

Detaljplan för
Del av Klökan 1:16 m.fl
Västra Birsta
Skön, Sundsvalls kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för samråd enligt 5 kap. 13 § plan- och bygglagen, PBL under tiden 31 oktober – 22 november 2024.

Svar har inkommit från:

Svar har inkommit från totalt 23 avsändare utanför stadsbyggnadskontorets förvaltning, varav 15 avsändare har inkommit med synpunkter kopplat till planförslaget. De svar som har inkommit med synpunkter redogörs och kommenteras i detta dokument.

Svar utan synpunkter har inkommit från följande avsändare:

- Barn- och utbildningsförvaltningen
- Drakfastigheter
- Individ- och arbetsmarknadsförvaltningen
- Polismyndigheten
- Skogsstyrelsen
- Sundsvall Energi
- Lantbrukarnas riksförbund
- Vård- och omsorgsförvaltningen

Svar med synpunkter har inkommit från följande avsändare:

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör riksintressen 3 kap. MB och geotekniska säkerhetsfrågorna, ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Riksintressen 3 kap. MB

Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Trafikverket. Planområdet angränsar till Ådalsbanan som är av riksintresse för kommunikationer. För sträckningen finns även en riksintressekorridor för ny Ådalsbana intill planområdet. Planens trafikalstring kan vidare komma att påverka E4 och dess trafikplatser i området samt väg 622 (Timmervägen). Väg 622 kommer genom en avsiktsförklaring om vägghållarbyte mellan Trafikverket, Sundsvalls kommun och Region Västernorrland att provas för framtida sträckning av E14 genom Sundsvall med beslut under 2027.

Trafikverket har tidigare fått möjlighet att lämna synpunkter på trafikutredningen och framhåller att de synpunkter som kommunicerats i tidig dialog inte verkar vara hanterade av kommunen i planhandlingen. Det finns ingen bedömning av trafiksituationen under förmiddagens maxtimme och inte heller någon bedömning av påverkan på trafikplatserna på E4, Birsta Syd och Birsta Nord. E4 är av riksintresse, funktionellt prioriterat vägnät och ingår i TNT-vägnätet. Dessutom är det känt att trafikplatserna är högt belastade redan vid dagens trafiksituation.

Kommentar: Efter samrådet har möten hållits tillsammans med Trafikverket och Tyréns (konsult för trafikutredningen) där ovanstående synpunkter har diskuterats. Som ett resultat av detta har trafikutredningen (TRAFIKUTREDNING DETALJPLAN FÖR BIRSTA KLÖKAN 1:16 M.FL. VÄSTRA BIRSTA) reviderats och finns att ta del av som bilaga 1 till granskningshandlingen. I den reviderade utredningen förs ett resonemang om

varför förmiddagens maxtimme inte har behandlats. Anledningen beskrivs som att områdets alstrade trafik sammanfaller endast under eftermiddagarna vardagar med handelsområdets maxtrafiktimme varför endast eftermiddagsmaxtimmen behandlas i utredningen. I utredningen har man även tittat på kapaciteten för anslutningarna till E4 med prognos fram till år 2045. Bedömningen är att det fortsatt kan upprätthållas en önskvärd servicenivå med god marginal fram till år 2045.

Terrängen mot Ådalsbanan är relativt brant. Länsstyrelsen anser att kommunen till granskningen behöver tydliggöra hur området kommer att kunna fyllas/schaktas och hur fyllnadsslänter kommer att möta och påverka Ådalsbanan.

Utfyllnad eller schakter nära Trafikverkets anläggning måste vara dimensionerade så att anläggningen (även eventuella servicevägar) inte påverkas. Länsstyrelsen anser att kommunen särskilt beaktar/begränsar fyllning på krönet i nordligaste delen av planområdet som är beläget närmast järnvägen.

Kommentar: *En bergteknisk utredning har tagits fram inför granskningen och finns att ta del av som bilaga 8 till granskningshandlingen. Bergmassan bedöms generellt vara av medelbra till bra kvalitet och därigenom vara storskaligt stabil för planerad byggnation. Ådalsbanan och eventuella servicevägar kommer inte att påverkas av utfyllnad/schakter. I den bergtekniska utredningen rekommenderas att sprängning vid de planerade bergslänterna utförs med försiktighet. Om det finns bebyggelse inom 50 meter från bergschakt ska en Riskanalys för vibrationsalstrande verksamheter tas fram i vilken riktvärden för vibrationer anges.*

Nya totalstabilitetsberäkningar samt tvärsektioner har också tagits fram för området med fokus på planområdets nordöstra delar. Underlaget redovisas i kapitel 7, bilaga 7, PM Geoteknik, Detaljplan Birsta, upprättad av AFRY 2026-03-20. Resultatet visar att endast släntstabiliteten i sektion B (krönet i nordligaste delen av planområdet som är beläget närmast järnvägen) ej uppnår erforderlig säkerhetsfaktor. Detta gäller dock slänten ned mot väg och järnväg som inte anses bli påverkad av planerad utfyllnad. Topografin vid planerad utfyllnad är betydligt flackare och anses stabil.

Vidare anser Länsstyrelsen att det är oklart om dagvatten från planområdet kan påverka Ådalsbanan. Detta bör förtydligas inför granskningen.

Kommentar: *Efter samrådet har dagvattenutredningen reviderats och finns att ta del av som bilaga 10 till granskningshandlingen. I dagvattenutredningen beskriv tydligt att dagvatten från området inte får påverka Ådalsbanan och*

dess diken samt vilka åtgärder som krävs för att uppnå det. Planbeskrivningen har uppdaterats med ett textstycke om höjdsättning av kvartersmarken som är en viktig åtgärd för att inte påverka Ådalsbanan och dess diken samt privatägd fastighet som angränsar till planområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen delar bedömningen att detaljplanens genomförande i sig inte försämrar status för de berörda ytvattenförekomsterna Ljustabäcken och Ottsjöbäcken. Detaljplanen bidrar dock till kumulativa effekter av exploatering inom vattenförekomsternas tillrinningsområden. Länsstyrelsen menar därför att kommunen kan visa hur detaljplanen kan passa in i en övergripande planering med syfte att nå MKN för de båda vattenförekomsterna (alltså en plan för förbättring av de båda vattenförekomsternas status). Detta för att visa att detaljplanen inte innebär att möjligheterna att nå gällande miljökvalitetsnormer äventyras.

Länsstyrelsen menar även att de slutsatser som dras i dagvattenutredningen ska följas för att minimera belastningen från dagvatten på Ljustabäcken och Ottsjöbäcken.

Kommentar: Under kapitel 8.3 i dagvattenutredningen finns ett resonemang kring påverkansbedömning för berörda recipienter. Dagvattenutredningen kan endast påvisa vilket haltbidrag planområdet adderar till recipienterna. Det framgår att tillskottet inte blir mätbart för något ämne i någon av recipienterna. Utifrån detta bedöms planen inte riskera att påverka chansen att nå MKN i någon av recipienterna negativt, eftersom ökningen av alla ämnen bedöms vara marginell och ej mätbar.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen har begärt in synpunkter från Statens geotekniska institut (SGI) som i sin tur har begärt förlängd tid för sitt yttrande. Därmed har SGI inte inkommit med sina synpunkter inom samrådstiden. I stället kommer SGI:s eventuella synpunkter att skickas till kommunen senare. Länsstyrelsen anser att SGI:s synpunkter behöver beaktas i den fortsatta planprocessen.

Kommentar: Se svar under SGI's remissvar längre ner i dokumentet.

Skyddsavstånd/elsäkerhet

Av planhandlingen framgår att kommunen reglerar med korsmark vid ett ställe för att byggnad inte ska placeras nära kraftledningen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla frågan om elsäkerhet i planhandlingen. Det finns

avståndsregler ifrån kraftledningar i förhållande till byggnad, men också avståndsregler i förhållande till parkeringsplatser. Kommunen bör tydliggöra så att dessa regler bedöms som acceptabla i planbeskrivningen.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med ett resonemang kring elsäkerhet. Kommande exploatering ska förhålla sig till elsäkerhetsverket föreskrifter gällande bland annat skyddsavstånd och strålning.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Dagvatten

Den östra delen av planområdet leds till ett vattendrag som ligger nedströms Ådalsbanan. I den västra delen av planområdet är det mer oklart om vatten kan påverka anläggningen. Vilken väg tar vattnet från etableringsyta 1 till Ottsjöbäcken? Finns det risk att vatten från området avleds längs/via järnvägen eller dike? Inget vatten från exploateringsområdet får öka flödena i diken eller trummor eller ledas till järnvägens avvattningsystem. Vid den norra änden av etableringsyta 2 finns en trumma under järnvägen som leder vatten från norr till söder om järnvägen. Finns det risk att trumman under järnvägen påverkas negativt vid skyfall och höga flöden?

Kommentar: Under kapitel 6.2 i dagvattenutredningen finns en avrinningsanalys för planområdet. Gällande det västra området (etableringsyta 1) som nu benämns etableringsyta A har det området minskat med cirka 50 % i storlek sedan samrådet. I avrinningsanalysen föreslås att halva etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 1 och den andra halvan av etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 4. Dagvatten från etableringsyta A föreslås att ledas bort från Ådalsbanan och dess diken i nordöstlig riktning mot Klökanvägen.

Etableringsyta 2 som nu benämns etableringsyta B lutar i dagsläget västerut, vilket skulle medföra att dagvatten avvattnas till Ådalsbanan och dess diken. Med erforderlig fördröjning inom planområdet skulle detta kunna accepteras, men vid skyfall riskerar det att påverka järnvägens funktion. Därför föreslås att ytan lutar åt motsatt riktning. All fördröjning och rening föreslås fortfarande ske inom etableringsytan, men vattnet kan sedan släppas vidare till både avrinningsområde 3 och 4, öster respektive söder om området.

Trafik

Kommunen har tagit fram en trafikutredning (2024-09-13). På sida 18 noteras att trafikutredningen använder Trafikverkets trafikutvecklingstal för Västernorrland avseende personbils- och lastbilstrafiken. Dessa är grova och

gäller för en mycket större geografi. Länsstyrelsen rekommenderar Trafikverkets vägledning gällande användning av trafikutvecklingstal väg TRV 2021/7267 som finns att ladda ner här: Basprognoser – Bransch.

På sida 22 står det att 161 fordon kör från utredningsområdet och 60% via Klökanvägen och 40% via Förmanslänken. Däremot, enligt tabell 6 på sida 23 är det bara 16 av 161 fordon som trafikerar Förmanslänken. Detta är ca 10% och inte 40% så här önskar vi ett förtydligande? Förmanslänken ansluter till väg 622 (Timmervägen). det är viktigt att korrekta bedömningar görs då även den här väganslutningen kan ha kapacitetsbrister redan vid dagens trafiksituation.

Kommentar: Efter samrådet har möten hållits tillsammans med Trafikverket och Tyréns (konsult för trafikutredningen) där ovanstående synpunkter har diskuterats. Som ett resultat av detta har trafikutredningen (TRAFIKUTREDNING DETALJPLAN FÖR BIRSTA KLÖKAN 1:16 M.FL. VÄSTRA BIRSTA) reviderats och finns att ta dela av som bilaga 1 till granskningshandlingen.

Landskapsbild

Det är positivt att kommunen tagit fram en illustration som visar hur planområdet skulle kunna tänkas se ut efter exploatering. Länsstyrelsen delar också kommunens bedömning av påverkan på landskapsbilden. Illustrationen kan med fördel även inkludera området från ett annat perspektiv, exempelvis hur planområdet kan uppfattas från en mänsklig skala.

Kommentar: Efter samrådet har illustrationerna reviderat då planområdets utformning har omarbetats. De nya illustrationerna finns med i planbeskrivningen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget vad gäller kulturmiljö och arkeologin. De områden som pekades ut som i behov av fortsatt utredning finns beskrivna i planbeskrivningen och kommunen nämner att de avser att beställa en steg 2-utredning för dessa om det blir aktuellt med arbeten i närheten av dem vid genomförandet av detaljplanen.

Skyddade arter

Kommunen har tagit fram en naturvärdesinventering (granskningsversion, 2025-03-11) som är utförd enligt senaste svensk standard inom korrekt tidsperiod. Det framgår även att en fågelinventering ska tas fram under våren/sommaren 2025.

Vid planläggning av oexploaterad mark behöver kommunen utesluta att den verksamhet som kommunen medger inte påverkar viktiga områden för exempelvis fladdermöss (insektsrika, fuktiga/blöta skogar/hålträd mm), fåglar, groddjur och kärlväxter.

Där träd behöver avverkas rekommenderar Länsstyrelsen att identifierade hålträd markeras vid naturvärdesinventeringen på karta och att det undersöks om dessa träd används/har använts som häckningsplats för fågel eller fungerat som viloplats för fladdermöss. Denna information kan vara bra utgångspunkt i en eventuell artskyddsutredning om exempelvis kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) behöver utredas för en hålhäckande arts fortplantningsområde samt verksamhetens direkta skada på en arts bo-eller viloplats.

Kommentar: Efter samrådet togs en fågelinventering fram med fokus på hackspett och finns att ta del av som bilaga 4.

Under inventeringen noterades totalt fem hackspettsarter: gråspett, gröngöling, mindre hackspett, spillkråka och större hackspett. Vidare i fågelinventeringen framgår det att inventeringsområdet innehar höga värden för hackspettar, varav flertalet kan anses prioriterade ur artskyddsperspektiv.

Särskilt värdefulla lövträdsstråk inom inventeringsområdets västra tredjedel bedöms utgöras av värdelandskap enligt den tidigare genomförda naturvärdesinventeringen och bör därav undantas från exploatering.

Enligt inventeringen finns det ingenting som tyder på att området i norr och nordost om kraftledningsgatan skulle utgöra några särskilt värdefulla miljöer för hackspettar. Största möjliga hänsyn bör förhålla sig till de värdefulla biotoperna i inventeringsområdets sydvästra halva.

I fågelinventeringen gjordes en bedömning om att en artskyddsutredning bör tas fram för att utreda huruvida en planerad exploatering är förenligt med artskyddsförordningen med avseende på fåglar.

Artskyddsutredningen finns att ta del av som bilaga 5. I artskyddsutredningen har en bedömning gjorts där man konstaterar att "Inte för någon art riskerar förbuden enligt punkt 1, 2 eller 4, 4 § artskyddsförordningen att utlösas, förutsatt att skyddsåtgärder implementeras". Kommunens tidigare gjorda anpassningar för den västra delen av planområdet bedöms ha möjliggjort att områdets kontinuerliga ekologiska funktion (KEF) kan upprätthållas för samtliga bedömda arter.

Skyddsåtgärderna som artskyddsutredningen beskriver handlar om att undvik arbete som riskerar medföra skador på fåglars bon, ägg eller ungar, eller som kan leda till att häckning störs eller avbryts, under den huvudsakliga häckperioden för fåglar, det vill säga under perioden 15 mars – 15 augusti.

Under rubriken Risker & Störningar/Genomförandefrågor i planbeskrivningen har ny text lagts till om skyddsåtgärder.

Invasiva arter

Kommunen behöver beakta hanteringen av massor avseende risker med invasiva främmande arter om verksamheten innebär en spridningsrisk av dessa.

Enligt EU-förordning nr 1143/2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter av unionsbetydelse har ett antal arter pekats ut på en förbudslista. De listade arterna ska hanteras på ett sådant sätt att de inte riskerar att spridas. Det innebär bland annat att jordmassor ska hanteras på ett säkert sätt och att arterna ska bekämpas. Det finns inga uppgifter om att EU-listade arter förekommer i området, men alla invasiva främmande arter rekommenderas att hanteras på samma sätt som de upptagna på EU:s förteckning.

Vresros och blomsterlupin föreslås även omfattas av nationell lagstiftning för invasiva främmande arter och kan komma att omfattas av liknande förbud som EU-arterna.

Mer information hittas på naturvårdsverkets hemsida: Invasiva främmande arter – djur och växter (naturvardsverket.se).

Kommentar: *Under rubriken Risker & Störningar i planbeskrivningen har ny text lagts till om hantering av invasiva arter i samband med markarbeten.*

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Trafikverket

Planområdet ligger söder om Ådalsbanan (jvg) som är av riksintresse. För sträckningen finns även en riksintressekorridor för ny Ådalsbana intill planområdet. Planens trafikstring kommer att påverka E4 och dess trafikplatser i området samt väg 622 (Timmervägen) som även genom en avsiktsförklaring om väghållarbyte mellan Trafikverket, Sundsvalls

kommun och Region Västernorrland kommer att prövas för framtida sträckning av E14 genom Sundsvall med beslut under 2027.

Trafik

Trafikverket har tidigare fått möjlighet att ge synpunkter på trafikutredningen. Det går att konstatera att de synpunkter som kommunicerats i tidig dialog inte verkar vara hanterade. Det finns ingen bedömning av trafiksituationen under förmiddagens maxtimme och inte heller någon bedömning av påverkan på trafikplatserna på E4, Birsta Syd och Birsta Nord. E4 är av riksintresse, funktionellt prioriterat vägnät och ingår i TNT-vägnätet, dessutom är det känt att trafikplatserna är högt belastade redan vid dagens trafiksituation. Trafikverket konstaterar även att det är många antaganden som ligger till grund för trafikflödena i kapacitetsberäkningarna, det är dock bra att kommunen har genomfört känslighetsanalyser. På sida 18 noteras att trafikutredningen väljer att använda Trafikverkets trafikutvecklingstal för Västernorrland avseende personbils- och lastbilstrafiken. Dessa är grova och gäller för en mycket större geografi. Vi rekommenderar Trafikverkets vägledning gällande användning av trafikutvecklingstal väg

TRV 2021/7267 som finns att ladda ner här: Basprognoser – Bransch.

På sida 22 står det att 161 fordon kör från utredningsområdet och 60% via Klökanvägen och 40% via Förmanslänken men i tabell 6 på sida 23 är det bara 16 av 161 fordon som trafikerar Förmanslänken? Detta är ca 10% och inte 40% så här önskar vi ett förtydligande? Förmanslänken ansluter till väg 622 (Timmervägen) det är viktigt att korrekta bedömningar görs då även den här väganslutningen kan ha kapacitetsbrister redan vid dagens trafiksituation.

Kommentar: Efter samrådet har möten hållits tillsammans med Trafikverket och Tyréns (konsult för trafikutredningen) där ovanstående synpunkter har diskuterats. Som ett resultat av detta har trafikutredningen (TRAFIKUTREDNING DETALJPLAN FÖR BIRSTA KLÖKAN 1:16 M.FL. VÄSTRA BIRSTA) reviderats och finns att ta del av som bilaga 1 till granskningshandlingen.

Geoteknik

Vad Trafikverket kan konstatera har marken geotekniskt goda förutsättningar att exploatera men relativt brant terräng mot Ådalsbanan. Det är svårt att bilda sig en uppfattning om hur området kommer att kunna fyllas/schaktas och hur fyllnadsslänter kommer att möta och påverka Ådalsbanan, Trafikverket vill se en tydligare höjdsättning i plankartan som reglerar hur marken kan fyllas/schaktas. T ex beskrivs slänter i skissen kring avvattning på sida 13 där man ser slänter och hur dessa kan påverka järnvägsanläggningen men vi kan

inte se att det regleras i plankartan. Utfyllnad eller schakter nära Trafikverkets anläggning måste vara dimensionerade så att anläggningen (även ev. servicevägar inkluderade) inte påverkas. Trafikverket vill att kommunen särskilt beaktar/begränsar fyllning på krönet i nordligaste delen av planområdet som är beläget närmast järnvägen.

Kommentar: *Då kommunen inte kommer utföra någon projektering eller grovplanering är det svårt att höjdsätta området utifrån ovissheten för framtida behov. Vid schakt och/eller utfyllnad ska inte Trafikverkets anläggningar påverkas.*

En bergteknisk utredning har tagits fram inför granskningen och finns att ta del av som bilaga 8 till granskningshandlingen. Bergmassan bedöms generellt vara av medelbra till bra kvalitet och därigenom vara storskaligt stabil för planerad byggnation. Ådalsbanan och eventuella servicevägar kommer inte att påverkas av utfyllnad/schakter. I den bergtekniska utredningen rekommenderas att sprängning vid de planerade bergslänterna utförs med försiktighet. Om det finns bebyggelse inom 50 meter från bergschakt ska en Riskanalys för vibrationsalstrande verksamheter tas fram i vilken riktvärden för vibrationer anges.

Nya totalstabilitetsberäkningar samt tvärsektioner har också tagits fram för området med fokus på planområdets nordöstra delar. Underlaget redovisas i kapitel 7, bilaga 7, PM Geoteknik, Detaljplan Birsta, upprättad av AFRY 2026-03-20. Resultatet visar att endast släntstabiliteten i sektion B (krönet i nordligaste delen av planområdet som är beläget närmast järnvägen) ej uppnår erforderlig säkerhetsfaktor. Detta gäller dock slänten ned mot väg och järnväg som inte anses bli påverkad av planerad utfyllnad. Topografin vid planerad utfyllnad är betydligt flackare och anses stabil.

Dagvatten

Den östra delen av planområdet leds till ett vattendrag som är nedströms Trafikverkets anläggning Ådalsbanan. I den västra delen av planområdet är det mer oklart om vatten kan påverka anläggningen? vilken väg tar vattnet från etableringsyta 1 till Ottsjöbäcken? Finns det risk att vatten från området avleds längs/via Trafikverkets järnväg eller dike? Inget vatten från exploateringsområdet får öka flödena i diken eller trummor eller ledas till järnvägens avvattningsystem. Vid den norra änden av etableringsyta 2 finns en trumma under järnvägen som leder vatten från norr till söder om järnvägen. Hur ser flödena ut/finns det risk att trumman under järnvägen påverkas negativt vid skyfall och höga flöden?

Kommentar: Under kapitel 6.2 i dagvattenutredningen finns en avrinningsanalys för planområdet. Gällande det västra området (etableringsyta 1) som nu benämns etableringsyta A har det området minskat med cirka 50 % i storlek sedan samrådet. I avrinningsanalysen föreslås att halva etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 1 och den andra halvan av etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 4. Dagvatten från etableringsyta A föreslås att ledas bort från Ådalsbanan och dess diken i nordöstlig riktning mot Klökanvägen.

Etableringsyta 2 som nu benämns etableringsyta B lutar i dagsläget västerut, vilket skulle medföra att dagvatten avvattnas till Ådalsbanan och dess diken. Med erforderlig fördröjning inom planområdet skulle detta kunna accepteras, men vid skyfall riskerar det att påverka järnvägens funktion. Därför föreslås att ytan lutar åt motsatt riktning. All fördröjning och rening föreslås fortfarande ske inom etableringsytan, men vattnet kan sedan släppas vidare till både avrinningsområde 3 och 4, öster respektive söder om området.

Kommunala myndigheter och bolag

SGI

SGI:s synpunkter Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdets och angränsade områdens geo-tekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser finns delvis beskriven för aktuell detaljplan.

Geoteknisk utredning

Enligt underlag [1] har en sektion stabilitetsberäknats (från Klökanvägen och mot järnvägen i norr) för befintliga förhållanden och med tänkta byggnads- samt trafiklast. Den sektion som har valts ut har ansetts vara den mest kritiska med hänsyn till topografi och utförda undersökningar. Den utvalda sektionen ligger centralt i området mellan de ytor som avses att etableras med industribyggnader. Utredning [1] beskriver att det finns brantare sektioner inom området men som inte har beaktats då bergnivån ansetts vara för ytlig för att stabilitetsproblem ska uppstå.

SGI anser att den geotekniska utredningen bör kompletteras med stabilitetsberäkningar för befintliga förhållanden dels av planområdets nordöstra delar (mot järnvägen samt österut) och dels planområdets sydvästra del mot järnvägen. Det är angeläget att stabiliteten utreds för såväl befintliga som planerade förhållanden. Det är för oss även oklart vilka nivåer som är tänkta grundläggningsnivåer, medför det höga och stora utfyllnader? Alla

tillkommande laster (byggnader, uppfyllnader, trafiklast, avschaktningar med mera), som planen medger ska kontrolleras i den geotekniska utredningen. Observera att även stabilitetspåverkan från skyddsåtgärder så som dagvattendammar, diken med mera behöver ingå i utredningen.

Stabilitetsförhållanden i jord ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008. SGI:s Vägledning 8, "Utredning av släntstabilitet" ersätter Skredkommissionens rapport 3:95 "Anvisningar för släntstabilitetsutredningar" som hänvisas till i IEG:s dokument. I SGI:s Vägledning 8 ges rekommendationer kring hur släntstabilitetsutredningar kan utformas för att uppnå kraven i IEG:s dokument och för att erhålla utredningar med tillräcklig kvalitet och omfattning. Där ges även råd kring hur ett förändrat klimat kan hanteras i stabilitetsutredningar.

Kommentar: Nya totalstabilitetsberäkningar samt tvärsektioner har tagits fram för området med fokus på planområdets nordöstra delar. Underlaget redovisas i kapitel 7, bilaga 7, PM Geoteknik, Detaljplan Birsta, upprättad av AFRY 2026-03-20. Resultatet visar att endast släntstabiliteten i sektion B (krönet i nordligaste delen av planområdet som är beläget närmast järnvägen) ej uppnår erforderlig säkerhetsfaktor. Detta gäller dock slänten ned mot väg och järnväg som inte anses bli påverkad av planerad utfyllnad. Topografin vid planerad utfyllnad är betydligt flackare och anses stabil.

Bergteknisk utredning

SGI anser att det saknas en bergteknisk utredning som underlag för att bedöma markens lämplighet med hänsyn till bergras och blockutfall. Det framgår av SGI:s topografiska underlag att det förekommer branta slänter där stabiliteten kan utgöra ett problem. Eventuella risker kopplat till block- och bergstabilitet i, och i nära anslutning till planområdet, behöver vara utredda i detaljplaneskedet. Be-fintlga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behöver tas upp i utredningen. Befintlga risker behöver minimeras innan planen antas. Bergtekniska utredningar ska utföras av bergteknisk sakkunnig.

Enligt underlag [1] och [3] ligger bergnivåer mestadels kring 4 m under markytan förutom i planområdets sydvästra och nordöstra delar där det finns områden med ytligare berg och om grundläggning skall utföras djupare än jorddjupet kan bergsprängning vara aktuellt. SGI bedömer att det finns risker som kan uppstå och/eller öka under byggskedet och som bör beaktas, och vill därför lyfta frågan hur den långsiktiga stabiliteten av både naturliga och konstruerade bergsslänter kommer att säkerställas.

SGI har tagit fram en webbvägledning som kan användas till stöd för bergtekniska utredningar, se ”Geoteknisk säkerhet i kommunal planering” där ett avsnitt berör block- och bergstabilitet: Utred blocknedfall och bergras – SGI”

Kommentar: En bergteknisk utredning har tagits fram inför granskningen och finns att ta del av som bilaga 8 till granskningshandlingen. Bergmassan bedöms som storskaligt stabil och planerade industribyggnader förutsätts kunna grundläggas utan förstärkningsåtgärder genom plattgrundläggning på berg, packad sprängbotten eller morän.

Nya bergsslänter ska besiktas av bergsakkunnig och kommer vid behov att bergförstärkas med till exempel bergbult för att säkerställa långsiktig släntstabilitet.

Då marken ställvis utgörs av storblockig morän i sluttningar samt att lösa block har noterats i befintliga bergsslänter krävs försiktighet vid arbete nära dessa slänter. Lösa block rekommenderas att tas bort i samband med schaktning eller sprängning för att minimera risken för blocknedfall och ras. I övrigt bedöms inga åtgärder nödvändiga i nuläget.

Även intilliggande slänter utanför detaljplaneområdet har beaktats. Riskerna avseende moränslänter och lösa block redovisas i observationspunkterna i den bergtekniska utredningen och tillhörande bilaga och utöver dessa kan man ej se någon risk att intilliggande slänter ska påverka detaljplaneområdet.

Planbeskrivning

Resultatet från den översiktliga geotekniska utredningen har inarbetats i planen men kompletteringar behöver göras vid framtagandet av en kompletterande geoteknisk utredning för befintliga och planerade förhållanden, se ovan. Även resultat från den föreslagna bergtekniska utredningen behöver arbetas in i planbeskrivningen.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med ny text från den reviderade geotekniska utredningen samt den framtagna bergtekniska utredningen.

Plankarta

I plankartan har kommunen inte säkerställt nödvändiga åtgärder och restriktioner. För att stabiliteten ska vara tillfredställande för planerade förhållanden krävs att marknivåer för industriytan (betecknat J i underlag [2]) anges, se kommentar ovan då detta medför en stabilitetskontroll. Även eventuella utfyllnader och dess släntlutning behöver markeras och anges på

plankartan. Plankartan kan även behöva justeras utifrån resultaten i den föreslagna bergtekniska utredningen.

Kommentar: *Då kommunen inte kommer utföra någon projektering eller grovplanering är det svårt att höjdsätta området utifrån osissheten för framtida behov.*

Servanet

Servanet önskar att vara med i ev. projekt och förlägga kanalisation till dom tilltänkta fastigheterna. I övrigt inga kommentarer.

Kommentar: *Det finns i dagsläget ingen aktuell intressent för någon av fastigheterna som planeras. Synpunkten förmedlas vidare till framtida exploatör för vidare dialog vid ett genomförande.*

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet 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. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar: *Det finns i dagsläget ingen aktuell intressent för någon av fastigheterna som planeras. Synpunkten förmedlas vidare till framtida exploatör för vidare dialog vid ett genomförande.*

Sundsvall Elnät

Området är delvis elektrifierat, omfattande nätförstärkning kan komma att krävas då det i dagsläget bara finns 1st mellanspänningsledning inom området. Befintlig mottagningsstation har i dagsläget låg tillgänglig kapacitet. Utbyggnadsplaner finns för att utöka kapaciteten i mottagningsstationen, genomförande mellan åren 2026-2030. Innan genomfört stationsutbyggnad, är det endast möjligt att hantera ett fåtal mindre anslutningar, eventuellt enstaka större anslutning beroende på dess läge/placering.

Kommentar: *Det finns i dagsläget ingen aktuell intressent för någon av fastigheterna som planeras. Synpunkten förmedlas vidare till framtida exploatör för vidare dialog vid ett genomförande.*

MittSverige Vatten & Avfall

Detaljplaneområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för VA. Inom området finns ingen befintlig kommunal VA- anläggning, men möjlighet finns att ansluta detaljplaneområdet till kommunalt VA för hushållsbehov. Planbeskrivningen pekar på ett antal varianter för att försörja området med VA och det får vi väl återkomma till vad det ska bli för slutgiltig lösning av VA-försörjningen till området.

Om kommunalt VA blir lösningen i området kan det bli aktuellt att befintligt nät dimensioneras upp. Detta beroende av kapacitetsbehov för planområdet och det kan även krävas tryckhöjande åtgärder på nätet för att försörja området med rätt tryck. Dagvattenutredningen visar på att flödet inte kommer att öka efter exploateringen och då borde det fungera med den avrinning som är idag dvs inget verksamhetsområde för dagvatten.

Övergripande

Dagvattenutredningen har utgått ifrån Sundsvalls kommuns dagvattenplan och strategiska ställningstaganden, där dagvatten i första hand ska omhändertas lokalt inom området. Markundersökningar har visat att området har låg infiltrationskapacitet, men dagvattenutredningen visar ändå att dagvattenflödena efter exploatering kan fördröjas ner till dagens flöden, räknat på ett regn med 10-års återkomsttid samt klimatfaktor 1,25. I och med att flödena inte kommer att öka efter exploatering så behöver inte området ingå i verksamhetsområdet för dagvatten. Däremot är det viktigt att säkerställa att de dagvattenanläggningar för rening och fördröjning som behövs faktiskt också anläggs.

I plankartan är slänterna kring de två delområdena avsatta som anläggningar för hantering och rening av dagvatten. Det är mycket positivt att ytor avsätts för dagvattenhantering, och detta kommer att skapa möjligheter för renat dagvatten att avrinna diffust längs med slänterna. Några fördröjning- och reningsanläggningar för dagvatten kommer dock inte att kunna anläggas i dessa slänter, utan dessa kommer att behöva anläggas på respektive fastighet, precis som det är angett i plankartan. Med den flexibla utformning som planen har är det tyvärr omöjligt att peka ut specifika ytor för dagvattenanläggningar. Därför behöver egenskapsbestämmelsen n1 förtydligas med att inom varje fastighet ska minst 10% av ytan avsättas för dagvattenhantering. Det ska även finnas ett villkor om att lov eller startbesked inte får ges innan dagvattenanläggningen finns på plats.

Kommentar: Plankartan har uppdaterats utifrån ovanstående förslag på planbestämmelser för att säkerställa yta för dagvattenhantering (n₃, n₄) samt

planbestämmelse gällande villkor om lov (a₁) kopplat till att omhänderta dagvatten.

Dagvattenutredningen

Dagvattenutredningen innehåller några feltolkningar. Planen möjliggör markanvändningen ”industri” inom all kvartersmark. Då måste dagvattenutredningen utgå ifrån att all kvartersmark faktiskt kommer att användas för industriändamål. Recipienterna för dagvattnet är Ottsjöbäcken respektive Ljustabäcken. Dessa klassas som ”Bäckar eller mindre vattendrag” vilket sammantaget gör att det krävs minst omfattande rening. Därför måste tillräcklig yta finnas inom varje fastighet för att möjliggöra både fördröjning och långtgående rening av dagvatten. Minst 10% krävs för detta. I dagvattenutredningen föreslås en gemensam lösning för alla fastigheter. Men eftersom varken fastigheternas storlek eller antal är känt, och inte heller vilken verksamhet som ska bedrivas så är det för närvarande omöjligt att bedöma vilken reningsteknik som är lämplig. Därför behöver kravet på dagvattenhantering träffa alla fastigheter.

Kommentar: *Dagvattenutredningen har reviderats och har uppdaterats med rätt krav på rening utifrån föreslagen markanvändning. Planbestämmelser gällande dagvattenhantering har lagts till för samtliga ytor i plankartan samt i planbeskrivningen.*

Eftersom flödena ut från området inte ska förändras efter exploatering så är det fördelaktigt om slänterna från områden kan nyttjas som översilningsytor för renat dagvatten. Att samla dagvatten till en utsläppspunkt riskerar att ge en ökad belastning på befintliga diken, även om de teoretiska beräkningarna beskriver att det inte ska bli så.

Kommentar: *Under kapitel 6.2 i dagvattenutredningen finns en avrinningsanalys för planområdet. Gällande det västra området (etableringsyta 1) som nu benämns etableringsyta A har det området minskat med cirka 50 % i storlek sedan samrådet. I avrinningsanalysen föreslås att halva etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 1 och den andra halvan av etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 4. Dagvatten från etableringsyta A föreslås att ledas bort från Ådalsbanan och dess diken i nordöstlig riktning mot Klökanvägen.*

Etableringsyta 2 som nu benämns etableringsyta B lutar i dagsläget västerut, vilket skulle medföra att dagvatten avvattnas till Ådalsbanan och dess diken. Med erforderlig fördröjning inom planområdet skulle detta kunna accepteras, men vid skyfall riskerar det att påverka järnvägens funktion. Därför föreslås

att ytan lutar åt motsatt riktning. All fördröjning och rening föreslås fortfarande ske inom etableringsytan, men vattnet kan sedan släppas vidare till både avrinningsområde 3 och 4, öster respektive söder om området.

Kommunstyrelsekontoret

Översiktsplanering

Planförslaget stämmer väl överens med Översiktsplan Sundsvall 2040.

Kollektivtrafik

Sedan den tidiga dialogen för denna detaljplan har linje 77 (Birstalinjen) tillkommit i närområdet. Birstalinjen trafikerar på test under 2025 och 2026. Avstånden till de närmaste hållplatserna Skråvägen och Förmanslänken är ca 200 - 1300 meter beroende på mät punkt inom planområdet, vilket är betydligt kortare än tidigare då stadslinjerna 2 och 5 var de närmaste bussalternativen. Birstalinjen har dock haft ett väldigt lågt resande sedan trafikstarten i januari 2025 och eftersom kommunens kollektivtrafikbudget överskrids kommer besparingar och neddragningar att behöva göras. Eftersom Birstalinjen har så lågt resande, finns det risk att den kommer att upphöra, vilket då innebär att avstånden från planområdet till närmaste hållplatser blir betydligt längre igen.

Sammantaget är kommunstyrelsens bedömning att hållbart resande med kollektivtrafik till och från planområdet inte kommer att anses vara attraktivt för besökare och arbetspendlare. Kommunstyrelsen anser dock att planens ändamål och geografiska belägenhet i närhet av Birsta handelsområde och med särskilt goda logistikförbindelser är skäl som väger tyngre än att avbryta planläggningen med hänvisning till bristande förutsättningar för hållbart kollektivt resande.

Kommentar: Linje 77 (Birstalinjen) är nu nedlagd. Därav blir avståndet till närmaste busshållplats längre än 400 meter. Planen möjliggör dock för en fortsättning av gång- och cykelvägen som idag sträcker sig till Permobil.

Social hållbarhet - Trygghet

Området är visserligen bullerutsatt av personbilar, tåg och tunga transporter sedan tidigare men det kan vara värdefullt av stadsbyggnadskontoret att beakta kringliggande bostadsbebyggelse om det ändå är nödvändigt att ta fram en bullerkartläggning.

Kommentar: Efter samrådet har planområdet minskat i den västra delen. Tidigare låg planområdet nära befintlig bostadsbebyggelse i väst men i det nya förslaget är cirka 50 % av området borttaget.

Ekologisk hållbarhet - Avfall

Avfall ska tas omhand enligt kommunens Avfallsplan och Mitt Sverige Vatten och Avfalls rekommendationer. Renhållningsfordon ska kunna angöra från de allmänna gatorna utan backningsrörelser. Vändplanerna ska vara dimensionerade för renhållningsfordon där så krävs, även för större fordon som kan bli följden av kravet på att kommunen ska hämta förpackningsavfall fastighetsnära. Fastigheterna ska inrymma utrymmen för fastighetsnära sortering av förpackningsavfall.

Kommentar: Markanvändningen inom planområdet utgörs enbart kvartersmark. Angöring föreslås från allmän gata (Klökanvägen). Inom kvartersmarken finns tillräckligt stora ytor för att kunna inrymma exempelvis vändplaner och fastighetsnära sortering av förpackningsavfall.

Förorenad mark

Viss risk för ökade föroreningsnivåer finns för mottagande recipienter. Recipienter är Ottsjöbäcken, samt Ljustabäcken. Ottsjöbäcken och Ljustabäcken har stor betydelse för växt- och djurliv.

Vatten och avlopp

De två recipienterna, Ottsjöbäcken och Ljustabäcken, är båda ekologiskt värdefulla samt har kända problem och risker förknippade med höga flöden och flödesvariationer, varför dagvattenfrågorna är viktiga att lösa på ett bra sätt i detta område.

Kommunstyrelsen anser därför att det är oerhört viktigt att tillräckligt mycket mark avsätts för dagvattenhantering i detaljplanen, samt att marken i praktiken kommer att vara möjlig att använda för detta ändamål och till exempel inte sluttar brant där en damm föreslås. Detta är särskilt viktigt där industrimark planeras eftersom dagvattenflödena då förväntas vara mer förorenade samt i planer där all mark föreslås vara kvartersmark.

Kommunstyrelsen ser ett behov av revidering av dagvattenutredningen eftersom den tolkat Dagvattenplanens riktlinjer för rening felaktigt och baserat sina rekommendationer på andra grunder än det som framgår av planförslaget. Kommunstyrelsen anser att försiktighetsprincipen bör gälla, så att för detaljplaner där kommande markanvändning inte är känd så ska utredning och planering ske utifrån den mest krävande verksamheten som tillåts enligt plan.

Kommentar: Dagvattenutredningen har reviderats och utgår nu från markanvändningen Industriändamål. För rening och fördröjning av dagvatten rekommenderas nedsänkta växtbäddar i 10% av industriytorna. I delar av området behöver de dock ta cirka 12% av industriytan i anspråk eller vara

något djupare än normalt för att klara fördröjningen av ett dimensionerande 30-årsregn.

Efter föreslagen dagvattenhantering kommer mängden av flertalet ämnen att öka inom planområdet, men ökningen av dem är så liten att den inte är mätbar. Det gör att planen inte riskerar att påverka recipientens möjlighet att nå recipienternas miljökonsekvensnormer.

Klimatpåverkan

Området är utpekad i översiktsplanen för verksamhet och industriändamål. I samband med exploatering av området försvinner dock den största delen av natur- och skogsmarken som ersätts av hårdgjorda ytor. Därmed minskar upptagningsförmågan av koldioxid. Hela processen från avverkning av skog, bergssprängning och övriga markarbeten utgör en negativ påverkan på klimatet i jämförelse om ingen exploatering skulle ha skett. Miljöeffekten blir försämrade möjligheter att inkapsla koldioxid vid avverkning av naturmarken inom planområdet.

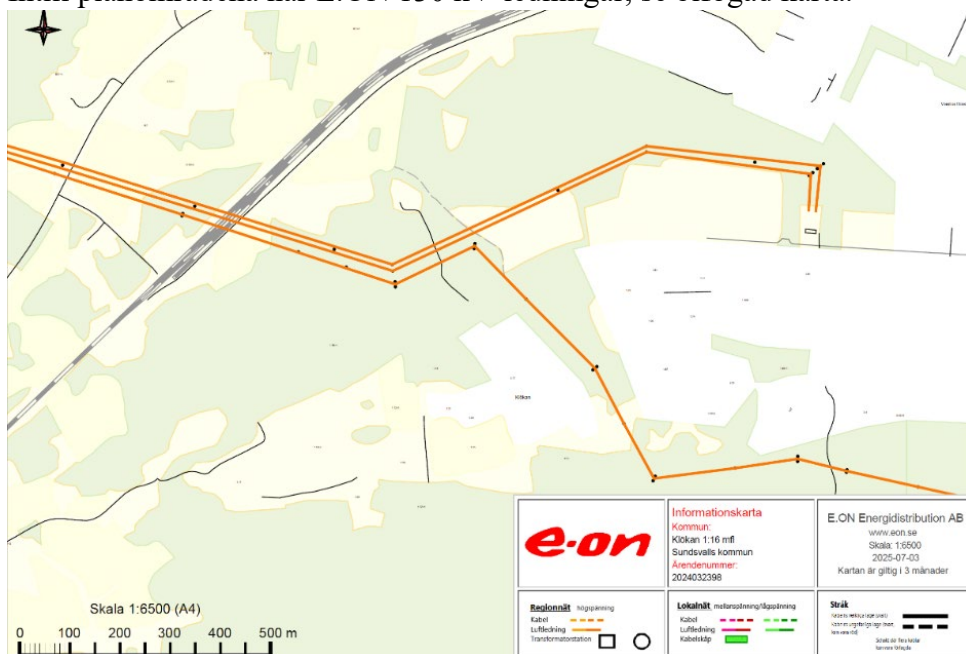
Kommentar: *Planområdet har nu minskat i storlek vilket innebär att värdefull natur- och skogsmark kommer att behållas i de västra delarna av området.*

Samlad bedömning

Planförslaget bedöms stämma väl överens med Översiktsplan Sundsvall 2040. Kommunstyrelsen betonar att med ett förändrat klimat är dagvattenhanteringen en viktig aspekt som bör revideras och ta höjd för mer än normal nederbörd med hänsyn till recipienterna.

E.ON

Intill planområdena har E.ON 130 kV-ledningar, se bifogad karta.



30 kV-ledningar

Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2022:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Markhöjden får ej förändras under eller invid ovannämnda ledningar.

6 kap. 5 § starkströmsföreskrifterna reglerar minsta tillåtna horisontella avstånd mellan kraftledning och närmsta byggnadsdel på en byggnad. För en ledning på 130 kV gäller ett minsta horisontellt avstånd på 10 meter från yttersta fasledare på kraftledningen till närmsta byggnadsdel.

Vi vill även påminna om Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter ELSÄK-FS 2022:1, vid anläggande av lokalgata. I 6 kap. 8 § med tillhörande tabell kan man läsa vad som gäller vid korsning mellan luftledning och allmän väg.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. För att veta vad som gäller och kunna arbeta säkert, gå gärna in på länken till Elsäkerhets- och Arbetsmiljöverkets handbok "Arbete vid risk för elektrisk fara"

<https://www.elsakerhetsverket.se/om-oss/publikationer/handbocker/arbete-vid-risk-for-elektrisk-fara/>

I god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, måste kontakt tas med E.ON för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA), se även bifogat dokument ”Arbete nära friledning”.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med ny text under rubriken genomförandefrågor gällande ovanstående upplysningar kopplat till elsäkerhet och kraftledningarna som passerar intill planområdet.

Magnetfält

Med anledning av diskussionen kring magnetfälts eventuella hälsorisker så måste en skälighetsbedömning göras vid varje enskilt fall av samhällsplanering eller nybyggnation, där eventuella risker från magnetiska fält vägs mot tekniska och ekonomiska förutsättningar.

De myndigheter som ansvarar för hälsofrågor kopplat till magnetfält är Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Folkhälsomyndigheten och Strålsäkerhetsmyndigheten. Myndigheterna mäter, utvärderar forskning samt tar fram råd, rekommendationer och föreskrifter avseende magnetfält.

Trots omfattande internationell forskning saknas idag entydiga resultat som påvisar ett samband mellan exponering av magnetiska fält och negativa hälsoeffekter. Med bakgrund i detta har svenska myndigheter inte kunnat fastställa några gränsvärden eller skyddsavstånd för allmänhetens exponering för magnetfält. Ansvariga myndigheter rekommenderar dock en viss försiktighet vid samhällsplanering och exploatering genom att, såtillvida detta kan göras till rimliga kostnader:

- sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.
- undvik att placera nya bostäder, sjukhus, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.
- sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

I myndigheternas gemensamma broschyr ”Magnetfält och hälsorisker”, som kan läsas eller laddas ned på www.stralsakerhetsmyndigheten.se, finns mer information.

E.ON för en öppen och saklig dialog om magnetiska fält och eventuella risker. E.ON följer kontinuerligt pågående forskning inom området och strävar efter

en kunskapshöjning beträffande magnetiska fält. E.ON beaktar berörda myndigheters rekommendation och miljöbalkens regler om försiktighet och tar människors oro på allvar. E.ON mäter, beräknar och redovisar vid behov magnetfältsnivåer kring våra anläggningar.

Då planområdet inte planerar för områden där människor stadigvarande befinner sig är detta en upplysning om magnetfält. Önskas magnetfältsberäkning är ni välkomna att återkomma.

Kommentar: Kommunen återkommer om vi önskar magnetfältsberäkningar.

Avslut

E.ON har för avsikt att bibehålla vårt regionala ledningsnät i befintlig sträckning och utförande och det är således viktigt att inte anläggningen påverkas. E.ON förutsätter att man tar hänsyn till ovan synpunkter samt att våra befintliga anläggningar kan vara kvar i sitt nuvarande läge och att exploateringen inte orsakar att E.ONs anläggningar inte uppfyller gällande starkströmsföreskrifter.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommentar: Kommunen har ingen avsikt att detaljplanen ska medföra att E.ON ska behöva flytta sina ledningar. Ny text har lagts till under rubriken genomförandefrågor i planbeskrivningen gällande att kostnader som uppkommer i samband med planens genomförande, så som flyttningar eller ändringar av E.ONs befintliga anläggningar ska bekostas av exploitören.

Medelpads räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten har inga nya synpunkter att lämna utöver de som redan lämnats i tidigare samråd gällande att det behövs nya brandposter i området för att täcka behovet av släckvatten vid en insats.

Kommentar: Om detaljplanen får laga kraft och det i framtiden sker en exploatering inom området får dialog gällande brandpost för släckvatten tas med exploitören, MSVA samt räddningstjänsten.

Privatpersoner

Sekretessbelagda uppgifter som personers namn och adresser har utelämnats enligt Offentlighets- och sekretesslagen (OSL). Yttranden citeras i övrigt ordagrant.

Privatperson 1

Vi vill framföra våra synpunkter gällande bebyggelse av industrimark i Klökan. Vår oro ligger i de vattentäktar som kan komma att beröras i och med att alla hushåll efter vår del av Klökanvägen har egenborrade brunnar samt ytvattentäktar. Vi oroar oss för eventuella risker med föroreningar från olika industrier.

***Kommentar:** I dagvattenutredningen (läs bilaga 10) beskrivs eventuella föroreningsrisker som kan uppkomma i samband med genomförandet av detaljplanen samt vilka åtgärder som föreslås för att förhindra spridningen av föroreningar till kringliggande recipienter/vattendrag.*

Under kapitel 6.2 i dagvattenutredningen finns en avrinningsanalys för planområdet. Gällande det västra området (etableringsyta 1) som nu benämns etableringsyta A har det området minskat med cirka 50 % i storlek sedan samrådet. I avrinningsanalysen föreslås att halva etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 1 och den andra halvan av etableringsyta A kommer tillhöra avrinningsområde 4. Dagvatten från etableringsyta A föreslås att ledas bort från Ådalsbanan och dess diken i nordöstlig riktning mot Klökanvägen.

Etableringsyta 2 som nu benämns etableringsyta B lutar i dagsläget västerut, vilket skulle medföra att dagvatten avvattnas till Ådalsbanan och dess diken. Med erforderlig fördröjning inom planområdet skulle detta kunna accepteras, men vid skyfall riskerar det att påverka järnvägens funktion. Därför föreslås att ytan lutar åt motsatt riktning. All fördröjning och rening föreslås fortfarande ske inom etableringsytan, men vattnet kan sedan släppas vidare till både avrinningsområde 3 och 4, öster respektive söder om området.

Under kapitel 8.3 i dagvattenutredningen finns ett resonemang kring påverkansbedömning för berörda recipienter/vattendrag.

Dagvattenutredningen kan endast påvisa vilket haltbidrag planområdet adderar till recipienterna. Det framgår att tillskottet inte blir mätbart för något ämne i någon av recipienterna. Utifrån detta bedöms planen inte riskera att påverka chansen att nå MKN i någon av recipienterna negativt, eftersom ökningen av alla ämnen bedöms vara marginell och ej mätbar.

Den delen som nu planeras till industriområde hör idag till Sköns

viltvårdsområde där bland annat älgjakt bedrivs. Detta skulle inskränka på naturliga viltstråk där det passerar väldigt mycket vilt av olika slag idag. Vi skulle önska att det kunde lämnas en del skogsmark i den västra delen av det planerade området, i höjd med skyltningen gällande förbjuden genomfart på Klökanvägen där även vägen smalnar av. Denna vägdel är idag förlagd med förbjuden genomfart, där har vi redan nu noterat en väldigt stor ökning av trafik i och med öppnandet av Permobil bland annat. Vi oroar oss därför för en ökad trafikmängd om fler företag kommer att etableras ännu närmare. Efter vår väg så bedrivs en hel del hästverksamhet som kan orsaka risker. Dessutom bor det en hel del små barn efter denna väg som såklart skapar oro vid ökad trafikmängd.

Kommentar: Planområdets västra del har minskat med cirka 50 %. Se den reviderade plankartan för att ta del av ny utformning av planområdet.

Eftersom den aktuella sträckan, Klökanvägen, väster om Lagbasvägen, på grund av vägens utformning (smal, skarp kurva, smal bro över järnväg) inte är lämplig för genomfartstrafik och därmed redan idag är förbjuden för genomfart omfattades den inte av trafikutredningen för detaljplaneområdet. Som anges i samrådshandlingen är del av Klökanvägen (öster ifrån) samt Förmanslänken tänkt att användas som primär in- och utfartsväg för att ta sig till planområdet.

Kommunen har ingen möjlighet att exempelvis bötfälla fordon som bryter mot genomfartförbudet då det är polisens ansvarsområde.

Kommunen har informerat närliggande företag om ovanstående synpunkter samt vilka regler som gäller för aktuell vägsträcka.

Högst upp på vägen i höjd med en befintlig paddock på Kommunens mark finns en gammal jordtipp från 90-talet som skapar oro för att det kan finnas otjänligt material som kan skapa risker att gräva i. Detta område ligger i den del som vi skulle önska förblev orörd i den Västra delen av detaljplanen.

Kommentar: Den marken är nu borttagen ur detaljplanen. Se den reviderade plankartan för att ta del av ny utformning av planområdet.

Privatperson 2

Vi vill härmed lämna följande synpunkter på detaljplanen för Västra Birsta, Klökan 1:16:

1. Försämrad boendemiljö och negativ påverkan på fastighetsvärde på våra fastigheter

Detaljplanen innebär en exploatering som ligger i direkt anslutning till både bostadsfastighet Klökan 1:6, lantbruksfastighet Klökan 1:14 och fastighet Klökan 1:19. Fastigheterna ligger i direkt anslutning till förslaget om ny detaljplan vilket kommer innebära att vi kommer påverkas negativt av buller, ökad trafik och minskad tillgång till natur med grönområden vilket är anledningen till att vi flyttade och bor här. Det kommer påverka markanvändningen till fastigheterna negativt och det innebär också en negativ påverkan av fastighetsvärdena. Att bo nära ett industriområde/verksamhetsmark påverkar ofta mark- och fastighetsvärde negativt, särskilt när det gäller småhus i annars lugna och naturnära bostadsmiljöer vilket vi vill att ni tar hänsyn till.

Det mest anmärkningsvärda är dock att detaljplanen enligt handlingarna förutsätter att bostadsfastighet Klökan 1:19 kan komma att tas i anspråk av Sundsvalls kommun, eller åtminstone att den inte längre ska vara kvar eller brukbar vilket inte är acceptabelt. Klökan 1:19 är en permanent bostadsfastighet och det utgör både en trygghet och en långvarig hemvist. Förslaget om detaljplanen saknar enligt vår uppfattning en rimlig hänsyn till detta faktum. Vi motsätter oss starkt att detaljplanen utformas så att befintlig bostad Klökan 1:19 kan komma att tvingas bort och det anser vi vara en oåterkallelig påverkan. Detta skulle då kunna landa i en särskild ekonomisk prövning. Ingen dialog har skett från Sundsvalls kommun avseende detta och det skapar en stark oro. Mellan fastigheterna är det i princip bara en väg mellan vilket också innebär en stark påverkan på alla tre fastigheter som framförts i dessa synpunkter. Vi vill att Sundsvalls kommun tar hänsyn till detta.

Kommentar: Planområdet har minskats ner i den västra delen vilket nu har skapat en tydlig distans mellan befintliga bostadsfastigheter och föreslaget planområde. Ny plangräns ligger nu i linje med Lagbasvägens västra utfart mot Klökanvägen. Se den reviderade plankartan för att ta del av den nya utformningen av planområdet.

2. Bristande hänsyn till boende längs Klökanvägen

Området längs Klökanvägen har idag en lantlig prägel med flera fastigheter som används för hästhållning. Det finns ett aktivt brukande av marken för dessa ändamål vilket kommer påverka fastighetsägarna. Fastighetsägare i området arrenderar mark som är en del av Klökan 1:16 av Sundsvalls kommun sedan åtminstone år 2000 vilket är 25 år. Marken används till bete för hästar vilket enligt detaljplanen inte längre kommer vara möjligt. Fick ett brev från Sundsvalls kommun under hösten år 2024 att jag inte längre fick arrendera marken med anledning om förslaget om ny detaljplan. Fick dock i början av år 2025 ett nytt brev där jag fick fortsätta arrendera marken ett år till. Djurhållning, särskilt hästar kräver lugna omgivningar, utrymme och möjlighet till ridvägar och betesmarker vilket försvåras av en sådan exploatering som är föreslaget av Sundsvalls kommun.

Kommentar: Se svar ovan under fråga 1. Då planområdet har minskats ner i den västra delen ligger markområdet som arrenderas för hästbete utanför föreslaget planområde.

3. Trafik och buller

Etableringen av ett industriområde/verksamhetsmark av denna omfattning kommer medföra en mycket stor ökning av tung- och lätt trafik och buller längs Klökanvägen samt anslutande vägar. Detta leder till en negativ påverkan av ett område som idag är lantligt och lugnt. Trafikflödet har redan idag en negativ påverkan med anledning av utbyggnationen i Västra Birsta främst med anledning av Permobil och Kyl och frysexpressen vilket har påverkat trafikflödet i stort längs Klökanvägen. Vi anser inte att Sundsvalls kommun har tagit hänsyn till de boende längs Klökanvägen särskilt fastigheten Klökan 1:19 men också närliggande fastigheter Klökan 1:6 och 1:14. Det saknas information om hur Sundsvalls kommun har tänkt med den nya detaljplanen för att skydda boende från bullerstörningar samt att säkerställa trafiklösningar som inte ökar riskerna i området.

Kommentar: Eftersom den aktuella sträckan, Klökanvägen, väster om Lagbasvägen, på grund av vägens utformning (smal, skarp kurva, smal bro över järnväg) inte är lämplig för genomfartstrafik och därmed redan idag är förbjuden för genomfart omfattades den inte av trafikutredningen för detaljplaneområdet. Som anges i samrådshandlingen är del av Klökanvägen (öster ifrån) samt Förmanslänken tänkt att användas som primär in- och utfartsväg för att ta sig till planområdet.

Kommunen har ingen möjlighet att exempelvis bötfälla fordon som bryter mot genomfartförbudet då det är polisens ansvarsområde.

Kommunen har informerat närliggande företag om ovanstående synpunkter samt vilka regler som gäller för aktuell vägsträcka.

Den nya utformningen av planområdets västra del bidrar också till minskad omgivningspåverkan för närboende från framtida exploatering.

4. Miljöpåverkan och biologisk mångfald

Planområdet består i dagsläget till stor del av skog och naturmark som fungerar som bullerbuffert, rekreationsområde och habitat för djur. Det planerade området utgör livsmiljö för flera skyddsvärda och sällsynta djurarter, däribland berguv och hackspettar. Berguven är skyddsvärd och är enligt Artskyddsförordningen (2007:845) fridlyst. Enligt Artdatabankens rödlista (2020) är den klassad som "nära hotad (NT)". Hackspettar är enligt Artskyddsförordningen (2007:845) även de fridlysta och ska skyddas. Det saknas information om kartläggning av dessa arter och hur man ska ta hänsyn till dessa. Har samråd skett med Länsstyrelsen om detta var känt? En exploatering av detta slag kan leda till att dessa arter trängs undan då de kan komma att förlora sina boplatser. Det saknas även information om konsekvenser för miljön och hur det kan påverka luftkvalité och bullernivåer till närliggande fastigheter och vad det kommer leda till när skog tas bort och naturen påverkas av byggandet av ett industriområde/verksamhetsmark.

Kommentar: *Efter samrådet togs en fågelinventering fram med fokus på hackspett och finns att ta del av som bilaga 4.*

Under inventeringen noterades totalt fem hackspettsarter: gråspett, gröngöling, mindre hackspett, spillkråka och större hackspett. Vidare i fågelinventeringen framgår det att inventeringsområdet innehar höga värden för hackspettar, varav flertalet kan anses prioriterade ur artskyddsperspektiv.

Särskilt värdefulla lövträdsstråk inom inventeringsområdets västra tredjedel bedöms utgöras av värdelandskap enligt den tidigare genomförda naturvärdesinventeringen och undantas därav från exploatering.

Enligt inventeringen finns det ingenting som tyder på att området i norr och nordost om kraftledningsgatan skulle utgöra några särskilt värdefulla miljöer för hackspettar. Största möjliga hänsyn bör förhålla sig till de värdefulla biotoperna i inventeringsområdets sydvästra halva.

I fågelinventeringen gjordes en bedömning om att en artskyddsutredning bör tas fram för att utreda huruvida en planerad exploateringen är förenligt med

artskyddsförordningen med avseende på fåglar.

Artskyddsutredningen finns att ta del av som bilaga 5. I artskyddsutredningen har en bedömning gjorts där man konstaterar att ”Inte för någon art riskerar förbuden enligt punkt 1, 2 eller 4, 4 § artskyddsförordningen att utlösas, förutsatt att skyddsåtgärder implementeras”. Kommunens tidigare gjorda anpassningar för den västra delen av planområdet bedöms ha möjliggjort att områdets kontinuerliga ekologiska funktion (KEF) kan upprätthållas för samtliga bedömda arter.

Skyddsåtgärderna som artskyddsutredningen beskriver handlar om att undvik arbete som riskerar medföra skador på fåglars bon, ägg eller ungar, eller som kan leda till att häckning störs eller avbryts, under den huvudsakliga häckperioden för fåglar, det vill säga under perioden 15 mars – 15 augusti.

Under rubriken Risker & Störningar/Genomförandefrågor i planbeskrivningen har ny text lagts till om skyddsåtgärder.

Fastigheterna 1:6, 1:14 och 1:19 har alla egna dricksvattenbrunnar. Dessa utgör en känslig resurs och riskerar att påverkas vid ökad exploatering, förändrad markanvändning eller ökad belastning på grundvattennivåer. Det är därför att yttersta vikt att säkerställa att dessa vattenkällor skyddas från föroreningar, förändrade avrinningsförhållanden eller annan påverkan som kan uppstå vid utbyggnation. Sundsvalls kommun måste utreda detta vidare innan någon fortsatt planläggning och beslut om detaljplan tas.

Kommentar: *Dagvatten från planområdet ska genomgå en reningsprocess innan vattnet släpps vidare till berörda recipienter. Detta framgår av den framtagna dagvattenutredningen (bilaga 10). Avrinning från de planerade områdena ska även ske i sydöstlig riktning.*

5. Otillräckligt samråd och begäran om allmän handling

Vi anser inte att vi har blivit tillräckligt informerade inför detta samråd utan att informationen om att en ny detaljplan höll på att tas fram av Sundsvalls kommun fick vi läsa i Sundsvalls tidning. Enligt 5 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska tillräcklig information om planläggning lämnas till berörda som kommer påverkas av en ny detaljplan.

Kommentar: *Information om planläggning/samråd har skickats ut till er digitala brevlåda. I det fall som digital brevlåda saknas skickas informationen ut via post.*

6. Arrenderad mark vid Klökan 1:16

I jorden under arrenderad mark har det längre tillbaka i tiden varit en plats som använts för att göra sig av med olika former av avfall som sopor och djurkadaver vilket såklart inte var godkänt men det användes ändå som dumpningsplats. Det ska ha varit en tingsrättsförhandling i Härnösand den 20-23 januari 1997 och att domen gällande miljöbrott kom den 20 februari 1997. Dricksvattenbrunnen på bostadsfastigheten Klökan I: 19 blev förorenad och otjänlig och kunde inte användas på lång tid. Detta utreddes då av bland annat Sundsvalls kommun därav måste mycket dokumentation om detta finnas.

Detta bör tas på största allvar då man inte vet vad som kommer hända om det börjar grävas i denna mark. Det kan medföra miljö-, hälso-, och säkerhetsrisker särskilt där dricksvattenbrunnar finns och det är en stor risk att dessa förorenas och blir otjänliga.

***Kommentar:** Den marken är nu borttagen ur detaljplanen. Se den reviderade plankartan för att ta del av ny utformning av planområdet.*

7. Önskemål omjustering av detaljplanens omfattning

Vi motsätter oss inte utvecklingen i Västra Birsta i sin helhet, men förslaget om detaljplanen måste revideras för att:

Vi motsätter oss att detaljplanen omfattar markområdet gällande fastigheten Klökan 1:19.

- Vi motsätter oss den omfattande påverkan som blir på fastigheten Klökan 1:6 och lantbruksfastigheten Klökan 1:14.
- Vi kräver ytterligare miljöbedömning både för trafik och buller men också det djurliv som finns idag.
- Vi anser att detaljplanens omfattning och gränsdragning behöver revideras.
- Säkerställa att befintlig bostadsbebyggelse skyddas för att boende inte ska trängas/tvingas bort.
- Industriområde/verksamhetsmark påverkar ofta mark- och fastighetsvärdet negativt.
- Respektera närliggande fastigheter, markägare och hästhållning.
- Säkerställa att dricksvattenbrunnarna skyddas.
- Bevara känsliga naturmiljöer och djurarter.
- Säkerställa buller och trafikflöden.
- Respektera och skydda djurhållningen i området samt att hänsyn tar till behovet av utrymme, lugn och tillgång till rid- och promenadvägar för djurägare.

Vi föreslår att detaljplanen inte sträcker sig hela vägen till dessa tre fastigheter. Detta för att inte inkräkta på närliggande bostads- och lantbruksfastigheter. Det är av stor vikt att den lantliga livsstilen som vi ändå har och bor i får fortsätta att existera utan att tränga undan oss fastighetsägare. Genom att ändra detaljplanen skulle det vara möjligt för oss att få fortsätta bo och leva som vi gör idag samt minska risken för ovanstående punkter.

Kommentar: Som ovan nämnt har planområdets västra del minskat med cirka 50 % vilket nu innebär att detaljplanen inte sträcker sig hela vägen till ovannämnda fastigheter.

8. Begäran om allmän handling gällande all dokumentation som finns gällande planläggningen och förslaget till en ny detaljplan av området Västra Birsta 1:16 begärs härmed ut.

Kommentar: Handlingarna kopplat till detaljplaneärendet finns att ta del av på <https://www.sundsvallvaxer.se/vastra-birsta>. Handlingarna finns tillgängliga under planprocessens gång fram till att detaljplanen får laga kraft.

Privatperson 3

Synpunkter på planförslag

Samråd gällande detaljplan för Del av Klökan 1:16 m.fl Västra Birsta

Sammanfattning

Undertecknade är fastighetsägare till närliggande fastighet. Vi vill uttrycka en stark oro avseende den planerade detaljplanen för del av Klökan 1:16 mfl Västra Birsta och föreslå alternativ gränsdragning västerut. Flertalet närboende har uttryckt sig villiga att acceptera en expansion av området fram till och med genomfart förbjuden-skyltningen som regleras i 2281 2020:69 och inte som i den nuvarande planeringen att sträcka sig västerut fram till och med Klökan 1:19.

Kommentar: Gränsdragningen för detaljplaneområdets västra del har dragits tillbaka enligt närboendes önskade avgränsning. Se plankartan för att ta del av planområdets nya utformning.

Sakskäl

Alldeles väster om den tilltänkta industrifastigheten ligger ett av de sista stadsnära landsbygdsområden (ca 8 km till Sundsvalls stadskärna) i Sundsvalls kommun. En fortsatt expanderings av industriområdet väster om Lagbasvägen, i höjd med genomfart förbjuden-skyltning (2281 2020:69) bedöms inverka menligt på Sundsvall kommuns egen vision om att jobba för en levande landsbygd och landsbygdsutveckling.

I området väster om detaljplanområdet finns ett flertal privatbostadshus samt att det bedrivs jordbruk, djurverksamhet och rekreation i form av bland annat löpning, cykling och längdskidåkning i området. En expansion av detaljplanområdet skulle för de närboende och övriga som vistas i området inverka menligt på:

- bullernivå (MÖD 2011:46)
- ljudnivå (MÖD 2005:55)
- ljusbild (se exempelvis Kyl- och frysexpressens ljusbild)
- trafikmiljö för oskyddade trafikanter och djur (primärt hästtrafik)
- trafikmiljö för legitim fordonstrafik
- risk för förorening av vattentäkter (MÖD 2019:12)
- risk för påverkan på avrinningsområden

Kommentar: Se kommentar under synpunkten ovan.

Trafiksäkerhet

För vägsträckan mellan Timmervägen och det tilltänkta planområdet, Klökanvägen, råder förbud mot trafik med fordon samt förbud mot att framföra fordon med högre hastighet än 40 kilometer timmen (2281 2020:69 och 2281 2020:165). Trots detta är det stora volymer av trafik som passerar denna smala väg dagligen, alla tider på dygnet. En väg där det leker barn, framförs traktorer och andra jordbruksföremål samt hästridning med exempelvis sulky.



Efter etableringarna av Permobil och Kyl- och frysexperten har trafikvolymerna längs vägen ökat markant. Dessa trafikvolymerna håller sällan de tillåtna 40 kilometer per timme som är reglerat för vägsträckan. Det är inte bara personbilstrafik utan vid ett flertal tillfällen har stora lastbilsekipage fastnat längs vägen (se max tillåtna vikt för vägen) vilket lett till riskfyllda trafiksituationer. Inte sällan har närboende fått hjälpa till att dra loss bilarna som fastnat, kört ned i diket, kört in i snödrivor, kört ut i hästhagar etc. Närheten till framför allt bygghandelsbutikerna i Birsta medför att många trafikanter väljer att gena ut till Timmervägen via denna väg. Ekipage som sällan är trafiksäkra då de framför fordon med släp där lasten uppenbart inte varit tillräckligt säkrad. Detta visar sig genom upprepade tillfällen av tappat material i körbanan. A- traktorer och postbilar färdas i stor volym längs vägsträckan.

I samrådshandlingarna saknas tillräckligt underlag för hur belastad vägen är, hur denna har påverkats av tidigare etableringar, tider på dygnet, vad prognosen för den tilltänkta etableringen kan tänkas medföra i form av ytterligare trafik. Att enbart konstatera att fordonstrafik inte är tillåten och förväntas tro att detta följs – utan att utreda saken eller prognostisera detta – är

inte seriöst. Vid sidan av detta saknar samrådshandlingarna åtgärdsförslag eller planerade åtgärder för att höja trafiksäkerheten längs ovan nämnd vägsträcka om detaljplanen vinner laga kraft.

På samma sätt som ovan beskrivet har lastbildekipage till och från Kyl- och frysexpressen upprepade gånger fastnat i backen upp till området (i höjd med Permobil), från öster till väster. Backens lutning är uppenbart olämplig för tyngre och större ekipage, varför området torde bedömas olämpligt för ytterligare etablering av motsvarande verksamhet utan att en bättre lösning för transporter har vidtagits. I samrådshandlingarna saknas tillräckligt med underlag för att bedöma hur den planerade, nya, infarten till området kan tänkas se ut (norr ifrån). Området som är utpekad är väldigt kuperat i dagsläget, än värre än vad den nuvarande vägsträckningen från Birsta- hållet är.

Kommentar: Eftersom den aktuella sträckan, Klökanvägen, väster om Lagbasvägen, på grund av vägens utformning (smal, skarp kurva, smal bro över järnväg) inte är lämplig för genomfartstrafik och därmed redan idag är förbjuden för genomfart omfattades den inte av trafikutredningen för detaljplaneområdet. Som anges i samrådshandlingen är del av Klökanvägen (öster ifrån) samt Förmanslänken tänkt att användas som primär in- och utfartsväg för att ta sig till planområdet. Via Förmanslänken får man även koppling till Timmervägen som leder vidare mot E14 väster ut samt till av- och påfarter för E4 i både söder och norrgående riktning.

Kommunen har ingen möjlighet att exempelvis bötfälla fordon som bryter mot genomfartförbudet då det är polisens ansvarsområde.

Kommunen har informerat närliggande företag om ovanstående synpunkter samt vilka regler som gäller för aktuell vägsträcka.

Skolskjuts

Längs vägen väster om planområdet bor ett större antal barn i förskole- och skolålder. Skolskjutshandläggare vid Sundsvalls kommun har historiskt hänvisat att barn antingen ska

1. korsa Timmervägen på egen hand (utan övergångsställe/tunnel eller gång/cykelbana) och därefter ta sig upp till uppsamlingsplats i Gudmunnsbyn trots att gång- och cykelbana eller åtgärder för oskyddade trafikanter finns.
2. på egen hand ta sig till närmsta busshållplats i Birsta, genom att till fots ta sig genom ett enligt detaljplaneförslaget ”väl etablerat verksamhetsområde där barn normalt inte vistas” där gång- och

cykelbana saknas och som i övrigt bedömts olämplig för oskyddade trafikanter.

Med den befarat ökade trafikmängden ovan, avsaknad av planerade åtgärder för en säkrare trafikmiljö blir det svårt att säkerställa barnens möjlighet till skolskjuts/på egen hand ta sig till busshållplats genom ett område där ”barn normalt inte vistas”, vilket rimligen även borde innefatta en oskyddad övergång av Timmervägen. Det saknas underlag från Transportstyrelsen avseende vilka kompensatoriska åtgärder de kan vidta för övergången Klökanvägen/Timmervägen i samband med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som utlovats i samband med väghållarbytet för Timmervägen/E14.

Kommentar: Detaljplanens utformning möjliggör en fortsatt utbyggnad västerut av gång- och cykelvägen som nyligen byggts ut efter etableringen av Permobil.

Gällande vad som tidigare sagts om hur och vart förskole- och skolbarn ska ta sig för vidare skolskjuts kommer inte att hanteras inom ramen för denna detaljplan. Riktlinjer och ansökan om skolskjuts finns på Sundsvalls kommuns hemsida:

<https://sundsvall.se/kommun/utbildning-och-forskola/skolskjuts>

Miljörisker

I den västra delen av detaljplaneområdet (den sk paddocken, alldeles öster om Klökan 1:19) har det tidigare dumpats avfall, något som historiskt ska ha avhandlats i domstol och via kommunen. Med anledning av detta, om det inte varit känt hos planhandläggarna sedan tidigare, bör nya och utvidgade provtagningar göras i området för att ta reda på vilka miljögifter som kan tänkas finnas kvar i marken, för att därefter kunna utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera påverkan för de närboende och dess vattentäkter samt djurliv i form av skyddade arter som ormvråk, berguv, duvhök och större hackspett som frekvens iakttas i området (säsong varierat). I dagsläget har det enligt handlingarna enbart genomförts ett prov i området.

Kommentar: Marken vid paddocken är nu borttagen ur detaljplanen och kommer därmed lämnas orörd. Se den reviderade plankartan för att ta del av ny utformning av planområdet.

Frågor

Kommer Sundsvalls kommun genom beslut eller genom något av dess kommunala bolag att bygga ut det kommunala VA-nätet längs Klökanvägen västerut och därigenom tvinga privatbostäderna till anslutning? Om och när

kommer detta ske?

Kommentar: VA-nätet i Birsta är redan ansträngt i dagsläget. Beroende på framtida etableringar kan en uppdimensionering av befintliga ledningar krävas. Befintliga bostäder i området kommer inte tvingas till någon anslutning om eller när detta sker.

Med de planerade avrinningsområdena och markberedning av förorenad mark, vilka åtgärder planeras för att kontrollera befintliga vattentäkter (djupborrade och ytvatten) – före och efter – vilka åtgärder planeras för att skydda dessa vattentäkter? Hur säkerställs fortsatt god vattenkvalitet för de närboende?

Kommentar: Vatten som släpps ut från det planerade området kommer att renas till en nivå som medför att inga föroreningar kommer att finnas som riskerar att påverka vattenkvaliteten i omkringliggande avrinningsområden.

Vilka åtgärder kommer att vidtas för att sanera den tidigare soptipp som funnits inom det planerade området? Se ovan.

Kommentar: Marken vid den tidigare soptippen är borttagen ur detaljplanen och kommer därmed lämnas orörd. Se den reviderade plankartan för att ta del av ny utformning av planområdet

I området häckar berguv, ormvråk, duvhök och hackspett. Den utlovade utökade inventeringen är dags datum ännu inte publicerad via sundsvallvaxer.se/vastra-birsta och kan därför inte tas ställning till i detta yttrande.

Kommentar: En fågelinventering samt en artskyddsutredning är nu framtagen och finns att ta del av som bilaga 4 och 5 till detaljplanen. I Planbeskrivningen har ny text lagts till som sammanfattar slutsatserna i fågelinventeringen och artskyddsutredningen. Genom att minska planområdets omfattning i de västra delarna och bevara den skog som finns där kan detaljplanen genomföras utan att riskera att utlösa förbuden enligt punkt 1, 2 eller 4, i 4 § artskyddsförordningen.

Vilka åtgärder kommer vidtas och säkerställas genom regleringar för buller mot de bostadshus närmast planområdet? Den tidigare etableringen av Kyl- och frysexperten har medfört en väsentlig förändrad ljud/bullernivå jämfört med tidigare. I de publicerade handlingarna saknas referensmätningar. Samma sak gäller för den förändrade ljusbild som etableringen av Kyl- och

frysexperten medfört.

Det saknas i enlighet med miljöbalkens krav kvantitativa analyser av buller, luftföroreningar och trafikmiljöer. Det finns ingen redovisning av miljörisker för barn och boende. Inga sannolikhetsbedömningar av hälso- eller ekosystemrisker för närboende. Det saknas åtgärdsplan/krav för vibrationer (stabilitet) avseende närboendemiljön.

Kommentar: *Då en stor del av planområdet har tagits bort i de västra delarna av området har också avståndet till närmaste bostadshus ökat. Avståndet mellan yta inom planområdet som tillåter industribyggnad till närmaste bostadshus är cirka 400 meter. Däremellan är det stora höjdskillnader och mycket vegetation som minskar buller och störande ljus.*

Enligt de publicerade handlingarna och förslagen för avrinningsområden riskerar planen att få långtgående påverkan på vattenflöden nedströms Ottsjöbäcken, oaktat hur långt området planeras västerut. Avsaknad av simuleringar för extremväder. Vilka kompensationsåtgärder vidtas och vad har dessa för biologiska konsekvensbeskrivningar för att säkerställa djurliv/strandskydd.

Kommentar: *I den framtagna dagvattenutredningen har man tagit höjd för stora mängder nederbörd (30 respektive 100-årsregn) samt en plan för hur skyfall ska kunna hanteras på ett säkert sätt utan att det medför översvämningar i nedströms avrinningsområden.*

Förslag

Avgränsa detaljplanen till att avse ett område som sträcker sig öster om Lagbasvägen, i höjd med genomfart förbjuden-skyltning för att på så vis låta ett av de sista stadsnära landsbygdsområdena i Sundsvalls kommun få fortsätta vara just landsbygd och inte ett industriområde.

Kommentar: *Som tidigare nämnts så har planområdet minskat i storlek och avgränsas nu enligt ovanstående önskemål i höjd med genomfart förbjuden-skyltningen.*

Invånarnas möjligheter till säker trafikmiljö, rekreationsområden etc väger tyngre än ännu fler etableringar av industrimark. Det finns andra områden (ex norr om Birsta/"Scania") som lämpar sig bättre och har mindre påverkan på människors boendemiljö. Mot bakgrund av ovan brister det i miljöbalkens skälighetsprincip 2 kap. 7 § då enskilda inte ska bära oproportionerligt stora risker (m.a.a. ökad trafik som leder till försämrad boendemiljö).

Kommentar: Området för aktuell detaljplan är utpekad som ett nytt verksamhetsområde i Sundsvalls kommuns översiktsplan. Kommunen är även 100 % markägare av området som omfattas av planområdet i detaljplanen. Infarter till respektive område föreslås att placeras mellan 500-600 meter från genomfart förbjuden-skyllningen vilket innebär att boende i närområdet inte blir påverkade av trafiken i direkt anslutning till bostadsbebyggelsen. I planhandlingen hänvisas trafiken från kommande etableringar att färdas österut från planområdet via Klökanvägen och Förmanslänken.

Allmännyttan med förslaget kan inte anses trumfa de enskildas intrång, i och med att Sundsvalls kommun, bland annat, själva reglerat att genomfartstrafik på den åberopade vägavsnittet. Det saknas underlag för hur området rent konkret ska ha en inverkan på kommunens vision och 5000 nya jobb till och med 2030. Vilka kvantitativa mät-tal har grundar sig inriktningen mot just detta område på? Hur många intressenter har uttryckt att just detta område är lämpligt för etablering? Sundsvallsregionens vision och mål med dess sex vägar till framgång stipulerar att regionen ska ha ”bra och variationsrikt boende och attraktiv livsmiljö – i städerna och på landet”, på vilket sätt rimmar detta med utvidgning av industrimark i en av de sista stadsnära landsbygdsområdena i Sundsvall?

Kommentar: Detaljplanen skapar möjlighet för framtida företagsetableringar som på sikt kan bidra till att nå målet om 5000 nya jobb. Vid tidpunkten då kommunen startade i gång arbetet med att ta fram denna detaljplan fanns två intressenter som visade intresse för att etablera sig i det här området.

Förslaget att expandera västra Birsta ännu mera västerut är ogenomtänkt. Se MÖD 2018:17 avseende sakägares rätt att kunna bedöma planens konsekvenser för sin fastighet, vilket mot bakgrund av ovan saknas. Sakägarna har därför inte till fullo kunnat tillvarata sin rätt – se PBL 5 kap. angående handläggning.

Kommentar: Detaljplanen genomförs med ett standardförfarande där sakägare ges möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget under samråd och granskning samt överklaga ett eventuellt antagande.