrottsplats i Njurundabommen behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att fortsätta utveckla möjligheten till lek och spontanidrott i Njurundabommen, vilket också är en av de övergripande målsättningarna i planprogrammet.*

#### **Miljöförvaltningen**

Miljökontoret ser positivt på planprogrammet som ska utveckla Njurundabommens centrumområde. Programmet föreslår en förtätning med bostäder, handel och verksamheter längs med befintliga gator. Gaturummet struktureras upp och får en modernare utformning med separata gång- och cykelvägar, ny belysning och trädalléer.

#### *Bedömning av betydande miljöpåverkan*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförandet av planen inte anses innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i PBL 4:34. Miljökontoret

delar den bedömningen. Däremot finns ett antal frågeställningar som behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

#### *Risker för miljö och hälsa*

Som planprogrammet uppger finns ett antal riksintressen samt strandskydd och skydd enligt kulturmiljölagen i och i närheten av planområdet.

Placeringen av gångvägen längs ån som går söder om Kyrkmons skola innebär att det blir ett ganska kort avstånd mellan skolans område och ån. Avståndet mellan cykelväg och Åbäcken behöver vara tillräckligt för att bevara vegetationen i bäckens närmiljö samtidigt som det är tillräckligt öppet för att cykelvägen ska upplevas trygg.

***Kommentar:*** Det är begränsat utrymme mellan befintlig bebyggelse och Åbäcken. Stadsbyggnadskontoret noterar dock Miljökontorets synpunkt för att bevara vegetation i bäckens närmiljö.

Dagvatten behöver omhändertas och behandlas lokalt. Stor hänsyn behöver tas vid Ljungans närhet på grund av naturvärden och risker för ras och skred. Hänsyn behöver också tas i området närmast Stångån och Åbäcken.

***Kommentar:*** Noteras.

I samband med planering av ny bebyggelse måste man belysa hur det är möjligt utifrån bullerstörningar och risker som finns till följd av närhet till Ostkustbanan. Särskilt fokus kan behövas för att hantera bullret från tåg och bussar vid resecentrum.

***Kommentar:*** Noteras.

#### *Markföroreningar*

Inför det fortsatta arbetet med detaljplanen behöver förekomsten av förorenade områden utredas och eventuellt behöver åtgärder vidtas. Inom planområdet finns ett antal identifierade MIFO-objekt, se nedan. En kompletterande inventering kan vara nödvändig då databasen inte är komplett. Kompletterande inventering ska ta sikte på att hitta verksamheter som kan ha orsakat hälso- och miljöskador. Områden med misstänkta föroreningar ska utredas med avseende på historik, föroreningssituation, risker och eventuellt åtgärdsbehov. Åtgärdsbehovet styrs av risken för människor och miljön men även risker som kan uppstå vid föroreningsspridning i samband med anläggningsarbeten, nyttjande av överskottsmassor etc.

Föroreningssituationen bör utredas i ett tidigt skede för att kunna bedöma om marken är lämplig för avsedd markanvändning inom dessa områden. Genom att utreda förekomsten av förorenade områden redan i ett tidigt skede minskar även risken för kostsamma och tidsödande överraskningar i byggskedet.

Det behövs en beskrivning av historisk markanvändning för att bedöma risken för markföroreningar.

Det finns fyra MIFO-objekt som identifierats inom planområdet.

- Njurunda Prästbol 1:97 – nedlagd bensinmack (riskklass 2)  
Miljökontoret har inga uppgifter om att markundersökningar är utförda.
- Njurunda Prästbol 1:62 – bil & mekanisk verkstad (riskklass 3)  
Miljökontoret har inga uppgifter om att markundersökningar är utförda.
- Njurunda Prästbol 1:8 – bangård (riskklass 2) Här sker mellanlagring av sopsand och en ytlig kontroll av marken kring lagringsplatsen visar inga halter av föroreningar överstigande riktvärdet för KM. Marken är dock inte undersökt på djupet eller med avseende på den historiska bangårdsverksamheten.
- Njurunda Prästbol 1:19 – nedlagd bensinmack (riskklass 2) Området är utrett och åtgärdat så det kan användas för bostäder eller parkmark med undantag av grundvatten för dricksvatten. Detta på grund av petroleumprodukter i grundvattnet. Ånga i byggnad och skydd av ytvatten ska vara beaktat.

*Kommentar: Noteras.*

### **Förvaltningen för arbetsmarknad, vuxenutbildning och integration**

NAVI har ingen erinran mot detaljplaneförslaget

*Kommentar: Noteras.*

### **Drakfastigheter**

Drakfastigheter och verksamheterna ser positivt till en utveckling i Njurundabommen.

### *Resecentrum*

Tillskapandet av ett resecentrum är till stora fördelar för våra verksamheter i Njurundabommen. Närheten mellan skola och friluftsområde med skidspår, ishall, idrotthall mm skapar ökade möjlighet för elever, föräldrar, föreningar mfl att i större utsträckning kunna nyttja kollektivtrafiken och fungera som ett nav för cykel, buss, tåg och bil.

Viktigt här är att tänka på kommunikationen och flödet mellan resecentrum och skolområdet så detta kan ske säkert och tryggt. Till skolområdet sker transporter varje dag till tillagningskök med varor, avfallshantering och återvinning, materialtransporter till skolan mm varvid dessa trafikerade ytor ej bör sammanfalla med gående, cykel, hämta/lämna och övrigt till skolområdet. Beakta att dagens utformning och nyttjande av byggnaderna inom området kommer troligtvis att förändras i en framtid.

*Kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar Drakfastigheters synpunkt om betydelsen av en väl fungerande koppling mellan resecentrum och skolområdet. Synpunkten noteras för det fortsatta planarbetet.*

### *Idrott o skola*

Området E, Idrott och skola, enl planförslaget har förbättrats avsevärt nu när E4an inte längre delar området i två delar. Områdets har öppnats upp och

skapar stora framtida möjligheter för samnyttjande och effektivisering av lokaler och mark för alla verksamheter inom området. Området ligger centralt i Njurundabommen nära service, handel och kommunikation.

Enl planförslaget föreslås att skapa en fjärde avfart på rondellen in mot området. Detta skapar en tydlig entré in mot hela området E-idrott och skola. Placering av idrotthall och föreslagen lekyta bör placeras längre söderut inom området för att skapa en tydligare närhet och säkrare kommunikation mellan skolområdet-idrottshall-ishall utan att elever och barn skall behöva korsa trafikerade vägar och parkeringar.

En ny idrotthall bör ligga i nära anslutning till ev gräsplan, isbana, spontanidrott och skolgård så eleverna kan röra sig tryggt mellan de olika aktiviteterna. Vid denna infart föreslås att skapa en tydlig och trygg hämta/lämna-möjlighet samt yta för taxitransporter till och från skolan. Taxitransporter sker idag bakom Skärgården via en vändplats inne på skolgården, någon hämta/lämna yta finns ej idag.

Under 2016 anordnades en stor cykelparkering för elever och personal vid Skärgården.

Furubackens byggnad är uppförd som förskola och bör i en framtid avvecklas. Furubacken föreslås ersättas med en byggnad som motsvarar Barn och utbildningsförvaltningens framtida behov i Njurundabommen.

***Kommentar:*** Idrottshall flyttas i enlighet med Drakfastigheters synpunkt söder om parkeringen i planprogrammets illustrationer. I området där E4-tidigare gick har en inofficiell gångväg mellan skolområdena bildats. Gångvägen stärker kopplingen mellan skolområdena och därför bör byggnader om möjligt placeras så att det inte hindrar kopplingen. Idrottshallen bör därför återfinnas söder om parkeringen vid rondellen, i höjd med Furubackens förskola.

Område för lekpark/spontanidrottsplats i anslutning till en framtida idrottshall tas bort ur planprogrammet. Bedömningen är att platsen inte är optimal för en lekpark och att behovet i stort av lekplats/spontanidrottsplats i Njurundabommen behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att fortsätta utveckla möjligheten till lek och spontanidrott i Njurundabommen, vilket också är en av de övergripande målsättningarna i planprogrammet.

#### *Socialtjänsten*

Socialtjänsten har behov av ett gruppboende centralt i Njurundabommen, endera en egen tomt eller del i en byggnad tillsammans med andra verksamheter tex lokaler, lägenheter mm. Gruppboendet behöver närhet till handel, kollektivtrafik, rekreationsområden, idrottsanläggningar mm.

***Kommentar:*** Flera centrala platser där gruppboende kan prövas föreslås i planprogrammet.

#### *Sammanfattning*

Skapa förutsättningar och möjligheter för ökat samnyttjande av lokaler och markområde i form av idrottslokaler, ishall, specialsalar, samlingslokaler, trafiklösningar, parkeringar, gräsplaner, lekytor, skidområde mm mellan olika

verksamheter inom Njurundabommen, såsom skola, föreningsverksamhet, boende och privata aktörer mfl på årets alla dagar. Utveckla Njurundabommen och gemensamt arbeta för ett levande centrum där alla får plats.

### **MittSverige Vatten AB**

Sundsvall Vatten har inget att invända mot att det påbörjas ett planprogram för Njurundabommens centrum (SBN - 2014 - 00565).

Det är viktigt att dagvatten - och skyfallshantering hanteras och regleras i kommande detaljplanearbete.

### ***Kommentar: Noteras***

*Företag och intresseorganisationer:*

#### **E.ON**

Inom planområdet har E.ON Elnät ett befintligt elnät som består av låg- och högspänningsmarkkablar, transformatorstationer, kabelskåp och servisledningar in till byggnader och vår bedömning är att flytt/ombyggnation kommer att krävas på flertalet platser i och med planens genomförande. Se bifogad karta över våra anläggningar (SBN-2014-00565-19).

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägaren medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför ledningen, så att reparation och underhåll försvåras. Inom området får det inte förekomma plantering av träd, mindre buskar accepteras dock.

För att säkerställa kablarnas exakta läge beställs kostnadsfritt kabelvisning i fält via vår kundsupport 020-22 24 24.

Innan grävning påbörjas se bifogad bilaga ”Bestämmelser för grävarbeten nära kablar och elanläggningar.”

Vi förutsätter att befintliga anläggningar i det nu aktuella planförslaget kan behållas och där ledningsflytt blir aktuellt förutsätter vi att överenskommelse träffas.

***Kommentar: Noteras*****Njurundaföretagarna**

NjurundaFöretagarna ser planen som en milstolpe i Njurundas framtida utveckling, vi har aktivt deltagit i processen på olika vis och ser det som mycket positivt att vi nu är på gång. Stadsbyggnadskontoret presenterade ett väl genomarbetat förslag för Sundsvalls ny stadsdel, går här inte in på detaljerna men ser helheten som mycket intressant och ser med spänning framtiden an.

NjurundaFöretagarna har följt allmänhetens värderingar och förväntningar över tiden och jag vill påstå att de är mycket positiva till era förslag för NjurundaBommen.

***Kommentar: Noteras.*****Liselottes Järnvägskondis**

Vi har nu tagit del av ert planprogram och de förändringar som är tänkta främst gällande Torggatan (A2). Min sambo driver Konditoriet och det väcks verkligen många frågor kring dessa förändringar:

-Tillträdesvägar och parkeringar försämras, läs -byggs bort.

-Konditoriet hamnar på undantag och har verkligen fått Svarte Petter på hand, längst ut på en återvändsgatan som dessutom skall smalnas av. Inte någon förbättring, tvärtom.

-Vi har väldigt svårt att se att detta skall stärka och utveckla just den verksamheten.

-Risken vi ser är då en avveckling av konditoriet för utveckling av resterande centrum.

Det som upplevs som problem, genomfarten på Torggatan, är en högst bidragande förutsättning för verksamheten. Enkelheten för tillträde och parkering, även parkering längs Torggatan vilket inte är alldeles ovanligt vid hög beläggning/ mycket kunder.

Minsta försämring av kundunderlaget kommer att ge stora återverkningar då det redan idag är kämpigt med marginalerna. Vi är väldigt intresserade av hur ni tänkt, har man riskbedömt dessa förändringar ur konditoriets perspektiv? Hur? Med vilket resultat?

Tänker ni erbjuda annan likvärdig lokal centralt i Njurundabommen där ni tillhandahåller flytten av verksamheten och därmed förenliga kostnader? Vad är era tankar/förslag för att inte lägga krokben för en verksamhet med 3 anställda? Avser ni lösa in verksamheten?

Vi har en hel del eget kapital och låneåtaganden, för att inte tala om nedlagd tid i detta. Vi känner en stor oro vilket vi hoppas ni förstår. Det kan inte vara tanken att kommunen genom sitt agerande skall försvåra eller snarare omöjliggöra en fortsatt verksamhet, det kanske låter dramatiskt för er men detta är tveklöst utfallet.

Vi har svårt att se att större förändringar kommer att göras i jämförelse med planprogrammet, särskilt gällande Torggatan/Resecentrum vilket är navet och det troligaste skälet till förändringen av Njurundabommens centrum.

Vi vill se en tydlig plan där även Järnvägscondis intressen tillvaratas, det ser vi inte nu. En lösning måste fram snarast för att inte tvinga 3 personer i arbetslöshet där vi dessutom bär notan för aktiekapital, lån och kostnader för avveckling ur de hyrda lokalerna.

**Kommentar:** *Torggatan kommer enligt planprogrammet inte att bli en återvändsgata utan biltrafiken kommer även fortsättningsvis ha en koppling mellan Torggatan och Prästgatan. Planprogrammets illustration förmedlar en bild över att gång- och cykeltrafiken får en ökad betydelse i samband med etablering av resecentrum, vilket förväntas vara positivt för handel längs Torggatan. Troligen kommer det inte ske genom en separat gång- och cykelväg längs hela Torggatan.*

*Kommunens intention i stort gällande trafikföring i Njurundabommen är att genomfartstrafik och biltrafik till och från ICA Bommen i möjligaste mån ska gå via Njurundavägen. Torggatan ska inte ha funktionen av genomfartsgata. Den bussangöring som ska byggas vid det nya resecentrumet kommer att utformas på ett sådant sätt att det blir mindre attraktivt att använda Torggatan som smitväg för till och från ICA. Däremot kommer det även fortsatt vara möjligt att ta sig fram med bil längs Torggatan. För att få ned hastigheten kommer Sundsvalls kommun hastighetsbegränsa villagatorna i Njurundabommen (så även Torggatan) till 30 km/h.*

*För att tydliggöra Torggatan tas illustrationen över separat gång- och cykelväg längs östra delen av gatan bort. Kommunen är väl medveten om att parkeringsmöjligheterna vid konditoriet är viktiga för verksamheten och föreslår genom planprogrammet inte att dessa ska minskas.*

### **Klockarbergets samfällighetsförening**

Trafikverket har i sin strävan att bygga en säker helhetslösning för gång- och cykeltrafik beslutat att anlägga ett 1,4 m högt skyddsräcke på båda sidor av den nya gång- och cykeltunneln. Besluten kommer att ge oss i klockarberget (350 villor) och i Åmon en trygg och säker G/C-väg för all gång- och cykeltrafik. Vi bestrider därför den lösning som presenteras i ”Planprogram gällande detaljplan för Njurundabommen Centrum” där man föreslår att slopa gångtunneln.

**Kommentar:** *Sedan E4 drogs om har trafiken på väg 562 vid Dingersjö minskat från ca 15 000 fordon per dygn till 4 000 fordon per dygn. Samtidigt har den tunga trafiken minskat från drygt 2 000 fordon per dygn till ca 300 fordon per dygn. Trafikflöden i denna storleksordning motiverar inte planskilda gång- och cykelvägar ur trafiksäkerhetsperspektiv. Som jämförelse går det ca 6 000 fordon per dygn genom centrala Njurundabommen varav 10 % utgörs av tunga fordon.*



*Gångtunneln upplevs av många, framförallt kvinnor och barn, som otrygg. Eftersom en planskild korsning inte längre behövs utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv för oskyddade trafikanter ska den därför tas bort och ersättas med gångpassager och övergångsställen. Den planskilda korsningen hindrar dessutom utvecklingen av Njurundabommen eftersom markskärningen till tunneln tar stor markyta i anspråk.*

Privatpersoner:

**Boende vid Torggatan (gemensam skrivelse från 12 personer)**

Genomfartstrafiken till från ICA är i normalt läge hög och när trafikmätning på Torggatan gjordes september 2015 var konditoriet vid Torggatan stängt pga ägarbyte. På sommaren är det även högre trafikflöde när sommarboende/semestertrafik mot kusten ökar. Därför tycker vi boende att genomsnitt trafikflödet genom Torggatan är även högre än mätt. Varför Torggatan väljs som "huvudgata" till och från ICA är delvis pga farthinder vid skolan och att vägen är kortare och rakare jämfört med Njurundavägen.

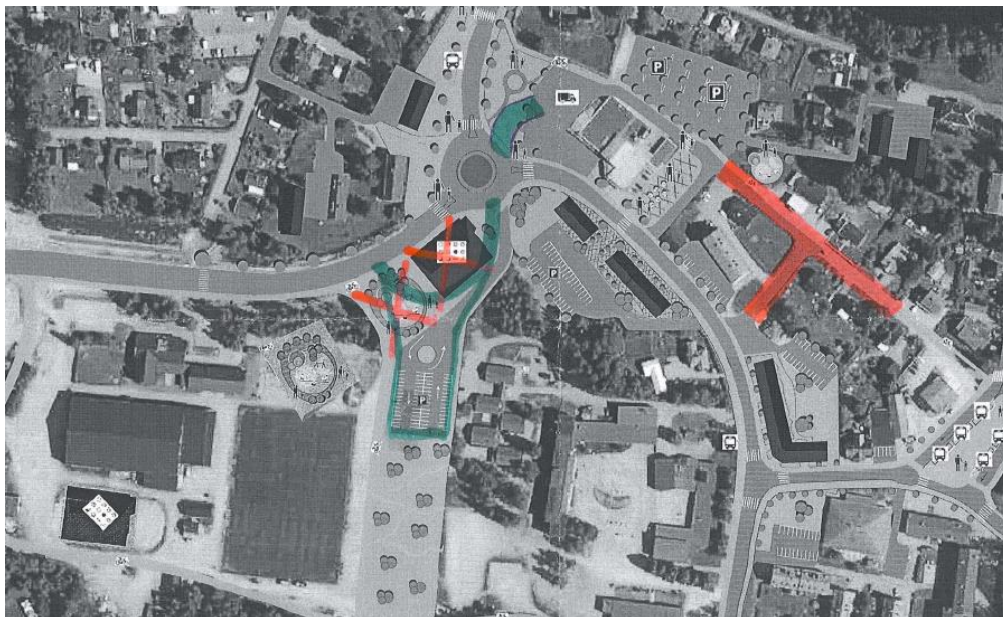
Vår åsikt för att minska trafikflödet och göra gatan säkrare för cyklister samt gående är att göra en trottoar och göra gatan enkelriktad. Alternativt skulle Torggatan kunna stängas vid planerad lekpark (se bilaga 1). Den andra lösningen skulle även göra den planerade lekparken säkrare men möjliggör genomfartstrafiken till konditori samt bilverkstad. Tredje alternativ är farthinder.

Idag är det problem att konditorigäster inte har tillräckligt med parkeringsplatser och parkerar bilar längst med gatan åt båda riktningar. Om gång- och cykeltrafik ska ske i framtid blandat med biltrafik men på gåendes villkor behövs även detta räknas med på planeringen.

Vi boende vill till slut även informera att längst med Torggatan bor flera barnfamiljer och med dagens trafiksituation upplever vi vägen som väldigt otrygg.

***Kommentar:*** Se svar till Liselottes Järnvägskondis.

## Boende på Bomhusgatan



Det rödmarkerade vägområdet Torggatan tycker jag helt enkelt skall göras om för enbart gång och cykeltrafik, samt tillgängligt för fordon till fastigheter som ligger utefter Torggatan. Tillfart till Bilverkstad och Konditoriet klaras av från Mjösundsvägen/Torggatan.

**Kommentar:** Se svar till Liselottes Järnvägskondis om trafik längs Torggatan.

Multisporhallen bör placeras söder om Modin/Zetterberghallen (se på min bif. Kartbild).

**Kommentar:** Idrottshallen flyttas i illustrationskartan söder om parkeringen, i höjd med Furubackens förskola. Närhet till Kyrkmon skola, Njurunda friskola och centrumområdet bedöms vara viktigt och placeringen möjliggör för elever från båda skolområdena att ta sig till idrottshallen utan att passera områden med biltrafik. Idrottshallen bedöms hamna för långt från framförallt Kyrkmon skola och Njurundabommens centrum vid en placering söder om Modin/Zetterberghallen.

Lekparken vid väg 551 bör flyttas till området som redan idag är en lekpark, strax öster om Njurunda Friskola. ( se på min bif. Kartbild). Ytan där dessa är inritad på ert förslag blir då bättre för att utnyttja till infart, avlämningsplats för skolorna. På den ytan blir det även möjligt att lägga återvinningsstationen.

**Kommentar:** Se svar till Koncernstaben om lekpark/spontanidrottsplats.

Avfart för varubilar till ICA bör göras i anslutning från cirkulationsplatsen, det kommer att bli för trångt och störande att ta in dem öster om ICA som ni tänkt.

**Kommentar:** Sundsvalls kommun gör bedömningen att anslutning för varutransporter kan göras via Torggatan. Frågan ska dock utredas vidare. En anslutning från cirkulationsplatsen kräver mer asfalterade ytor vilket kan ta

*parkyta i anspråk och riskerar dessutom att öka känslan av baksida vid varumottagningen.*

### **Boende på Bomhusgatan**

Nuvarande parkering vid ICA Bommen är helt fel placerad. Den är uppenbarligen väldigt svår att nå och använda för de parkerande. Ofta finner man tydligen det så svårt att ta sig från parkeringen, att man kör en omväg efter Bomhusgatan. Vid relativt måttlig belastning parkerar man på Bomhusgatan och utnyttjar inte de parkeringsrutor som finns, vilket mer eller mindre spärrar gatan för trafik. Tomgångskörning är mycket vanlig. Många parkerande tar tillfället i akt för att rasta hundar efter Bomhusgatan. Jag har under de senaste åren plockat upp ett stort antal hundbajspåsar kastade på tomtmark. Nedskräpning på parkeringsplatsen hamnar i regel på någon av granntomterna. Varför anlägger man inte en parkeringsplats söder om Njurundavägen, som blir lättåtkomlig och minskar påverkan på grannarna? Det borde inte vara något problem för kunderna att passera Njurundavägen. Vid Nivrenahallen i Kvissle fungerar det utmärkt. En gångtunnel är ju också ett alternativ. På nuvarande parkeringsplats, även utbyggd, är det större risk att bli påkörd.

Om nuvarande parkering helt eller delvis kommer att vara kvar och utökas med granntomten måste jag kräva att en skyddsbarriär mot granntomterna (plank eller dylikt) > 2 m högt, som är insynskyddande, byggs. Barriären bör placeras minst 5 m från tomtgräns för att undvika att häckar och andra växter konstant ligger i skugga. Den bör också stå på marken för att undvika att skräp blåser in på granntomterna. Förslaget att en återvinningsstation ska byggas i anslutning till parkeringen är helt oacceptabelt. Det räcker med ett studiebesök på befintliga stationer för att förstå att det blir en stor olägenhet (skräp och buller) för grannarna. Alla som har hört när någon kastar tomglas förstår detta.

Jag avslutar med en allmän reflektion. Sundsvalls kommun har ju under en längre tid signalerat att biltrafik och parkeringar (åtminstone i Sundsvall) skall stå tillbaka för kollektivtrafik, gångare och cyklister. Då tycks det något ologiskt att förslå utbyggnad av en parkering (något 10-tal meter från affären), som under årtal har varit en olägenhet för boende i grannskapet. Man tar också bra tomtmark i anspråk för utbyggnaden.

***Kommentar:*** ICA Bommen har planer på att bygga ut sina lokaler och behöver samtidigt fler parkeringsplatser. Man har därför förvärvat en intilliggande fastighet norr om ICA i syfte att tillskapa en större och sammanhållen parkeringsyta. Vid anläggandet av parkeringarna är det viktigt att i bygglovsskedet ta hänsyn till närliggande villabebyggelse och kyrkoruin för att minska negativa konsekvenser av bilparkeringarn t.ex. vad gäller buller och insyn. Kommande planering får visa hur detta lämpligast görs, alternativt kan t.ex. vara häckplanteringar eller plank.

*Att anlägga besöksparkeringar söder om Njurundavägen ser kommunen inte som ett lämpligt alternativ mot bakgrund av planerna att bygga flerfamiljshus på denna yta.*

*Sundsvalls kommun har efter samrådskedet gjort bedömningen att en återvinningsstation inte bör placeras i anslutning till ICA med motiveringen att det skulle medföra en allt för stor olägenhet för såväl kulturmiljön och närheten till kyrkoruinen samt för närboende.*

*Drift, skötsel och underhåll av mark- och parkeringsytor är fastighetsägarens, i detta fall ICA:s, ansvar.*

*Planprogrammet styr inte frågor som rör drift och underhåll. Behovet och skötsel av hundlatriner i Njurundabommen har framförts till ansvariga avdelningar på Stadsbyggnadskontoret.*

### **Boende på Bomhusgatan**

1. Boenden med fastigheter närmast mot Parkeringen på ICA önskar ett fint estetiskt plank som smälter in i miljön för att skärma av mot avgaser, buller från den ökade trafik som utbyggnad av parkeringsytan kommer att innebära. Det är redan idag ökad trafik och olovligt parkering på den sk gamla Westerlunds fastighet som ICA köpte in och nu tagit i bruk och använder som parkering för kunderna fast de lovat ej göra det förrän de ansökt om bygglov för parkeringen. Det sker så gott som dagligen att många som parkerar använder på ICA gör sina behov och kissar mot staket mot de fastighetstomter som gränsar mot ICA´s parkering. Ett plank skulle skärma av buller, avgaser, minska insyn och bidra till en mer enhetlig och estetisk inramning som harmonierar mot kyrkoruinen och den nya gatumiljön.
2. Papperskorgar bör sättas upp i anslutning till parkering och ICA. ICA bör ansvara för dessa eftersom det idag skräpas ned med godispapper, glass, bananskal etc etc som handlas på ICA och som förtäres diskret när man anländer till sin bil på parkeringen och som kastas mot närliggande fastigheter eftersom papperskorgar idag saknas. Detta skulle också bidra till en renare gatubild, mindre av förpackningar och skräp från ICA som driver med vinden mot ljunger och kyrkoruinen och ge en renare gatumiljö.
3. Latriner för hundavföring bör sättas upp i anslutning till Bomhusgatan, ICA, Ruinen, Parkområdet eftersom ICA i Njurunda är speciellt eftersom den naturnära gatumiljön runt Bomhusgatan dagligen inbjuder till att en parkerande kund går in och handlar på ICA medans den andra tar ett varv med hunden runt Bomhusgatan och kring kyrkoruinen och i skydd av mörker kvällstid och ffa vintertid ej tar upp hundavföringen eller ej har latriner att kasta i varför det ofta blir kastat i anslutning till kyrkoruinen och närliggande fastigheter längs Bomhusgatan. Fenomenet är som störst kring ICA och i anslutning till parkeringen.
4. Skyddande stora stenar för gräsmattan mot kyrkoruinen. Bilar parkerar ofta på gräsmattan nära kyrkoruinen som vartid ej hinner beläggas med gräs på grund av slitage och parkerande av bilar och därför skulle ett estetiskt skydd, exv i form av naturliga stora stenar , eller liknande skydda gräsmattan närmast kyrkoruinen vid ICA´s parkering.
5. Det är viktigt att man bevakar att ICA´s bygglov skall ha gröna träd på parkeringen för gatumiljön. Grönt område/träd bör finnas mellan

parkeringen och gränsande fastigheter. Estetiskt, utformat, plank som skärmar av och smälter ihop med ruinen, grönområden mot parkeringen gränsande fastigheter bör utformas, ffa för att minska avgaser, buller, skärma av för insyn, minska känslighet att se parkerande kunder kissa mot angränsande tomter.

6. Pilen på den av ICA inköpta tomten kan bevaras, alternativt nya träd planteras.
7. I ICA´s bygglov eller vid påbörjad förändring av gatubilden kring parkeringen vid ICA är det viktigt att kommunen ålägger/villkorar att ICA skall börja med att sätta upp estetiskt plank som skärmar av mot närliggande fastigheter.
8. Skärma av bullret från ICA´s nya kylfläktar vid tilltänkt utbyggnad. Om en utbyggnad av ICA´s fastighet sker som är tilltänkt så kommer det innebära större krav på kylkapacitet och då bör man i bygglovet be ICA skärma av kylfläktsystemen mot närliggande fastigheter och mot gatumiljön eftersom kylfläktar bullrar ganska ordentligt och kylfläktar kommer sannolikt placeras på ICA´s tak och då sprids bullret lättare men det kan med enkla åtgärder dämpas/skärmas av då de byggs.
9. Det finns redan nu i planen inritat en större tilltänkt parkering än den parkering som finns tagen i bruk idag och tanken är att en större parkering skall byggas och vi anser att man därför redan nu från stadsbyggnadsnämnden kan rita till eller villkora att ovanstående enkla föreslagna åtgärder skall finnas med i den nya planen vilket idag saknas. Det är bra för kyrkoruinen, för boenden och barnfamiljer i fastigheter som gränsar till ICA´s parkering samt även för den miljö som finns kring närliggande Ljungan och Njurundas grönområden som finns i nära anslutning till ICA´s och ICA´s parkering.

**Kommentar:** Se svar till boende på Bomhusgatan på s.20 om parkeringsytor i anslutning till ICA

### **Boende på Bomhusgatan**

*Den ”nya” parkeringen vid ICA*

Ni har där ritat in många träd och så vill vi att det ska bli. Viktigt för att den allmänna miljön (både luftens och estetiskt) för alla blir så mycket bättre, men också för att det förhindrar buskörning (något som idag förekommer i Njurundabommen) För oss kringboende är det extra viktigt, men alla kommer att ha glädje av det. Det finns idag en stor pil där parkeringen ska bli och vi vill att den blir kvar. För oss som bor nära med vy över parkeringen kommer den att utgöra ett bra blickfång, för även när det blir plank så kommer vi att se parkeringen från våra övervåningar.

Vi vill också peka på vikten av dagvattenbrunnar på parkeringen, bl.a. för att vi är rädda att få in mycket vatten in mot vårt hus med de problem det innebär. Sen vill vi göra er på kommunen uppmärksam på att det finns slingor för markvärme i marken där den provisoriska parkeringen finns. (om det kan innebära något för miljön!?)

*Miljön runt ”nya” parkeringen till affären*

Vi vill att det ska byggas plank och planteras buskar (el liknande) runt parkeringen mot den bebyggelse som finns närmast.

Argument 1: Om inget ”skydd” byggs kommer vi att få in sken från bilarnas strålkastare (det har redan märkts sen delar av den nya parkeringen börjat användas, det har hänt att vi blivit bländade inne)

Argument 2: Det tar upp en del av problemet med avgaser. Det har ju nyligen kommit fler larmrapporter om hur miljön påverkas vid framför allt starter vilka det blir många på en korttidsparkering.

Dessutom står många på tomgång (en går in i affären, medan den andra sitter kvar). Sker VÄLDIGT ofta, framför allt vid minusgrader.

Där bör även sättas upp hundlatrin(er) och papperskorgar. Det finns redan idag en del skräp vid vår tomt och de som bor där den befintliga, gamla parkeringen finns kan vittna om att många rastar sina hundar bredvid parkeringen. (Några gör även egna behov enligt de boende)

*Återvinningsstationens placering*

Vi vill INTE ha återvinningsstationen i närheten av parkeringen eller kyrkoruinen. Argument 1: Med tanke på den nedskräpning som redan idag finns vid återvinningsstationen vill vi inte ha den nära bebyggelse, det skulle ytterligare spä på den nedskräpning som redan sker. så vi föreslår i så fall stationen blir på andra sidan vägen.

Argument 2: Det blir mycket(o) ljud i närheten av en station och dit kommer det bilar hela dygnet och framför allt lämnar folk på helgerna

Argument 3: Skapar ytterligare avgaser då många står på tomgång då de lämnar sitt material.

**Kommentar:** Se svar till boende på Bomhusgatan på s.20 om parkeringsytor och återvinningsstation i anslutning till ICA

*Ytan mellan Bomhusgatan och Torggatan*

Bra förslag att utveckla parken, men vi vill även här betona vikten av att det finns mycket grönt och gärna fler bänkar. Vi är dock måna att det finns en grön avgränsning mot Bomhusgatan. Vi har en häck mot parken men även en utfart som mynnar ut mot densamma och här vill vi ha insynsskydd från parken. Det kan redan idag sitta folk o dricka öl i parken och då vi har vår altan nära vår avfart känns det viktigt att vi får lite avskildhet. Ett sett att få en fin park och få en bättre miljö skulle vara att utöka den mot den fd macken, den är enligt ryktet till salu! Skulle vara bättre för allmänheten att komma en bit bort från parkeringsområdet.

**Kommentar:** Noteras.

**Boende på Bomhusgatan***ICA:s parkering*

ICA sade sig behöva fler parkeringsplatser –förutom de befintliga områden väster om, öster om respektive norr om /dvs före detta tennisbanan/ butiken.

Man utvidgade då med att parkera på en villaträdgård.

På det sistnämnda stället har ytterst få bilar stått parkerade.

På parkeringen/fd tennisplanen/ har bilarna oftast ej stått på parkeringsrutorna utan stått på Bomhusgatan och längs bogården-ofa på tomgång –samt hindrat boende längs Bomhusgatan från att komma fram.

Ljuset från bilar har lyst rakt in i husen. Betydande nedskräpning inom området. Även ökad trafikbelastning på Bomhusgatan.

På Kvällar-nätter har ungdomar använt denna parkering som lekplats för sina motorcyklar resp. bilar.

ICA Kvissleby har löst sina parkeringsproblem för kunderna med ett stort område väster om butiken- på andra sidan gatan. Motsvarande lösning vore perfekt för Njurundabommen –där ett stort område finns söder om butiken –på andra sidan gatan! /= del av D1/

N.b: Det presenterade förslaget ang. parkering innebär inte fler parkeringsplatser.

**Kommentar:** Se svar till boende på Bomhusgatan på s.20 om parkering söder om Njurundavägen

#### *Kyrkoruinen*

Ang. kyrkoruinen anses det viktigt att hantera omgivningen ur en estetisk aspekt. Området borde ingå i Kulturarv Njurunda – just nu är området helt eftersatt – stenar ramlar ner från bogården eller kastas ner – av barn, ungdomar och vuxna som klättrar omkring på muren och även inne på kyrkogårdsområdet. Att som nu föreslå att ICA skall bygga lastkaj med godsmottagning och återvinningsområde väster om butiken vid kyrkoruinen måste anses totalt oestetiskt, icke kulturellt och helt opraktiskt – och dessutom väldigt svåråtkomligt för lastbilar. Vad säger kulturmiljölagen?

**Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret har efter samrådsskedet gjort bedömningen att en återvinningsstation inte bör placeras i anslutning till ICA med motiveringen att det skulle medföra en allt för stor olägenhet för såväl kulturmiljön och närheten till kyrkoruinen samt för närboende.

*Vad gäller lokaliseringen av godsmottagning och lastkaj till ICA är det i planförslaget irriterat ett parkstråk söder om kyrkoruinen för att i möjligaste mån inte påverka siktlinjen från cirkulationsplatsen mot kyrkoruinen. En flytt av ICA-butikens godsmottagning och parkeringsytor möjliggör för en flytt av butikens entré till den östra fasaden som vetter mot Njurundabommen centrum och tänkt torgyta. Fördelarna med en sådan lösning bedöms överväga den negativa inverkan som godsmottagningen kan medföra på kyrkoruinen.*

#### A2

Kvarteret A2 -är bostäder med höga bevarandevärden skriver man. Det framgår inte av skisserna hur man har tänkt sig kring detta område.

Planprogrammets intentioner bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Hur kan man då tänka sig att inkräkta på och därmed sabotera ett redan befintligt villaområde med parkeringsplatser –som ju helt klart skulle komma att medföra inte bara en förfullning av området utan även medföra betydande negativa miljö-, buller-, natur-, kultur- mfl -störningar och -konsekvenser.

Det borde kunna fortsätta vara ett kvarter- och inte uppstyckat enligt karta. Att förstöra ett befintligt villakvarter med parkeringsplatser i stället för bostadshus är ej förenligt med bevarande och utveckling av boendemiljön. Ytterligare yta för bostadsbyggande kan frigöras om man tar bort f.d. bensinstationen vid Torggatan.

**Kommentar:** : Se svar till boende på Bomhusgatan på s.20 om parkeringsytor och i anslutning till ICA.

Även om planprogrammets intentioner inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan enligt plan- och bygglagen 4 kap 34 § är kommunen medveten om att det finns miljöfrågor att behandla i kommande planarbete.

### **Boende på Bågevägen**

Har läst igenom programmet och undrar över vad som skrivs om Torggatan sidan 10. Hastighetsbegränsning 30 km/t kan det stämma? Har varit på plats idag och finns inga 30-skyltar på den gatan. Dom finns vid korsningen Njurundavägen-Mjösundsvägen och vid Åbäcken. Är det lokal trafikförordning som gäller? Behövs inga skyltar? Stämmer övriga uppgifter i det stycket? Är det data från 30-sträckan vid skolan som hamnat fel?

Jag har inte fått förslaget för samråd, men som en av många besökare i Bommen och då främsta Liselottes café vid östra ände av Torggatan så vill jag ge mina synpunkter. Vill gärna ha kvar fiket och hur blir det under ombyggnaden av Torggatan och byggandet av resecentrum. Hur påverkas kundernas möjlighet att besöka fiket? Blir det färre besökare, mindre intäkter? (inte lönsamt) Efter ombyggnationerna hur samsas bilar, cyklister, gående. Torggatan kallas smitväg! går det att passera genom resecentrum när det är klart? Påverkan besökarantalet till fiket?

**Kommentar:** Se kommentar till Liselottes Järnvägskondis om trafik längs Torggatan. Gällande hastighetsbegränsning idag längs Torggatan var informationen i planprogrammet felaktig, vilket har ändrats efter samrådet. Sundsvalls kommun kommer dock hastighetsbegränsa villagatorna i Njurundabommen (så även Torggatan) till 30 km/h för att få ned hastigheterna längs gatan.

### **Boende på Bomhusgatan**

*E- Idrott och skola*

Idrottshallen bör inte ligga vid påfartsväg och rondell, utan längre söderut söder om planerad parkering och avlämning barn till närliggande skolor. (1 min. i gångtid från rondellen) Där kan även finnas plats för återvinning (istället för vid Ica), som någon på mötet pratade om. Plats för lek vid idrottshallen? Det finns 2 st. lekplatser på området redan. En vid Njurunda friskola, och en vid Kyrkmöns skola. De används bägge av allmänheten. Finns behov av fler?

**Kommentar:** Idrottshallen flyttas söder om parkering i enlighet med lämnad synpunkt.



*Synpunkt om återvinningsstation noteras. Sundsvalls kommun har efter samrådsskedet gjort bedömningen att en återvinningsstation inte bör placeras i anslutning till ICA med motiveringen att det skulle medföra en alltför stor olägenhet för såväl kulturmiljön och närheten till kyrkoruinen samt för närboende. Planprogrammet ger inga ytterligare riktlinjer vart en återvinningsstation kan vara lämplig.*

*Se svar till Koncernstaben om lekpark/spontanidrottsplats.*

A-2

Ytan mellan bomhusgatan och torggatan används även idag som parkområde, men kan utvecklas mer genom några parkbänkar/bord, då det främst sommartid är många som nyttjar de 2 parksoffor som finns. På gräsmattan öster om målerifirman finns det plats för lekplats. Är torggatan bred nog för att 2 bilar ska kunna mötas om det görs en trottoar för gående och cyklister, utan att ta mark från fastigheterna utefter gatan?

Olämpligt med cykelväg i anslutning till Icas parkering, där det brukar vara full kaos med alla bilar. Kvällstid brukar de motorburna unga störa med burnouter och kappkörning på och vid Icas parkering långt fram på natten. Buskar och avskärmningar på parkeringen därför nödvändig för att undvika detta. Ett stort träd som står där huset ska rivas för att ge plats för Icas parkering bör få stå kvar. Fler fasta papperskorgar och hundlatriner i centrum. Förslag kan ges om var.

**Kommentar:** *Synpunkt om ytan mellan Bomhusgatan och Torggatan noteras.*

*Utformning av Torggatan är inte bestämd i detalj. Planprogrammet ger riktlinjer om att kopplingen längs Torggatan mellan resecentrum mot Ica och vidare mot Åmon är betydelsefull för gång- och cykeltrafikanter men den exakta utformningen bestäms i det fortsatta planarbetet. Se svar till Liselottes Järnvägscondis om trafik i övrigt längs Torggatan.*

*Se svar till Boende på Bomhusgatan på s.20 om ICA:s parkering.*

C resecentrum

Vänthall? En lite större busskur kanske. Okrossbar och upplyst. Dessutom, spara de underbara tallarna öster om prästgatan, upp emot järnvägsplanen, vid återvinningsstationen, som idag knappt syns för all sly som växer runt dem. Det finns alldeles för lite träd i området.

**Kommentar:** *En vänthall kommer inte att byggas i samband med byggnationen av dubbelspår och perrong men om resandet över tid utvecklas i Njurundabommen ser kommunen positivt på om kommande detaljplan möjliggör en byggrätt för en vänthall. Kommunen ser tallarna som en resurs i området som gärna kan sparas om det är möjligt. Samtidigt är ytan mellan Prästgatan och det kommande dubbelspåret begränsad. I arbetet med att ta fram detaljplan för Njurunda resecentrum behöver frågan utredas vidare.*

Slutligen, gör riktiga busshållplatser efter vägen, för att undvika köbildning. På t.e.x. Fridhemsgatan, kan det idag vara 8-10 bilar bakom bussen när den stannar. Hur tänks det miljövänligt då?

**Kommentar:** De busshållplatser som byggs i området ska i första hand utformas för att vara trafiksäkra för alla. Exakt lokalisering av busshållplatser utöver de som kommer att ligga vid resecentrum bestäms i Trafikverkets projektering av Njurundavägen och Mjösundsvägen. Nya hållplatser längs väg 562 i höjd med kyrkoruinen kommer att ersätta tidigare busshållplatser som låg på Njurundavägen vid ICA.

### **Boende på Bomhusgatan**

Har tagit del av och lyssnat till förslaget om planprogrammet för Njurundabommen och är mycket positiv till vad som presenterats. Hoppas att det mesta kommer att kunna förverkligas.

Vill bidra till lite mer funderingar utifrån det brev jag i april 2013 skickade till dåvarande planingenjör, jag kommer inte ihåg hans namn men det var ett utländskt klingande namn, Daniel eller...

Oavsett, så är det mesta av mina då personliga funderingar mer eller mindre med i ert planprogram men föreslår att ni också tittar närmare på vilka möjligheter som finns för företagsetableringar.

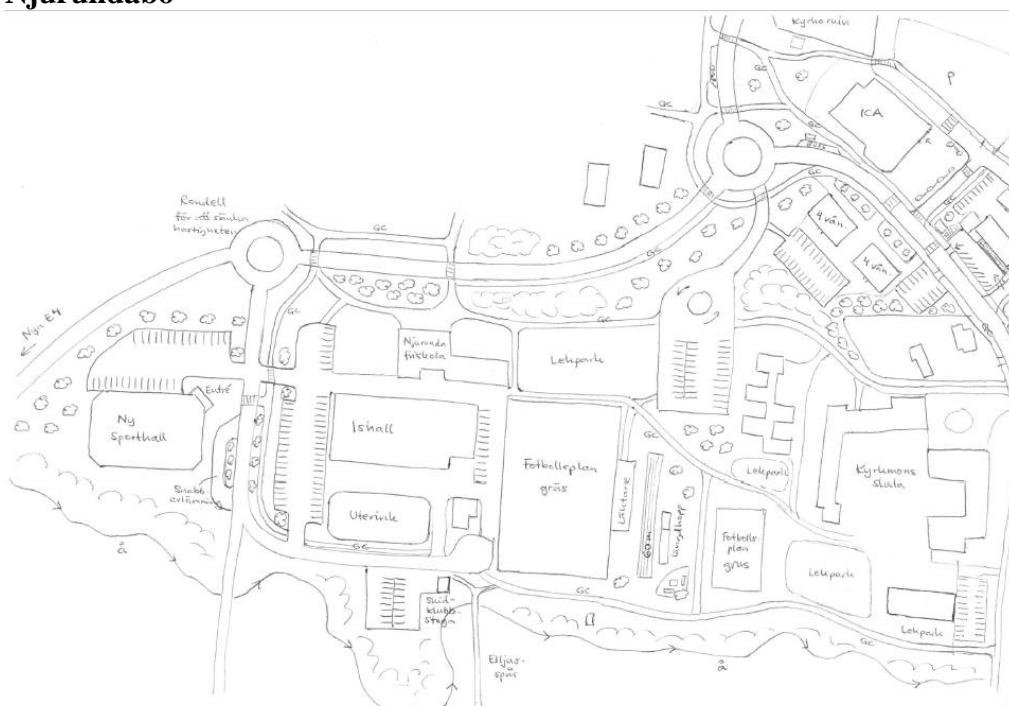
Se bif mitt gamla bidrag med idéer och vad som skulle kunna vara tänkbart beträffande att locka till sig datalagring (Diarienummer SBN-2014-00565-18).

PS

En del av de uppräknade verksamheterna i Njurundabommen har förstås förändrats sedan jag skrev om mina idéer 2013.

**Kommentar:** Kommunen välkomnar inspelet och noterar att många av förslagen går i linje med planprogrammets ambitioner. Planprogrammet föreslår fysiska förutsättningar för nya bostäder, utvecklad service mm. Det intresse som sedan finns från byggherrar, företag, boende m.fl. avgör Njurundabommens utveckling.

## Njurundabo



Nya hus som byggs i Bommen bör vara max 4 våningar (inkl. bottenvåning och takvåning), men helst bara 3 våningar. Det skulle bli för utstickande med högre hus och inte heller matcha den historiska miljön i närheten av kyrkoruinen särskilt bra. Det blir även långa skuggor av höga hus, vilket skulle innebära att det blir mörkt och kyligt i "gaturummet" nedanför. Tycker även att de nya husen mitt emot ICA Bommen (Njurundavägen 71-73) ska stå en bra bit från vägen, så att det ryms träd emellan vägen och husen, det blir en luftigare och öppnare känsla då, men "stadskänslan" finns ändå kvar. Och med tanke på all trafik som passerar kan det vara trevligare för de boende med lite avstånd till gatan. Och infarten till parkeringsplatserna för boende i dessa nya hus borde vara från rondellen istället, så minskar man trängseln på Njurundavägen.

**Kommentar:** Kommunen föreslår i planprogrammet ingen generell begränsning för antalet våningar på ny bebyggelse men anser att bebyggelsen behöver förhålla sig till områdenas karaktär. I vissa delområden har de kulturhistoriska värdena särskilt lyfts. Skuggor med påverkan på en eventuell torgbildning, buller mm. behöver utredas i delområde D1. Byggnadernas placering ska tydliggöras i kommande detaljplanarbete.

*Infarten till området D1 ändras i enlighet med framförd synpunkt.*

Den eventuella nya torgytan öster om ICA Bommen blir nog ingen rofylld plats, pga av all trafik som kommer att passera till och från ICAs parkering, det yr upp vägdamm mm. I så fall bör man avgränsa med låga murar och träd, som fångar upp dammet. Annars så kan man ju ha torget på andra sidan om ICA, där det nu är parkering mellan kyrkoruinen och rondellen, där blir det dessutom fin kvällssol på sommaren, ifall ica vill ha en uteservering.

**Kommentar:** Utformning av gator och torg vid eventuell torgyta kommer bestämmas under fortsatt planarbete. Synpunkten noteras.

*Kommunen är av uppfattningen att en torgyta öster om ICA är att föredra förutsatt att ICA flyttar sin entré. Handel i område D-2 kan då på ett bättre sätt kopplas till torgytan.*

Det finns alldeles för få parkeringsplatser inplanerade i Bommens centrum, vilket inte kommer att gynna handeln, tex i huset där skoaffären finns (Torggatan 9) och vid Lindbloms sport (Mjösundsvägen 3) och eventuella nya butiker i de planerade nya husen vid Njurundavägen 71-73, samt pizzerian på Mjösundsvägen 6. Restaurangen Flavours (Torggatan 9) är idag ett populärt lunchställe för hantverkare och byggarbetare som har minilastbilar som tar upp stor plats, så det skulle vara bra med en allmän parkering mitt emot Torggatan 9 på andra sidan Njurundavägen (mellan Njurundavägen 69 och 71), och de parkeringsplatserna kunde också användas av kunder till ev nya butiker i de nybyggda husen där.

**Kommentar:** Ett av målen med upprustningen av Njurundabommen är att bygga tryggare gatumiljöer för oskyddade trafikanter. Målet uppnås bl.a. genom att gång- och cykelvägar kommer att byggas i samhället. Det finns även ett konstaterat behov av kompletterande parkeringsytor i anslutning till centrumbebyggelsen längs Njurundavägen. Hur avvägningen mellan dessa behov sker på bästa sätt ska utredas närmare i kommande planeringsarbete.

Det behöver även finnas platser att hastigt stanna och lämna av skolbarn på, även på den sidan av skolan där busshållplatsen finns idag. Till exempel vid gaveln till Njurundavägen 50, det ljusgula huset, kunde det finnas en avlång ficka där barn kan släppas av.

**Kommentar:** En plats för att hämta och lämna skolbarn planeras väster om Kyrkmöns skola med ny anslutning till cirkulationsplatsen. Lokaliseringen av denna funktion medför en lugnare trafiksituation längs Njurundavägen under morgnar och eftermiddagar.

Utanför Församlingsgården och Mjösundsvägen 6 och 8 borde det vara en gång- och cykelbana som åtskiljs av träd emot vägen, för skolbarnens säkerhet, för där är mycket trafik och om dessutom bussar ska köra där till och från den nya busstationen, så behövs ett längre avstånd mellan de gående och biltrafiken.

**Kommentar:** Kommande projektering får visa om det utrymmesmässigt är möjligt att utforma vägområdena med kantrensa och trädplanteringar mellan körbana och nya gång- och cykelvägar. Därutöver är det inte givet att Trafikverket har budgeterat för trädplanteringar i ombyggnaden av vägområdet. Kommunen noterar dock framförd synpunkt.

Den planerade busshållplatsen vid kyrkoruinen borde istället placeras ungefär där den var förut, mellan ICA och rondellen, för det skulle se så fullt ut med en busstur alldeles vid kyrkoruinen.

**Kommentar:** *I den vägplan som togs fram för ombyggnaden av väg 562 (gamla E4) utreddes frågan om placering av busshållplatser. I arbetet konstaterades att busshållplatserna ska flyttas till väg 562 för att skapa bättre tillgänglighet till kollektivtrafik för boende i Ängom men med bibehållen tillgänglighet till ICA.*

Den planerade nya sporthallen tycker jag hellre borde placeras väster om ishallen (se min ritning, skickad i ett separat mail) och inte vid rondellen där det blir för inklämt och mitt uppe i trafiken. Men en placering vid rondellen skulle i och för sig bli tryggare, eftersom det finns bostadshus i närheten som har lite uppsikt, och det blir även nära till busshållplatser. Ett annat alternativ är att placera den längs med gräsfootbollsplanen där gamla E4 gick förut, mellan Kyrkmons skola och NSK, dvs parkeringen och sporthallen byter plats på ritning.

**Kommentar:** *Kommunen har efter samrådet bytt plats på idrottshallen och parkeringen. Idrottshallen bedöms hamna för långt från framförallt Kyrkmons skola och Njurundabommens centrum vid en placering enligt inskickad ritning.*

Den föreslagna lekparken vid nya ICA-parkeringen tycker jag istället borde läggas där den fd bensinmacken finns idag, förutsatt att man kan få riva det huset. Då blir det inte så inklämt och man kan även ha staket och lite gräsmatta runt lekparken.

Vägen vid Bommengrillen och Torggatan 7 borde flyttas några meter mot Torggatan 9, samt få trottoarer på båda sidorna. Och den kan ev få en förlängning rakt mot Bomhusgatan, så att trafik till nya hus på tomten där fd Pastorexpeditionen finns idag inte behöver trängas vid infarten till ICA-parkeringen, där Bomhusgatan idag går ut.

**Kommentar:** *Se svar på föregående sida om kommande projektering.*

Och om man nu vill ha mer stadskänsla i bommen så tycker jag att Perssons maskiner som säljer traktorer i fd konsumaffären, bör flyttas utanför tätorten.

**Kommentar:** *Kommunen har ingen möjlighet att påverka verksamheter som har befintliga tillstånd.*

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar-Öhrnell  
Planchef

David Forslund  
Planarkitekt