

Anslagna protokoll : Stadsbyggnadsnämnden

Organ

Stadsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2021-01-27

Paragrafer

§§ 1-24

Justeringsdatum

2021-02-01

Datum då anslaget sätts upp

2021-02-02

Datum då anslaget tas ned

2021-02-24

Möjlighet att överklaga beslut under perioden

2021-02-02 till och med 2021-02-23

Förvaringsplats för protokollet

Stadsbyggnadskontoret

Kontakt

Stadsbyggnadsnämnden, stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

§ 8 Njurundabommen Tågstation, Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl. beslut om antagande

(SBN-2016-01391-35)

Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att anta detaljplanen enligt 5 kap 27 § plan- och bygglagen
(2010:900)

Ärendet

Trafikverket har upprättat en järnvägsplan för en förlängd mötesstation i Dingersjö. Järnvägsplanen vann laga kraft 2016-04-21. I samband med anläggandet av mötesstationen byggs även en plattform som möjliggör resandebyte med regionaltåg i Njurundabommen. För att åstadkomma samordning mellan trafiklagen behöver kommunen planlägga ytor för resandeändamål såsom bussangöring, gång- och cykelanslutningar, cykelparkeringar, och pendlarparkeringar vid tågstationen.

Överläggning

Susanne Klockar Öhrnell och Stefan Olsson svarar på ledamöternas frågor.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag Stadsbyggnadsnämndens Arbetsutskott – 2021-01-13, §5
- Tjänsteskrivelse - SBN-2016-01391-35 - Njurundabommen Tågstation, Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl. beslut om antagande
- Bilaga A1_Antagande_Plankarta_tågstation
- Bilaga 2020_12-16_Antagandehandling

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

Protokollet omfattar §§ 1-24

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i enighet, inför sammanträdet början att nedanstående förhållningssätt ska gälla om tekniska problem uppkommer på nämndssammanträden som hålls på distans:

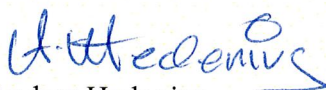
Om en förtroendevald förlorar internetuppkopplingen eller på annat sätt förlorar de tekniska förutsättningarna för att delta i sammanträdet avgör ordföranden när en ersättare ska inträda, samt att deltagare som förlorar internetuppkopplingen, skyndsamt meddelar sekreterare detta via sms.

När den ordinarie ledamoten åter kopplat upp sig och kan delta i sammanträdet, så återgår den ordinarie ledamoten också som tjänstgörande igen och den tillfälliga ersättaren träder tillbaka, vid lämpligt tillfälle mellan två ärenden.

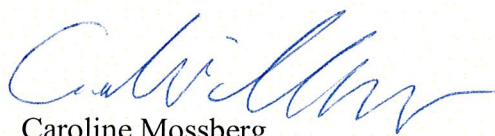
Det noteras till protokollet att Lars Holmgren (L) anmäler jäv §§ 20-21 och deltar inte i handläggningen av ärendet.

Det noteras till protokollet att Anita Forslin (C) anmäler jäv § 10 och deltar inte i handläggningen av ärendet.

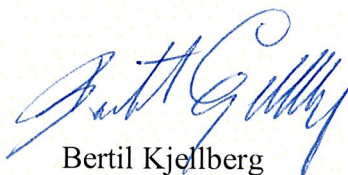
Justeras



Anders Hedenius
Ordförande



Caroline Mossberg
Sekreterare



Bertil Kjellberg
Justerare

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

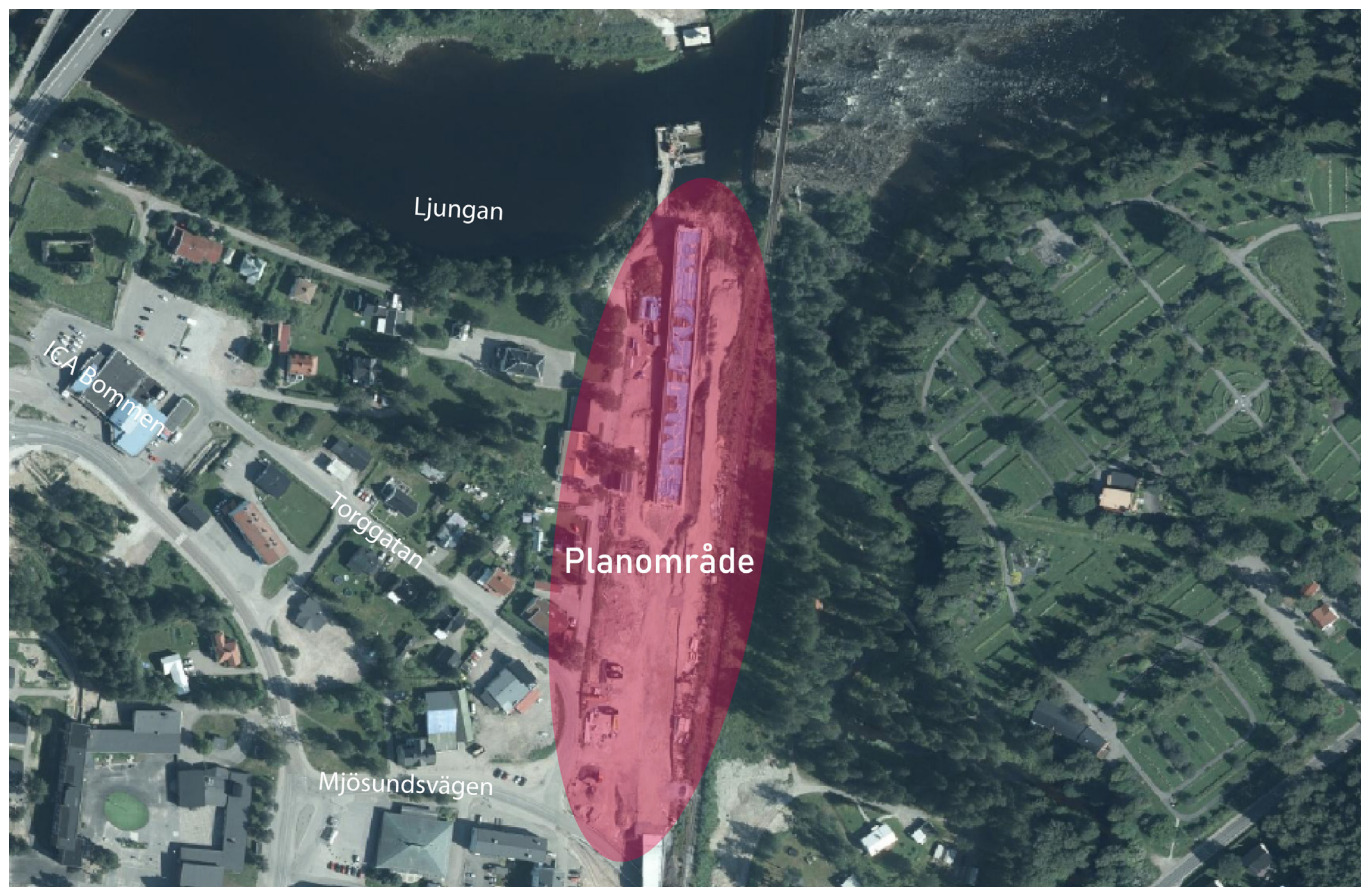
Bevis/anslag

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på Sundsvalls kommuns digitala anslagstavla.

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



Detaljplan för

Njurundabommen Tågstation

Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.f.l.

Njurundabommen, Sundsvalls kommun

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 2020-11-17

Reviderad 2020-12-16

Kontaktperson:

Stefan Olsson

Telefon 060-19 13 25

- ☒ Samråd t o m 7:e augusti, utökat sakägarsamråd t o m 17 september, 2020
- ☒ Granskning t o m 3 december, 2020
- ☒ Antagen av Stadsbyggnadsnämnden 1 februari, 2021
- ☒ Laga kraft 24 februari, 2021

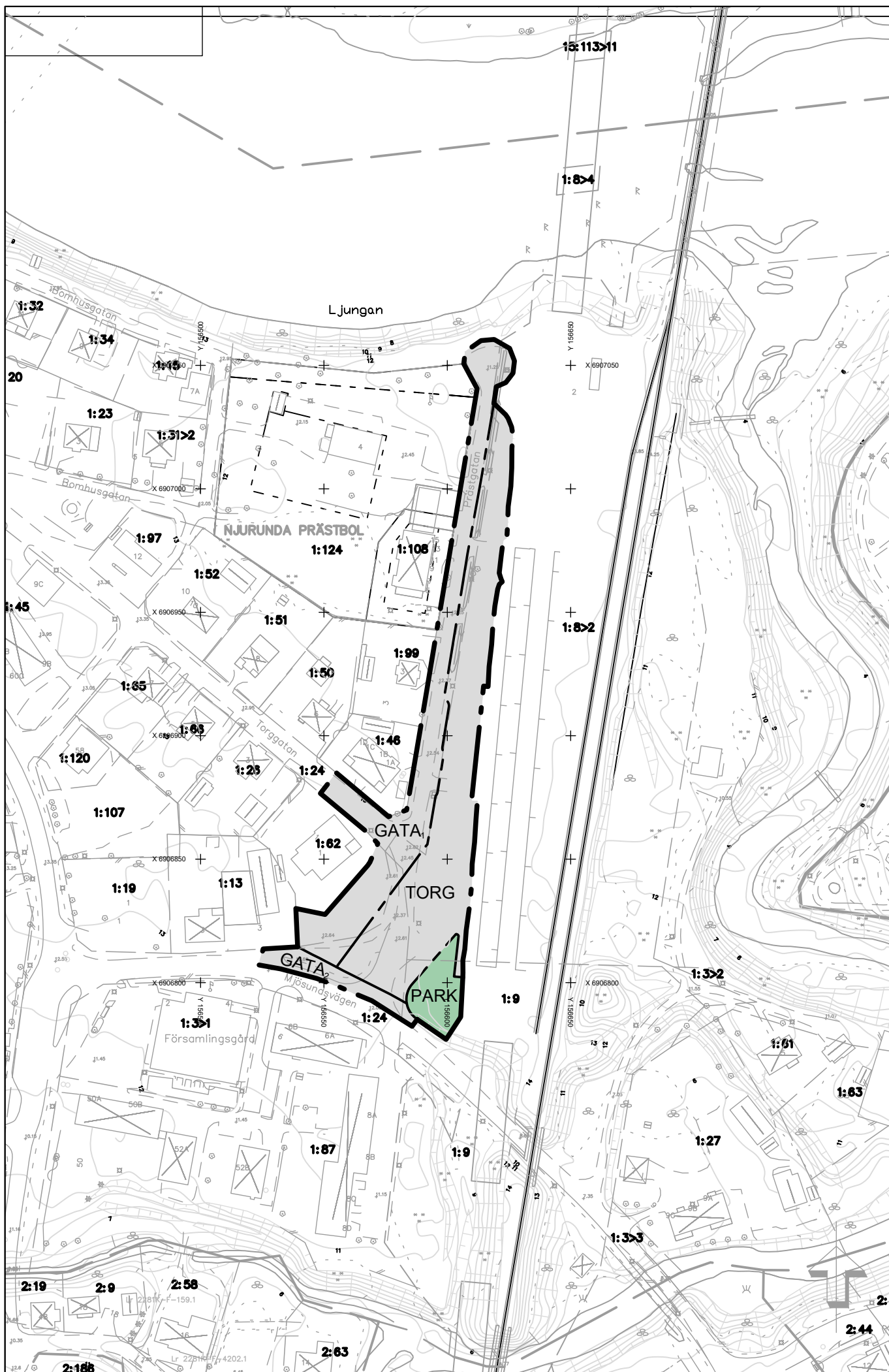
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	3
BAKGRUND	3
PLANDATA	3
Områdets läge och areal	3
Markägoförhållanden	4
OMRÅDET I DAG.....	4
Bebyggelse.....	4
Offentlig Service	4
Kommersiell Service.....	4
Tillgänglighet.....	5
Befintlig järnvägsplan.....	5
PLANFÖRSLAG.....	7
Utformning	8
Trygghet och tillgänglighet	9
PLANBESTÄMMELSER	10
ALLMÄN PLATSMARK	10
Trafikförhållanden	11
Geoteknik.....	12
VATTENOMRÅDEN.....	12
Grundvattenförhållanden.....	12
Dagvatten och höga flöden	13
Markavvattning	15
RISKER/STÖRNINGAR	15
Stationsområde	15
Buller	16
Bullerutredning.....	16
PLANENS FÖRENLIGHET MED 3, 4, 5 OCH 7 KAP. MILJÖBALKEN.....	17
Hushållningsbestämmelser 3, 4 kap MB	17
Miljökvalitetsnormer 5 kap MB	17
MKN Buller.....	18
MKN Luft.....	18
MKN Vatten	18
Historisk beskrivning.....	19
Förorenad mark.....	19
Strandskydd 7 kap MB.....	19
Behovsbedömning av miljöbedömning	20
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	20
Planprogram för Njurundabommen	20
Regionala planer.....	21
Detaljplaner.....	21
Kommunala beslut i övrigt.....	21

AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER	22
<i>Konsekvenser utom planområdet</i>	23
TEKNISK FÖRSÖRJNING	24
<i>Värme, el, vatten, avlopp</i>	24
<i>Bilagor - Tekniska utredningar</i>	24
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	24
ORGANISATORISKA FRÅGOR	24
<i>Tidplan</i>	24
<i>Genomförandetid</i>	24
<i>Ansvarsfördelning och huvudmannaskap</i>	25
<i>Övrig information</i>	25
<i>Avtal</i>	25
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	26
<i>Fastighetsbildning</i>	26
ÖVRIGT	27
REVIDERING	27
EKONOMISKA FRÅGOR	29
<i>Planekonomi</i>	29
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	29

SAMRÅDSREDOGÖRELSE**GRANSKNINGSUTLÅTANDE****SÄNDLISTA****FASTIGHETSFÖRTECKNING KARTA****BILAGOR** – finns under samråd och granskning tillgängligt på sundsvallvaxer.se



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

— — — — — Planområdesgräns
— - - - - Användningsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

TORG	Torg
GATA ₁	Lokalgata
GATA ₂	Huvudgata
PARK	Park

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats, 4 kap. 7 §

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft., 4 kap. 21 §

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Detaljplan för

Njurundabommen Tågstation

Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl.

Njurundabommen, Sundsvalls kommun

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett nytt stationsområde med tillhörande funktioner, som förläggs i anslutning till Trafikverkets nya tågplattform och dubbelspår. Ett nytt stationsområde i Njurundabommen skapar förutsättningar för resor med tåg, buss och taxi. Tågstationen utgör en del av pågående förändringar i järnvägsnätet längs Ostkustbanan, där Trafikverket bygger dubbelspår.

Bakgrund

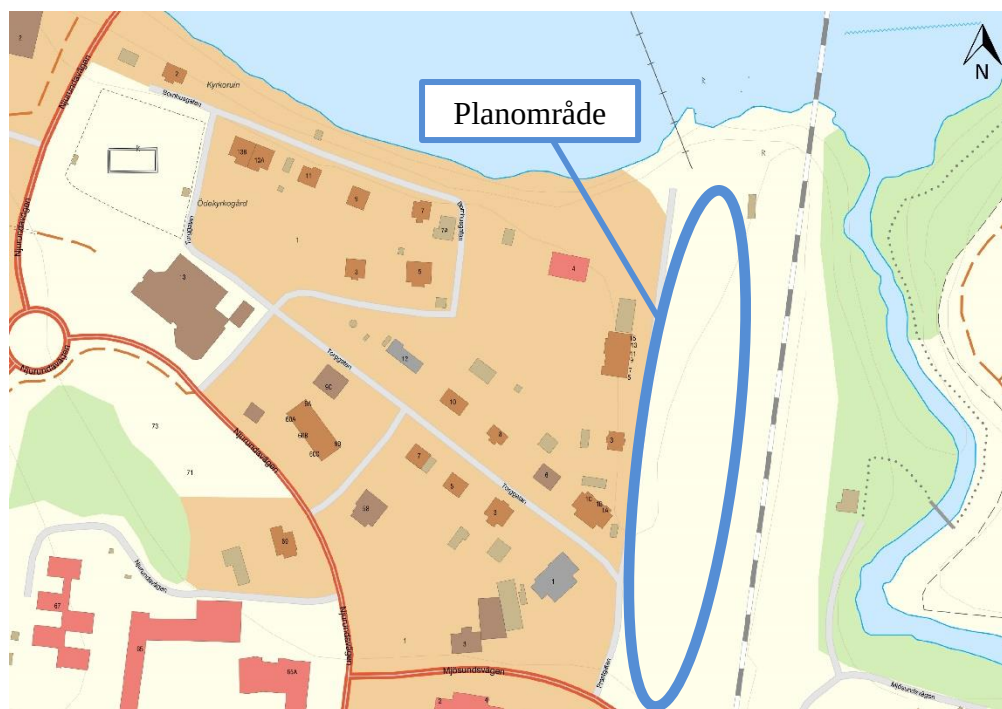
Ostkustbanan är i dag hårt trafikerad mellan Gävle och Sundsvall. De sträckor som idag har en bana som består av enkelspår är överbelastade. Trafiken är tät och det är långa avstånd mellan mötesstationerna. Kapacitetsbristen leder till längre restider och ökar risken för förseningar, samt ger begränsade tider för underhåll. I syfte att komma tillrätta med kapacitetsproblemen har Trafikverket inlett, och i flera fall färdigställt byggnation av nya mötesstationer. Mötesstationen i Dingersjö ingår som en del i ett framtida dubbelspår, Gävle – Sundsvall.

Sundsvalls kommun har tillsammans med Trafikverket och Landstinget i Gävleborg tagit fram en avsiktsförklaring för en tågstation i Njurundabommen. Genom avsiktsförklaringen har de tre parterna tydligt visat viljan av att en station ska anläggas i Njurundabommen.

PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet är beläget i centrala Njurundabommen, ca 15 kilometer sydost om centrala Sundsvall. Planområdets markareal uppgår till ca 8750 m².



Figur 1: Kartbild över planområdes ungefärliga placering i Njurundabommen.

Markägoförhållanden

Njurunda Prästbol 1:8 ägs av Trafikverket.
Njurunda Prästbol 1:9 ägs av Trafikverket.
Njurunda Prästbol 1:24 ägs av Sundsvalls Kommun.
Njurunda Prästbol 1:62 är privatägd.

Området i dag

Bebyggelse

Väster om planområdet och Prästgatan finns några angränsande flerbostadshus och villor. Nordväst om planområdet ligger gamla prästgården. I sydväst gränsar planområdet till befintliga verksamheter och Njurunda församlingsgård.

Offentlig Service

Offentlig service finns ca 200 meter sydväst om planområdet i centrala Njurundabommen.

Kommersiell Service

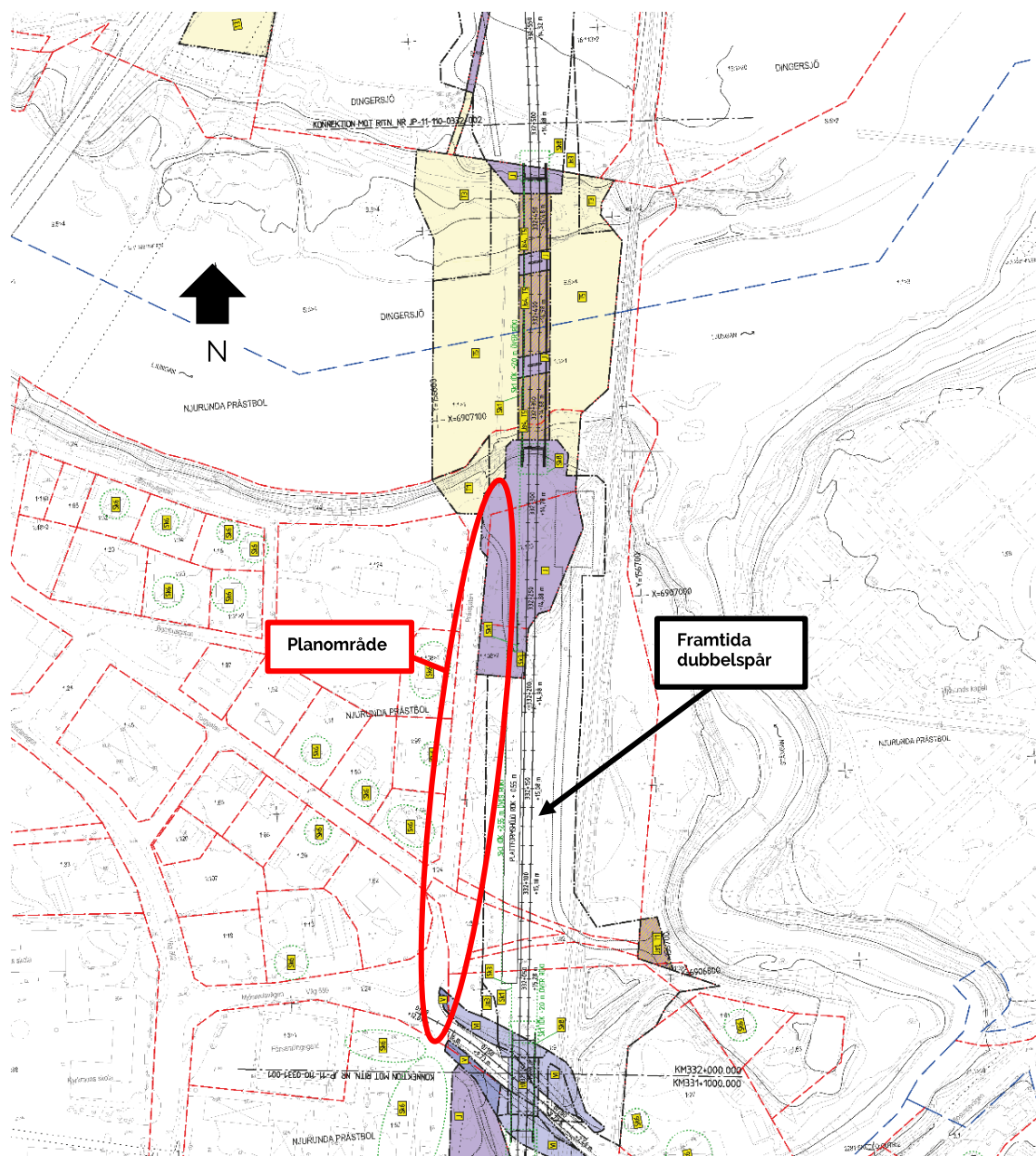
Närmaste handelsverksamhet finns ca 35 meter sydväst om planområdet.

Tillgänglighet

Busshållplatserna har sedan 1 juni 2020 en temporär plats vid cirkulationsplatsen väster om Mitthems pågående bostadsbygge i centrala Njurundabommen. När stationen står klar flyttas samtliga busshållplatser till stationsområdets södra del och kommer tillsammans med tåg och taxiangöringen utgöra en central knypunkt för resor till och från Njurundabommen.

Befintlig järnvägsplan

Planområdet ligger delvis inom Trafikverkets järnvägsplan "Ostkustbanan - Dingersjö förlängd mötesstation". I de områden detaljplanen överlappar den befintliga järnvägsplanen, blir detaljplanen det juridiskt gällande dokumentet den dag planen vinner laga kraft. Planområdets ungefärliga lokalisering inom den gällande järnvägsplanen kan ses nedan (Figur 2). Se mer under rubriken "Avtal" i planbeskrivningen och (Figur 8).



Figur 2. Fastställd järnvägsplan - Ostkustbanan Dingersjö förlängd mötesstation, Trafikverket.

PLANFÖRSLAG



Förslagsskiss Resecentrum Njurundabommen.
Utformning av stationsmiljön.

TYRÉNS
ELL 2020.06.05

Figur 3: Förslagsskiss för ny tåg- och busstation i Njurundabommen, Tyréns 2020.

Antagande
Njurunda Tågstation
Del av Njurunda Prästbol 1:8 mfl
Njurundabommen, Sundsvalls kommun

Planbeskrivning

Utformning



Figur 4. Ett förslag på utformning av stationsområdet i Njurundabommen, Sundsvalls kommun, 2020.

Planförslaget föreslår en tågstation i Njurundabommen med plats för bland annat buss, taxiangöring, handikapp- hämta/lämna och pendlarparkeringar. Stationsområdet utrustas med tillhörande torg, cykelparkering, gator, gång- och cykelvägar m.m. Busstationen får en rundkörningsinspirerad utformning med plats för 4 bussar, ytterligare en 5:e busshållplats placeras efter Torggatan. Infart mot Prästgatan och Torggatan från Mjösundsvägen som tillåter trafik i båda riktningar, placeras i sydvästra delen av planområdet. Rundkörningen för busstrafiken planeras preliminärt bli enkelriktad med utfart belägen öster om infarten mot Mjösundsvägen. Ny utfart för Njurunda Prästbol 1:13 möjliggörs mot Prästgatan, samt utrymme för att förlägga ny gång och cykelväg genom markköp från 1:62.

Järnvägsspår med tillhörande tågplattform ligger i anslutning till plangränsen i öst. Tågplattformen får utöver vanliga trappor en handikappanpassad ramp med vilplan, som säkerställer att funktionshindrade kan ta sig upp till den ca 3 m höga perrongen. Inom den centrala torgytan norr om busshållplatserna, kan möjlighet finnas att eventuellt bedriva torghandel. Nya gång- och cykelvägar ansluts från Mjösundsvägen och leder in i stationsområdet för att förbättra tillgängligheten för både fotgängare och cyklister. Det kommer finnas cykelparkeringar inom stationsområdet för de som inte reser med bil. I planområdets sydöstra del finns plats för en personaltoalett och en mindre grönyta.

Hela stationsområdet planläggs som allmän platsmark. Prästgatan inklusive vändplatsen mot Ljungan i norr anges som LOKALGATA för att säkerställa den framtida tillgängligheten till stationsområdet och befintliga fastigheter väster om planområdet.

Den västra delen av rundkörningen/busshållplatsen som fortsätter mot Torggatan och Prästgatan, planläggs också som LOKALGATA och tillåter både personbilar och bussar i båda riktningar, medan den östra delen av rundkörningen anges som TORG. Användningen TORG sträcker sig in på stationsområdets centrala ytor och möjliggör bland annat för cykelplatser, för att sedan fortsätta mot planområdets nordöstra delar, som kan bebyggas med parkeringar. Den sydöstra delen av planområdet som ligger mot Mjösundsvägen, har en höjdskillnad och bedöms vara lämplig för ändamålet PARK.

Trygghet och tillgänglighet

För att ge god sikt och bättre orienterbarhet inom stationsområdet, bör t.ex. möbler väljas som ej skymmer, uppstammade träd, låg markvegetation och transparenta material. Vidare bör hela stationsområdet utrustas med belysning som ger väl upplysta platser, vilket är en viktig trygghetsaspekt under dygnets mörka timmar.

Ur tillgänglighetsperspektivet bör det finnas ledstråk mellan viktiga målpunkter. Det bör också finnas sittmöbler med armstöd och ryggstöd, samt sittmöbler både utan och med tillgång till väderskydd, på ett flertal platser inom stationsområdet.

	Planbestämmelser
	Allmän platsmark
TORG (allmän platsmark)	TORG – Användningen medger att platsen används för torg med tillhörande verksamheter, det kan till exempel vara torghandel, kiosker, toaletter, serveringar, kollektivtrafik med hållplatsskydd, bussar, värmekur, grönytor, träd, planteringar gång- och cykelvägar, fordonsparkering, cykelparkering, bänkar, trottoarer m.m. Lite mer än hälften av rundkörningen för kollektivtrafiken i stationsområdets södra del, anges som TORG. I mitten av rundkörningen anläggs en plattform för busshållplatser med plats för cykelplatser, sittplatser, väderskydd och värmekur. Torgytan fortsätter sedan norrut ovanför rundkörningen för att möjliggöra en central torgyta inom stationsområdet, med plats för exempelvis cykelplatser, planteringar och bänkar. Torgytan sträcker sig sedan vidare mot planområdets nordöstra delar där plats finns för både cykel- och bilparkeringar. Dagvattenanläggningar som t.ex. dagvattenmagasin och infiltrationsanläggningar får anordnas under torgytan. Kommunen har erhållit en ritning från konsult med en inmätning av trappa/ramp samt släntfot mot tågplattform, planområdet utgår från denna ritning. Trappa/ramp ska så långt som möjligt ligga utanför planområdet medan plangränsen ska ligga i släntfot. Visar det sig i ett senare skede att justeringar behöver göras, eller att det finns avvikelser gällande inmätningen, tillåts trappa/ramp samt slänt/släntfot på markanvändningen TORG.

GATA ₁ (allmän platsmark)	Lokalgata – En lokalgata ingår inom lokalnätet inom en tätort främst för trafik som har sitt mål vid gatan. Lokalgata medger alla trafikslag och inrymmer de vanliga arrangemangen av trafikanordningar, gång- och cykelvägar, cykelparkering, parkeringsplatser, trottoarer, planteringar, grönytor, bänkar, hållplatsskydd, busshållplatser, värmekur, kiosker m.m.
GATA ₂ (allmän platsmark)	Huvudgata – ingår i lokalnätet och binder ihop lokalgator inom en tätort. Huvudgatan är avsedd för alla trafikslag. Planområdet går i söder in på en mindre del av Mjösundsvägen som anges som Huvudgata. Användningen inrymmer gång- och cykelvägar, cykelparkering, parkeringsplatser, trottoarer, planteringar, grönytor, bänkar, hållplatsskydd, busshållplatser, värmekur, kiosker m.m.
PARK (allmän platsmark)	PARK – Användningen PARK innefattar alla typer av parker och grönområden som helt eller delvis är anlagda. Inom användningen ingår förvaringsmöjligheter kopplat till parkens service- och skötselbehov, gång- och cykelvägar, planteringar, mindre lekplatser, mindre ytor för idrott, scener, kiosker, toaletter m.m.
	Administrativa bestämmelser
Huvudmannaskap	Kommunen är huvudman för allmän platsmark.
Genomförandetid	Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Se mer under rubriken ”Genomförandetid”.
Strandskydd	Strandskyddet är upphävt

Trafikförhållanden

Mjösundsvägen vid korsningen vid Prästgatan hade år 2016 en årsdygnstrafik (ÅDT) på 4620. Enligt en trafikmätning som utfördes vid Torggatan under året 2015, trafikeras vägen av ca 1100 fordon per vardagsmedeldygn. I samband med

att utbyggnaden av stationsområdet i Njurundabommen står klart, förväntas trafiken efter Prästgatan förbli låg. Gatan används framförallt av de fåtal fastigheter som är belägen väster om Prästgatan, samt för framtida resenärer med stationsområdet som målpunkt. Med hänsyn till tillgängligheten för bil, planläggs vändplatsen som lokalgata i den nordligaste delen av Prästgatan mot Ljungan.

Geoteknik

Tyréns utförde under våren 2019 en geoteknisk undersökning som reviderades pga. ett nytt utformningsförslag för stationsområdet våren 2020 (se bilaga *PM Geoteknik Njurundabommen resecentrum*).

Sammanfattningsvis utgörs marken av lös till medelfast lagrad sand och grovsand (materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1) med djupa mäktigheter. Sonderingarna har erhållit stopp i förmodad morän på mellan 21–34 meters djup. Vid området mot väg 559 där en djup schakt har fyllts igen, återfinns fyllning av grus och sand med inslag av silt (materialtyp 3B och tjälfarlighetsklass 2) den översta metern.

Rekommendationen enligt Tyréns rapport är att all organisk jord ska avlägsnas. Grundläggning av stödmur och plattform bör utföras med minst 0,3m lastfördelande och kapillärbrytande krossmaterial materialtyp 2 på den naturligt lagrade sanden eller på fyllningen av grusig sand (0,7–1,0m under markytan). Då jorden naturligt är dränerande och icke tjälskjutande behövs ingen dränering eller frostskyddsisolering. Dimensionerande grundtryck i den naturligt lagrade sanden, i marknivå, kan antas till 150 kPa. Vid grundläggning 1m under markytan kan en grundpåkänning om 200 kPa tillåtas.

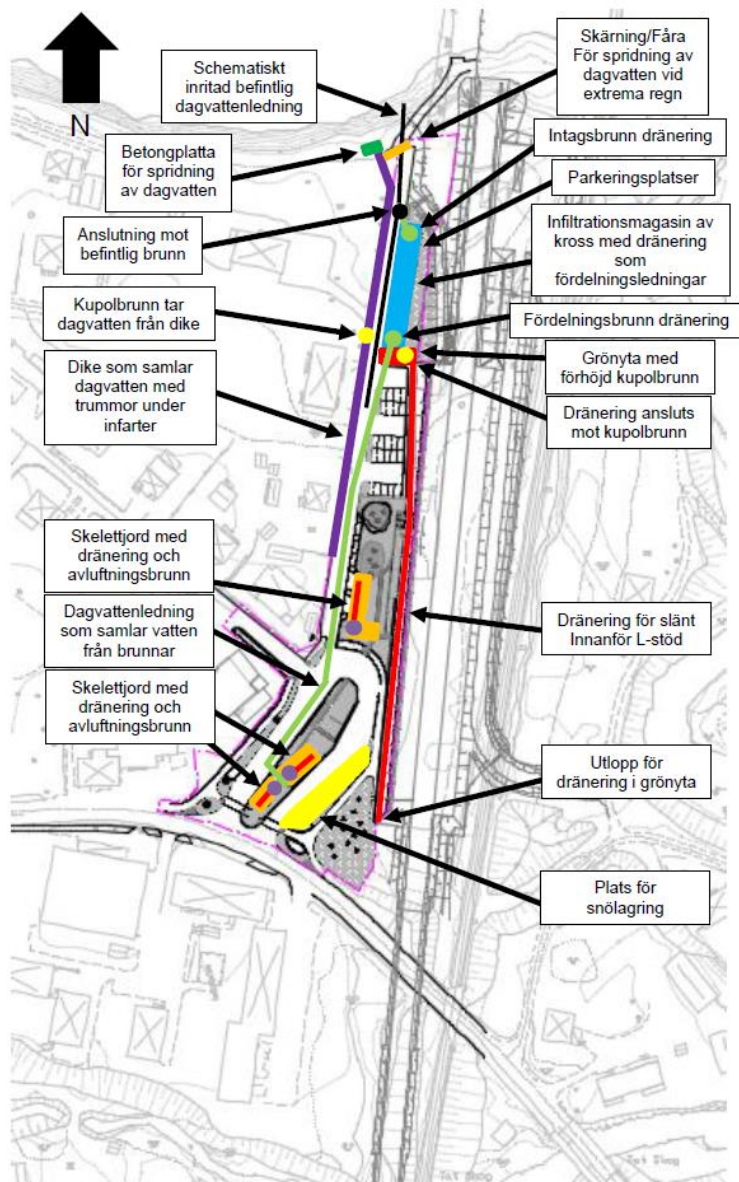
Sammantaget bedöms rådande topografi och markförutsättningar utgöra goda förutsättningar för ett anläggande av stationsområde med tillhörande konstruktioner.

Vattenområden

Grundvattenförhållanden

Enligt den reviderade markgeotekniska undersökningen som utfördes av Tyréns våren 2020, ligger grundvattnet inom området generellt ganska djupt. Enligt avläsningar från tre grundvattenrör inom området varierar grundvattenytan mellan 5,9–8,0 meter under markytan, motsvarande nivå är +6,7 – +4,5. Två av rören tillhör Trafikverkets undersökningar för centrumupprustning i Njurundabommen.

Dagvatten och höga flöden

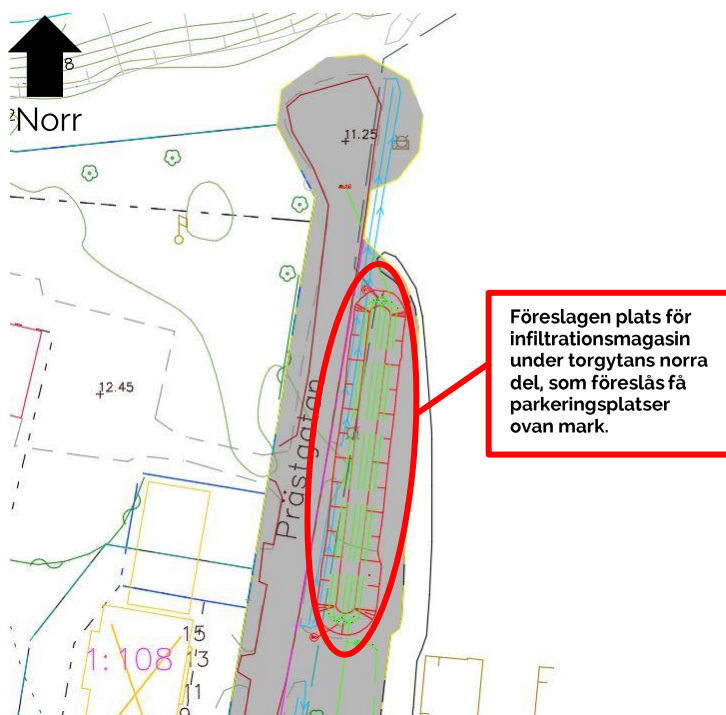


Figur 5: Principiell dagvattenlösning för stationsområdet, Tyréns, 2020.

Tyréns har under 2020 tagit fram en rapport, se "PM Dagvattenutredning, Njurundabommen Stationsområde". Dagvattnet från stationsområdet avleds till skelettjordan där vattnet tillåts infiltrera. Skelettjorden utrustas med dränering och brunnar som kan avlägsna vattnet vid större regn. Dagvattnet ska i första hand ledas till en grönyta om möjligt. Alla parkeringsytor ska lutas mot grönytor för att

tillåta förorenat dagvatten att infiltrera i dessa ytor för att avlägsna föroreningar. Genom att utnyttja grönytor på detta sätt kommer inte en oljeavskiljare att vara nödvändig. Grönytorna utformas som svackdiken som tillsammans med skelettjordarna skapar tillräcklig volym för att kunna magasinera regn med upp till 2 års återkomsttid. Förhöjda kupolbrunnar placeras ut i grönytorna som tillåter dagvattnet att brädda. På detta sätt kommer majoriteten av alla regn som inträffar under ett år kunna hanteras direkt i grönytorna och skelettjordarna.

Dagvattenbrunnar placeras i de områden där avledning till grönyta inte är möjlig. Dränering, kupolbrunnar samt dagvattenbrunnar ansluts till dagvattenledningar som leder dagvattnet till ett infiltrationsmagasin under torgytan och de föreslagna parkeringsplatserna i den norra delen av området. Infiltrationsmagasin och ledningar dimensioneras efter ett tioårsregn med tio minuters varaktighet. Magasinet tillåter ytterligare infiltration och rening av dagvattnet. Magasinet utrustas med en bräddledning som leder vattnet till befintlig dagvattenbrunn i Prästgatan, i de extrema fall där magasinet skulle fyllas. I väldigt extrema fall då hela systemet går fullt kommer dagvattnet naturligt avledas yttledes mot Ljungan i norr och Stångån i öst, med anledning av höjdryggen som korsar över området.



Figur 6: Placering av infiltrationsmagasin föreslås under torgytan i den norra delen av stationsområdet. Bild visar magasin tillsammans med preliminära schaktslänter för urgrävning.

Markavvattning

Tillstånd för markavvattning bedöms ej erforderligt.

Risker/Störningar**Stationsområde**

Öster om planområdet planerar Trafikverket att bygga ett nytt dubbelspår i ett led att öka trafikkapaciteten längs Ostkustbanan.

Länsstyrelsens i Västernorrland publicerade år 2010 en riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Enligt riskpolicyen ska hänsyn till olyckor med farligt gods tas inom 150 meter från transportleder där farligt gods färdas. Markanvändningar delas in i en tregradig skala (Zon A-C) med utgångspunkt i olika riskbilder. Ett stationsområde med sina tillhörande funktioner bör ses som en trafikanläggning som kan uppföras i Zon C. Med anledning av stationsområdets naturliga placering intill järnvägen, är det inte möjligt att ha något skyddsavstånd för denna typ av markanvändning. Övrig markanvändning som bedöms lämplig inom planområdets norra och västra del utmed Prästgatan är parkeringsplatser (Zon C) och ett Torg (Zon C).

Trafikverket har i samband med framtagandet av järnvägsplanen för Dingersjö, upprättat en kvalitativ riskanalys, där olycksriskerna diskuterats utan större vikt vid sannolikheter och siffror. Metodvalet har baserats utifrån den låga persontätheten i området och den begränsade mängd farligt gods som transporteras på sträckan. Trafikverket beräknar år 2030, att 1 godståg/dag med farligt gods kommer färdas genom Njurundabommen och Dingersjö. Utredningen lyfter fram riskreducerande åtgärder som planeras utföras i samband med byggnationen av det nya dubbelspåret.

Utbyggnaden medför en betydligt bättre spårstandard än tidigare som bidrar till en lägre olycksrisk, vidare kommer spårnära bullerskärmar och bullervallar installeras som dels kommer minska bullernivåerna, dels fungera som ett skydd mot värmestrålning och bränder. Slutsatsen av riskanalysen visar en risknivå som bedöms som godtagbar.

Sundsvalls kommun tog under 2018 fram en riskutredning för det nya resecentrumet i centrala Sundsvall, som också utgått från en kvalitativ bedömning för transporter av farligt gods. Tåg söderifrån som ska till Sundsvalls centralstation passerar redan idag Njurundabommen, liksom tåg norrifrån som ska till Gävle. Sundsvalls centralstation ligger i likhet med det framtida stationsområdet i Njurundabommen intill järnvägen. Utredningen för centralstationen anger ett skyddsavstånd på 30 m från järnvägen, alternativt 25 m med brandskyddade fasader, där ytparkering kan lokaliseras närmare än 25 m från

järnvägsspåren. Nämnade riskreducerande åtgärder bedömdes som ej möjliga för ett trähus vid centralstationen, med hänsyn antikvariska värden, vilket även gällde för stationshuset som klassas som ett byggnadsminne.

Stationsområdet i Njurundabommen kommer i jämförelse med Sundsvalls centralstation, gränsa till en ca 3 meter hög tågplattform och sakna stationsbyggnad. Plattformen kommer vara belägen mellan stationsområdet och järnvägsspåren mot planområdets östligaste del. Den upphöjda plattformen ger en riskreducerande effekt, som vid urspårning utgör en skyddande barriär. Trafikverket uppför en ca 2 meter hög bullerskärm längs hela den västra plattformsidan som angränsar mot stationsområdet, vilket även utgör ett skydd som förhindrar skador av snö, is och gnistbildning från tåg på parkerade bilar inom stationsområdet.

Vidare är persontätheten betydligt högre vid centralstationen i Sundsvall än i Njurundabommen, vilket i Njurundabommens fall bidrar till en lägre riskbild som ger mindre sannolikhet till att ett större antal människor exponeras vid en eventuell tågolycka. Placeringen av både plattform och dubbelspår är dessutom redan fastställt på aktuell plats i Njurundabommen av Trafikverket, och går därmed inte att ändra.

Utifrån en betydligt bättre spårstandard än tidigare, det naturliga skydd som tågplattformen och bullerskärmarna utgör mot snö, is och gnistbildning från tåg, att resenärer endast tillfälligt vistas på platsen, avsaknaden av stationsbyggnad, samt en lägre persontäthet i området, bedömer Stadsbyggnadskontoret att ett nytt stationsområde kan upprättas i anslutning till tågplattformen under acceptabla risknivåer.

Buller

När stationsområdet väl står klart och busstrafiken kommit igång kan den södra delen av Prästgatan uppleva något mer buller än tidigare. Genomfartstrafiken längs Torggatan kan däremot sannolikt minska när rundkörningen tagits i bruk och busshållplatserna är på plats sydöst om Torggatan. Prästgatan är idag lågt trafikerad och kan få en ökning av förbipasserande bilar som har stationsområdet som målpunkt. Stadsbyggnadskontoret sammantagna bedömning är dock att ökningen av bullernivåerna inte kommer vara betydande.

Bullerutredning

Sundsvalls kommun har efter synpunkter under samrådet tagit fram en bullerutredning via konsultföretaget Tyréns. (Se bilaga Torggatan Njurunda Trafikbullerutredning, Tyréns)

Enligt de uppgifter som Stadsbyggnadskontoret erhållit kommer Torggatan att trafikeras av 3 lokalbussar per dygn. Bullerutredningen har tagit extra höjd och räknat på 6 bussar per dygn, trots ett högre värde visar resultaten att bussrelaterat buller längs Torggatan, inom stationsområdet och för flerbostadshusen söder om Mjösundsvägen, ligger inom godtagbara nivåer. Varken ekvivalent eller maximal ljudnivå ökar varken för bostäderna längs Torggatan eller för flerbostadshusen söder om Mjösundsvägen, jämfört med nollalternativet utan bussar. Bullernivåerna överskrider inte heller folkhälsomyndighetens riktlinjer för s.k. lågfrekvent buller, som kan uppstå i samband med att bussar står på tomgång.

PLANENS FÖRENLIGHET MED 3,4, 5 och 7 KAP. Miljöbalken Hushållningsbestämmelser 3, 4 kap MB

De grundläggande hushållningsbestämmelserna syftar till att mark- och vattenområden ska användas till det som lämpar sig bäst för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Planområdet ligger beläget i enlighet med 3 kap 8 § inom riksintresse för kommunikationer, järnvägen *Ostkustbanan*. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Detaljplanen innebär ett upprättande av en ny tåg & busstation. Ett stationsområde bedöms ge långsiktig positiv effekt på utnyttjandet av järnvägen, både tillgänglighet och attraktivitet till järnvägen förbättras genom ett etablerat stationsområde.

Detaljplanens norra del tangerar ett riksintresseområde mot Ljungan: riksintresset för naturvård och friluftsliv. Planområdet ligger inom Trafikverkets ianspråktaga järnvägskorridor och är i hög grad redan exploaterat av det kommande dubbelspåret. Av den anledningen bedöms planförslaget få en begränsad påverkan på rörliga friluftslivet och naturvård.

Utifrån områdets läge och syftet med planförslaget är därför Stadsbyggnadskontorets sammantagna bedömning att förslaget är förenligt med både 3 kap MB och 4 kap i MB.

Miljökvalitetsnormer 5 kap MB

Miljökvalitetsnormer (MKN) är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet inom ett geografiskt område. Det finns miljökvalitetsnormer för föroreningar i utomhusluft, vattenförekomster, föroreningar i fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

MKN Buller

Miljö kvalitetsnormen för buller gäller i kommuner med fler än 100 000 invånare. Även i mindre och medelstora kommuner (under 100 000 invånare) ska strävan vara att begränsa buller. Enligt fastighetsregistret uppgår antalet invånare i Sundsvalls kommun (2020-06-09) till 99 484 st. Detaljplanen syftar till att skapa ett stationsområde som utgör en samlad utgångspunkt för kollektivtrafiken i Njurundabommen. Prästgatan kan uppleva ett ökat antal förbipasserande bilar som har tågstationen som målpunkt. Stadsbyggnadskontoret bedömning är dock att denna ökning inte är betydande.

MKN Luft

Planförslaget föreslår en ny tågstation i närhet till centrala Njurundabommen. Stationsområdet kommer att tillhandahålla både buss- och tågförbindelse. Med tillgång till kollektiva färdmedel minskas behovet av bil och planförslaget bedöms därför inte få en negativ påverkan på MKN luft.

MKN Vatten

Planområdet gränsar i norr till vattenförekomsten Ljungan (SE691018-157875) som rinner österut mot Bottenhavet. Öst om området finns vattendraget Stångån (SE690654-158163) som rinner norrut mot Ljungan.

Planområdets huvudsakliga recipient kommer att vara Ljungan men då en höjdrygg sträcker sig över området kommer dagvatten vid större regn kunna söka sig i sydostlig riktning ner mot Stångån. Enligt VISS uppges nuvarande statusklassning för både Ljungan och Stångån vara av måttlig ekologisk status och ej god kemisk status.

Planförslaget innebär att andelen hårdgjorda ytor kommer att öka, vilket skulle kunna medföra ökad föroreningsbelastning genom ett ökat avledande av dagvatten. I dagvattenutredningen *PM Dagvattenutredning, Njurundabommen Stationsområde* föreslås ett antal reningsåtgärder (se även under rubriken ”Dagvatten och höga flöden”. Dagvattnet från stationsområdet leds till skelettjordan där vattnet tillåts infiltrera. Skelettjorden utrustas med dränering samt brunnar som kan avlägsna vattnet vid större regn. Alla parkeringsytor ska lutas mot grönytor för att tillåta förorenat dagvatten att infiltrera i dessa ytor i syfte att avlägsna föroreningar. Genom att utnyttja grönytor på detta vis bedöms inte oljeavskiljare bli nödvändigt.

Vidare placeras dagvattenbrunnar i de områden där avledning till grönyta inte är möjlig. Dränering, kupolbrunnar samt dagvattenbrunnar kopplas till dagvattenledningar som leder dagvattnet till ett infiltrationsmagasin under

torgytan och de föreslagna parkeringsplatserna i den norra delen av området. Implementeras dessa åtgärder bedöms den kemiska statusen förbli minst oförändrad och därmed bedöms inte heller MKN vatten påverkas negativt av planförslaget.

Historisk beskrivning

Den historiska beskrivningen (se bilaga Historisk_beskrivning, Sven-Åke Westman, 2020) över stationsområdet visar att det har funnits eventuella föroreningskällor inom marken för det aktuella stationsområdet. Historiken visar bland annat att det funnits en äldre bensintank, återvinningsstation, verkstad och ett motorvagnsstell inom det berörda området.

Förorenad mark

Med anledning av de frågetecken som identifierades i den historiska beskrivningen, utförde Tyréns en miljöteknisk markundersökning av området 2017. Slutsatsen i den historiska beskrivningen anger att det inom markanvändningen för gatumark, torg och parkering motsvarar Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning. Bedömningen blir därför att marken bör anses som lämplig för planerat stationsområde.

Planförslaget bedöms förenligt med 5 kap MB och en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap MB är inte nödvändig.

Strandskydd 7 kap MB

Enligt Miljöbalken 7 kap. 18 g § träder strandskyddet in om ett område inom strandskyddsområde upphör att omfattas av detaljplan eller ersätts med ny detaljplan. Det är endast själva förfarandet för upphävandet av strandskyddet som regleras i plan- och bygglagen, PBL 4 kap. 17§. De lagliga förutsättningarna för att upphäva strandskyddet i detaljplan regleras i miljöbalken, 7 kap. 18 c–d §.

Det aktuella planområdet ligger inte inom någon gällande detaljplan och platsen omfattas av strandskydd. Allmän platsmark inom planområdet återfinns närmare än 100 meter från Ljungan och Stångån.

I denna detaljplan upphävs strandskyddet för allmän platsmark enligt 18 c § punkt:

2. Genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

5. Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

- **Pt.2** Ostkustbanan återfinns mellan planområdet och Stångån, vilket gör att strandskyddet i denna del även kan upphävas med hänvisning till 7 kap 18 c § pt.2.
- **Pt.5** En ny tågstation bedöms få en positiv påverkan på Njurundabommen och dess närområden. Kommunen bedömer att det bör anses vara ett allmänt angeläget intresse att möjliggöra för ett stationsområde i anslutning till dubbelspåret. Stationsläget för Njurundabommen är bestämt till aktuell plats, utifrån att Trafikverket anlägger det framtida dubbelspåret med tillhörande tågplattform på den specifika platsen, det finns därför ingen möjlighet att upprätta stationsområdet utanför det strandskyddade området.

Behovsbedömning av miljöbedömning

Undersökningen identifierade inga större konsekvenser till följd av planförslaget, mer än att andelen hårdgjord yta ökar, samt att strandskyddet behöver upphävas för allmän platsmark.

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

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan (ÖP 2021)

Området pekas i översiktsplanen ut som resecentrum under utveckling. Detaljplanen syftar till en sådan utveckling och går således helt i linje med gällande översiktsplan.

Planprogram för Njurundabommen

Platsen ingår i ett planprogram för utveckling av Njurundabommens centrum som antogs 2017-06-21. Programmet redovisar mål och riktlinjer som ska fungera som vägledning och stöd för ett fortsatt detaljplanarbete. Planområdet pekas ut som resecentrum och förslaget bedöms vara förenligt med riktlinjerna i planprogrammet.

Regionala planer

I *Framtid Västernorrland: Regional utvecklingsstrategi för länet 2011-2020* betonas vikten av tillgänglighet, där förhoppningen är att stora satsningar på infrastrukturen ska bidra till att kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ till bilen, både ute i landsbygden och i staden. Tillgänglig kollektivtrafik möjliggör pendling för alla människor och skapar förutsättningar för ett mer hållbart samhälle.

I *Regional transportplan för Västernorrlands län 2018-2029* lyfts kollektivtrafikens betydelse fram, där en ökad tillgänglighet och kortare restider till exempelvis arbetsplatser, skola och rekreation för människor medför stora samhällsvinster ur ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. Det är därför viktigt att möjliggöra till fler resor och transporter inom och utanför länsgränserna som positivt kan bidra till den regionala tillväxten.

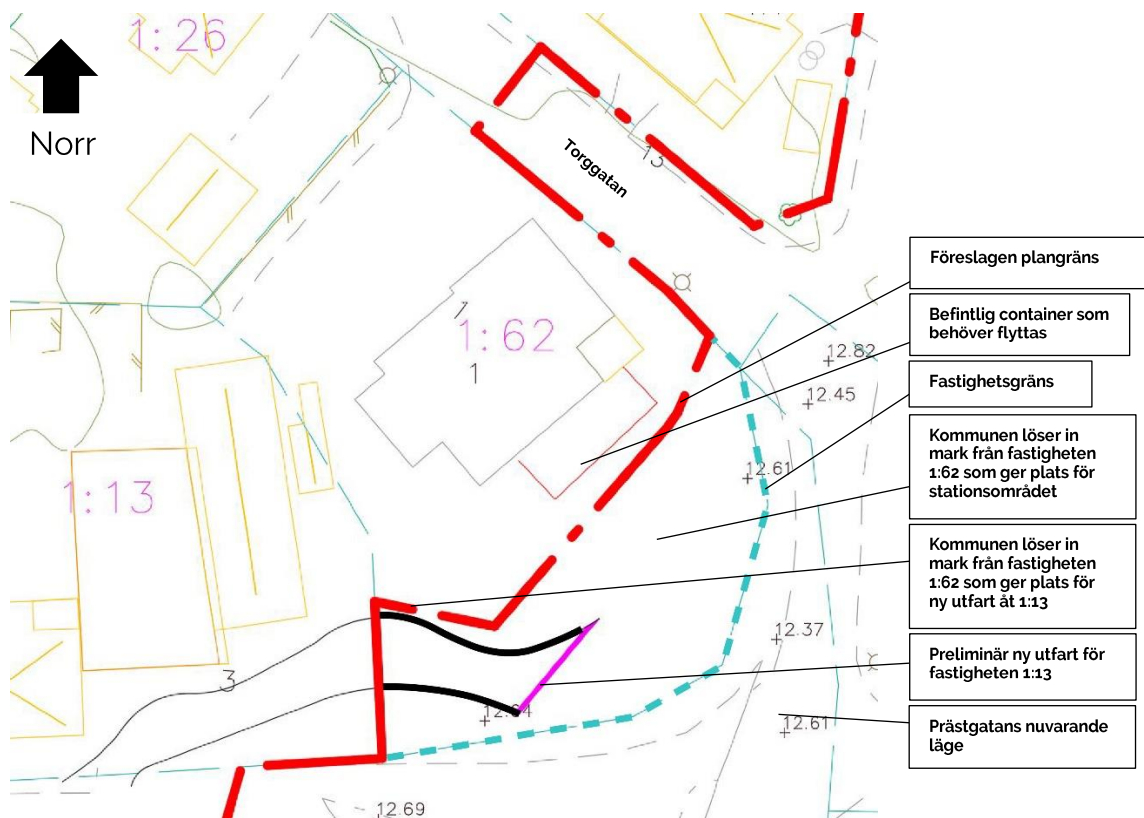
Detaljplaner

Planförslaget angränsar till befintliga detaljplaner men ligger belägen inom en plats som saknar en gällande detaljplan.

Kommunala beslut i övrigt

Ett uppdrag gavs till Stadsbyggnadskontoret 2016-12-21 (§ 188) att möjliggöra för ett resecentrum som ligger i anslutning till Trafikverkets tågplattform och dubbelspår, som är en del av upprättad järnvägsplan för förlängd mötesstation i Dingersjö/Njurundabommen.

AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER



Figur 7: Bild (röd linje) som visar den ungefärliga intrång som stationsområdet behöver göra på fastigheten Njurunda Prästbol 1:62.

Utformningen av det nya stationsområdet innebär att nya busshållplatser med en rundkörning för kollektivtrafiken placeras något västerut. För att stationsområdet ska kunna byggas är det nödvändigt för kommunen att lösa in mark från Njurunda Prästbol 1:62. Utfarten från Prästgatan kommer att flyttas lite västerut för att frigöra plats åt ny gång- och cykelväg, samt rundkörningen för bussar i stationsområdets södra del. Ny utfart för Njurunda Prästbol 1:13 säkerställs på den inlösta marken som ägs av kommunen. In- och utfart för fastigheten 1:62 kommer huvudsakligen ske från Torggatan.

Konsekvenserna för fordonstrafiken bedöms bli begränsade. Prästgatan ut mot Mjösundsvägen kommer medge trafik i båda riktningar, samt tillåta trafik för både personbilar och bussar. För fotgängare och cyklister kommer det bli möjligt att genom nya gång- och cykelvägar ta sig in på stationsområdet.

Planen föreslår en 5:e busshållplats efter Torggatan. Enligt de uppgifter som Stadsbyggnadskontoret mottagit, planeras Torggatan trafikeras av en busslinje med 3 lokalbussar per dygn och blir lågtrafikerad. I de fall tågtrafiken får problem som innebär att ersättningsbussar behövs, kan den 5:e busshållplatsen användas temporärt som ersättningsplats.

Konsekvenser utom planområdet

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett nytt stationsområde som möjliggör tåg, buss och taxi på en samlad plats, skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken och ger fler möjligheten att välja dessa transportsätt. Enligt ÖP 2021 arbetspendlar ca 800 personer från Njurundabommen till Sundsvall med omnejd, räknas dessutom skolpendlingen in blir pendlingen än mer omfattande.

En utveckling av kollektivtrafiken bedöms bidra till ett mer ekonomiskt, ekologiskt och hållbart samhälle. Mjösundsvägen kommer enligt Trafikverkets järnvägsplan (*Dingersjö förlängd mötesstation*) byggas om och utformas med separata gång- och cykelvägar längs båda sidor, vilket blir en märkbar förbättring av både säkerhet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Det kommer från Mjösundsvägen även finnas gång- och cykelkopplingar in till stationsområdet. Detaljplaneförslaget föreslår att en 5:e busshållplats förläggs efter Torggatan. Bullerutredningen som tagits fram visar att varken lågfrekvent, ekvivalent eller maximal ljudnivå överskrider för bostäderna längs Torggatan.

Torggatan trafikeras idag inte av någon busslinje. Torggatan är en kommunal gata och kommunens gatuavdelning har rådighet över gatans utformning och reglering oavsett detaljplan eller inte. Anledningen till att del av Torggatan omfattas av planförslaget är för att visa på vilka behov som kopplas till stationsområdet, där en 5:e busshållplats inryms inom gatumarken på den sydöstra delen av Torggatan. Då turtätheten enligt uppgifter uppgår till 3 lokalbussar per dygn på hållplatsen utmed Torggatan, bedöms detta medföra en mindre påverkan.

Utöver förbättrade kommunikationer och ett mer hållbart resande, bedömer Stadsbyggnadskontoret att stationen kan ge positiva effekter för hela Njurundabommen med omnejd. Med fler resmöjligheter och kortare restider in till centrala Sundsvall, samtidigt som möjligheter ges för resor vidare norrut mot Hudiksvall och Gävle, ökar attraktiviteten för hela Njurunda. Bättre tillgänglighet genom förbättrade kommunikationer till större tätorter kan på sikt bidra till nya exploateringar och bostäder i området.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Värme, el, vatten, avlopp

Befintliga ledningar flyttas i samband med genomförandet.

Stadsbyggnadskontoret via entreprenadsektionen för en dialog med MittSverige Vatten AB gällande vatten- & avlopp, samt för anslutning till befintligt dagvattensystem. Vidare för entreprenadsektionen en dialog med Skanova AB gällande befintliga optokablar och kopparkablar, samt en dialog med Sundsvalls Energi gällande framtida fjärrvärmeledningar.

Bilagor - Tekniska utredningar

Kommunen har inför planläggning tagit fram ett flertal utredningar såsom: markmiljöprover, geotekniska undersökningar, dagvattenutredning m.m.

- Slutrapport: Torggatan Njurunda Trafikbulerutredning, Tyréns 2020-12-16.
- PM slutrapport: Dagvattenutredning Njurundabommen Stationsområde, Tyréns, rev 2020-10-16.
- Historisk beskrivning (Sven-Åke Westman, rev 2020-03-31).
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Centrumupprustning Njurundabommen väg 562/559, Trafikverket, Tyréns; rev 2019-02-06.
- MUR/Geoteknik, Njurundabommen resecentrum, Sundsvalls kommun, rev 2019-06-05
- PM Geoteknik Njurundabommen Resecentrum, Tyréns, rev 2020-04-02

GENOMFÖRANDEFRÅGOR ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen beräknas vinna laga kraft under våren 2021.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Det kan uppstå behov av att ändra denna plan om t.ex. om något behöver ändras på ett idag oförutsägbart sätt. Därför föreslås kortast möjliga genomförandetid.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men

kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för till exempel förlorad byggrätt.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

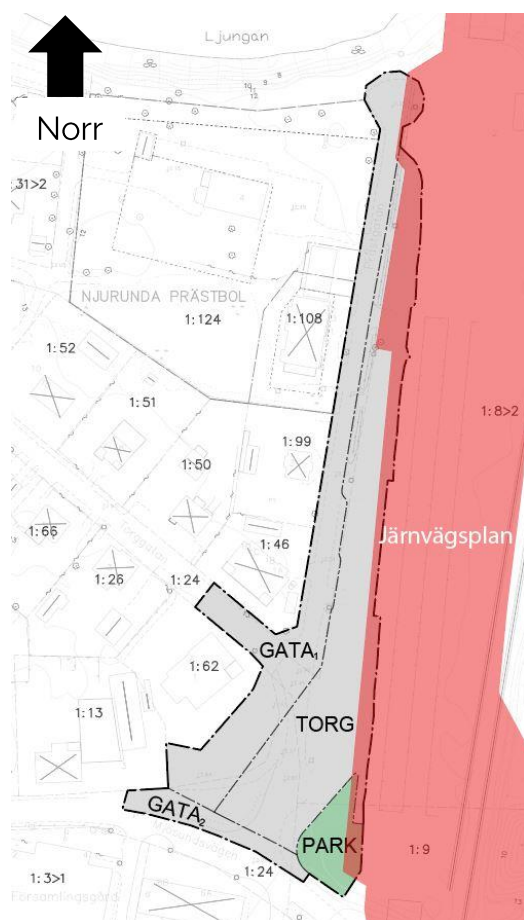
Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Övrig information

Trafikverket avses fortsättningsvis vara väghållare och ansvara för skötsel och drift av Mjösundsvägen, det mindre intrånget som planförslaget medför i vägområdet påverkar inte detta.

Avtal

- Sundsvalls kommun avser att upprätta avtal med Trafikverket och fastigheten Njurunda Prästbol 1:62 som berör inköp av mark.



Figur 8: Röd färg visar den ungefärliga överlappningen mellan järnvägsplan och föreslagen detaljplan.

- Detaljplanen medför ändringar i befintlig järnvägsplan som Trafikverket planerar att hantera genom ett så kallat ”tillägg till plan”.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

En traditionell fastighet är avgränsad horisontellt på marken. I teorin sträcker sig en fastighet från markytan in till jordens medelpunkt och ut i rymden. Till en fastighet kan höra byggnader, skog, vatten med mera. En fastighetsreglering kan t.ex. innebära att en hel fastighet eller delar av fastighet, mark, överförs till en annan. Avstyckning kan t.ex. innebära att ny fastighet bildas för bostad-, industriändamål m.m.

Allmän Plats

Allmän platsmark utgörs av del av fastigheterna Njurunda Prästbol 1:8, 1:9, 1:24 och 1:62. Njurunda Prästbol 1:24 ägs redan av Sundsvalls kommun. Den mark som ingår i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till Njurunda Prästbol 1:24.

Sundsvalls kommun är huvudman för allmänna platser och har skyldighet samt möjlighet att lösa in allmän platsmark enligt plan och bygglagen se nedan. 6 kap 13 § PBL, kommunen får lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för:

1. en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för, eller
2. annat än enskilt bebyggande, om markens eller utrymmets användning för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd ändå.

14 kap 14 § PBL, kommunen är skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för:

1. en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för, eller
2. annat än enskilt byggande.

Sundsvalls kommun har intention om att teckna överenskommelse om fastighetsreglering med berörd fastighetsägare, om ingen överenskommelse om fastighetsreglering sker finns möjlighet för Sundsvalls kommun om att ansöka om tvångsvis fastighetsbildning hos lantmäterimyndigheten där ersättningsfrågan regleras.

- Servitut och ledningsrätt bedöms inte behövas
- Gemensamhetsanläggning bedöms inte behövas

Ansökan om lantmäteriförrättning

När detaljplanen har vunnit laga kraft kan fastighetsrättsliga åtgärder ske. Ansökan om avstyckning, marköverföring genom fastighetsreglering samt bildande av gemensamhetsanläggning, ledningsrätt eller servitut inlämnas till lantmäteriet. Fastighetsägarna ansvarar för att ansöka och bekosta fastighetsbildningsåtgärder som krävs för att genomföra detaljplanen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning – Sammanfattning

1. Mark för allmänna ändamål (torg, gata, och parkmark) inom Njurunda Prästbol 1:8, 1:9 och 1:62 ska genom fastighetsreglering överföras till Njurunda Prästbol 1:24.

ÖVRIGT

Kommunen har inför planläggning använt sig av följande rapporter och utredningar:

- PM Riskanalys – farligt gods, Järnvägsplan Dingersjö, förlängd mötesstation Sundsvalls Kommun, Västernorrlands län, Trafikverket, 2013-12-11.
- Fastställelsehandling, Järnvägsplan Dingersjö förlängd mötesstation, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län, Trafikverket, 2014-11-12.
- Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, Länsstyrelsen, Västernorrland, år 2010.
- Regional Transportplan för Västernorrlands län 2018-2029, Region Västernorrland.
- Framtid Västernorrland 2011-2020, Länsstyrelsen.
- Riskbedömning – Detaljplan för Sundsvalls Resecentrum, Transport och hantering av farligt gods på järnväg, WSP, 2018-03-22.

Revidering

Ändringar efter samråd:

- Planområdet utökas i norr för att vändplanen i den norra delen av Prästgatan ska inrymmas inom detaljplanen.
- En justering av plangränsen har gjorts vid släntfoten mot tågplattform samt trappa/ramp, pga. att nya inmätningar utförts.
- Justeringar har gjorts inom planområdet som utgår från ett mer uppdaterat stationsunderlag.

- Markanvändningen ”P-plats” ersätts genom att användningen TORG utvidgas norrut. Markanvändningen TORG inrymmer en mängd olika funktioner, där parkeringsplatser är en av dessa.
- Rubriken ”Trygghet och tillgänglighet” införs i planbeskrivningen.
- Figur 7 uppdateras för att tydliggöra fastighetsgränsen för 1:62.
- En bild införs i planbeskrivningen som visar var detaljplanen överlappar järnvägsplanen (Figur 8).
- Figur 5 som visar principiell dagvattenutformning uppdateras i planbeskrivningen.
- Kommunalt huvudmannaskap för allmän plats blir tydligare i plankartan genom att det införs under administrativa bestämmelser.
- En bild införs i planbeskrivningen som visar placering av infiltrationsmagasin under parkeringsytor (Figur 6).
- Norrpil införs i vissa bilder för att tydliggöra lokalisering.
- ”Avvägningar och konsekvenser” i planbeskrivningen uppdateras med text gällande den 5:e busshållplatsen längs Torggatan.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats med bilder, förtydliganden och mer ingående beskrivningar om hur dagvattnet är tänkt att omhändertas. Skyfallshanteringen har också fått en tydligare beskrivning. Sammanfattningen för dagvattenutredningen har uppdaterats i planbeskrivningen.
- En trafikbullerutredning har tagits fram som analyserat bullerljud relaterat till de framtida bussarna inom stationsområdet. En sammanfattande text om bullerutredningen införs i planbeskrivningen.
- ”Förslagskissen” (bilaga) och dess text har förstorats och redigerats, bilden över förslagskissen i planbeskrivningen har uppdaterats (figur 3).
- Redaktionella ändringar.

Ändringar efter granskning:

- Bullerutredningen omfattar nu flerbostadshusen söder om Mjösundsvägen.
- Mindre uppdatering av texten i planbeskrivningen under rubriken ”Bullerutredning”.

- Texten under rubriken "Värme, el vatten, avlopp" har uppdaterats och blivit tydligare.
- Redaktionella ändringar.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Detaljplanen bekostas av skattefinansierade medel.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslaget har upprättas av Stefan Olsson, Planarkitekt; Niklas Bergström, Sektionschef Trafikplanering; Anna Axling, Landskapsarkitekt; Stina Feil, Trafikplanerare; Christer Nordin, Lantmätare; Mattias Strömbom, Markingenjör; Sven-Åke Westman, Miljöhandläggare.

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar Öhrnell
Planchef



Stefan Olsson
Planarkitekt

Detaljplan för
Njurundabommen Tågstation
Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl.
Njurundabommen, Sundsvalls Kommun

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 2020-11-17

SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Samråd

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för samråd enligt PBL 5:13 under tiden 12 juni – 7 augusti, samt ett utökat sakägarsamråd 26 augusti – 17 september, 2020.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Planavdelningens kommentarer och ställningstaganden redovisas i kursiv stil och inleds med: ❖ ***Kommentar***

Svar har inkommit från:

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Förslaget till rubricerad detaljplan strider inte mot de intressen länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att ingen strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för planområdet då planens konsekvenser inte bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan.

Riksintressen

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att förslaget inte innebär någon betydande skada på de riksintressen som planen berör. I planen bör dock överlappningen med järnvägsplanen och vilka konsekvenser detta får tydligare redovisas.

❖ ***Kommentar:** En bild införs i planbeskrivningen för att visa en mer detaljerad överlappning av järnvägsplanen (figur 8).*

Strandskydd

Länsstyrelsen bedömer att det finns skäl att upphäva strandskyddet inom området, och att upphävandet inte motverkar strandskyddets syften.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att området är lämpligt för den tilltänkta markanvändningen med avseende på föroreningar i området. Historiken och föroreningsproblematiken är belyst på ett bra sätt i planeringsunderlaget.

Övriga synpunkter

Dagvatten

Dagvattenhanteringen bör utformas så att dagvatten inte leds mot Trafikverkets anläggningar.

Sundsvalls kommuns dagvattenplan antogs den 25 juni 2020 av KF. Den bör följas. I den framgår ansvar och dimensioneringsgrunder samt riktlinjer för rening av dagvatten, likaså att skötsel av dagvattenbrunnar ska ske. Öppna dagvattensystem ska finnas där så är lämpligt. Här anges att det ska utredas vart vattnet, som överstiger dimensioneringen tar vägen och om åtgärd behöver vidtas. Dagvatten och spillvatten ska avledas skilda åt.

Viktigt är att bräddningar (då infiltrationen inte tar emot vattnet) från området inte leds till det kommunala avloppsreningsverket eller till dagvattensystemet som redan är underdimensionerat och hårt belastat vid stora nederbördsmängder. Länsstyrelsen förutsätter att mark har avsatts för de behov som krävs för dagvattenanläggningen och ledningsdragning, även för bräddning av dagvatten vid höga flöden och vid höga nivåer i befintliga brunnar. Påverkan av avrinning från andra fastigheter bör ingå i utredningen. Avvattningsstråk och fördröjningsmagasin bör dimensioneras för ett regn med en återkomsttid av 100 år. Snö ska omhändertas på avsedd plats, att snön tippas i Ljungan är inte en lösning.

❖ **Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning och en bedömning där stationsområdet dimensioneras för en återkomsttid av 10-års regn. Infiltrationsmagasinet bedöms rymmas inom torgytan i stationsområdets norra del under föreslagna parkeringsplatser. Med anledning av att all mark inom stationsområdet planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap, finns möjlighet för justeringar av infiltrationsmagasin och ledningar i ett senare skede. Dräneringsledningarna som går genom infiltrationsmagasinet ansluts till en brunn med förhöjt utlopp som bräddar vatten vid regn som överstiger tioårsregn. Vidare har en dialog förts med MittSverige Vatten AB gällande inkoppling till en dagvattenbrunn i det befintliga systemet, som den nya bräddningsledningen kan ansluta till. Snön kommer att transporteras bort vid behov och inte tippas i Ljungan. Konsulten har uppdaterat texten gällande snöhanteringen i dagvattenutredningen under rubriken "Snöhantering". Planbeskrivningen uppdateras med en bild som illustrerar infiltrationsmagasinet inklusive schaktslänter (figur 6).

Beräknade utsläppsvärden av miljögifter och näringsämnen saknas i dagvattenutredningen och borde anges och jämföras med riktlinjer. Enligt Svenskt Vatten P110 ska i detaljplanen fastställas behovet av rening av dagvatten. Syftet med omhändertagande av dagvattnet är också att rena vattnet från miljögifter och närsalter. Framtida antalet fordon inklusive bussar bör anges.

Länsstyrelsen förutsätter att i god tid innan byggnationen, samråd sker med miljökontoret, Sundsvalls kommun för bedömning av om anmälan/ansökan om miljöfarlig verksamhet ska inlämnas till miljökontoret. Då redovisas även hur olja och andra föroreningar ska fångas upp från dagvattnet/snön genom till exempel oljeavskiljare. Teknik bör inte bindas upp i detaljplanen. Länsstyrelsen anser att estetiska mervärden såsom öppna diken och dammar med växtlighet och med trög avledning ytterligare kan beaktas i utredningen. Hårdgjorda ytor bör minimeras, även vid parkering.

För klimatanpassning och minskad belastning på dagvattenanläggningen från fordonstrafik, är det extra viktigt att erbjuda tillräckligt med säker cykelparkering, gärna under tak samt gärna med möjlighet till laddning av elcyklar.

❖ **Kommentar:** Dagvattenutredningen har uppdaterats med en översiktlig utvärdering kring reningsbehov som baseras på markanvändning och trafik. (se uppdaterad dagvattenutredning i bilagan) Dagvattenutredningen har utgått ifrån en ÅDT på 500 fordon/dygn längs Prästgatan när stationsområdet är byggt, vilket bedöms vara en väl tilltagen siffra. Föroreningshalterna förväntas öka med framtida markanvändning jämförelsevis med nuvarande markanvändning, varpå dagvattnet behöver renas innan det släpps ut till recipient. Utifrån dagvattenutredningens förslag på anläggning (infiltration i växtbäddar, diken och makadammagasin), bedömer Stadsbyggnadskontoret att den totala belastningen från stationsområdet inte negativt påverkar recipientens möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormer (MKN). Ytor finns reserverade för tex grönska och cykelparkering, mer exakt utformning görs i projekteringen.

Arkitektur och gestaltad livsmiljö

Kommunerna har en nyckelroll i arbetet med att främja en god gestaltad livsmiljö, som är ett nationellt mål beslutat av riksdagen. Tågstationen kommer att bli en central punkt i Njurunda där många människor passerar. Länsstyrelsen skulle gärna se en ambition i planen för platsens utformning med avseende på exempelvis grönytor, offentlig konst och arkitektur. Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med resonemang kring hur platsens utformning kan bidra till tillgänglighet, trygghet, brottsförebyggande, folkhälsa, integration och jämställdhet. Detta exempelvis utifrån att skapa orienterbarhet och överblick samt skapande av goda mötesplatser.

❖ **Kommentar:** Planbeskrivningen har uppdaterats. Rubriken "Trygghet och tillgänglighet" införs i planbeskrivningen.

Genomförande

Privata markägare berörs av markintrång genom att mark planläggs som allmän plats. Avtal bör finnas med dessa innan planen vinner laga kraft för att få en smidig genomförandeprocess. I fastighetskonsekvensbeskrivningen bör det framgå hur många kvadratmeter intrånget blir för respektive fastighetsägare. Kartskisser som illustrerar detta är positivt för att skapa förståelse för planens konsekvenser.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del avhandlingarna i ärende ”Samråd gällande detaljplan för Njurundabommen Tågstation, del av Njurunda Prästbol 1:8 med flera, Sundsvalls kommun”, där vi lämnar följande synpunkter:

- Kommunen har i detaljplanen planlagt mark som redan är planlagd av järnvägsplan Ostkustbanan - Dingersjö förlängd mötesstation, Trafikverket anser att detaljplanen bör redovisa hur dessa planer överlappar varandra och vilka konsekvenser detta får.
- Privata markägare (1:62 mfl) berörs av markintrång genom mark för allmänna ändamål. Avtal bör finnas med dessa innan plan vinner lagakraft för en smidig genomförandeprocess.
- I fastighetskonsekvensbeskrivningen bör det framgå hur många kvadratmeter intrånget blir för respektive markägare. Kartskisser som illustrerar detta är även positivt för att enkelt förstå konsekvensen av planen.
- Inom del av park finns slänter till Mjösundsvägen där Trafikverket har vägrätt. Trafikverket kommer inte kräva någon ändring av planområdet då det är en liten yta och planlagt för park vilket likt GATA även är allmänplats. Detta beskrivs i planbeskrivningen under "Övrig information" i genomförandedelen vilket är bra och gör det lätt och tydligt att förstå.
- I dagvattenhanteringen bör en breddning anordnas så att dagvatten inte leds mot Trafikverkets anläggningar.

❖ **Kommentar:** Planbeskrivningen har uppdaterats med en tydligare bild som illustrerar överlappningen detaljplanen gör på järnvägsplanen. (Figur 8) Kommunen har under planarbetet parallellt haft en öppen dialog med fastighetsägaren för 1:62. Detaljplanen möjliggör för en fastighetsreglering, vilket framgår under rubriken genomförande.

Dagvattenutredningen föreslår att en bräddningsledning kopplas till en brunn i slutet av det föreslagna infiltrationsmagasinet. Denna brunn har ett förhöjt utlopp som bräddar vatten vid regn som överstiger tioårsregn. Bräddningsledningen ansluts till en intilliggande dagvattenbrunn på det befintliga systemet. Detta bedöms säkerställa att dagvatten inte leds mot Trafikverkets anläggning.

Kommunala myndigheter och bolag:

Kollektivtrafikmyndigheten - Din Tur

I samrådshandlingen beskrivs att ett nytt stationsområde skapar förutsättningar för resor med tåg, buss och taxi. I handlingen redovisas namnet Njurunda Tågstation men även Njurunda Resecentrum. På många platser i länet där många trafikslag samsas har myndigheten, förutom ortsnamnet, lagt till Resecentrum. Myndigheten föreslår således att namnet för detta blir Njurunda Resecentrum.

❖ **Kommentar:** Detaljplanens namn är det projektnamn som Stadsbyggnadskontoret har valt att använda. När detaljplanen väl har vunnit laga kraft finns inget hinder att namnge platsen till Njurunda resecentrum.

I samrådshandlingen framgår inte vart taxi kommer ha sina lämna/hämtplatser. De bör i likhet med bussarna ha sina fysiska platser angivna.

❖ **Kommentar:** Detaljplanen möjliggör för taxiplatser och parkeringsplatser. Stationsområdet kommer både ägas av kommunen och ha kommunalt huvudmannaskap, en dialog kan föras med kommunens gatuvärd, gällande förläggningen av taxiplatser.

I skrivande stund är det inte klart i vilken utsträckning tågen kommer att stanna på platsen för resandebutby. En ambition är att samordna busstrafiken till de tåg som stannar och då i första hand för arbets - , skolpendling men även för övrigt resande. I Samtrafikens regler om bytestider vid bokade resor med Resplus är bytestiden mellan buss/tåg 10 minuter. Det innebär, för att resegarantin ska gälla, att bussarna ska ankomma 10 minuter innan tågets avgång och avgå tidigast 10 minuter efter tågets ankomst. En kortare bytestid kan sättas men ansvaret övergår då till myndigheten.

Det är idag 5 linjer som trafikerar Njurunda, med ovanstående kan det innebära att det är 5 bussar som står inne samtidigt och att de blir stående på sina respektive platser under en relativt lång tid. Ersättningsbussarna har i förslaget ingen egen uppställningsplats. Vid arbeten med banan, eller i övrigt om det händer något, kan det innebära att ytterligare bussar behöver någonstans att stå. Myndigheten anser att det måste beaktas. Det redovisas att det finns plats för en personaltoalett i den sydöstra delen. Det har tidigare sagts att det är trafikföretaget som själva får ordna med detta. Myndigheten anser att en permanent lösning bör ordnas och att det om möjligt även ordnas med toalett för de resande. På andra resecentren har det framförts kritik när toaletterna varit låsta under viss tid, att då inte erbjudas någon toalett alls kan uppfattas negativt och kräva en åtgärd i ett senare skede med allt vad det innebär. Myndigheten ser fram mot ett fortsatt samråd avseende storleken på väderskydd, anordningar för information m.m.

❖ **Kommentar:** Detaljplanen möjliggör för toaletter. Stadsbyggnadskontoret undersöker just nu vilken typ av toaletter som kan vara lämpliga utifrån plats och budget. Detaljplanen möjliggör för olika faciliteter, hållplatser, väderskydd etc, men detaljstyr inte vilken typ av möblering eller hur dessa ska placeras inom området. Kommunen blir huvudman för stationsområdet, vilket innebär att det är möjligt att förändra möbleringen och utrustningen över tid. Dintur kan föra dialog med Stadsbyggnadskontoret gällande faciliteter och möblering.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Ingen erinran.

Lantmäterikontoret

Utöver redaktionella ändringar har Lantmäteriet inga synpunkter.

KommunstyrelsekontoretBostadsförsörjning

Även om planen inte innebär något tillskott av bostäder i området så kommer tågstationen i sig att innebära förbättrade förutsättningar för bostäder. Med bättre resandemöjligheter ökar attraktiviteten när det gäller att exploatera, bygga och bo i Njurunda med omnejd. Det är positivt utifrån bostadsförsörjningssynpunkt och kan bidra till Sundsvalls fortsatta tillväxt. Det innebär också förbättrade möjligheter att resa hållbart vilket är ett viktigt mål för Sundsvalls kommun.

Kommunens översiktsplan

Förslaget stämmer överens med gällande översiktsplan, Översiktsplan Sundsvall 2021.

Kommentar/förslag till förbättringar

Det är bra om det går att förtydliga vad det är i detaljplanen som strider mot järnvägsplanen och att det ska lösas genom ett särskilt tillägg till järnvägsplanen. Detta finns beskrivet under rubriken "Avtal" men inte under rubriken "Befintlig järnvägsplan".

❖ **Kommentar:** Planbeskrivningen uppdateras med en bild (figur 8) som illustrerar var någonstans den föreslagna detaljplanen överlappar och ersätter den befintliga järnvägsplanen, samt en tydligare hänvisning till Trafikverkets "tillägg till järnvägsplan" som finns under rubriken "Avtal".

Landsbygdsutveckling

Det är mycket positivt att det blir en tågstation i Njurundabommen, det gynnar hela området och användandet av kollektivtrafiken och gör det möjligt att pendla på ett mycket bättre sätt.

Kollektivtrafik

När tågstationen och tillhörande bussangöringar är färdigbyggda hösten 2021 går det att byta mellan tåg och buss på samma ställe. Det innebär en stor förbättring av kollektivtrafiken för Njurundabommen med omnejd. Det kommer också att underlätta resor med tåg söderut, då man inte längre behöver åka till Sundsvall C för att sedan åka tåg tillbaka söderut om resan t ex ska gå till Stockholm.

2020 finns fem linjer som trafikerar Njurundabommen. Fyra samtidiga bussar rymms vid bussterminalen. Ett femte hållplatsläge är placerat på Torggatan. Byten sker mellan linje 120 som trafikerar Sundsvall och de fyra linjer som matar till och från Njurundabommen från omgivande landsbygd vissa tider. Din tur kommer att behöva se över tidtabellerna i förhållande till X-trafiks tågtidtabeller. Det femte hållplatsläget innebär angöring via Bomhusgatan och Torggatan. Det får till följd att driften inklusive snöröjningen måste ha god kvalitet så att busstrafik kan ske längs gatan. Leder inte det till ökade

driftkostnader för stadsbyggnadskontoret? Det hade varit önskvärt om samtliga hållplatslägen kunnat ordnas på ett sådant sätt att ingen trafik behövt passera genom Bomhusgatan och Torggatan.

Utöver allmän kollektivtrafik så finns även den särskilda kollektivtrafiken, i form av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. För sådana resor kommer ytan p/lämna hämta att behöva användas då ingen särskild yta reserverats för taxi.

Det förutsätts att lutningen på ramper till perrong har godkänd lutningsgrad utifrån funktionsnedsattas behov och kraven på att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla.

❖ **Kommentar:** *Platsens förutsättningar och begränsade utrymme har föranlett till att planförslaget har genomgått ett flertal olika förslag innan den nuvarande utformningen valdes. Stadsbyggnadskontoret har i samråd med tekniska konsulter testat och försökt upprätta fem busshållplatser inom den föreslagna rundkörningen. Bedömningen blev slutligen att ett planförslag med fem busshållplatser i samma rundkörning ej blir godtagbart ur trafiksäkerhetssynpunkt, varpå den femte busshållplatsen istället föreslås flyttas till Torggatan. Torggatan kommer enligt uppgifter bli lågt trafikerad av en busslinje med 3 lokalbussar per dygn. Busshållplatsen efter Torggatan kan även användas för ersättningsbussar de få gånger tågtrafiken får problem.*

Folkhälsa

Förbättrade kollektivtrafik är positivt för folkhälsan. Den som reser kollektivt rör sig ofta mer än den som åker bil.

Miljöstrategiska programmet

Kollektivt resande med tåg innebär positiva effekter för flera av de miljöfrågor som ingår i det miljöstrategiska programmet.

Strategi för jämställdhetsintegrering

Att känna sig sedd inom området, att själv ha god sikt samt att kunna göra alternativa vägval är viktiga frågor för att uppleva trygghet. Överblickbarheten är tillgodosedd, men det framgår inte hur belysning är tänkt att ordnas inom området.

Övrigt

Både planen och utformningsförslaget ser genomtänkta och välbearbetade ut.

Kultur och fritid

Som det ser ut i planhandlingen på sida 11 kommer passagerarna till och från bussarna att kliva av och på bussarna på "ön" som blir i mitten när bussarna ska köra runt för att slippa backa. Det är klokt att göra så att bussarna slipper backa. Vad som är mindre klokt är att passagerarna kliver av i mitten istället för efter ytterkanten. Det innebär att det blir ett okontrollerat springande mellan bussarna när man ska hinna med tåget eller kommer från tåget och ska hinna med bussen. Även om man är tydlig med var personer ska gå, vilket man inte

är på de ritningar jag har sett, så är det svårt att få folk att följa det. Jag ser situationen på Navet framför mig där man springer kors och tvärs utan att se sig för, även om det blir i mindre skala här.

Mitt förslag är att av- och påstigning blir i ytterkant mot järnvägssidan för att i möjligaste mån undvika ett okontrollerat spring över vägen. Det ökar både tryggheten och säkerheten i området.

❖ **Kommentar:** Detaljplanens uppgift är att möjliggöra för ett stationsområde. Hur stationsområdet i detalj kommer utformas görs i projekteringen. Under arbetets gång har Stadsbyggnadskontoret tillsammans med tekniska konsulter, tittat på en rad olika varianter för en möjlig bussangöring. Givet de rådande förutsättningarna har arbetet och avvägningarna varit komplicerade, där faktorer som svängradie, ett begränsat utrymme, antalet behövda hållplatser, backande bussrörelser och en strikt budget medfört att den nuvarande utformningen valts.

Miljöförvaltningen

Förorenade områden

Inom planområdet har ett antal misstänkt förorenade fastigheter identifierats. Hänvisning görs till en översiktlig miljöteknisk markundersökning som utförts i ett antal punkter inom planområdet. Miljönämnden bedömer att undersökningen utgör ett för tunt underlag för att kunna dra slutsatsen att det inte förekommer föroreningar inom planområdet som behöver hanteras i genomförandet. Undersökningen var av översiktlig karaktär då endast ytlig jord provtagits. Ingen djupare provtagning har utförts. Det kvarstår därför osäkerheter kring föroreningssituationen på djupare nivåer inom planområdet som behöver beaktas i samband med schaktarbeten. Överskottsmassor som ska transporteras bort från området behöver undersökas avseende dess föroreningsinnehåll för att ge underlag för vidare hantering och mottagare av massorna.

Inom fastigheten Njurunda Prästbol 1:62 finns ett MIFO-objekt och utifrån verksamhetshistoriken finns risk för att oljeföroreningar och metaller förekommer inom fastigheten. Finns oljeavskiljare och cisterner inom fastigheten utgör även dessa en risk för att föroreningar kan förekomma på djupare nivåer som eventuellt kan sprida föroreningar till grundvatten. Inom fastigheterna Njurunda Prästbol 1:8 och 1:9 har schaktning redan utförts inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan "Ostkustbanan – Dingersjö förlängd mötesstation".

Planbeskrivningen bör kompletteras med ovanstående information. Då det inte går att utesluta att föroreningar förekommer på djupare nivåer än 0,4 meter under markytan bör en planbestämmelse läggas till och formuleras i enlighet med 4 kap. 14 § i PBL.

❖ **Kommentar:** Det aktuella MIFO-objektet ligger inom fastigheten Njurunda Prästbol 1:62, där planen föreslår ändamålet GATA, en plats som inte kommer att få stadigvarande vistelse.

Även om det skulle finnas föroreningar på platsen så bedöms det inte påverka lämpligheten för ändamålet GATA. Planen medför inte heller att eventuella föroreningar riskerar att byggas fast, utan är åtkomliga även i framtiden. Av den anledningen kvarstår Stadsbyggnadskontorets ursprungliga bedömning.

Buller

Planhandlingarna saknar en beräkning av förväntade ljudnivåer från stationsområdet vid närliggande fastigheter. Då planförslaget innebär att trafikmängden ändras, nya transportmönster skapas och en ny busstation upprättas bör en beräkning utföras för att kunna dra slutsatsen om att ökningen av bullernivåerna inte är av betydelse i enlighet med miljöbalkens mening. En bullerberäkning bör utföras för att kunna kontrollera vilka ljudnivåer som uppstår, hur spridningen av ljud kommer att se ut och för att avgöra vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs för att undvika olägenhet och skapa en god boendemiljö.

❖ **Kommentar:** *Efter samrådet har en bullerutredning tagits fram där resultatet visar att varken ekvivalent eller maximal ljudnivå ökar vid bostäderna jämfört med ett alternativ utan bussar. Vidare visar utredningen inte heller att det lågfrekventa bullret, d.v.s. bussar på tomgång, ger upphov till bullernivåer som överstiger Folkhälsomyndighetens allmänna råd. Utredningen har tagit extra höjd och utgått ifrån 6 lokalbussar per dygn istället för 3 bussar som Stadsbyggnadskontoret mottagit uppgifter om. En kort sammanfattning av bullerutredningen läggs till i planbeskrivningen under rubriken "Buller".*

Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen saknar information om vilken kvalitet av vatten som beräknas uppstå inom planområdet. Vattnets föroreningsgrad ska bland annat ge underlag och styra vilken reningsmetod som behövs. Det framgår inte vilken reningsnivå som förslagen beräknas ge och vilken reduktion av föroreningsmängd till recipienten förslagen innebär. Detta bör beskrivas samt jämföras mot reningskraven som framgår av Sundsvalls kommun nya dagvattenplan, för att säkerställa att reningskraven uppnås.

Miljönämnden är positivt inställda till att skelettjordar och grönytor planeras inom planområdet. En generell synpunkt är att miljönämnden förespråkar fler grön/blåa dagvattenlösningar med öppna vattenytor och växtbäddar. Detta är framför allt att föredra i centrummiljö och parkområde där många människor rör sig, där en fin gestaltning uppskattas. Exempelvis att se över möjlighet med genomsläpplig beläggning vid parkeringsytan, eller infiltration i skelettjord med träd.

Plankartan bör innehålla avsättning av mark för de tekniska lösningar som föreslås för dagvattenrening (fördröjningsmagasin, mark för infiltration av dagvatten) inom de områden som planeras i förslagsskissen. Samråd ska ske med miljökontoret i god tid vid planering av dagvattenanläggningen, då anmälningsplikt kan råda.

❖ **Kommentar:** Dagvattenutredningen har uppdaterats med en utvärdering kring reningsbehov som baseras på markanvändning och trafikmängd (se PM slutrapport: Dagvattenutredning Njurundabommen Stationsområde, Tyréns, rev 2020-10-16). Föroreningshalterna förväntas öka med framtida markanvändning jämfört med befintlig, varpå dagvattnet behöver renas innan det släpps ut till recipient. Utifrån dagvattenutredningens förslag på anläggning (infiltration i växtbäddar, diken och makadammagasin), bedömer Stadsbyggnadskontoret att den totala belastningen från stationsområdet inte negativt påverkar recipientens möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer (MKN). Slutligen så har grönytor, annan växtlighet och cykelplatser beaktats under arbetet och finns med i förslaget (se förslagskiss).

Snöhantering

I framtiden planeras eventuellt parkeringsplatser ovanpå infiltrationsmagasinet men innan de byggs kan det enligt planhandlingarna användas som snölager. Skulle parkeringsplatser byggas framgår att snön kan plogas ut över slänten mot Ljungan. Detta anser miljönämnden inte som lämpligt med hänvisning till risken för att snömassorna innehåller föroreningar som kan spridas och ha en negativ påverkan på växt- och djurlivet i Ljungan.

❖ **Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret instämmer i att snön vid behov bör transporteras bort. Sundsvalls kommun tillåter inte att snö lagras i slänt eller på slänkrön, slänkrönet längs vändplatsen i norr mot Ljungan ska därför inte vara en lagringsplats för snö. Konsulten har uppdaterat texten i dagvatten PM:et under rubriken "Snöhantering".

Sundsvall Vatten AB

Vatten- och spillvattenförsörjning

I möten med Sundsvalls kommun har det framkommit att detaljplaneområdet inte har något behov av kommunalt vatten och avlopp.

❖ **Kommentar:** En dialog har efter samrådet förts med MittSverige Vatten AB gällande kommunalt vatten- och avlopp, eftersom det kan bli aktuellt med anslutning av VA inom stationsområdet.

Dagvattenledning

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till den kommunala anläggningen.

❖ **Kommentar:** Noterat.

Det förslag som tagits fram för dagvattenhanteringen inom detaljplanen är i linje med Sundsvalls kommuns dagvattenplan.

För att underlätta genomförandet behöver några saker förtydligas:

- Höjdsättning av parkeringsytan. Om dagvattnet från parkeringsytan ska rinna först till grönytan, för att där samlas upp och ledas till infiltrationsmagasinet, så måste parkeringsytan höjdsättas för detta.
- Figur 7 behöver kompletteras med uppgifter om vilka ytor som avleds vart. Det är svårt att följa vattnets väg i den nuvarande bilden.
- Vilket flöde som maximalt kommer att avledas till den allmänna VA-anläggningen (benämnd "Anslutning mot befintlig brunn i figur 7").
- Snö från parkeringsytorna ska inte plogas över slänten ner mot Ljungan. Om planerat snöupplag inte räcker till måste snön köras bort.

❖ **Kommentar:** Dagvattenutredningen har uppdaterats, och rapporten har nu både fler och tydligare bilder som visar rinnvägar, vilka ytor som avleds var etc. Stadsbyggnadskontoret och Sundsvall Vatten AB har kommit överens om att höjdsättningen inte behöver preciseras i det här skedet. Snö från slänten kommer vid behov att fraktas bort från stationsområdet. Vid beställning av anslutningspunkt kommer detaljer kring flöden att avhandlas. Hela stationsområdet planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär att kommunen har full rådgivning över marken. Möjlighet till viss justering av dagvattenanläggningen kan därför göras även i ett senare skede av kommunen.

Företag:

Njurundaföretagarna

Njurundaföretagarna är en förening för företag, föreningar och samhälle. Vi har idag 200 medlemmar. Förutom att arbeta med frågor för våra medlemmar arbetar vi mycket med infrastrukturfrågor. Vi anlitas ofta som remissinstans för exempelvis Trafikverket, Sundsvalls kommun, MittSverige Vatten & Avfall och Näringslivsbolaget. Vi ger även ut tidningen Njurundabladet som utkommer med 12 nummer per år.

Vi inom föreningen är väldigt tillfreds över att Sundsvalls Kommun tidigt insåg nyttan av att arbeta för att få till en tågstation i Njurundabommen. Trafikverkets inledande planer var att bara bygga ett förlängt mötesspår för järnvägen. Vi är även glada att vi fick delta och fick bra information om projektet av Sektionschef Niklas Bergström och Planarkitekt Stefan Olsson vid ett möte i Njurunda, onsdag 2020-07-01. Vid detta möte uppmanades vi, att från Njurundaföretagarnas sida inkomma med synpunkter, tankar och idéer omkring utformningen av stationsområdet.

När vi nu får möjlighet att åka tåg från Njurunda är det av största vikt att vi inte slarvar bort möjligheten till att detta blir en fullträff.

Trafiken kommer att bli av två slag. En möjlighet till tågpendling mellan Njurunda och Sundsvall med möjlighet att åka vidare norrut och västerut med Länståg och SJ. Dels öppnar sig möjlighet att åka direkttåg till exempelvis Stockholm med X40 tåget (i dagsläget med en tur per dag) eller genom att ta X-trafik till Hudiksvall och med ett enklare byte fara vidare. Det är i dagsläget cirka 80 resenärer från Njurundaområdet som i snitt varje dag åker med tåg

söderut. Dessa skall givetvis kliva på i Njurunda i stället för som idag först börja sin resa med att åka bil två mil åt fel håll (norrut).

Hur skall vi nu få alla dessa resenärer att välja tåget.? Vi hoppas att ni tar nedanstående synpunkter i beaktande när ni bestämmer hur stationsområdet utformas.

Den stora vinsten stavas miljö. Att få så många som möjligt att välja tåget framför bilen blir en jättestor miljövinst.

1/ Parkeringsplatser. Enligt skissen idag är det tänkt att det skall bli 23 parkeringar plus två extra som är tillägnad handikappade. Det är bara ett måste att samtliga platser förses med möjlighet till att kunna koppla motorvärmare. Med den nya snabba möjlighet som idag finns (nya E4 motorvägen) kan det av bekvämlighet göra att man som tidigare, tar bilen till jobbet. Det finns nog ingen som vill komma till stationen och kliva in i en iskall bil. Eller efter tre dagar i Stockholm komma till en kall bil där batteriet inte startar. I övrigt när det gäller parkeringsplatser är vi rädda för att antalet är för få. Ni borde redan börja titta på fler platser. Ett förslag från oss är området öster om järnvägen, mot scoutstugan.

❖ **Kommentar:** *Det finns inget i detaljplanen som hindrar att motorvärmarstolpar kan byggas inom torgytan. Kommunens ambition är att parkeringsstolpar för motorvärmare bör finnas vid parkeringsplatserna, detta är dock i slutänden en ekonomisk avvägning. Med anledning av att stationsområdet till ytan är begränsad, finns svårigheter med att upprätta fler parkeringsplatser. Kommunen kommer vid behov titta på alternativa lösningar och andra platser för framtida parkeringar.*

2/ Uppvärmad kur. Vi har tittat på stationshus eller vänthall. Det skulle räcka med en kur i storleksordning 15 kvm. Den måste förses med värme. Kommer man med bussen från t.ex. Skatan och skall åka vidare med tåget vill man inte stå ute och vänta. Det kan vara snöstorm, 30 graders bitande kyla, ösregn o.s.v. Kostnaden för en sådan kur kan inte mer än marginellt fördyra projektet för kommunen. Placeringen har vi tänkt oss direkt i anslutning till parkeringen vid trappen upp till perrongen. Den ersätter med andra ord en av de två grönområden som ritats in.

❖ **Kommentar:** *Detaljplanen medger faciliteter såsom exempelvis en värmekur för resenärer och kan upprättas på t.ex. markanvändningen TORG inom detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret vill betona att även om värmekuren inte byggs initialt, finns inget som hindrar kommunen från att i framtiden upprätta en sådan.*

Det är av största vikt att dessa två punkter uppfylls i projektet. Njurundaborna skall välja tåget framför bilen – Tänk på miljöaspekten.

I övrigt tycker vi att rundkörningen för bussarna blir ett bättre alternativ än backande bussar. Att det blir slänt i stället för stödmur gör inget. Helst hade man kanske velat se en hiss för handikappade i stället för den långa uppförsbacke som nu ritats in.

Vi är mycket nöjda att detta projekt blir verklighet – Glöm inte våra två viktiga förslag.

Privatpersoner:

Samlat yttrande (4 stycken privatpersoner)

Denna skrivelse inlämnas för att vi boende vid Torggatan i Njurunda vill lämna synpunkter gällande detaljplan Njurunda tågstation. Då vi har blivit helt och hållet uteslutna och inte fått ta del av samråd 21juni-7augusti. Vi på Torggatan är eniga om att planförslaget berör alla fastigheter längs Torggatan.

Enligt planförslag som finns på sundsvallvaxer.se ska Torggatan fungera som lokalgata och tillåta buss och biltrafik i båda riktningarna. Torggatan är smal och det står ofta bilar parkerade längs gatan, samt att Torggatan ändvänds som genväg till och från Ica. Vi har även märkt en markant ökning av fotgängare och cyklister de senaste åren. Många barn rör sig i området.

Vi upplever att trafiksituationen samt trafiksäkerheten i dagsläget är under all kritik. Vi befärar att det snart kommer att ske olyckor.

Säkerheten blir ännu sämre om det blir lokalgata utan trottoar/gångväg.

Vi föreslår att Torggatan ska bli enkelriktad med trottoar för alla trafikanter, cyklister och fotgängares säkerhet. Vi kräver att alla fastighetsägare ska ta del av samråd pga. att denna detaljplan ger form för framtida Torggatan.

❖ **Kommentar:** Sakägarkretsen har utökats efter inkomna synpunkter under samrådstiden och omfattar nu fler fastigheter längs Torggatan. Ett separat samråd har hållits för nytillkomna sakägare mellan 26 augusti – 17 september, där ett informationsbrev gällande detta har skickats ut till samtliga berörda inom den nytillkomna sakägarkretsen.

Kommunen kommer att följa upp hur trafikflödet och trafiksituationen utvecklas längs Torggatan. Visar det sig att åtgärder är nödvändiga kan kommunen reglera eller bygga om gatan för att göra det säkrare för gående och cyklister. Detaljplaner styr inte gators utformning utan säkerställer gatans läge och bredd. Utformning, trafikreglering och andra trafikåtgärder utförs av gatuavdelningen på kommunala gator såsom Torggatan.

Samlat yttrande (2 stycken privatpersoner)

Detaljplansförslaget täcker området på Prästgatan, stationsområdet samt en del av Torggatan. Det största felet som vi ser är att hela Torggatan inte är med på detaljplanen och trafiksäkerheten/trafikplanering av Torggatan är inte med på något sätt i förslaget.

❖ **Kommentar:** *Torggatan är en kommunal gata och kommunens gatuavdelning har rådighet över gatans utformning och reglering oavsett om det finns en detaljplan eller inte. Anledningen till att en del av Torggatan omfattas av planförslaget, är för att visa på vilka behov som kopplas till stationsområdet, där en 5:e busshållplats inryms inom gatumarken på den sydöstra delen av Torggatan.*

De synpunkter vi vill framföra för att säkerställa/förbättra Torggatan trafiksäkerhet är bland annat:

- Enligt trafikmätning vid Torggatan 2015 trafikeras vägen av ca 1100 fordon per vardagsmedeldygn. Trafikmätning gjordes under sommaren men Järnvägscondis var inte öppen under denna tid. Om Kondis skulle ha varit öppet skulle trafikmängden varit även högre. I förslaget skriver man mycket om gång och cykeltrafikanternas säkerhet runt Prästgatan och Mjösundvägen men ingenting om Torggatan. **Gång- och cykeltrafikanternas säkerhet på Torggatan behövs ta med på detaljplanen.**
- Enligt planförslaget blir en del av Torggatan som LOKALGATA och tillåter både personbilar och bussar i båda riktningar. Synpunkter på detta nedan:
- Vi kräver att även andra fastighetsägare vid Torggatan ska kunna ta del av samrådet pga att denna detaljplan ger form för framtida Torggatan.

❖ **Kommentar:** *Sakägarkretsen har utökats efter inkomna synpunkter under samrådstiden och omfattar nu fler fastigheter längs Torggatan. Ett separat samråd har hållits för nytillkomna sakägare mellan 26 augusti – 17 september, där ett informationsbrev gällande detta har skickats ut till samtliga berörda inom den nytillkomna sakägarkretsen.*

- Vi ifrågasätter busstrafiken samt trafiken i båda riktningar vid Torggatan pga vägen har inte trottoarer och är hårdtrafikerat samt farlig med både bilar med hög hastighet samt fotgängare och cyklister. Vägen är också mycket trång runt konditori parkering och vägkanter vid Torggatan se ett exempel från den 3 augusti 2020, bilagade bilder från Torggatan. Om vägen blir trafikerad av bussar och fortfarande ha trafik i båda riktningar är det livsfarlig för fotgängare och cyklister. Vi föreslår att Torggatan skulle bli enkelriktad gata med trottoar för alla trafikanters säkerhet.

❖ **Kommentar:** Kommunen kommer att bevaka och följa upp hur trafikflödet samt trafiksituationen utvecklas längs Torggatan. Visar det sig att åtgärder är nödvändiga kan kommunen i ett senare skede reglera eller bygga om gatan för säkra upp för gående och cyklister. Detaljplaner styr inte gators utformning utan säkerställer gatans läge och bredd. Utformning, trafikreglering och andra trafikåtgärder utförs av gatuavdelningen på kommunala gator. Vid en eventuell ombyggnation längs Torggatan kan det bli aktuellt för kommunen att vid behov, gå in och justera tomter som tagit gatumark i anspråk. Enligt de uppgifter Stadsbyggnadskontoret mottagit, så kommer Torggatan trafikeras av en busslinje med 3 lokalbussar per dygn, vilket bedöms som acceptabelt.

- I framtiden när stationen är klar kommer folk att promenera/cykla till och från stationen. Den närmaste vägen till ICA är Torggatan och fotgängare och cyklister vid vägen väntas bli fler. Även idag är Torggatan en genomfartsväg till ICA.

❖ **Kommentar:** Kommunen kommer att följa trafiksituationen och utvecklingen längs Torggatan och vid behov införa regleringar eller bygga om gatan.

- Enligt planförslaget är det planerat ett utrymme för bussar vid Torggatan. I samrådsbeskrivning figur 3 har utrymmet märks som hållplats för ersättningsbussar men i texten kallas utrymme som 5:e busshållplats. Vi vill ha beskrivet hur detta utrymme kommer användas och i nuläget är det oklart för oss. Om det kommer att vara bussar med tomgång kommer det orsaka mer buller för oss. Trafiksäkerhet för utfart för boende behövs ta fram. Om bussar är parkerade vid Torggatan är det svårt att se trafikanter när man backar ut från gården. Detta gäller även kunder för Konditori.

❖ **Kommentar:** Enligt de uppgifter som Stadsbyggnadskontoret har mottagit, så kommer Torggatan trafikeras av en busslinje med 3 lokalbussar per dygn. I de fall tågtrafiken får större problem som innebär att ersättningsbussar behöver sättas in, kan den 5:e busshållplatsen användas temporärt för det ändamålet.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en bullerutredning för Torggatan som bland annat tittat på det lågfrekventa ljud som uppstår av bussar på tomgång. Beräkningarna i bullerutredningen är gjorda för 6 bussar per dygn, vilket är dubbelt så många som det planerade antalet efter Torggatan som är 3 bussar per dygn. För ytterligare information läs bullerutredningen.

När det kommer till sikten längs Torggatan så bedömer Stadsbyggnadskontoret att en buss som står parkerad på den förslagna busshållplatsen, inte skymmer några utfarter. Avståndet till närmaste utfart är tillräckligt stort.

Den största oron som vi har är att vägsituationen kommer inte fungera i Torggatan enligt detaljplansförslaget utan att tänka vidare resten av Torggatan.

Vänligen kontakta oss vid behov.

Privatperson

Jag har tagit del av förslaget till detaljplan för nytt resecentrum i Njurundabommen och vill framföra följande synpunkter på planförslaget. Jag ser mycket positivt på att det ska bli ett resecentrum i Njurundabommen med tågstation och bra samordning med busstrafiken till och från Sundsvall. Att få en tågstation i Bommen betyder mycket för njurundabornas resor såväl till Sundsvall som söderut till/från Hudiksvall och Gävle liksom norrut för kommunikation med Härnösand och Kramfors. Stationen kommer att bidra till att knyta ihop Njurundaområdet med regionen.

För att ett resecentrum ska fungera väl behövs såväl vänthall som bra cykelparkering. Planförslaget anger dock bara väderskydd och cykelskärmtak. För den som kliver av tåget och ska resa vidare med buss kan det betyda att väntan blir kall och lång. Busstrafiken är i huvudsak halvtimmestrafik och det förekommer entimmastrafik vissa tider. Att då endast föreslå väderskydd med hänvisning till att det förekommer på andra ställen i landet är inte ok. Resenären kan behöva slippa stå ute i regn, kyla, snö och allmänt dåligt väder och man kan behöva gå på toalett.

Så en vänthall är synnerligen angelägen. Där endast väderskydd erbjuds på andra ställen i landet så är turtätheten vanligen bättre eller så har man anpassat bussanslutningen till tågtiderna och även tagit hänsyn till ev. förseningar. Min erfarenhet är tyvärr att Din Tur aldrig har varit bra på att anpassa sina tider efter andra trafikaktörer utan mer eller mindre tyckt att andra ska anpassa sig efter Din Turs tider. Ett tåg kan ju t ex bli försenat och har då bussen gått när tåget kommer in upplevs det mycket negativt. Det behövs verkligen en vänthall i någon form.

Även för cyklisterna är bra cykelförvaring angeläget. Kommunen har en strävan att fler ska cykla och då behöver cykeln kunna lämnas någorlunda tryggt vid resecentrum. Cykeln måste kunna låsas fast och det är frågan om inte kameraövervakning kan behövas. Att kliva av tåget för att ta cykeln hem efter en lång dag och finna att den är stulen eller trasig är inte en bra signal.

Jag medveten om att en vänthall inte bara ska byggas utan också drivas och underhållas och att det kan vara kostsamt. Men eftersom den service som en vänthall kan ge är angelägen så skulle kanske ett avtal med näringsidkare i Njurundabommen kunna vara en möjlighet. Det finns god service på nära håll i Njurundabommen. Järnvägscaféet tex ligger strax intill den kommande stationen och ICA med god service och långa öppettider ligger ett stenkast bort. Och det finns fler matställen och butiker i Bommen. Ett avtal mellan kommunen och några företag som kan ge nödvändig service i form av

fika, toalett, möjlighet att köpa med sig lite take away-mat eller kioskvaror skulle kunna ersätta behovet av separat vänthall.

Servicemöjligheterna ska förstås annonseras vid resecentrum och på avtalsställen ska det finnas information om aktuella avgångstider för tåg och bussar. Hur ett sådant koncept skulle kunna se ut är inget för mig att ange men Njurundaföretagarna är aktiva och bra på att samverka så jag föreställer mig att de skulle kunna snickra ihop ett väl fungerande koncept. Naturligtvis med ekonomiskt stöd från kommunen som då skulle slippa att bygga och driva en vänthall. Företag och boende lite utanför de stora tätorterna är ofta bra på att finna nya lösningar.

Jag ser mycket fram emot att kunna nyttja järnvägsstationen i Njurundabommen och att det på något sätt ordnas en angelägen och bra vänthallsfunktion för resenären liksom trygg cykelparkering.

❖ **Kommentar:** *Cykelparkeringar kommer att finnas tillgängligt inom stationsområdet. Detaljplanen medger faciliteter såsom exempelvis en värmekur för resenärer. Stadsbyggnadskontoret vill betona att även om värmekuren inte byggs just nu, finns inget i detaljplanen som hindrar kommunen från att i framtiden bygga en sådan. Busstidtabellen anpassas till tågtrafiken, vilket innebär att resande bör kunna gå direkt från tåget till en uppvärmd buss och tvärtom.*

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar-Öhrnell
Planchef



Stefan Olsson
Planarkitekt

Detaljplan för

Njurundabommen Tågstation

Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl.

Njurundabommen, Sundsvalls kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för granskning enligt PBL 5:18 under tiden 18 november till 3 december 2020.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Planavdelningens kommentarer och ställningstaganden redovisas i kursiv stil och inleds med: ❖ **Kommentar:**

Svar har inkommit från:

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Förslaget till rubricerad detaljplan strider inte mot de intressen länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Riksintressen

Förslaget berör riksintresse för kommunikation. Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte påverkar riksintresset negativt.

Strandskydd

Länsstyrelsen bedömer att det finns skäl att upphäva strandskyddet inom området, och att upphävandet inte motverkar strandskyddets syften.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att området är lämpligt för den tilltänkta markanvändningen med avseende på föroreningar i området. Historiken och föroreningsproblematiken är belyst på ett bra sätt i planeringsunderlaget.

Trafikverket

Ingen erinran.

Kommunala myndigheter och bolag:

Sundsvall Energi

Vi, Sundsvall energi har intresse av att lägga ned fjärrvärmeledningar i gång/cykel väg. Vi tänker oss en sträckning från västra änden av Torggatan fram till tågstationen, vika av ned mot Mjösundsvägen. Vi har förberett en övergång av Mjösundsvägen, skyddsror är nedlagda vid ombyggnation av vägen.

❖ **Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret har initierat en dialog med Sundsvalls Energi gällande en eventuell förläggning av fjärrvärmeledningar. Stadsbyggnadskontorets utgångspunkt är att det fortsättningsvis behövs föras en fördjupad dialog och att en samordnat insats är nödvändig. Entreprenadsektionen kommer att bevaka ledningssamordningen i genomförandeskedet. Det ska dock noteras att detaljplanen måste vinna laga kraft innan en förläggning av fjärrvärme är möjligt för den del som avser fastigheten 1:62.

Kultur- och Fritidsförvalningen

Inga synpunkter.

Kommunstyrelsekontoret

Inga nya synpunkter utöver de som redan lämnats i samrådet (läs samrådsredogörelsen).

Lantmäterimyndigheten

Ingen erinran.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Ingen erinran.

Miljöförvaltningen

Förorenade områden

Den översiktliga miljötekniska undersökning som utfördes under 2017 utgör ett för tunt underlag för att kunna dra slutsatsen att det inte förekommer föroreningar inom hela planområdet som behöver hanteras i planens genomförandeskede. Detta gäller även om markanvändningen är GATA. Detta beror på att endast yttlig jord (ned till 0,2-0,5 meter under markytan) har analyserats, vilket innebär att man inte har någon kännedom om vilka halter som kan finnas i djupare jord. Utifrån platsens historik och tidigare användning finns det en misstanke om att det kan förekomma föroreningar i förhöjda halter på djupare nivåer.

Miljökontoret angav felaktigt i sitt yttrande i samrådsskedet att Trafikverket inom ramen för JP "Ostkustbanan" utfört schaktning inom fastigheterna Njurunda Prästbol 1:8 och 1:9, dvs. där MIFO-objektet "Njurunda bangård, MIFO-Id F2281-0886" ligger. Miljökontoret har i dagarna fått in ny information om att ingen djupare schakt än 70 cm har utförts inom dessa två fastigheter. Det finns därför en risk med att det kan förekomma förhöjda föroreningshalter på djupare nivåer inom området.

Då det inte går att utesluta att föroreningar förekommer på djupare nivåer under markytan bör en planbestämmelse läggas till och formuleras i enlighet med 4 kap. 14 § i PBL. Miljökontoret utgår från att det inte är möjligt att lägga in en planbestämmelse enligt lydelsen i PBL 4 kap. 14 § för allmän platsmark. Då bör detta istället beaktas och beskrivas i planbeskrivningen inför antagandet.

Det är förbjudet att utan anmälan till tillsynsmyndigheten utföra markarbeten inom ett markområde där det finns en konstaterad föroreningsskada (28 § i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd). Då halter har uppmätts inom planområdet som överskrider Naturvårdsverkets haltkriterier för mindre än ringa risk, ska en sådan anmälan lämnas in till miljökontoret senast sex veckor innan planerad schaktstart. Om åtgärder ska vidtas i mark inom ett område där det finns en misstanke om förorening kan miljökontoret komma att ställa krav om provtagning.

Om provtagningsresultaten visar på förorening ska en §28-anmälan inlämnas och markarbeten får inte påbörjas innan beslut erhållits.

Det framgår ingen beskrivning om vilken massbalans som beräknas uppkomma i samband med planens genomförande. Om det uppstår ett överskott av schaktmassor som ska transporteras bort från området behöver dessa undersökas avseende dess föroreningsinnehåll för att kunna avgöra om den vidare hanteringen är lämplig och vem som är en godkänd mottagare av massorna.

❖ **Kommentar:** Stadsbyggnadskontorets bedömning är att marken är lämplig för ändamålet i detaljplan. Förutom den jordprovtagning som är genomförd finns även ett grundvattenprov från det aktuella området (borrhål 17/26) som visar att det inte finns några oljerester i grundvattnet.

Stadsbyggnadskontoret är medvetna om att det finns ett objekt i Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden inom planområdet. Hantering av frågor kring detta (till exempel hantering av eventuella överskottsmassor i kommande byggprojekt), behöver skötas inom miljöbalkens ramar där verksamhetsutövarens ansvar framgår tydligt.

Vad gäller genomförandet av eventuella framtida markarbeten inom området så är Stadsbyggnadskontoret medveten om förutsättningarna för kommande markarbeten men delar inte Miljökontorets syn på definitionen av en föroreningsskada. Haltkriterierna för "Mindre än ringa risk" är framtagna för bedöma anmälningsplikt för återvinning av avfall. Det går inte att enbart använda dessa gränser för att bedöma om det finns en föroreningsskada utan hänsyn måste också tas till markanvändningen och bakgrundshalterna för området.

Dagvatten

Tyréns dagvattenutredning och de dagvattenanläggningar som föreslås är i linje med Sundsvalls kommuns nya dagvattenpolicy, även om denna inte nämns i rapporten. Det är upp till huvudmannen att ytterst säkerställa att reningskraven i kap. 8 uppnås.

Miljökontoret ställer sig frågande till lämpligheten av att placera en parkeringsyta ovanpå ett infiltrationsmagasin. Vilken påverkan som parkeringen skulle ha på anläggningens funktion och möjlighet till skötsel bör utredas.

Plankartan bör innehålla avsättning av mark för de tekniska lösningar som

föreslås för dagvattenrening (fördröjningsmagasin, mark för infiltration av dagvatten) inom de områden som planeras i förslagsskissen. Samråd ska ske med miljökontoret i god tid vid planering av dagvattenanläggningar, då anmälningsplikt kan råda.

❖ **Kommentar:** En förläggning av ett infiltrationsmagasin under en parkeringsyta är idag inte en ovanlig förekomst, utan förekommer runtomkring i landet. En placering av en parkeringsyta ovanpå ett infiltrationsmagasin bedöms inte påverka funktionen hos magasinet. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med konsulter kommit fram till att marken under parkeringen är en lämplig plats för placeringen av magasinet, samt att magasinet kan rymmas under den föreslagna ytan.

Buller

I Tyréns trafikbullerutredning har ljudnivåer beräknats för Torggatan och Prästgatan och visar att det inte sker något tillskott av ökade ljudnivåer jämfört med beräkningar som genomfördes inom järnvägsplanen för Ostkustbanan. Det saknas dock en bedömning om vilken spridning av ljudnivåer som beräknas kunna ske till flerbostadshusen söder om Mjösundsvägen. Om en bedömning har gjorts även för dessa fastigheter som inte visar någon ökning i ljudmiljön även vid och i dessa fastigheter bör det framgå.

❖ **Kommentar:** En mindre revidering har gjorts av bullerutredningen som nu omfattar flerbostadshusen söder om Mjösundsvägen utifrån det högre tilltagna värdet (6 bussar). Resultatet visar ingen ökning av vare sig ekvivalent eller maximal ljudnivå vid flerbostadshusen, jämfört med ett nollalternativ utan bussar. Lågfrekvent buller från bussar på tomgång bedöms inte ge upphov till nivåer över folhälsomyndighetens rekommendationer. Rubriken "Bullerutredning" i planbeskrivningen får en liten uppdatering i texten gällande detta.

Företag:

E.ON

Ingen erinran.

Skanova AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

❖ **Kommentar:** Synpunkten är noterad. Stadsbyggnadskontoret via Entreprenadsektionen har initeriat en dialog med Skanova AB.

Njurundaföretagarna

Vi får först tacka för att vi återigen får inkomma med synpunkter från Njurundaföretagarna, denna gång gällande er samrådsredogörelse daterad 2000-11-17.

Vi har tagit del av hela er samrådsredogörelse och vi anser att ni fortfarande inte tar till vara möjligheten att göra stationsområdet komplett från start.

Kostnaden för Trafikverket och Sundsvalls kommunen i detta projekt är givetvis stora, det förstår vi. Ändå läser vi i samrådsredogörelsen att kommunen backar på några väldigt viktiga åtgärder, som i detta stora projektet inte bör vara annat än en marginell kostnad. Det gäller a/ motorvärmare till p-platserna och b/ en värmekur för passagerarna.

Visserligen stänger ni inte helt dörren genom att meddela att dessa åtgärder kan göras senare. Men ska parken och p-platsområdet då grävas upp igen (kanske efter 1 år) - torde detta bli en stor merkostnad.

När vi nu vill att så många Njurundabor som möjligt skall välja bort bilen och resa kollektivt skall inte en liten tilläggskostnad för kommunen få resenären att ändra sina planer.

Det är nu ganska lätt tack vare nya motorvägen att ta bilen till Sundsvall, Därför finns det en risk för att man kommer ta bilen istället för tåget när man ska exempelvis resa söderut. Kommer det att bli så att även de som skall åka söderut (ex Stockholm) med tåget först åker två mil norrut med egen bil för att sedan åka med tåget från Sundsvall C ?

I det mesta som projekteras i dag ligger miljötanket högst.

Vad kostar det inte i miljöutsläpp, bilslitage, risk för trafikolyckor m.m. om 20 tilltänkta kollektivresenärer en dag i januari 2022 väljer sin egen bil i stället för tåget, för att det är -24 gr och ingen vill riskera att komma hem på kvällen och mötas av en bil som inte startar. Eller att man tagit bussen från Skatan för att fortsätta med tåget från Bommen för att resa till Gävle, vänta på ett försenat tåg i 15 min och du måste stå ute och frysa. Du kanske då tar bilen i stället direkt till Gävle nästa gång du skall resa dit.

Vi skall ge dessa Njurundabor verktygen till att de väljer tåget - alla dagar. Det skall vara enkelt att ta tåget.

Vi från Njurundaföretagarna kräver därför att det finns elmotorvärmare och uppvärmd väntkur redan från början.

❖ **Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret vill lyfta fram att detaljplanen möjliggör för både motorvärmarstolpar och värmekur inom stationsområdet. Motorvärmarstolpar ska finnas till pendlarparkeringarna men en värmekur kommer enligt nuvarande uppgifter inte byggas initialt. Stadsbyggnadskontoret vill här betona att även om värmekuren inte byggs från start, så finns det inget i detaljplanen som hindrar kommunen från att bygga en sådan i framtiden.

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar Öhrnell
Planchef



Stefan Olsson
Planarkitekt

Underrättelse i samband med antagandet skickas till:

- *Njurunda Prästbol 1:51 (2 st privatpersoner)
- *Njurunda Prästbol 1:52 (2 st privatpersoner)
- *Njurunda Prästbol 1:26 (2 st privatpersoner)
- *Privatperson (1 st)
- *Njurundaföretagarna
- *Skanova AB
- *Miljöförvaltningen

Detaljplan för
Njurundabommen Tågstation
Del av Njurunda Prästbol 1:8 m.fl.
Njurundabommen, Sundsvalls kommun

SÄNDLISTA

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Samhällsbyggnadsenheten,
871 86 HÄRNÖSAND
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, Box 114, 872 23 KRAMFORS
Teliasonera Mobile Networks AB, Mårbackagatan 11, IB5:27, 123 86 FARSTA
Skanova Accessnätplanering, 851 87 SUNDSVALL
Trafikverket, Box 186, 871 24 HÄRNÖSAND
E.ON Energidistribution AB, Box 850, 851 24 SUNDSVALL

Sundsvalls Tidning, 851 72 SUNDSVALL
Sundsvalls Nyheter, Sundsvalls Tidning, 851 72 SUNDSVALL
SVT Mittnytt, 851 80 SUNDSVALL
Sveriges Radio Västernorrland, Krönvägen 18, 851 80 SUNDSVALL

Kommunstyrelsekontoret
Kultur&Fritid
Lantmäterikontoret
Medelpads Räddningstjänstförbund
Miljöförvaltningen
Stadsbyggnadskontoret
- byggavdelningen
- gatuavdelningen
- kollektivtrafik och tillgänglighet
- mark- och exploateringsavdelningen
Mittsverige Vatten&Avfall AB
Näringslivsbolaget
REKO Sundsvall
Sundsvall Energi AB
- fjärrvärme
Sundsvall Elnät AB
- elnät
- Servanet
Stadsbyggnadsnämndens ledamöter

Berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckning samt bostadsrättshavare,
hyresgäster och intresseföreningar m fl

