

§ 120 Detaljplan för del av Östermalm 3:1 m.fl. - Resecentrum, beslut om antagande

(SBN-2017-00360-48)

Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att anta detaljplanen enligt PBL 5:27.

Ärendet

Ett förslag till detaljplan har tagits fram för att pröva möjligheten till en utveckling av befintlig järnvägsstation till ett resecentrum i enlighet med fördjupad översiktsplan och genomfört parallellt uppdrag. Det innefattar en ny busstation, nedgrävd på dagens parkeringsyta framför järnvägsstationen, en ny gång- och cykelväg över Parkgatan och en omdaning av området öster om stationen. I det sistnämnda området bedöms verksamheter som inte är kopplade till resecentrum kunna tillåtas.

Bakgrund

Planering för ett nytt resecentrum i Sundsvall har pågått i över 10 år. 2013 beslutades att den befintliga järnvägsstationen ska utvecklas, i stället för att bygga ett helt nytt resecentrum på annan plats. I början av år 2017 köpte SKIFU fastigheterna Östermalm 3:1 och 3:2 av Jernhusen. Juni 2018 uppgick Östermalm 3:2 i 3:1.

Under februari och mars 2017 utfördes ett parallellt uppdrag då två av tre tillfrågade arkitektkontor utarbetade förslag på utformning av ett nytt resecentrum. Stadsbyggnadskontoret och SKIFU valde att gå vidare med det förslag som MAF Arkitektkontor presenterade.

Ärendets tidigare handläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2017-06-21 att uppdra till stadsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för området.

Överväganden

Då själva stationsbyggnaden är byggnadsminensförklarad bedöms ingen ytterligare reglering av byggnaden behövas. Omkringliggande byggrätter regleras i höjd för att inte störa utsikten mot

stationsbyggnaden. Längre österut kan nya byggnader tillåtas bli lika höga som det befintliga höghuset på fastigheten Byggmästaren 2.

Det befintliga trähuset har pekats ut som kulturhistoriskt intressant men har inget formellt skydd. Det behöver flyttas för att få till en bra utformning av stationsområdet. Planförslaget reglerar en ny plats för huset och skyddar det mot förvanskning i dess nya läge.

Den nya platsen för trähuset ligger närmare bangården än rekommenderat men kan ses som ett undantag med hänsyn till kulturmiljöintresset.

I övrigt regleras en rad skyddsåtgärder i planförslaget, för att ta hänsyn till hantering av farligt gods på bangården.

Då denna är en del i riksintresse för kommunikation tas även hänsyn till Trafikverkets möjlighet till drift. Utformningen av planförslaget har utgått från Trafikverkets förslag på ombyggnad av bangården snarare än befintlig situation.

Inom projektet att bygga om bangården ingår byggnationen av en planskild övergång till perrongerna. Övergångens koppling till stationshuset regleras i planförslaget men då läget för själva övergången inte är fastställt än får detta prövas i ett senare skede. Stadsbyggnadskontoret arbetar för en förlängning av övergången ända mot Björneborgsgatan, där en till entré till resecentrumet kan skapas.

En nya allmän gång- och cykelväg regleras längs med bangården över Parkgatan, för att skapa en bättre tillgänglighet till resecentrum. Då denna inte kan ligga för nära bangården enligt ovan nämnda hänsynstaganden behöver mark som idag är privatägd (Byggmästaren 2) tas i anspråk. Stadsbyggnadskontoret har avtalat om ett markbyte med fastighetsägaren, som delvis regleras i planförslaget.

Ett förslag på dagvattenhantering har tagits fram som visar att det går att lösa inom området. För att inte omöjliggöra andra alternativ inom eller utanför planområdet bedöms det som onödigt att reglera för föreslagen lösning i detaljplanen.

Skyfallsvatten kommer rinna igenom området och vidare ner mot Södra kajen. Utformningen av resecentrumet är gjord så att vatten inte ska rinna ner mot den nya busstationen. Då busstationens in- och utfarter ligger inom Trafikverkets vägområde för ombyggnad av väg 562 kan utformningen dock inte regleras i detaljplanen.

Ett större grepp kring ytavrinning och dagvattenhantering behövs för hela stadsdelen men kan inte behandlas inom detta projekt.

Planförslaget reglerar hur djupt den nya bussterminalen får ligga för att inte påverka grundvattnet.

Reglering sker också för att säkerställa plats för allmänna och samfälliga avloppledningar, transformatorstation samt in- och utfart till Byggmästaren 2 m.fl. fastigheter.

Styrdokument och juridik

Planförslaget är i enlighet med *Fördjupad översiktsplan för Resecentrum och järnvägen genom Sundsvall* från 2013.

Jämställdhet och mångfald

Detta planförslag kan ses som en del i projektet att bygga om befintlig järnvägsstation till ett resecentrum. Projektet innefattar även områden utanför planområdet och syftet är att förenkla resande med kollektivtrafik. Detta innebär en förbättring för alla grupper att röra sig i kommunen och regionen och kan därmed bidra till en ökad jämställdhet och mångfald.

Ekonomi

Planarbetet bekostas av SKIFU.

Förslag till uppföljning

Stadsbyggnadsnämnden kommer att få kännedom om när planen vunnit laga kraft.

Skriv ut

Anslagna protokoll : Stadsbyggnadsnämnden

Organ

Stadsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2018-08-29

Paragrafer

§§ 115-138

Justeringsdatum

2018-08-31

Datum då anslaget sätts upp

2018-09-03

Datum då anslaget tas ned

2018-09-25

Möjlighet att överklaga beslut under perioden

2018-09-03 till och med 2018-09-24

Förvaringsplats för protokollet

Stadsbyggnadskontoret

Kontakt

Stadsbyggnadsnämnden, stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se



Detaljplan för

Resecentrum

Del av Östermalm 3:1 m.fl. fastigheter

Centrala staden, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret 22 maj 2018, reviderad 2018-08-07

Kontaktperson:

Anders Franzén, telefon 060-19 89 61

e-post: stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

- ☒ Samråd 22 december 2017 - 31 januari 2018
- ☒ Granskning 29 maj - 21 juni 2018
- ☒ Antagande av Stadsbyggnadsnämnden 29 augusti 2018
- ☒ Laga kraft 25 september 2018

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Plankarta

Planbestämmelser

Plan- och genomförandebeskrivning

Granskningsutlåtande

PLANBESTÄMMELSER

Byggnader, gränser och andra detaljer som inte är avsedda för detaljplan. Endast angivna användning och utformning är tillåtna. Alla utövningar måste göras i enlighet med bestämmelserna i denna plan.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. 4.100 1.1.1

- GATA
- GÅNG
- CYKEL
- Cykelpåls

Kvarteretsmark. 4.100 1.1.1

- Transformatorstation
- Detailhandel
- Kontor
- Parkering
- Recreation
- Järnväg

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Stängsel och utifrån

Kontor förbjudits för inte användas. 4.100 1.1.1

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Med kommunalt huvudmannaskap

Utformning av allmän plats

4.100 1.1.1

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggelsestämpling

Marken får inte förses med byggnad. 4.100 1.1.1

Utformning

4.100 1.1.1

Uttörelse

4.100 1.1.1

Skydd av kulturvärden

4.100 1.1.1

Skydd mot störningar

4.100 1.1.1

Markreservat

4.100 1.1.1

Gemensamhetsanläggning

4.100 1.1.1

Rättighetsområden

4.100 1.1.1

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförande

Markreservat för allmännyttiga underordnade ledningar. 4.100 1.1.1

Markreservat

4.100 1.1.1

Gemensamhetsanläggning

4.100 1.1.1

Rättighetsområden

4.100 1.1.1

Detalplan för RESECENTRUM

Del av Östermalm 3:1 m.fl.

Centrala staden

Sundsvalls kommun

Upprättad 2018-09-22

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

Reviderad 2018-09-27

- Tekniska
- Kommun
- Färdplan
- Kontor
- Byggnad
- Stad
- Loi. resp. beredd
- Kulturskulpt
- Kulturskulpt
- 1775

Uppgifter om gränserna
Upprättad genom kommunstyrelsens beslut
Höjningsplan: 2018-09-22
Lantmäteriet (Sundsvall 2017-09-26)

ILLUSTRATIONER
Område som påverkas av byggnadsplan för Sundsvalls järnvägsstation
Område för framtida övergång över järnvägsplanen

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

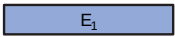
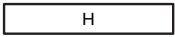
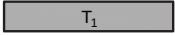
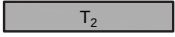
	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns
	Administrativ gräns
	Administrativ och eigenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, 4 kap 5 § 2

	Gata
	Gångväg
	Cykelväg

Kvartersmark, 4 kap 5 § 3

	Transformatorstation
	Detaljhandel
	Kontor
	Parkering
	Resecentrum
	Järnväg

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Stängsel och utfart

	Körbar förbindelse får inte anordnas, 4 kap 9 §
---	---

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Utformning av allmän plats

bro	Bro, 4 kap 5 § 2
-----	------------------

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

	Marken får inte förses med byggnad, 4 kap 11 § 1
---	--

Utformning

	Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan, 4 kap 16 § 1
---	--

Utförande

b ₁	Marken får byggas under med körbart bjälklag. Lägsta schaktningsnivå är 3,35 meter över nollplanet., 4 kap 16 § 1
	Lägsta schaktningsnivå är 3.35 meter över nollplanet, 4 kap 16 § 1

Skydd av kulturvärden

q ₁	Trähuset med utpekat kulturvärde inom planområdet, ska flytta till denna yta och bevaras. I övrigt får marken inte förses med byggnad., 4 kap 16 § 3
----------------	--

Skydd mot störningar

m ₁	Utrymningsvägar vända från järnvägen ska finnas, 4 kap 12 § 1
m ₂	Fasader ska utföras i obrännbart material, 4 kap 12 § 1
m ₃	Vid anläggande av markparkering närmare än 15 meter från järnväg ska ett skydd anläggas mellan parkering och järnväg. Skyddet ska placeras minst 5 meter ifrån närmaste järnvägsanläggning., 4 kap 12 § 2

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år, 4 kap 21 §

Markreservat

u ₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, 4 kap 6 §
----------------	---

Gemensamhetsanläggning

g ₁	Markreservat för gemensamhetsanläggning för dagvattenanläggning, 4 kap 18 §
----------------	---

Rättighetsområden

a ₁	Marken ska omfattas av servitut för in- och utfartsväg för intilliggande fastigheter, 4 kap 18 §
a ₂	Servitut avseende rätt till fastighetstillbehör till förmån för Östermalm 1:1 som belastar Östermalm 3:1, 4 kap 18 § 2

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

PLANBESKRIVNING	3
INLEDNING	3
PLANPROCESSEN	3
PLANHANDLINGAR	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
PLANDATA	4
Områdets läge och areal	4
Markägoförhållanden	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR	6
PLANFÖRSLAG	8
PLANBESTÄMMELSER	8
Geoteknik	12
Radon	12
Miljöförhållanden	12
Risker/Störningar	14
Buller	15
Dagvatten och höga flöden	15
PLANENS FÖRENLIGHET MED 3,4, 5 OCH 7 KAP. MILJÖBALKEN	17
Hushållningsbestämmelser 3, 4 kap MB	17
Miljökvalitetsnormer 5 kap MB	17
Strandskydd 7 kap MB	17
Behovsbedömning av miljöbedömning	18
AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER	19
Konsekvenser utom planområdet	19
TEKNISK FÖRSÖRJNING	20
Vatten och avlopp	20
Värme	20
El, tele och fiber	20
Avfall	20
Tekniska utredningar	20
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	21
ORGANISATORISKA FRÅGOR	21
Tidplan	21
Genomförandetid	21
Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	21
Avtal	21
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	21
Fastighetsbildning	21
Allmän plats	22
Kvartersmark	22
Servitut och ledningsrätt	22
Gemensamhetsanläggning	23

<i>Ansökan om lantmäteriförrättning</i>	<i>24</i>
<i>Fastighetskonsekvensbeskrivning – sammanfattning inom plan.....</i>	<i>24</i>
EKONOMISKA FRÅGOR.....	25
<i>Planekonomi.....</i>	<i>25</i>
<i>Inlösen, ersättning.....</i>	<i>25</i>
ÖVRIGT	25
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	25

SÄNDLISTA**FASTIGHETSFÖRTECKNING****BILAGOR**

Detaljplan för

Resecentrum

Del av Östermalm 3:1, m.fl. fastigheter

Centrala staden, Sundsvalls kommun

PLANBESKRIVNING

Inledning

En detaljplan är en juridiskt bindande handling som bestämmer vilken användning av mark och vatten som är tillåten. Planen talar om vad som får och inte får göras inom planområdet, vilken typ av bebyggelse och verksamhet man får bygga och hur den ska se ut. Det är bara kommunen som kan besluta att ta fram och anta en detaljplan, detta kallas för det kommunala planmonopolet. Det är även kommunen som ansvarar för tolkningen av de gällande detaljplanerna.

Planprocessen



Program - start för planarbetet. Inriktning och omfattning bestäms.

Samråd - myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna sina synpunkter.

Underrättelse/Granskning – sakägare underrättas om det reviderade förslaget innan antagande. Vid utökat förfarande ställs förslaget ut för allmän granskning.

Antagande - kommunfullmäktige eller stadsbyggnadsnämnden antar detaljplanen.

Laga kraft - planen vinner laga kraft ca 1 månad efter antagandet om den inte **överklagats**.

Planhandlingar

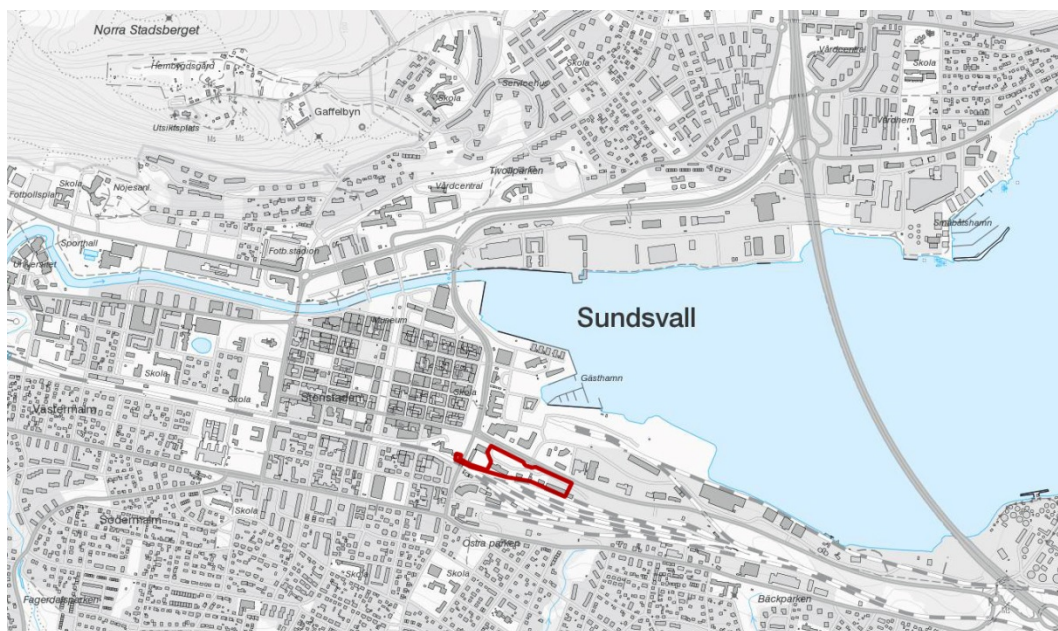
- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- fastighetsförteckning och sändlista

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av befintlig järnvägsstation till ett resecentrum i enlighet med gällande fördjupad översiktsplan och genomfört parallellt uppdrag. Det innefattar en ny busstation, nedgrävd på dagens parkeringsyta framför järnvägsstationen, en ny GC-väg över Parkgatan och en omdaning av området öster om stationen, med bl.a. nya ytor för parkering och möjlighet till annan verksamhet än sådan som är kopplad till järnvägen.

Detaljplanen ska även reglera för:

- Ytterligare skydd av den kulturhistorisk intressanta bebyggelsen i området
- Det skydd som behövs avseende risken för olyckor



Planområdets läge i Sundsvalls tätort.

PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet omfattar befintlig järnvägsstation med tillhörande parkeringsyta, området österut där bl.a. McDonalds ligger och en gångväg mot väster, inklusive passage över Parkgatan.

Området ligger strax sydost om Sundsvalls centrum. Det är ca 600 m till Stora torget.

Planområdet omfattar ca 2 ha.

Markägoförhållanden

Östermalm 3:2 och Gasverket 1 ägs av SKIFU AB.

Östermalm 1:2 och Stenstaden 1:1 ägs av Sundsvalls kommun.

Byggmästaren 2 ägs av Norrporten Sundsvallsfastigheter KB.

Östermalm 1:1 ägs av Trafikverket.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

RIKARE – En hållbar tillväxtstrategi för Sundsvalls kommun 2021, anger bl.a. att Sundsvalls kommun ska verka för hållbara kommunikationer. Utvecklingen av ett resecentrum bedöms bidra till detta.

Sundsvalls kommuns gällande översiktsplan – *ÖP 2021*, anger att området ska utvecklas till ett resecentrum.

I *Järnvägsstudie Resecentrum Sundsvall* från 2008 förordas att ett nytt resecentrum förläggs i området kring befintlig järnvägsstation.

Fördjupad översiktsplan för Resecentrum och järnvägen genom Sundsvall från 2013, anger att befintlig järnvägsstation ska utvecklas till ett resecentrum och att gångförbindelser ska anläggas över bangården mot Södermalm, över Parkgatan mot Sundsvalls centrum och över Landsvägsallén mot Inre hamnen och Södra kajen.

Detaljplanen bedöms vara i enlighet med *Stadsvision Sundsvall 2007-2037*, som anger att busstation och järnvägsstation ska samlas i ett gemensamt resecentrum centralt i staden.

Inom projektet *Klimatanpassa Sundsvall* togs det 2011 fram en strategi angående stigande havsnivåer i Sundsvall. Enligt denna strategi rekommenderas att samhällsviktiga funktioner och större infrastrukturanläggningar ska ligga minst 2,4 meter över havet.

För området gäller idag *Detaljplan för ett område vid Sundsvalls centralstation*, från 1999. Denna reglerar relativt detaljerat hur den fysiska miljön i området ska utformas och behöver därför ändras i och med att nu aktuellt förslag innebär en betydande förändring av befintlig miljö. Delar av planen – allmän plats i planområdets norra del – upphävdes 2016 inför Trafikverkets ombyggnad av Landsvägsallén.

Övriga detaljplaner som gäller i området är Stadsplan för Inre hamnen från 1977 och Stadsplan för bangårds- och hamnområdena från 1921. Planen från 1977 behöver ändras för att kunna tillåta en gångbro över Parkgatan. Planen från 1921 är generell och kan behöva ändras för att införa regleringar angående byggnadsvolymer och skydd för kulturmiljö.

Detaljplanen utformas utifrån det förslag på nytt resecentrum, av MAF Arkitektkontor, som gick vidare efter de parallella uppdrag som utfördes februari – mars 2017.

OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

Platsen utgörs idag av Sundsvalls centralstation. Stationsbyggnaden uppfördes 1925 och är byggnadsminnesförklarad enligt kulturminneslagen (KML). Framför stationen, sett från Landsvägsallén, finns parkeringsplatser, taxizon och en mindre, allmän parkyta. Större delen av ytan är hårdgjord. Den omges av planterade träd.

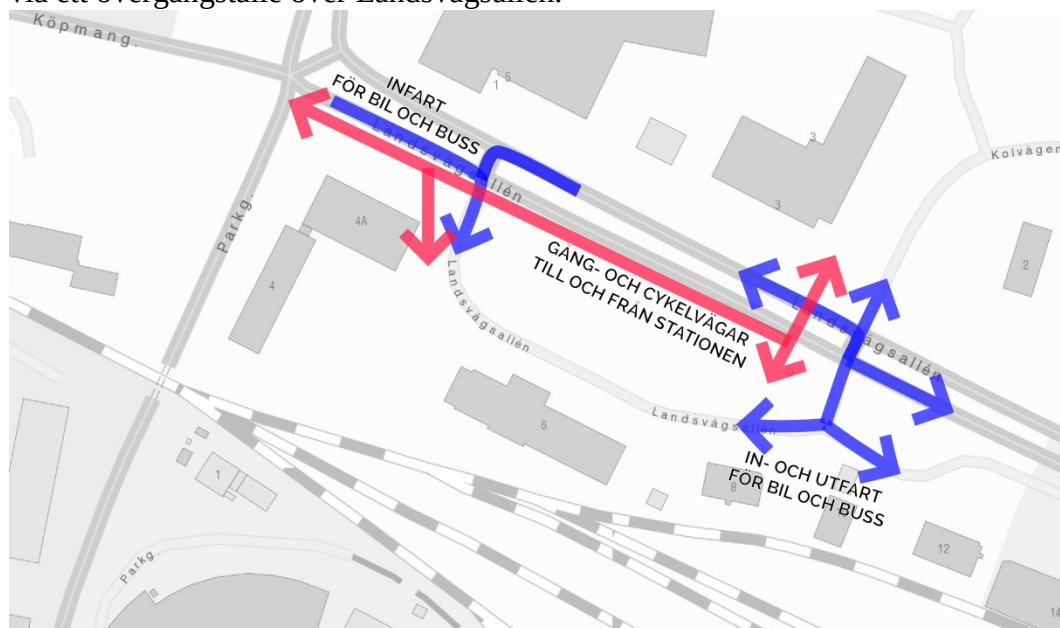
Strax öster om stationen står ett äldre trähus. Detta är den enda byggnad som finns kvar från tiden innan området omvandlades för järnvägsändamål. Den har idag inget skydd enligt KML och står i en sänka i terrängen jämfört med omkringliggande bebyggelse. Vidare österut finns en kontorsbyggnad av lägre kvalitet, en McDonalds-restaurang med renoveringsbehov och f.d. en lagerbyggnad som byggdes samtidigt som järnvägsstationen. Den revs delvis för McDonalds och huserar idag andra verksamheter.

Väster om stationen står ett par större kontorsbyggnader. Det finns ett smalt mellanrum mellan järnvägen och den södra av dessa byggnader med tillhörande parkeringsplatser. Järnvägen passerar sedan på en viadukt över Parkgatan.

Området ligger ovanpå Sundsvallsåsen. Marken består av överst av fyllnadsmaterial och under det olika varianter av lera/silt. Underst finns sand och friktionsjord. Den geotekniska kategorin har bedömts som GK2. Grundvattennivån ligger ca 2,45 m över nollplanet (havsnivån). Mätningar från 2017 visar på en betydligt lägre nivå. Föroreningshalterna i området är relativt låga.

Inga kända fornlämningar finns i området.

I dagsläget angör fordonstrafiken till järnvägsstationen och kontorsbyggnaden via en enkelriktad infart i västra delen av planområdet, eller i en dubbelriktad infart i östra delen. Utfarten är i korsningen öster om stationen, vid samma punkt som in- och utfart till McDonalds och den f.d. lagerbyggnaden. Buss- och biltrafik är inte separerad vilket kan skapa trängsel framför stationsbyggnaden. Cyklister och fotgängare når området västerifrån via en tunnel under Parkgatan eller norrifrån via ett övergångsställe över Landsvägsallén.

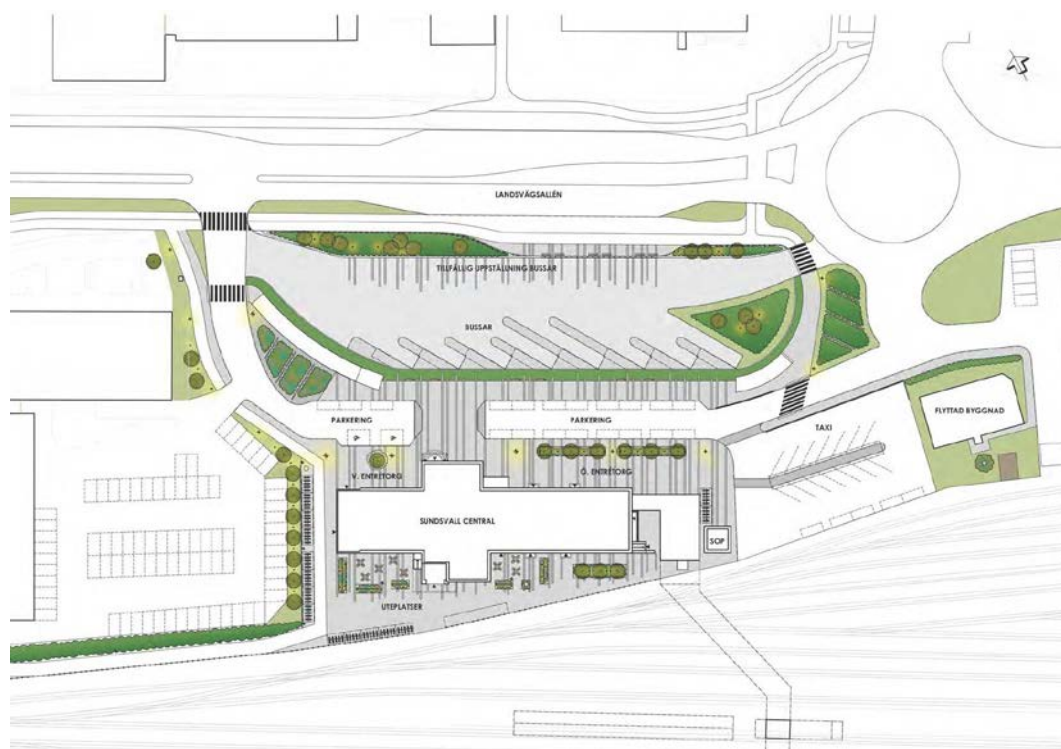


Översikt över befintliga in- och utfarter för fordonstrafik (blå) och gång- och cykeltrafik (röd).

Befintlig service riktar sig mot resenärer och utgörs av restauranger och kiosker.

Bullernivåerna i området är antagligen höga. Då det inte finns några bostäder i området har inga mätningar utförts inom denna detaljplanprocess.

PLANFÖRSLAG



Illustrationskarta över förslag på nytt Resecentrum, utomhusmiljön (MAF Arkitekter/WSP, 2017)

Planbestämmelser

Planbestämmelse i detaljplanen	Syftet med planbestämmelsen
GATA	Området ska vara tillgängligt för allmän trafik. Det rör sig om mindre delar av planområdet påverkas av Landsvägsalléns ombyggnad.
GÅNG och CYKEL	Området ska vara tillgängligt för en allmän gång och cykelväg. GC-vägens sträckning styrs av närheten till bangården. Det ska vara ett avstånd på minst 5,5 m till det närmaste skyddsspåret och 8 m till övriga spår.
E ₁	Inom området ryms en transformatorstation. Det är inte bestämt exakt var stationen ska placeras så ytan är väl tilltagen. Inom området kan även en brandpost få plats.

H	Utöver Resecentrum med tillhörande verksamheter bedöms handel (som inte riktar sig mot resenärer) som en lämplig användning inom utpekad område.
K	Utöver Resecentrum med tillhörande verksamheter bedöms kontor som en lämplig användning inom utpekad område.
P	Utöver Resecentrum med tillhörande verksamheter bedöms parkering som en lämplig användning inom utpekad område.
T ₁	Planbestämmelsen tillåter tåg- och busstation med därtill hörande verksamheter: parkering, taxi, handel och service för resenärer m.m.
T ₂	I och med ombyggnaden av bangården behöver en yta tas i anspråk för ett nytt spår.
[med ringar försedd gränsbeteckning]	Utfarter direkt mot planerad busshållplats och rondell längs med Landsvägsallén tillåts inte. Det är inte heller lämpligt med körbar utfart från Byggmästaren 2 alldeles intill infarten från Landsvägsallén och nedfarten till bussterminalen.
bro	Den allmänna gång- och cykelvägen ska gå över Parkgatan. För att säkerställa konstruktionen av bron behöver området ligga närmare järnvägsspåren än 8 m. Själva gångbanan ska kunna ligga minst 8 m från spårmitt, enligt trafikverkets krav.
[med prickar försedd yta]	Mark som inte får bebyggas för att säkerställa en tydlig gestaltning av gaturummet kring Landsvägsallén. Ytan längs Landsvägsallén utgörs idag av en slänt och kan vara lämplig att bevara för att i framtiden kunna anordna en gång- och cykelväg.

	Öster om stationshuset tillåts ingen ny bebyggelse inom 25 m ifrån järnvägen.
li dubbel romb angiven plus-siffra]	Högsta tillåtna totalhöjd angivet som meter över havet. Framför stationen får nya byggnader inte täcka vyn. Öster om stationen kan nya byggnader tillåtas få samma höjd som stationens takfot. Längre österut kan nya byggnader tillåtas få samma höjd som höghuset väster om stationen, för att skapa en inramning av området.
b ₁	En möjlighet att bygga under mark som annars inte får förses med byggnad, behöver finnas för den underjordiska passagen mellan järnvägsstation och bussterminal. Möjligheten att bygga under mark läggs även in mot järnvägen, där det med hänsyn till risk och säkerhet inte är lämpligt att bygga ovan mark. Underjordisk byggnation får inte påverka grundvattnet.
II halvcirkel angiven plus-siffra]	Marken får inte schaktas bort till en lägre nivå än angiven siffra, för att inte påverka grundvattnet. Bestämmelsen är inte tänkt att gälla tillfälliga schakter under byggtiden eller ledningsgravar.
q ₁	Befintligt trähus behöver flyttas för att anlägga ett väl fungerande resecentrum. Då det har kulturhistoriska värden kopplat till platsen bör det inte flyttas längre än föreslaget. Huset får inte byggas om. Dess dekorativa träarkitektur med snidade fönsteromfattningar och takkupor m.m. ska bevaras. Eftersom huset saknar skydd enligt KML regleras ett skydd mot rivning och förvanskning enligt PBL istället. Då det fortfarande kommer att ligga närmare spårområdet än rekommenderade 30 m får detta ses som ett undantag enligt 8 kap. 7 § PBL och BBR avsnitt 1:22.

m ₁	Ur säkerhetssynpunkt, avseende risk för olyckor med farligt gods, ska det finnas utrymningsvägar vända från järnvägen.
m ₂	Då hantering av brandfarligt gods sker på bangården behöver byggnader intill uppföras med fasader i obrännbart material.
m ₃	Ett skydd ska uppföras för att markparkering ska kunna anläggas närmare järnvägen än 15 m (från närmaste spårmitt). Detta för att undvika skador av snö, is och gnistbildning från tåg på parkerade bilar. För att följa Elsäkerhetsverkets föreskrifter får skyddet inte placeras närmare järnvägsanläggningen (inklusive kontaktledningsstolpar) än 5 m. Skyddet måste kunna underhållas inom den egna fastigheten och ett avstånd på ca 2 m från fastighetsgränsen rekommenderas. Vid placering och uppförande av skydd behöver Trafikverkets åtkomst till spårområdet beaktas.
u ₁	Marken ska vara tillgänglig för allmän spillvattenledning. Befintlig ledning går under stationen och behöver flyttas. Föreslaget u-område anger det nya läget.
g ₁	En ansökan om att bilda en gemensamhetsanläggning för en dagvattenledning har kommit in. Den berör bl.a. den med g ₁ markerade ytan.
a ₁	Marken ska vara tillgänglig för servitut för in- och utfart till angränsande fastigheter (befintliga Stenstaden 1:1, Östermalm 1:2 och Byggmästaren 2, samt eventuella tillkommande fastigheter).
a ₂	Marken ska vara tillgänglig för övergång över järnvägen till perrongerna. Denna ska ägas av Trafikverket som därmed behöver ett servitut på SKIFU:s mark. När hela övergången, ned till Björneborgsgatan, byggs behöver rätt för allmän gång- och cykeltrafik säkras.

Geoteknik

Grundläggning bedöms kunna ske direkt på silt eller sand med packad fyllning av krossmaterial. Spontkonstruktioner behövs närmast stationsbyggnaden. Närmast Landsvägsallén krävs också spontkonstruktion eller stödmur.

Om dimensionerade grundtryck överstiger 100 kPa behöver det pålas.

Bron över Parkgatan kan grundläggas med platta, ca 4 meter under befintlig marknivå. Eventuellt krävs spontkonstruktion eller pålning.

Ingen betydande risk avseende geoteknik bedöms uppkomma om rekommendationerna i bilagd geoteknisk utredning följs.

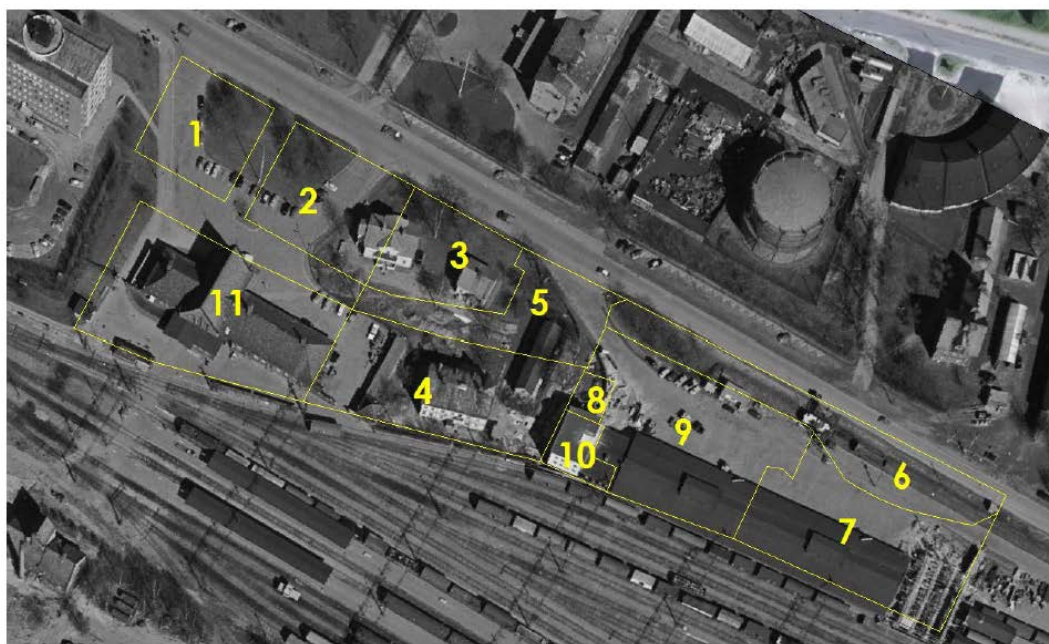
Radon

För arbetsplatser, annat än underjordsarbete, har gränsvärdet för radongas angetts som totalexponering under ett år och får inte överstiga $0,36 \times 10^6$ Bq h/m³ (AFS 2011:18). Detta värde motsvarar en exponering på ca 200 Bq/m³. Radonsäkert uppförande rekommenderas för att uppnå gällande värde.

Miljöförhållanden

Historisk beskrivning

Stadsbyggnadskontoret gjorde en historisk beskrivning av området 2013-10-23. I den framgår att det aktuella området var mestadels bebyggt av fristående hus för bostäder men att dessa revs allt eftersom järnvägsområdet har växt fram. Det aktuella området delades in i elva stycken egenskapsområden i den historiska beskrivningen. Egenskapsområdena framgår av bilden nedan.



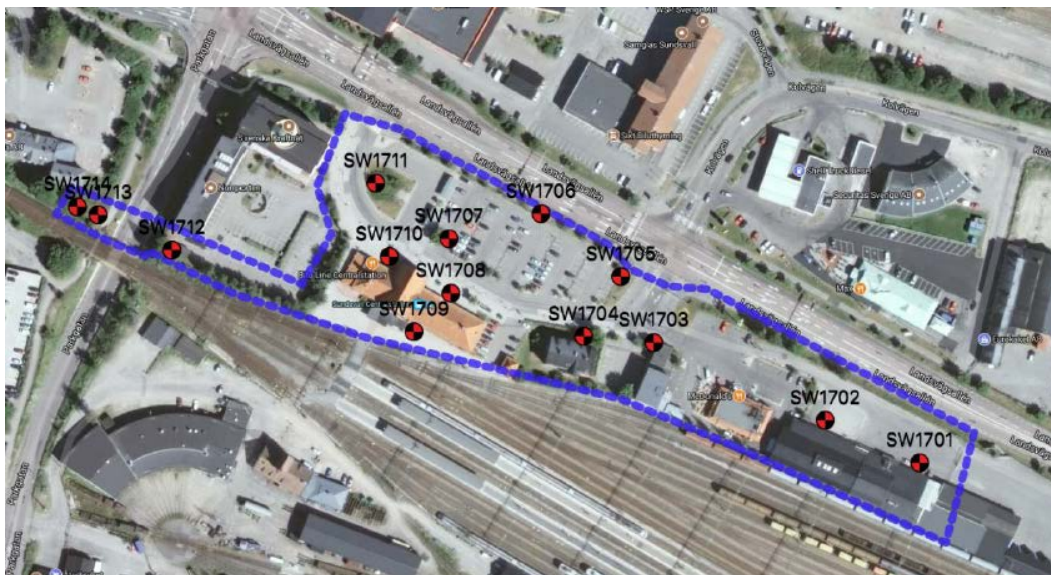
Flygbild från 1960 med delområden inlagda. (Flygbild © Lantmäteriet)

Följande risker identifierades i den historiska beskrivningen:

- Delområde 1, 2, 3, 8 - f.d. bostadshus, igen misstanke om förorening.
- Delområde 4 – f.d. övernattningshus för personal och bostadshus, ingen misstanke om förorening.
- Delområde 5 – f.d. odlingsmark, ingen misstanke om förorening.
- Delområde 6 – f.d. odlingsmark, efter 1925 stickspår samt trafikerad plan. Tidigt asfalterat, före det stensatt. Eventuellt oljedropp från lastbilar men liten risk för utbredd förorening. Ev. tjärasfalt.
- Delområde 7 - f.d. odlingsmark, efter 1925 godsmagasin med hantering av styckegods. Lossning från bil/häst och vagn till tågagn. Ingen hantering av farliga ämnen. Vid ändkajen (sydöstra delen av delområde 7) ”svarvades” hjulen på loken. Detta innebar att slaghjul, d v s ojämna hjul, gjordes runda genom att man gasade loket när det stod i kloss mot ändblocket. Denna process kan ha inneburit frigörelse av metaller.
- Delområde 9 - nuvarande Mc Donalds, f.d. godsmagasin, ingen hantering av bensin eller diesel. Ingen misstanke om förorening i mark.
- Delområde 10 - f.d. odlingsmark, senare kontor vid godsmagasinen. Nuvarande kontor och försäljning. Ingen misstanke om förorening.
- Delområde 11 – verksamhet har bedrivits på plats (okänt vad). Tidigare byggnader revs och gav plats åt järnvägsstationen 1925, då markarbeten utfördes. Eventuella äldre markföroreningar från den verksamhet som funnits på platsen antas att minimerats genom att jordmassor grävdes ur för byggnation av stationshuset. Okänt var massorna placerades, eventuellt omflyttades de i närområdet.

Föroreningar

Utifrån resultaten av inventeringen ovan, har en miljöteknisk markundersökning utförts av Sweco under 2017 och 2018 (se bilaga 3). Provtagning har utförts i 12 provpunkter med borrhandsvagn (skruvprovtagning) och prover har uttagits ned till ca 3,5 m under markytan.



Provpunkternas placering (Flygbild - Sweco)

Analysresultaten visar att det förekommer förhöjda halter av metaller (koppar, kvicksilver, bly, zink), oljerester (alifater >C16-C35) och tjärämnen (PAH M och PAH H). Samtliga analyser har dock halter under det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). I tabellen nedan redovisas de prover där halter över riktvärdet för KM (känslig markanvändning) noterats.

Element	Enhet	Riktvärde KM	Riktvärde MKM	SW17102 0-0,5 m	SW17105 1,0-1,5 m	SW17106 1,5-2,0 m	SW17110 1,0-1,5 m	SW17110 1,5-2,0 m	SW17111 0-0,5 m	SW17111 0,5-1,0 m	SW17111 1,0-1,5 m	SW17114 1,0-1,5 m
TS, 105°C	%			97,3	81	79,5	92,7	78,1	87,3	96,7	81,1	82,4
Cu	mg/kg TS	80	200	25,8	27,9	56,1	31,2	81,5	33,9	30,7	84	22,1
Hg	mg/kg TS	0,25	2,5	<0,2	0,301	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	0,298	<0,2
Pb	mg/kg TS	50	400	4,47	70	31,4	34,1	81	44,7	8,84	150	32,2
Zn	mg/kg TS	250	500	49,1	103	64,3	48,4	128	96,2	64,9	259	158
alifater >C16-C35	mg/kg TS	100	1000	130	51	42	<20	<20	<20	30	25	22
PAH, summa M	mg/kg TS	3,5	20	<1,3	0,83	1,1	1,8	1,3	2,3	2,1	4,1	2,3
PAH, summa H	mg/kg TS	1	10	<1,5	1,2	1,5	1,8	2,6	1,8	3,3	5,5	6,3

Redovisning av analysresultat med halter över riktvärdet för KM.

Bedömning/Slutsats

Markanvändningen i detaljplaneområdet kommer att vara av den art att det generella riktvärdet för MKM är tillämpligt. Eftersom inga halter över MKM har påträffats inom området, bedöms den planerade markanvändningen vara lämplig för ändamålet. Området behöver inte saneras eller undersökas mer under detaljplanprocessen.

Risker/Störningar

Söder om planområdet ligger Sundsvalls bangård där transport och hantering av farligt gods sker.

Västernorrlands riskpolicy för planering intill transportleder för farligt gods är från 2010. Risken för olyckor med farligt gods ska enligt denna beaktas inom 150 m från transportled för farligt gods. Olika markanvändningar delas in i en tregradig skala (Zon A-C) utifrån riskbild (det är exempelvis värre om en olycka sker där det vistas mycket människor än där det inte vistas några).

Ett resecentrum bör ses som en trafikanläggning, som kan uppföras inom Zon A. Det går inte att ha något skyddsavstånd för denna typ av markanvändning.

I planområdets östra del finns utrymme för annan markanvändning än resecentrum. Övriga markanvändningar som bedöms som lämpliga är:

- Parkering (Zon A-B)
- Kontor (Zon B)
- Handel (Zon B-C)

En riskutredning har tagits fram som anger att ett skyddsavstånd på 30 m från järnvägen behövs. Alternativt räcker 25 m, om byggnader uppförs med obrännbara fasader. Utrymningsvägar och luftintag riktade från järnvägen rekommenderas också, även om dessa åtgärder inte ses som lika viktiga. Ytparkering kan placeras närmare än 25 m från järnvägen.

De befintliga byggnaderna som står närmare järnvägen än 25 m får inte ersättas på samma plats om de rivs. Om en ny byggnad måste placeras närmare så får en detaljplan inklusive ny riskbedömning upprättas specifikt för det projektet. Genomförandetiden för aktuell detaljplan är kort för att ta höjd för denna typ av ändringar i framtiden.

En flytt av det äldre trähuset, inom området, anses utgöra ett undantag vad gäller krav på riskreducering m.m. enligt 8 kap. 7 § PBL. Nämda riskreducerande åtgärder är inte möjliga med hänsyn till husets antikvariska värden. Detsamma gäller för det byggnadsminnesförklarade stationshuset.

Farligt gods får inte gå på väg 562 som angränsar planområdet i norr. Cirka 200 m söder om planområdet går Björneborgsgatan där farligt gods sedan 2017-10-07 inte längre får transporteras, annat än om bron över Sundsvallsfjärden är avstängd.

Buller

Planförslaget medger inte några nya bostäder. Det finns heller inga befintliga bostäder i närheten. Därmed bedöms frågan om buller inte påverka planförslaget.

Dagvatten och höga flöden

Dagvatten tas om hand via befintligt dagvattennät. I och med krav från ledningsägaren att belastningen på nätet inte får öka behövs fördröjning av dagvatten inom planområdet. Ett PM avseende VA och dagvatten har tagits fram som visar på en möjlig lösning avseende dagvattenhantering. Denna bifogas

planhandlingarna men de lösningar som föreslås regleras inte i detaljplanen. Detta eftersom en detaljplan inte kan reglera specifika tekniska lösningar eller i vilken grad fördröjning ska ske.

Föreslaget nytt resecentrum planeras för att klara ett 10-årsregn. Bussterminalen ska klara ett 30-årsregn. Kostnaden för att klara 50- och 100-årsregn bedöms som orimlig i förhållande till de få och korta perioder detta kommer att ske.

Höjdsättningen av området är föreslagen så att vatten inte ska rinna in i bussterminalen utifrån, vid skyfall. Någon reglering av höjderna kan dock inte göras i denna detaljplan då själva utfarterna ligger inom vägrätten för väg 562, som inte får detaljplaneläggas.

Själva bussplanen är avsedd att lutas så att vatten inte ska rinna in i terminalsbyggnaden. Dessutom skyddas terminalen av kantsten.

Avrinning är i övrigt tänkt att ske på gatorna. Viss fördröjning kan ske på taxiytan. Stationsbyggnaden ligger högst i området och borde inte översvämmas vid skyfall.

**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 de lämpar sig bäst för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Utifrån områdets läge och syftet med planförslaget bedöms förslaget vara förenligt med 3 kap MB.

Bangården och järnvägsstationen är riksintressen för kommunikation. Planförslaget bedöms påverka dessa positivt då byten mellan trafikslag förenklas och säkerhetsåtgärder gentemot bangården regleras. Järnvägens persontrafik kan därmed utvecklas utan att detta påverkar, eller påverkas av, godstrafiken. Stationsområdet ingår även i riksintresse för kulturmiljövård (Sundsvall [Y8]). Stationshuset ska bevaras och fortsätta vara den dominerande byggnaden på platsen, samtidigt som det ges möjlighet att utvecklas. Trähuset ska bevaras och fortsätta minna om den bebyggelse som fanns på platsen innan kustjärnvägens utbyggnad.

Planförslaget ger en möjlighet till att knyta stationsområdet närmare centrum.

Riksdagen har i 4 kap. MB angivit ett antal områden i landet som är av riksintresse i sin helhet med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns där. Aktuellt planområde ligger inte inom något av de områden där särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap MB finns.

Miljökvalitetsnormer 5 kap MB

Miljökvalitetsnormer 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.

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

I och med att en busstation anläggs i området kan detta lokalt ge föroreningar i utomhusluften. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken bedöms generellt kunna bidra till en minskning av luftföroreningar. De bedöms även minska lokalt vid befintlig busstation.

Schaktning ned till grundvattenförekomsten Sundsvallsåsen tillåts inte enligt planförslaget. Inga för höga föroreningshalter har påträffats i området. Skulle förorenade massor påträffas under byggskedet ska de tas omhändertas. Därmed bedöms statusen på grundvattenförekomsten kunna bibehållas.

Strandskydd 7 kap MB

Planområdet påverkas inte av något strandskydd.

Behovsbedömning av miljöbedömning

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

Hela behovsbedömningen finns bilagd som ett eget dokument.

AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER

Utformningen av det nya resecentrumet innebär att en bussterminal placeras på en nedsänkt nivå framför järnvägsstationen. En passage via trappor, rulltrappor och hiss leder sedan in till järnvägsstationen.

Detaljplanen bygger på en nedsänkt bussterminal och reglerar hur djupt ner den får ligga för att inte påverka grundvattenförekomsten Sundsvallsåsen. I övrigt utformas planen främst med hänsyn till kulturmiljön kring stationen och riskbilden avseende närheten till bangården.

Planen är anpassad till att kunna justera läget på det trähus som idag står öster om stationen. Öster om stationen kan annan verksamhet – kontor, handel och parkeringshus – tillåtas i viss mån.

Med hänsyn till risken för olyckor på bangården beläggs marken närmast spåren med ett nybyggnadsförbud. Om de befintliga byggnaderna i området ska kunna byggas om eller till, eller ersättas, behöver detaljplanen ändras så att nybyggnadsförbudet ersätts av riskreducerande åtgärder.

Konsekvenserna för fordonstrafiken bedöms bli begränsade. Busstrafiken kommer öka men separeras samtidigt från biltrafiken. För fotgängare och cyklister kommer det bli möjligt att nå resecentrum från fler håll än idag.

Korttidsparkeringar kommer att hämna längre från stationen än idag. Det kommer dock finnas en möjlighet att utöka antalet.

I beslutet om byggnadsminnet för Sundsvalls järnvägsstation finns ett antal skyddsbestämmelser som gäller utöver detaljplanen. Ett område med samma avgränsning som i byggnadsminnet förses med en information om detta. Någon ytterligare reglering i detaljplanen bedöms inte som nödvändig.

Konsekvenser utom planområdet

Att samla buss- och tåg i samma resecentrum bedöms bidra till bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och att fler därmed väljer dessa transportsätt. Det gör kollektivtrafiken mer ekonomiskt hållbar och bidrar till ett hållbart samhälle ur ekologiskt och socialt perspektiv.

Lokalbussar kommer inte att angöra stationsområdet utan får egna hållplatser i närområdet. En ny hållplats byggs på Landsvägsallén precis norr om planområdet, dit nya gång- och cykelvägar kommer dras både från resecentrum och Inre hamnen. Hållplatsen på Köpmangatan rustas upp. I och med ombyggnaden av väg 562 kommer nuvarande gångtunnlar ersättas med plankorsningar och en bro. Det ska bli lättare att röra sig mellan hållplatsen och Resecentrum.

Tills vidare nås järnvägsplattformarna på samma sätt som idag. I och med ombyggnad av bangården kommer en planskild övergång att anläggas. Övergången är tänkt att dras mot Björneborgsgatan som den ligger i nivå med. Därmed kan det skapas en till entré till resecentrum. Även denna kan komma att

behöva detaljpaneläggas. Då läget på övergången fortfarande är osäkert och beror på ombyggd bangård, inklusive flytt av befintlig kombiterminal, tas detta inte med i aktuell detaljplan.

Stadsbilden längs Landsvägsallén behöver struktureras upp med ett mer stadslikt gaturum. Aktuellt planförslag ger rätt till att uppföra byggnader öster om resecentrum som kan placeras längs Landsvägsallén, längs samma axel som byggnaderna på motsatta sidan av allén. Detta bidrar till att resecentrum tydligare blir en del av den centrala staden. I och med ombyggnaden av väg 562 (Landsvägsallén) försvinner dessutom gångtunnlarna och en mer innerstadsmässig korsning skapas. Det bidrar till att resecentrum kommer upplevas som närmare centrala Sundsvall än idag.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Befintliga ledningar behöver flyttas. Framförallt gäller det en befintlig spillvattenledning som idag går under stationsbyggnaden och kommer att påverkas av ombyggnaden. Ett u-område har lagts ut för ett nytt föreslaget läge.

Ny brandpost behövs i området. Detaljplanen reglerar inte placeringen men utrymme finns t.ex. inom E-området strax öster om utfartsvägen. Detta bedöms som en strategiskt bra placering men innebär också att nya vattenledningar behöver dras dit. Skulle detta inte vara möjligt kan brandposten placeras närmare i anslutning till befintliga ledningar.

Värme

Befintliga ledningar behöver flyttas.

EL, tele och fiber

Befintliga ledningar behöver flyttas.

En ny transformatorstation behövs för elförsörjningen. Denna får plats strax öster om utfartsvägen.

Avfall

Avfall ska tas hand om enligt kommunens avfallsplan.

Järnvägsstationens befintliga uthus är tänkt att utnyttjas som soprum.

Tekniska utredningar

Kommunen har inom resecentrumprojektet genomfört en rad utredningar. De som rör detaljplanen biläggs denna handling.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen beräknas vinna laga kraft i mitten av 2018.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag den vinner laga kraft. Hela projektet, inklusive ny bangård och stationsentré från Björneborgsgatan, beräknas kunna färdigställas inom en tioårsperiod. Det kan uppstå behov av att ändra denna plan t.ex. om något av de andra delprojekten ändras på ett idag oförutsägbart sätt. Därför föreslås kortast möjliga genomförandetid.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Avtal

Det finns ingen avsikt att ingå något exploateringsavtal eller genomföra någon markanvisning.

Ett medfinansieringsavtal ska tecknas mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket om ombyggnad av bangården och den eventuella framtida detaljplaneringen av övergången.

Ett avtal om markbyte mellan Castellum och Sundsvalls kommun ska tecknas.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

En traditionell fastighet är avgränsad horisontellt på marken. Till en fastighet kan höra byggnader, skog, vatten m.m. En fastighetsreglering kan t.ex. innebära att en hel fastighet eller delar av fastighet överförs till en annan. Avstyckning innebär att ny fastighet bildas.

Ägaren till Östermalm 3:1 har genom överenskommelse förvärvat hela fastigheten Östermalm 3:2 och ska genom fastighetsreglering överföras till Östermalm 3:1. Lantmäteriförrättning är sökt 2017-02-06, ärendenummer Y176036, förrättningen är under pågående handläggning, fastigheten Östermalm 3:2 benämns därför som Östermalm 3:1.

Detaljplanen medför att nedstående fastighetsbildningsåtgärder behövs för att fastigheterna och deras gränser ska överensstämma med detaljplanen.

Allmän plats

Allmän platsmark utgörs av del av fastigheterna Byggmästaren 2 som ägs av Norrporten Sundsvallsfastigheter KB, Gasverket 1 som ägs av SKIFU, Östermalm 1:1 som ägs av Trafikverket och Östermalm 3:1 som ägs av SKIFU. Den mark som ingår i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till lämplig fastighet ägd av kommunen, exempelvis Stenstaden 1:1. Kommunen ska teckna överenskommelse om fastighetsreglering med berörd fastighetsägare.

Om överenskommelse inte träffas för markåtkomst för allmän plats finns möjlighet för huvudmannen att lösa in marken. Motsvarande är huvudmannen skyldig att förvärva marken om markägare begär det.

Kvartersmark

Inom planområdet kan nya fastigheter bildas för detaljhandels-, kontors- och parkeringsändamål, genom avstyckning från Östermalm 3:1.

Del av den kommunägda fastigheten Östermalm 1:2 utgörande kvartersmark för resecentrum ska överföras genom fastighetsreglering till Östermalm 3:1 som ägs av SKIFU samt kvartersmark utgörande kontorsändamål ska överföras till Byggmästaren 2 som ägs av Norrporten Sundsvallsfastigheter KB och ett område utgörande trafikändamål ska överföras från Östermalm 3:1 till Östermalm 1:1. Del av Östermalm 1:2 och 3:1 kan avstyckas för tekniska anläggningar (E).

Servitut och ledningsrätt

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det kan t.ex. röra sig om rätten att ta väg eller nyttja utrymme på annan fastighet. Ett servitut kan också innebära att den andre fastighetens ägare förbinder sig att inte använda sin fastighet på visst vis. Servitut kan därmed vara positiva eller negativa. Det finns två huvudtyper av servitut; avtalsservitut (avtal upprättas) och officialservitut (myndighetsbeslut).

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet som även kan upplåtas till förmån för en juridisk person eller fastighet. Ledningsrätt är precis som namnet antyder en rätt att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål, exempelvis data- och telekommunikationsledning samt vatten- och avloppsledningar. Ledningsrätt kan endast ges av lantmäterimyndighet.

Inverkan på befintliga rättigheter

Följande servitut kan påverkas i samband med en fastighetsbildningsåtgärd:

1. Servitut 2281K-2607.1 för väg till förmån för Byggmästaren 2, belastar Östermalm 3:2. Påverkas i samband med fastighetsreglering av kvartersmark som ska överföras från Östermalm 1:2 till Östermalm 3:1.

2. Avtalsservitut 22-IM1-63/325.1 för ledning m.m. till förmån för Östermalm 1:1 och belastar Byggmästaren 2 kan upphävas i sin helhet efter att gemensamhetsanläggningen för dagvattenledning har vunnit laga kraft.
3. Ledningsrätt 2281K-F-3160.25 avseende vatten och avlopp till förmån för Sundsvalls Vatten AB, bör flyttas och förläggas inom u-område, vilket innebär att en omprövning av ledningsrätten behövs.

Någon ytterligare ledningsrätt bedöms inte behövas.

Nyttillkomna rättigheter

Följande servitut bör tillkomma:

1. Inom a₁ markerat område på fastigheten Östermalm 1:2 bör servitut bildas för in- och utfart till förmån för Byggmästaren 2 för att trygga fastighetens tillträde från allmän väg. Servitutet bör bildas i samband med fastighetsreglering av kvartersmark som ska överföras från Östermalm 1:2 till Östermalm 3:1.
2. Inom a₁ markerat område på fastigheten Östermalm 1:2 bör servitut för utfart bildas till förmån för Stenstaden 1:1. Detta för att säkerställa en funktionell skötsel och drift av allmän plats avseende gång- och cykelväg. Servitutet kan bildas i samband med en annan fastighetsbildningsåtgärd.
3. Inom a₂ markerat område på fastigheten Östermalm 3:1 kan servitut bildas för fastighetstillbehör (t.ex. byggnad, rulltrappa, hiss) till förmån för Östermalm 1:1

Inom de områden som i detaljplanen är reserverade för visst ändamål gäller inte automatiskt någon rättighet till följd av att detaljplanen har vunnit laga kraft. Upplåtelse inom ett sådant markreservat måste ske vid lantmäteriförrättning eller genom skriftlig överenskommelse mellan berörda parter.

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter, ofta vägar eller vatten- och avloppsledningar. I gemensamhetsanläggningen deltar flera fastigheter och de bekostar både anläggandet och driften enligt andelstal som fastställs av lantmäterimyndigheten.

Inom planområdet kommer troligtvis en gemensamhetsanläggning att inrättas för dagvattenledning, ansökan om lantmäteriförrättning är sökt 2016-02-22, ärendenummer Y166046 och berör fastigheterna Östermalm 1:1, 1:35 och 3:1. Omfattningen kommer att utredas efter ansökan om lantmäteriförrättning.

Gemensamhetsanläggningen kommer att förvaltas av delägarna. I anläggningsförrättningen enligt anläggningslagen beslutas deltagande fastigheter och andelstal för gemensamhetsanläggningarnas utförande och drift.

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.

Omprövning och inrättande av ledningsrätt söks av berörd ledningshavare.

Fastighetsägarna ansvarar för att ansöka och bekosta de fastighetsbildningsåtgärder som krävs för att genomföra detaljplanen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning – sammanfattning inom plan

1. Mark som ingår i allmän plats, inom Byggmästaren 2, ska genom fastighetsreglering överföras till Stenstaden 1:1.
2. Mark som ingår i allmän plats, inom Östermalm 1:1, ska genom fastighetsreglering överföras till Stenstaden 1:1.
3. Mark som ingår i allmän plats, inom Gasverket 1, ska genom fastighetsreglering överföras till Stenstaden 1:1.
4. Mark som ingår i allmän plats, inom Östermalm 3:1, ska genom fastighetsreglering överföras till Östermalm 1:2.
5. Mark som ingår i kvartersmark, inom Östermalm 3:1, kan avstyckas till egna fastigheter samt överföras till Östermalm 1:1 genom fastighetsreglering.
6. Mark som ingår i kvartersmark, inom Östermalm 1:2, ska genom fastighetsreglering överföras till Östermalm 3:1 samt till Byggmästaren 2.
7. Mark för tekniska anläggningar i kvartersmark (E), inom Östermalm 1:2 och 3:1, kan avstyckas till egen fastighet.
8. Servitut 2281K-2607.1, ska belasta Östermalm 3:1 istället för Östermalm 1:2.
9. Servitut för in- och utfart kan bildas inom a₁ markerat område.
10. Servitut för fastighetstillbehör kan bildas inom a₂ markerat område som belastar Östermalm 3:1 till förmån för Östermalm 1:1.

Fastighetskonsekvensbeskrivning – sammanfattning utom plan

1. Genom fastighetsreglering kan Byggmästaren 2 utökas med mark mot Landsvägsallén och Parkgatan, från Stenstaden 1:1 och Östermalm 1:2, för att möjliggöra nya parkeringsplatser. Marken är utanför planlagt område,

men anses vara av väsentlig betydelse för Byggmästaren 2 för minskat antal parkeringsplaster som tas i anspråk för gång- och cykelväg.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Upprättandet av detaljplanen bekostas av SKIFU AB.

Inlösen, ersättning

Flytt av befintliga ledningar bekostas av den som initierar flytten.

ÖVRIGT

Bilaga 1 – Behovsbedömning

Bilaga 2 – Historisk beskrivning avseende markföroreningar (Sundsvalls kommun, 2013)

Bilaga 3 – PM Miljöteknisk markundersökning (Sweco, 2018)

Bilaga 4 – Antikvarisk förundersökning (Tyréns, 2017)

Bilaga 5 – PM Dagvattenutredning (WSP, 2018)

Bilaga 6 – Översiktlig geoteknisk utredning (PM + MUR) (Sweco, 2017)

Bilaga 7 – Riskbedömning, transport och hantering av farligt gods på järnväg (WSP, 2018)

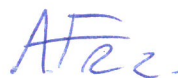
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslaget har upprättats av Anders Franzén, planeringsarkitekt; Claes Rogander, planarkitekt; Julia Hägglund, lantmätare; Christer Nordin, lantmätare och Sven-Åke Westman, miljöhandläggare.

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar Öhrnell
Planchef



Anders Franzén
Planeringsarkitekt

Detaljplan för Resecentrum

Del av Östermalm 3:1 m.fl.

Centrala staden, Sundsvalls kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för granskning enligt PBL 5:18 under tiden 30 maj – 21 juni 2018.

REVIDERING EFTER GRANSKNING

- Planbeskrivningen ska tydligare redogöra för påverkan på grundvattenförekomsten Sundsvallsåsen
- Planbestämmelsen m₃ revideras enligt Trafikverkets önskemål
- Plangränsen mot bangården justeras så att den ligger minst 5 m från närmaste järnvägsspår enligt förslag till ombyggnad av bangården
- Planbeskrivningen förtydligas angående trähusets skydd i detaljplanen och stationshusets byggnadsminnesförklaring
- Planbeskrivningen förtydligas angående utpekade kulturvärden för trähuset
- Planbeskrivningen uppdateras avseende placering av brandpost
- Utfartsförbudet mot Byggmästaren 2 tas bort, då in- och utfart kan behöva anordnas.
- Redaktionella revideringar

Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen;

Förslaget till rubricerad detaljplan strider inte mot de intressen Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11:10 PBL.

De kortfattade meningarna på sid. 16-17 i planhandlingen, angående miljökvalitetsnormer för vatten, beskriver inte hur status på grundvattenförekomsten Sundsvallsåsen ska bibehållas eller förbättras med avseende på den planerade verksamheten.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera med en allmän beskrivning av förekomsten och en beskrivning om hur bibehållande av status kan ske.

Sundsvalls kommun har gjort en grundlig genomgång av riskerna. Några åtgärder föreslås i plankartan utifrån vad riskanalysen kommit fram till. Länsstyrelsen har inget att erinra.

Enligt den historiska beskrivningen finns det vissa osäkra uppgifter såsom masshantering inom området. Det bör därför finnas en plan för hur eventuellt påträffande av misstänkta föroreningar ska hanteras.

I detaljplanen har kommunen på ett tydligt sätt redovisat hur dagvatten ska hanteras. En särskild dagvattenutredning är gjord och i den beskrivs t.ex. hur man med hjälp av sedumtak och ökade grönytor kommer att kunna fördröja det dagvatten som kommer att uppstå i området.

När det kommer till grundvattennivåer och de underlag som finns framtagna av projektet "Klimatanpassa Sundsvall" så har kommunen beskrivit att detta har tagits hänsyn till. Det är särskilt bra att bussterminalens område är säkrat för att klara ett 30-årsregn.

En korrigering har också gjorts av den felaktigt angivna nivån för hur djupt man får schakta i förhållande till grundvattennivån.

Se Trafikverkets yttrande för övriga synpunkter.

Kommentar: Planbeskrivningen uppdateras avseende statusen på berörd grundvattenförekomst. I och med bestämmelsen om lägsta schaktningsnivå ska grundvattenförekomsten inte påverkas morfologiskt.

Planförslaget bedöms inte innebära någon betydande förändring vad gäller risken för föroreningar. Statusen på grundvattenförekomsten bör därmed kunna bibehållas.

Planbeskrivningen uppdateras avseende vattenförekomsten.

En plan för omhändertagande av förorenade massor bör upprättas inför byggskedet.

Luftfartsverket

Har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Noterat

Statens geologiska institut

I PM geo ges rekommendationer avseende grundläggning, schaktning, grundvattenhantering, frostskydd och återfyllning. SGI har inga synpunkter på dessa rekommendationer.

Med de förutsättningar som redovisas i PM Geo bedömer SGI att förhållandena ur geoteknisk säkerhetssynvinkel är gynnsamma.

Då redovisning och bedömning av stabilitetsförhållandena för planområdet saknas i PM Geo rekommenderas att komplettering görs avseende detta.

SGI ser att planläggning är möjligt förutsatt att de geotekniska stabilitetsförutsättningarna förtydligas.

Kommentar: Stabilitetsförhållandena ska tas hänsyn till inom ramen för byggprojekteringen. Nya schakter ska säkras med spont och/eller stödmur.

Trafikverket

Avståndet mellan GC-vägen och spårmitt på det blivande skyddsspåret ska vara minst 8 meter. Detta är särskilt viktigt eftersom skyddsspåret inte är detaljprojekterat ännu.

När det gäller parkeringsytor på prickad mark så räcker det inte med att bara ange ett avstånd på 2 meter från fastighetsgräns för ett skyddsplank. Ett ev. plank och parkeringsyta måste vara minst 5 meter från närmaste järnvägsanläggning, t.ex. kontaktledningsstolpar intill spåret enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter. Detta bör tydliggöras i planbestämmelserna.

Särskilt stängsel för att förhindra spårspring måste sättas upp mellan spårområdet och planlagda områden där människor kommer att vistas.

Kommentar: Trafikverket har genom projektet för ombyggnad av bangården angett att det räcker med 5 m avstånd mellan GC-väg och skyddsspår, plus en yta för stängsel. Om detta inte räcker får Trafikverket bekosta att skyddsanordningar byggs.

Planbestämmelsen m_3 revideras enligt önskemål.

Ett stängsel mellan Resecentrum och spårområdet är en fråga om utformning som inte behöver hanteras i planskedet.

Kommunala myndigheter och bolag:

Barn- och utbildningsförvaltningen

Har inga större synpunkter då påverkan på deras verksamhet är liten.

De har elever i framförallt gymnasiet som reser in med fjärrbussar och tåg som behöver hinna komma i tid till lektionen på morgonen. Detta gör att det är angeläget att det blir en bra koppling mellan resecentrum och lokal linjetrafik. Som de tidigare redan sagt ser de det som positivt att det kan bli fler trygga kopplingar mellan Södra kajen/centrum och Skönsmon, vilket kan göra att elever, barn och vårdnadshavare lättare kan ta sig till aktuella skolor och förskolor.

Kommentar: Kopplingen till lokaltrafiken kommer framförallt ske via befintliga hållplatser vid Köpmangatan, ca 150 m västerut. Vägen dit från resecentrum ska bli enklare och tydligare i och med ombyggnaden av väg 562. Hållplatserna kommer också att byggas om så att de gestaltningsmässigt hör samman med resecentrum och kan ses som en del av detta.

Detta rör dock inte detaljplanen utan är en del av det större projektet att omvandla området kring järnvägsstationen.

Kommunstyrelsekontoret

Har yttrat sig om ärendet i samrådsskedet. Flertalet synpunkter har beaktats på ett bra sätt. Planen kommer på ett positivt sätt medverka till Sundsvalls hållbara utveckling och tillväxt.

Man måste bekräfta att bussarnas utfart från terminalen till Landsvägsallén kan ske utan fördröjning och väntetid. Resultatet av genomförd trafikanalys har ännu inte inarbetats i detaljplanen och kan eventuellt medföra behov av revideringar, gällande utformning av utfart mot den planerade cirkulationen.

Kommentar: *Anslutningen till Landsvägsallén sker utanför planområdet. Justering av detaljer i trafikanläggningens utformning föranleder ingen revidering av detaljplanen.*

Kultur- och fritidsnämnden

Det bör tydliggöras att trähuset är skyddat enligt PBL med q-bestämmelse medan stationshuset skyddas som byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen. Trähuset bör förses med skyddsföreskrifter, gällande exteriör och eventuellt kulturvärden interiört. Det krävs en fördjupad antikvarisk besiktning. Bl.a. bör det vara tydligt att byggnaden inte får byggas om eller till och underhåll ske med ursprungliga material och metoder.

Kommentar: *Planbeskrivningen förtydligas enligt önskemål vad gäller olika typer av skydd av kulturmiljö.*

Trähuset har diskuterats mycket under planprocessen utan att krav ställts på en fördjupad antikvarisk besiktning. Huset finns med i den antikvariska förundersökningen som gjorts.

Planavdelningen bedömer det inte som rimligt att utföra ytterligare utredningar efter granskningsskedet, med hänsyn till att tidplanen redan är överskriden.

Föreslagen q-bestämmelse säkerställer att trähuset, med utpekade kulturvärden, bevaras och inte byggs om. Tillbyggnader är olämpliga även med hänsyn till närheten till bangården.

Planbeskrivningen kan i alla fall tydliggöras avseende vilka de utpekade kulturvärdena är (Påkostad och dekorativ träarkitektur samtida som Stenstan, med snidade fönsteromfattningar och takkupor). Det kan även nämnas att hänsyn bör tas till kulturvärden som framkommer efter ytterligare utredningar. Detaljplanen utgör inget hinder att utföra en fördjupad antikvarisk besiktning i efterhand.

MittSverige Vatten AB

Den flytt av befintlig spillvattenledning som är planerad bör utredas grundligt innan detaljplanen vinner laga kraft. Dels för att säkerställa att flytten verkligen är möjlig, men även för att vara säker på att det nya u-området placeras rätt. Flytten kommer att bli komplicerad, då ledningen är en grov, äggformad ledning som är "strumpad" (infördrad). Under stationsbyggnaden finns drygt tio anbörningar av servisledningar som måste samlas ihop till den tänkta nya ledningen. Detta måste göras under byggnaden.

Sundsvall Vatten anser inte att hänsyn tagits till de synpunkter som lämnades under samrådsskedet och hänvisar därför till dessa.

Det vanligaste problemet med dagvattenhantering i centrala lägen är att det saknas plats för den, eftersom marken anses behövas till andra ändamål. Risker är därför stora att markytan kommer att användas för andra ändamål om den inte avsätts för just dagvattenhantering. En detaljplan i ett så pass centralt läge måste säkerställa att tillräckligt med yta avsätts.

Eftersom vatten rinner åt det håll som det lutar är risken väldigt liten att dagvattenhanteringen kommer att placeras på andra platser än de i dagvattenutredningen föreslagna. Det mest platskrävande med dagvattenhantering är fördröjning och den yta som krävs kommer inte kunna minskas med teknikutveckling, så därför kan Sundsvall Vatten inte se någon anledning att inte avsätta föreslagna ytor för dagvattenhantering.

Sundsvall Vatten ansvarar som VA-huvudman för att avleda och rena dagvatten som uppkommer vid bostadsbebyggelse, vilket inte omfattar den typ av verksamhet som nu planeras. Därför ska fastighetsägaren fördröja och rena dagvattnet inom kvartersmark innan det avleds till Sundsvall Vatten:s ledningar.

När det gäller skyfall går det inte att avgränsa sin analys endast till aktuellt planområde eftersom vatten kommer att rinna ner från bebyggelsen söder om området, som ligger högre. Det är mycket sannolikt att vatten, vid större regn, kommer att flöda in i och genom området. På detta följer ytterligare frågor som behöver utredas innan planen fastställs:

- Kommer platsen att kunna användas som resecentrum även vid kraftiga regn?
- Påverkas möjligheten att ta sig till och från bussar/tåg osv?
- Hur höga "vägbulor" behövs för att styra bussarna bort från regn upp till 30-årsregn från att rinna ner i bussterminalen? Kan bussarna ta sig över dessa "bulor"?
- Finns det risk för påverkan/översvämning av omkringliggande fastigheter och vägar?

Det är en förutsättning att planen, som det står på flera ställen i samrådsredogörelsen, fastslår den höjdsättning man tänkt sig. Det är även en förutsättning att erforderlig markyta avsätts för dagvattenhantering. I annat fall kan inte Sundsvall Vatten anse att Sundsvalls kommun gjort gällande att marken är lämplig för det ändamål som planeras för.

Det nämns att en ny brandpost skulle kunna placeras strategiskt i E-området öster om utfarten. Det finns inga kommunala vattenledningar i anslutning till det området, vilket innebär att man förmodligen måste göra långa ledningsdragningar för att få tillräckligt med flöde till en brandpost. All ledningsdragning för att försörja en brandpost ska bekostas av exploatören. Det är förmodligen fördelaktigt att sätta en framtida brandpost på en annan plats inom detaljplaneområdet.

Kommentar: Flytt av ledningen ska tas med i projekteringsskedet. Alternativet till att inte ha ledningen i u-området är att den ligger kvar under byggnaden. Skulle den lösning som föreslagits inte vara möjligt får projekteringen göras om.

Planavdelningen anser att det är MittSverige Vatten AB som har ansvaret för dagvatten inom verksamhetsområdet och inte enskilda fastighetsägare. Anledningen för fastighetsägaren att hantera dagvattnet är dagvattenansvariges önskemål på att rena det innan det når ledningsnätet, som inte heller får överbelastas.

Dagvattenhanteringen blir därmed en fråga för fastighetsägare och dagvattenansvarige att komma överens om. Ett alternativ är att lösningen enligt dagvattenutredningen anläggs. Ett annat att dagvattenansvarige frångår önskemålen och dagvattnet hanteras utanför planområdet. Vem som tar kostnaden spelar ingen roll.

Planavdelningen anser att det viktiga är att dagvattenhanteringen inte påverkar recipienten Sundsvallsfjärden negativt.

Att i detaljplanen reglera för en typ av lösning innebär inte heller någon garanti att den genomförs. Detaljplanen ger möjlighet till att lösa dagvattenhanteringen inom planområdet. Är det den i dagvattenutredningen föreslagna lösningen som är bäst borde det vara den som anläggs, även om det inte är reglerat att det bara är den som kan anläggas.

Detsamma gäller för att säkerställa resecentrums funktion och möjligheten att ta sig till och från buss/tåg, vid olyckor, såsom kraftiga regn. Se även Länsstyrelsens yttrande.

Planområdet begränsas tyvärr av Trafikverkets projekt att bygga om väg 562 respektive bangården. "Vägbulorna" ligger därmed utanför planområdet och kan inte höjdsättas. Den exakta utformningen av "bulorna" görs i projekteringsskedet.

Det är vanskligt att i en detaljplan reglera för att avhjälpa risk gentemot fastigheter och vägar utanför planområdet. Dessa områden kan mycket väl förändras, så att bestämmelser i aktuellt planförslag blir felaktiga. Risk för påverkan finns framförallt för Byggmästaren 2. Avhjälps inte risken kan krav på skadestånd uppkomma.

Placering av brandpost kan ske där det passar. Planbeskrivningen uppdateras.

Nämnden för arbetsmarknad, vuxenutbildning och integration (NAVI)

Under samrådet var namnet på planen "Detaljplan för del av Östermalm 3:2 m.fl." Nu är det Östermalm 3:1. Vilket är rätt?

I övrigt har NAVI inga synpunkter på detaljplaneförslaget.

Kommentar: Namnet har ändrats i och med att det pågått en lantmäteriförrättning som innebär att Östermalm 3:2 i sin helhet ska överföras till Östermalm 3:1. Detta beskrivs i näst sista stycket på sid. 19 i planbeskrivningen.

Lantmäteriförrättningen var inte färdigställd under granskningstiden men är det nu, inför antagandet av detaljplanen.

Sundsvall elnät och Servanet

Den avsatta ytan för transformatorstation uppfyller deras behov.
Inga ytterligare synpunkter.

Kommentar: Noterat

Sundsvall Timrå Airport

Har inget att erinra mot detaljplanen för resecentrum.

Kommentar: Noteras

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar-Öhrnell
Planchef



Anders Franzén
Planarkitekt