



Bygg- och miljöförvaltningen
Plan- och byggavdelningen

DETALJPLAN FÖR SÖDERHAMNSPORTEN ETAPP 1 I SÖDERHAMN, GÄVLEBORGS LÄN.

S A M R Å D S R E D O G Ö R E L S E

REMISSFÖRFARANDE

Bygg- och miljönämnden beslutade 2020-02-25 § 9 att godkänna detaljplan för Detaljplanens namn för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen.

Samrådsprocessen pågick mellan 2020-03-02 till 2020-04-10. Underrättelse har i brev eller e-post sänts till berörda intressenter och sakägare innan samrådet. Totalt har fyra yttranden har inkommit. Ett yttrande har inkommit efter samrådstiden, detta på grund av en administrativ miss i utskicket från Bygg- och miljöförvaltningen.

INKOMNA YTTRANDE

Yttranden med synpunkter och erinringar

Här följer en sammanfattning av framförda synpunkter och planförfattarens kommentarer i *kursiv stil*. Inkomna yttranden i sin helhet finns tillgängliga hos Bygg- och miljöförvaltningen.

Lantmäteriet

2020-03-19

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

EXPLOATERINGSAVTAL AKTUELLT MEN NÅGOT OTYDLIG REDOVISNING

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges endast att kostnadsfördelning gällande etablering av vägar och infrastruktur ska hanteras i avtalet.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

Använd gärna handboken "Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL" som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Planförfattarens kommentar

Kommunen delar Lantmäteriets synpunkt att beskrivningen inte har varit tillräcklig, planbeskrivningen kompletteras med uppgifter om exploateringsavtalet som kommunen avser teckna.

Kultur- och samhällsserviceförvaltningen

2020-03-27

Plankartan

För att skydda bebyggelse från ökande översvämningsrisker, samt försäkra att genomförande av planen inte bidrar till en försämring av recipientens kemiska status eller försvårar för MKN att uppfyllas, bör plankartan kompletteras med egenskapsbestämmelser för fördröjning och rening av dagvatten.

Utrymme saknas på gatumark för att fördröja och rena vatten på ett synligt sätt. Detaljplanen medför instängt vatten om man inte ser till att genomföra åtgärder för att hantera dagvatten som bildas inom rött område.

Planbeskrivningen

Under rubriken Naturmiljö står nu "Inom planområdet finns inga intresseområden vad gäller flora, fauna eller rödlistade arter registrerade." Det är riktigt, men DP påverkar genom att dagvatten från DP rinner till recipienten Söderarla-/Söderhamnsån som är en livsmiljö för bla fisk som öring. Det bör framgå någonstans. (Söderhamns kommun har genom insatser inom ramen för fiskeplansarbete gjort vattendraget vandringsbart).

Det går att läsa att "Ett genomförande av detaljplanen väntas alstra totalt cirka 3 500 resor/dygn fördelat på 62 procent bil, 4 procent kollektivtrafik, 7 procent cykel och 27 procent gång. För biltrafiken beräknas detta generera cirka 1700 fordon per dygn."

Detta konstateras men kommenteras eller problematiseras inte mer. Söderhamn som ekokommun men också parisavtal, klimatlagen och de globala målen som på kommunnivå hanteras i ÖP och energiplan innebär att vi ska minska utsläppen av CO2 (bl.a.). Att vi vet att denna DP förväntas skapa en motsatt utveckling måste ju kommenteras och bemötas. Hur kan det motiveras? Eller är det så att denna DP förväntas skapa en utveckling som minskar resor i motsvarande eller större omfattning? Hur i så fall?

Flera beskrivningar finns kring dagvattenhanteringen i både Planbeskrivningen och mer detaljerat i DV utredningen. Tex:

"För att skydda bebyggelse från ökande översvämningsrisker, samt försäkra att genomförande av planen inte bidrar till en försämring av recipienten eller försvårar för att MKN uppfylls rekommenderas en dagvattenhantering som både..."

”Beräkning av storlek på fördröjningsmagasin med en rinntid på 10 minuter ger att det krävs en volym på cirka 220 m³.

”Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte komma att negativt påverka huruvida MKN för vattenförekomsterna kommer att kunna uppnås. Det beror bland annat på att området kommer att anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet samt att erforderlig rening av dagvattnet kommer att ske.”

”Beräkningarna är att betrakta som ett exempel och visar reningsmöjligheterna mycket grovt. I mer exakta beräkningar måste bland annat hänsyn tas till att potentialen för rening minskar med varje reningssteg eftersom det blir svårare och svårare att rena ett ”rent” vatten. Med tanke på de stora ökningarna av föroreningar efter exploatering är det dessutom realistiskt sett mycket svårt att rena samtliga föroreningar till nulägets nivåer. Troligtvis krävs ett större perspektiv, d.v.s. att rena dagvattnet från ett större område för att totalt sett kunna minska föroreningar till befintliga nivåer eller bättre. Vidare utredning rekommenderas för ett större avrinningsområde där bland annat D1200 BTGledningen ingår.”

OM man inte tror att åtgärderna inom DP räcker för att kompensera för hårdgörande av grönytor och ökad trafik med ökade utsläpp till recipient som följd så bör krav ställas på uppföljande åtgärder.

Även om man faktiskt tror att åtgärderna kommer att räcka - Hur vet man att reningen fungerar? Kommer man ställa krav på och sätta upp provtagningspunkter på dv innan det når ån (recipienten)? Om teori och praktik inte går ihop – dvs att beräknade reningen inte fungerar i praktiken måste vi veta det. I annat fall offrar vi recipienten och når inte MKN så det behöver följas upp. Uppföljning bör då göras efter anläggande och över tid med viss regelbundenhet. Vilka krav kan man ställa på verksamheten/markägaren och hur. Om reningen visar sig för dålig och det inte går att förbättra efter anläggandet är klart pga man låst fast sig i en etablerad lösning skulle man ändå (som en nödåtgärd) kunna bidra till minskad belastning i recipienten genom att öka reningen från annat område så att belastningen på naturmiljön/recipienten på totalen hålls på den nivå som man fastslagit/överenskommit när DP togs fram (utifrån MKN och vattendirektivet). Det står: ”Regelbunden drift och underhåll bör ske av samtliga typer av dagvattenlösningar. Till exempel bör skräp plockas, växter skötas och gräs klippas regelbundet.” Hur säkerställs rätt drift och underhåll över tid och vid byte av markägare för kvartermarken?

Planförfattarens kommentar

Att stärka livsmiljön för fisk i Söderhamnsån är en övergripande målsättning för planprogrammet för Söderhamnsporten. Planbeskrivningen kompletteras med en text om Söderhamnsån.

Inom ramen för denna detaljplan behandlas påverkan från dagvatten från just denna detaljplan. Utredningen visar att det är möjligt att uppnå erforderlig rening av dagvatten ifrån planområdet. I det fortsatta arbetet avser kommunen genomföra en större utredning för om dagvatten inom hela området för planprogrammet.

Rörande miljöpåverkan från den trafikstring som genomförandet av detaljplanen kan innebära så planeras åtgärder som ska motverka negativa effekter. Dels genom valet av plats för etableringen, att förlägga handel närmare centrum är en medveten strategi ifrån kommunen att underlätta för andra trafikslag än bilen. Tidigare har kommunens inriktning varit expansion vid områden norr om

E-center. En placering vid Söderhamnsporten innebär att en större andel av de som nyttjar verksamheterna kan ta sig till området genom att gå, cykla eller åka med kollektivtrafiken.

Åtgärder ligger utanför ramen för detaljplanen men som planeras ingå i genomförandet inkluderar laddstolpar för elbilar, generös parkering för cykel och lastcykel samt utveckling av stadsbusstrafiken för att bättre serva området. En god dialog inom kommunen är viktig för att säkerställa att planerade åtgärder genomförs inom hela Söderhamnsporten.

Frågor rörande drift om anläggningar kan regleras i köpeavtalet eller genom andra avtalslösningar mellan kommun och fastighetsägare. Det är också ett allmänt krav att hålla anläggningen i skick så att dagvattenhanteringen fungerar.

Trafikverket

2020-04-02

Trafikverket har tagit del av handlingar i ärendet ”Samråd gällande detaljplan för Söderala-Sund 1:20, Söderala-Sund 13:3 m.fl., Söderhamnsporten etapp 1, Söderhamns kommun”, där vi lämnar följande synpunkter:

- Den i planförslaget föreslagna anslutningen ut mot Södra Tvärleden (väg 642) bedöms inte som lämplig utifrån det begränsade avståndet mellan bron över Söderhamnsån och den befintliga cirkulationsplatsen.
- Avståndet medger inte förutsättningar för en trafiksäker lösning. I området som föreslås för den nya anslutningen mot Södra Tvärleden (väg 642) har marken även låg bärighet vilket tidigare förorsakat stora förstärkningsbehov för vägen.
- Stabilitetsförhållandena i området behöver särskilt beaktas så att våra trafikanläggningar inte påverkas.
- Den trafikala påverkan för den befintliga cirkulationsplatsen intill E4:an behöver beräknas och simuleras utifrån en maximal exploatering.
- Utfartsförbudet på infartsvägen från cirkulationsplatsen behöver flyttas längre in för att säkerställa att en infart till planområdet inte kommer för nära cirkulationsplatsen.
- Hårdgörande av ytor samt övrig exploatering får inte medföra negativ påverkan på statlig infrastruktur.

Trafikverket ser gärna en fortsatt dialog i ärendet.

Planförfattarens kommentar

Kommunen ser en framtida anslutning mot Södra Tvärleden som en viktig del i genomförandet av planprogrammet och möjligheten att utveckla området ytterligare. Däremot är den inte kritisk för genomförandet av denna detaljplan. Därför revideras plankartan så att anslutningen mot Södra Tvärleden utgår. Kommunen ser fram emot en fortsatt diskussion inom ramen för det övergripande arbetet med Söderhamnsporten.

En mer övergripande trafikmodell som visar på utvecklingen när hela planområdet är utbyggt har gjorts. En sammanfattning av denna förs in i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen Gävleborg

2020-04-14

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen anser att kommunen i kommande planprocess ska se över föreslagen väganslutning ut mot Södra Tvärleden (väg 642), som är utpekad som riksintresse för kommunikation. I planprogrammet för Söderhamnsporten beskrivs att flera förändringar, utöver rubricerat planförslag, kommer ske längs Söderhamnsån. Länsstyrelsen anser att kommunen i kommande planprocess ska föra ett ytterligare resonemang kring miljö kvalitetsnormer och dess påverkan utifrån ett långsiktigt perspektiv. Länsstyrelsen anser att kommunen i kommande planprocess tydligare ska hantera dagvattenåtgärder i.

Synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Kommunikation

I rubricerad detaljplan finns en föreslagen väganslutning ut mot Södra Tvärleden (väg 642), som är av riksintresse för kommunikation. Länsstyrelsen anser att anslutningen inte är lämplig utifrån det begränsade avståndet mellan bron över Söderhamnsån och den befintliga cirkulationsplatsen. Avståndet bedöms inte vara en trafiksäker lösning. I det område som föreslås för den nya väganslutningen har marken även låg bärighet vilket tidigare förorsakat stora förstärkningsbehov för vägen. Hårdgörande ytor och övrig exploatering ska inte medföra negativ påverkan på statlig infrastruktur.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska föra ett resonemang hur väganslutningen mot väg 642 kan komma att påverka vägen, som är riksintresse för kommunikation.

Miljö kvalitetsnormer

I planprogrammet för Söderhamnsporten beskrivs att flera förändringar, utöver rubricerat planförslag, kommer att ske längs Söderhamnsån. Söderhamnsån har måttlig ekologisk status och miljö kvalitetsnormen (MKN) är god ekologisk status senast 2027. Kända problem i Söderhamnsån är näringsämnen och morfologisk övergödning. Även Söderhamnsfjärden, som ån mynnar i, har problem med övergödning.

Länsstyrelsen anser att en helhetsbedömning är avgörande och ett större perspektiv behövs för att kunna bedöma påverkan på ån och risken med att inte uppnå god ekologisk status till 2027.

Kommunen skriver följande i dagvattenutredningen: ”Med tanke på de stora ökningarna av föroreningar efter exploatering är det dessutom realistiskt sett mycket svårt att rena samtliga föroreningar till nuläget nivåer. Troligtvis krävs ett större perspektiv, d.v.s. att rena dagvattnet från ett större område för att totalt sett kunna minska föroreningar till befintliga nivåer eller bättre.”

Länsstyrelsen anser att en utredning utifrån ett större perspektiv bör utföras i kommande planprocess, detta för att säkerställa att icke-försämringskravet är uppfyllt och att möjligheten att nå god ekologisk status 2027 inte riskeras.

Länsstyrelsen anser att en sådan utredning bör göras utifrån hela förslaget i Planprogrammet för Söderhamnsporten, åtminstone för området i planprogrammet som ingår i ETAPP R – REGIONAL DRAGARE. Om en utredning visar att det finns realistiska och hållbara lösningar för dagvatten anser Länsstyrelsen att åtgärder bör genomföras innan eller senast samtidigt som detaljplaneområdet exploateras. Detta för att inte höja föroreningsbelastningen till Söderhamnsån och Söderhamnsfjärden.

Länsstyrelsen anser att kommunen i kommande planeringsprocess ska föra ett ytterligare resonemang kring miljö kvalitetsnormer och dess påverkan utifrån ett långsiktigt perspektiv.

Dagvatten

Den dagvattenlösning som föreslås i dagvattenutredningen presenteras som ett grovt exempel, det framgår att det krävs en sammanlagd yta på >1000m² och minst två reningssteg för dagvattnet från parkeringsytor och vägar. Länsstyrelsen bedömer att kommunen i planbeskrivningen tydligare ska

redovisa hur lösningen ska genomföras. Kommunen kan även behöva införa särskilda planbestämmelser för att dagvattenlösningen ska kunna genomföras och marken ska bli lämplig.

Miljöbedömning

Kommunen har bedömt att miljöpåverkan inte kan antas bli så betydande att en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken behöver göras. Länsstyrelsen har ej fått planförslaget för bedömning om betydande miljöpåverkan. Kommunen redogör ingen motivering eller bedömning om varför planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen kan därför inte ta ställning i frågan. Skälen för bedömningen ska redovisas i planbeskrivningen.

Naturmiljö

Länsstyrelsen vill belysa om att trädraden i planens nordvästra del är skyddad genom det generella biotopskyddet "Allé". Länsstyrelsen anser att kommunen ska föra ett resonemang om eller hur träden kan komma att påverkas.

Trafikfrågor

Planområdets närhet till resecentrum skapar behov av goda parkeringsmöjligheter för bland annat pendlare. Att pendla med tåg eller buss är ett hållbart sätt att resa och ska inte försvåras genom brist på parkeringsplatser. I och med att befintliga parkeringsplatser kommer att upphöra beskriver kommunen att de har för avsikt att iordningställa nya p-platser för pendlare på andra sidan Söderhamnsån. Länsstyrelsen anser att kommunen ska se över det faktiska behovet av parkeringsplatser så att inte människors möjlighet till pendling försvåras.

Vidare anser Länsstyrelsen att utfartsförbudet på infartsvägen från cirkulationsplatsen behöver flyttas längre in för att säkerställa att en infart till planområdet inte kommer för nära cirkulationsplatsen.

Planförfattarens kommentar

Kommunikation

En anslutning mot Södra Tvärleden har vart bärande i planprogrammet för Söderhamnsporten, detta beroende på kommunens önskan av att avlasta vägen Söderhamnsporten. I och med synpunkter ifrån Trafikverket och Länsstyrelsen Gävleborg om lämpligheten att anlägga en sådan anslutning så har kommunen beslutat att senarelägga denna. Anslutningen kommer istället att behandlas i en senare detaljplan då ytterligare dialog kan hållas med Trafikverket och Länsstyrelsen Gävleborg samt att frågan om bärighet kan undersökas vidare.

Miljö kvalitetsnormer

En av de övergripande målsättningarna med planprogrammet för Söderhamnsporten är att bidra till att Söderhamnsån har en god ekologisk status senast 2027.

Syftet med dagvattenutredningen inom ramen för denna detaljplan är att säkerställa det är möjligt att genomföra planen utan att försämra vattenkvaliteten. Arbetet med en större utredning kring hela området har påbörjats, men ligger utanför ramen för denna detaljplan.

Genom att i detaljplanen lägga in parkmark närmast Söderhamns ån tar kommunen ett ansvar att sköta och underhålla naturmiljön här.

Dagvatten

Planbeskrivningen om dagvattenhantering kompletteras med ytterligare information ifrån dagvattenutredningen. I beskrivningen preciseras ytor som reserveras för hantering av dagvatten.

Åtgärder för hantering av dagvatten avses genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen.

Plankartan kompletteras med bestämmelse b_1 – *minst 9 % av marken ska vara genomsläpplig* för att säkerställa ytor för dagvattenhantering.

Miljöbedömning

Kommunen har inte genomfört en miljöbedömning (behovsbedömning) för detaljplanen, detta på grund av en miss i den administrativa handläggningen. En bedömning görs innan granskning av detaljplanen och förs in som en bilaga.

Naturmiljö

Ett resonemang om allén längs med Söderhamnsporten förs in i planbeskrivningen. Inriktning är att denna allé ska bevaras. Kommunen är medveten om att alléer är skyddande och att dispens krävs för ingrepp.

Trafikfrågor

Kommunen delar beskrivningen om behovet av parkeringsplatser vid Söderhamns resecentrum. Inom ramen för planprogrammet med Söderhamnsporten pågår ett arbete med att ersätta parkeringar som försvinner vid exploateringen. En omDispositionering av befintliga parkeringsplatser samt anläggandet av en ersättningsparkering direkt öster om ån pågår. Planprogrammet beskriver om parkeringar utvecklas.

Kommunalförbundet Hälsingland

2020-05-19

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för handel (H), kontor (K) och centrumverksamhet i markplan (C1) inom fastigheterna del av Söderala-Sund 1:20, Söderala-Sund 13:3 och Söderala-Sund 14:1.

I den tillhörande planbeskrivningen anges att detaljplaneområdet har i Planprogram Söderhamnsporten pekats ut för en större publik/personalintensiv verksamhet som kan bidra till ökad aktivitet inom området. Den högsta byggnadshöjden som tillåts är 14 meter vilket innebär att fyra våningar är möjligt.

I Hydrologiska förhållanden i planbeskrivningen anges att planområdet ligger inom riskområde för översvämning vid skyfall. I den VA- och dagvattenutredning som hör till detaljplaneförslaget och som utförts av Tyréns berörs översvämningens risk endast överskådligt. Till exempel anges inget tidsintervall för skyfallet eller vilken omfattning ett dimensionerande skyfall bör ha. Risker för översvämning i samband med skyfall behöver utredas vidare för att kunna ge ett utförligt beslutsunderlag. Detaljplaneförslaget möjliggör till exempel en ny väg som ansluter till Södra Tvärleden som skulle kunna ha inverkan på hur området översvämmas i samband med ett skyfall.

I Gatunät och biltrafik anges att både Söderhamnsporten och Södra tvärleden är rekommenderade vägar för farligt gods. Det saknas dock en utförligare utredning kring risker kopplade till transporten av farligt gods runt det aktuella detaljplaneområdet. Till exempel finns det tankstationer längs Söderhamnsporten och Södra Tvärleden som gör att vägarna nyttjas för transport av bland annat brandfarliga vätskor. Detaljplanen anger att byggnad ska placeras som längst 15 meter från användningsgräns mot Söderhamnsporten och att minst en entré per

huvudbyggnad ska anordnas mot resecentrum eller Söderhamnsporten. Användningssättet C – Centrum tillåter hotell och vandrarhem som betyder att det kan förekomma sovande personer inom fastigheten. Som exempel utgör avåkning ett vanligt olyckstillbud gällande vägtransport av farligt gods och en avåkning längs Söderhamnsporten skulle kunna utgöra en risk för de personer som befinner sig inom området. En utförligare utredning kring risker kopplat till transporter av farligt gods behöver utföras. I samband med utredningen behöver det klargöras om samtliga användningssätt är lämpliga eller om de behöver begränsas och åtgärder som förhindrar eller begränsar en olycka behöver undersökas.

På andra sidan av Söderhamnsporten finns idag en tankstation. I samband med tillståndsprövningen enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) undersöks skyddsavstånd till omkringliggande skyddsobjekt och brandfarlig vätska i cistern eller lös behållare. I Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor finns rekommenderade avstånd mellan olika skyddsobjekt och brandfarlig vätska:

Tabell 21: Rekommenderade avstånd mellan olika skyddsobjekt och brandfarlig vätska i cistern eller lös behållare (V är volym i m³)

Kringliggande skyddsobjekt	<i>Klass 1 och 2a</i>			<i>Klass 2b och 3</i>		
	V≤3	3<V≤100	V>100	V≤12	12<V≤100	V>100
Byggnader av obrännbart material, icke brandfarlig verksamhet	9 m	12 m	25 m	6 m	9 m	12 m
Materiel med stor brandbelastning	12 m	25 m	50 m	9 m	12 m	25 m
Byggnad av brännbart material, brandfarlig verksamhet, A-byggnad	25 m	50 m	50 m	9 m	12 m	25 m
Svårutrymda lokaler, sjukhus, skolor m.m., annan verksamhet med farliga ämnen	25 m	50 m	100 m	12 m	25 m	50 m

Samtliga användningssätt som medges i detaljplaneförslaget räknas som en A-byggnad, se SÄIFS 2000:2 för fullständig definition av vad som är en A-byggnad.

Med hänsyn till att detaljplanen möjliggör för en stor variation av användningssätt kan ytterligare brandposter behöva anordnas beroende på vilken etablering som sedan sker.

Planförfattarens kommentar

Användningsområden

Syftet med användningsområdet C – Centrum i planen är att täcka in användningar som kan vara lämpliga att komplettera Handel och Kontor, exempel på detta kan vara vuxenutbildning eller lättare former av vård. Det finns inget syfte i planen att möjliggöra för övernattnig i form av hotell eller vandrarhem. Användningens preciseras därför till C_1 – *Centrum, utom hotell och vandrarhem*.

Risk för översvämning

VA- och dagvattenutredningen noteras vilka områden som kan komma att översvämmas vid ett regnfall på 100 mm. Inom dessa områden är ingen bebyggelse planerad utan enbart parkmark samt lokalgata. Syftet med detta är att undvika skador ifrån översvämning. Ett övergripande syfte med planeringen av Söderhamnsporten är att förbättra hanteringen av dagvatten, men även översvämningsrisken. Inom parkmark kan åtgärder som förhindrar översvämning även av lokalgatan genomföras.

Farligt gods

En komplettering görs i planbeskrivningen där resonemanget kring farligt gods utvecklas vidare. Som noterats ovanför så preciseras användningen C – Centrum till att inte inkludera verksamheter med övernattnig.

Bestämmelse om att svackdike ska finnas mellan Söderhamnsporten och kvartersmarken läggs in i plankartan.

Avstånd till drivmedelsanläggning

Planbeskrivningen kompletteras med information om avståndet till drivmedelsanläggningen. Som vägledning för bedömning av lämpliga avstånd använder kommunen handboken *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (MSB, 2015). Minsta avstånd mellan påfyllningsanslutning till cistern med brandfarlig vätska och ”plats där människor vanligen vistas” anges där till 25 meter.

I det aktuella fallet uppgår avståndet från cistern till närmaste bebyggelse till cirka 65 meter, vilket även överstiger det rekommenderade avståndet i SÄIFS 2002:2).

Följande inkommande handlingar har inte lämnat erinringar emot planförslaget:

-

REVIDERINGAR

Plankarta:

- Planområdet justeras så att anslutning mot Södra Tvärleden utgår
- Planområdet justeras så att tidigare område u₁ utgår.
- Användningen C – Centrum ändras till C₁ – Centrum, utom hotell och vandrarhem
- Ny bestämmelse b₁ – Minst 9 % av marken ska vara genomsläpplig
- Ny bestämmelse SVACKDIKE
- Ny bestämmelse DAGVATTEN
- Bestämmelsen p₁ – Byggnad ska placeras som längst 15 meter från användningsgräns mot Söderhamnsporten ändras till p₁ – Byggnad ska placeras 15 meter från användningsgräns mot Söderhamnsporten

Planbeskrivning:

- En bedömning om planen kräver miljökonsekvensbeskrivning förs in i planbeskrivningen samt redovisas som bilaga.
- Nytt avsnitt om naturvärden i Söderhamnsån
- Avsnitt om trafik kompletterande med utdrag ur den övergripande trafikmodelleringen

Söderhamn 2020-09-14

Jonas Ryberg
Verksamhetschef plan- och byggavdelningen