
RAPPORT

ROPH Invest AB

Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande ändring av detaljplan för Mo 3:26 m fl i Hudiksvalls kommun

Uppdragsnummer 1660092000



2012-10-04 rev. 2012-12-06

Sweco Environment AB
Sundsvall Miljö

Emma Edfors Samuel Bergquist Erik Wall

1 (18)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	5
2.1	Bakgrund	5
2.2	Syfte	5
2.3	Behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)	5
3	Avgränsning	6
4	Områdesbeskrivning	7
4.1	Planområdet	7
4.2	Angränsande markområden	7
5	Relevanta miljömål m.m.	8
6	Alternativ	9
6.1	Nollalternativ	9
6.2	Planförslag	10
6.2.1	Markanvändning	10
6.2.2	Infrastruktur	10
6.2.3	Teknisk försörjning	10
6.2.4	Genomförd handelsutredning	11
6.3	Andra utbyggnadsalternativ	11
7	Miljökonsekvenser	12
7.1	Naturmiljö och rekreation	12
7.1.1	Nuläget	12
7.1.2	Konsekvenser av nollalternativet	13
7.1.3	Konsekvenser av planförslaget	13
7.1.4	Förslag till åtgärder och anpassningar	13
7.2	Landskapsbild	13
7.2.1	Nuläget	13
7.2.2	Konsekvenser av nollalternativet	13
7.2.3	Konsekvenser av planförslaget	13
7.2.4	Förslag till åtgärder och anpassningar	14
7.3	Vistelsemiljö, trafik och risk	14
7.3.1	Nuläget	14
7.3.2	Konsekvenser av nollalternativet	14
7.3.3	Konsekvenser av planförslaget	14
7.3.4	Förslag till åtgärder och anpassningar	15

2 (18)

RAPPORT
2012-10-04 REV. 2012-12-06

8	Konsekvenser under byggskedet	15
9	Sammanfattande bedömning	16
10	Uppföljning/Kontroll	17
11	Referenser	18

1 Sammanfattning

Det aktuella området ligger strax utanför Hudiksvalls stad, vid korsningen av nya E4 och Rv84. Gällande detaljplan möjliggör byggrätter för bil- och trafikantservice men även industri och kontorsetableringar är möjligt. Den nu aktuella ändringen av aktuell plan innebär att även all slags handel ska tillåtas inom planområdet.

Hudiksvalls kommun har beslutat att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Den ska ge en bedömning av hur ändringen av planen påverkar miljön och människors hälsa. I enlighet med 6 kap. 13 § miljöbalken har kommunen samrått kring avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen och fokus är huvudsakligen kring utredning om transporter, riskutredning för tunga transporter, handelsutredning, landskapsbildsfrågan samt frågan om miljömål.

Nollalternativet för aktuell plan innebär att ingen ändring av befintlig detaljplan genomförs för detta område och nya etableringar för verksamheter skulle ske inom trafikantservice, kontor och industri (service och försäljning av tunga fordon), dock inte handel. Det nu aktuella planförslaget innebär att området även kan komma att utvecklas till ett handelsområde. Med beaktande av detta och aktuell ändring, har kommunen låtit genomföra en handelskonsekvensanalys. Bedömningen kring det nya områdets påverkan på befintlig handel i Hudiksvalls kommun är bl.a. att dagligvarubutiker kan komma att påverkas då en tillkommande butik kan ta en stor del av befintlig omsättning. Inom sällanköpsvaruhandeln bedöms större möjligheter till nyetableringar finnas utan att befintlig handel påverkas. När handeln inom kommunen växer så ökar dock arbetstillfällena. Det bedöms vidare som viktigt att arbeta med att utveckla hela stadskärnan i Hudiksvall och hitta ett bra samarbete mellan flera aktörer för att marknadsföra Hudiksvall på bästa sätt. Handeln i Hudiksvalls stadskärna har mer än handel att erbjuda och fyller fler funktioner. Stadskärnans handel och övriga verksamheter skulle också kunna komma att gynnas av en etablering genom att besökare från andra kommuner i större utsträckning väljer att besöka både det nya handelsområdet samt stadskärnan.

Konsekvenserna för naturmiljö och friluftsliv bedöms som ringa, under förutsättning att Medskogsbäckens bäckmiljö och värden för fisk inte påverkas av tillkommande dagvatten. Vidare bedöms också konsekvenserna för landskapsbilden som ringa i jämförelse med nollalternativet. Kommande etableringar regleras i planförslaget med avseende på utformning. De planerade delområdena inom planen som ska utgöra naturmarksområden, bör nyttjas och bidra till utformningen av området på ett positivt sätt.

Planförslaget kommer att innebära en ökning av transporterna i närområdet kring planområdet, vilket leder till att mängden luftföroreningar samt buller kommer att öka. Genom befintligt planförslag kan därmed miljömålen "frisk luft" och "begränsad miljöpåverkan" påverkas negativt samt det regionala miljömålet om utsläpp av växthusgaser i Gävleborg. På regional nivå kan transporterna dock i en samlad bedömning komma att minska genom att färre kommer att handla på andra handelsplatser på längre avstånd. Det lokala miljömålet om att kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minskas samtidigt som möjligheterna att använda kollektivtrafiken förbättras, kan komma att påverkas positivt om kommunen tar fram lösningar för att nyttja kollektivtrafiken på ett bra sätt till och från området.

Vidare anses de transporter av farligt gods på E4an och Rv84 som sker, kunna leda till allvarliga konsekvenser för området och därför är det viktigt att de riskreducerande åtgärderna som föreslås i den genomförda riskutredningen genomförs. Åtgärderna handlar bl.a. om ventilationens utformning, placering av entréer, uteplatser och utrymningsvägar, brandklass och materialval.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Den 31 maj 2011 vann detaljplanen för Mo 3:26 (nuvarande 3:30, 3:31) m.fl. Medskog (korsning nya E4/Rv84) laga kraft. Tillåten användning enligt denna plan är bilservice, kontor samt industri. Enligt aktuell plan tillåts inte handel inom området. ROPH Invest AB har ansökt om att gällande detaljplan även ska omfatta handel av alla dess slag.

Den 15 maj 2012 beslutade Byggnadsnämnden i Hudiksvalls kommun att ändra detaljplanen för området så att den även omfattar handel samt att en handelsutredning skulle genomföras.

2.2 Syfte

Syftet med aktuell ändring av befintlig detaljplan är att handel i alla dess former tillåts inom aktuell kvartersmark.

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är att ge en bedömning av hur ändringarna i planen påverkar miljön och människors hälsa. Detta sker genom en bedömning av de positiva och negativa effekterna och en jämförelse med ett nollalternativ. Där så är möjligt ska även åtgärder som kan minimera eller avhjälpa negativa effekter av ändringar av planen beskrivas.

2.3 Behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

När en kommun upprättar en detaljplan ska kommunen alltid ta ställning till om ett genomförande av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, en s.k. behovsbedömning. Om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras och en MKB upprättas enligt bestämmelserna i 6 kap. 11-18, 20 §§ miljöbalken. Enligt 6 kap. 12 § ska en MKB upprättas, där den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivas och bedömas.

Innan myndigheten eller kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra som berörs av planen, ges tillfälle att yttra sig.

Kommunen har genomfört samråd med länsstyrelsen med anledning av behovsbedömningen. Länsstyrelsen har den 24 augusti 2012 yttrat sig i ärendet och framfört att MKBn ska ta upp alternativ lokalisering, motivering varför vald lokalisering valts samt indirekta följder, exempelvis vilka konsekvenser alternativen kan ha för centrumhandeln. Vidare ska en beskrivning finnas av hur planens genomförande påverkar lokala och regionala miljömål. Konsekvenserna av den påverkan som blir följden

av ökad fordonstrafik och ökade utsläpp ska redovisas samt konsekvenserna för landskapsbilden och för naturmiljön.

3 Avgränsning

Geografiskt avgränsas denna MKB till att omfatta planområdet och dess direkta närområde, se Figur 1.



Bild 1. Översikt över detaljplanerat område på vardera sidan om riksväg 84 och med E4 öster om ytorna.

De miljöaspekter som beaktas redovisas i kapitel 7. Miljöeffektavgränsningen följer huvudsakligen den geografiska avgränsningen. I tid begränsas bedömningarna till det år då planförslaget är fullt utbyggt, vilket innebär år 2023 med genomförandetiden 10 år, med de förutsättningar som då antas råda.

Avgränsningen av vad som är rimligt att ta upp i såväl detaljplan som i MKBn beror inte bara på det som planen ska reglera, utan även på i vilket skede i planprocessen man befinner sig. Denna MKB kommer att fokusera på de frågor som bedömts få störst betydelse för detaljplanens genomförande och med fokus på de aspekter som bedömts kunna få en betydande miljöpåverkan. Kommunen har den 27 september 2012 samrätt

kring frågan om MKBns avgränsning med länsstyrelsen och berörda kommuner. Detta i enlighet med 6 kap. 13 § miljöbalken. I den utskickade samrådsskrivelsen anges att fokus kommer att finnas kring utredning om transporter, riskutredning för tunga transporter, handelsutredning, landskapsbildafrågan samt miljömål.

4 Områdesbeskrivning

4.1 Planområdet

Det aktuella området är beläget vid den nya trafik korsningen ny E4/Rv 84, ca 3 km sydväst om Hudiksvalls centrum. Planområdet har en areal på ca 20 ha och utgörs av delar av fastigheterna Mo 3:30 och 3:31 (som ägs av ROPH Invest AB), Mo 3:28 (som ägs av Hudiksvalls kommun) och Mo 3:38 (som ägs av Bilmetro i Uppsala AB).



Bild 2: Planområdet utanför Hudiksvalls centrum, från kommunens planbeskrivning 2011-02-04

Detaljplanen som antogs i maj 2011 möjliggjorde byggrätter för bil- /trafikantservice, men även för industri och kontorsetableringar. Inom markanvändningen bilservice medges förutom bränslestation även hotell/värdshus med turistinformation, kiosk, snabbmatsrestauranger, rastplats, bussparkering och eventuellt säkerhetsparkering för lastbilar. Söder om Rv84 medger planen att marken ska användas till kontor och industriella verksamheter som syftar till att möjliggöra etablering av serviceanläggningar och byggnader för försäljning av lastbilar.

4.2 Angränsande markområden

Området utgörs till största delen av delvis slutavverkad skogsmark som ligger mycket väl exponerat utmed västra sidan av nya E4. Söder om Rv84 finns en gammal nedlagd

soptipp som fram till denna planläggning utgjort motorbana. Området norr om Rv84 gränsar i väster mot Fann Smyran. Söder om planområdet passerar Dellenbanan, ett antal kraftledning och en avloppsledning från Sörforsa tätort.

5 Relevanta miljömål m.m.

Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som beskriver hur vår miljö- och våra natur- och kulturmiljöer bör beaktas för att värna om ett långsiktigt perspektiv. Miljömålen ska vara uppnådda år 2020, inom en generation.

Relevanta lokala miljömål, beskrivet efter respektive nationellt miljökvalitetsmål:

Hudiksvall har tagit beslut om att vara en ledande ekokommun. Under 2008 antog Hudiksvalls kommun lokala miljömål som är kopplade både till de nationella och de regionala miljömålen.

Begränsad miljöpåverkan	Kollektivfabrikens miljöpåverkan ska minskas samtidigt som möjligheterna att använda kollektivtrafiken förbättras.
Frisk luft	Halten av bensen i luften i Hudiksvalls kommun ska senast 2010 understiga 1,3 µg/m ³ luft.
God bebyggd miljö	Naturvårdsverkets föreslagna riktvärden för buller i friluftsområden, parker och andra rekreationsytor i tätorterna ska följas vid nyetablering, ändrad användning av områden samt nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Relevanta regionala miljömål, beskrivet efter respektive nationellt miljökvalitetsmål:

Begränsad miljöpåverkan	Utsläppen av växthusgaser i Gävleborg ska år 2020 vara 20 procent lägre än medelvärdet för 2007/2008.
Frisk luft	2010 ska total drivmedelsförbrukning för den landbaserade transportsektorn understiga 290 000 m ³ vilket motsvarar förbrukningen år 2000.
Levande sjöar	Natur- och kulturmiljöer vid sjöar och vattendrag ska bevaras och brukas så att de utgör resurser i ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle.
God bebyggd miljö	2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på aktuella program och strategier för: - hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att transportbehovet minskar och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras

- hur kulturhistoriska och estetiska värden ska tas till vara och utvecklas

- hur grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden ska bevaras, vårdas och utvecklas för såväl natur- och kulturmiljö- som friluftssändamål, samt hur andelen hårdgjord yta i dessa miljöer fortsatt begränsas

- hur energianvändningen ska effektiviseras för att på sikt minskas, hur förnybara energiresurser ska tas till vara och hur utbyggnad av produktionsanläggningar för fjärrvärme, solenergi, biobränsle och vindkraft ska främjas.

Hudiksvall en ekokommun

Hudiksvalls kommun är medlem i föreningens Sveriges ekokommuner sedan 2002. Kommunen har därmed bestämt att arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle utifrån de fyra grundläggande principerna för hållbarhet: vårda jordskorpan, undvik onaturliga ämnen, bevara växter och djur samt sluta slösa. Sveriges ekokommuner har beslutat att anta 12 nyckeltal i syfte att följa utvecklingen inom ekokommunerna och få indikatorer på om utvecklingen går mot ett hållbart samhälle:

1. Koldioxidutsläpp, ton/inv.
2. Antal resor med kollektivtrafik, per invånare
3. Andel förnybara bränslen i kollektivtrafiken, %
4. Andel ekologiskt odlad åker. %
5. Andel FSC-certifierat skogsbruk, %
6. Andel skyddad natur, %
7. Total mängd hushållsavfall kg/inv.
8. Tungmetaller i avloppsslam, mg/kg TS
9. Andel förnybar och återvunnen energi i kommunala lokaler, %
- 10 A. Transportenergi för tjänsteresor med bil, kWh/årsarbetare
- 10 B. Koldioxidutsläpp för tjänsteresor med bil, ton/årsarbetare
11. Inköp av ekologiska livsmedel i den kommunala organisationen, %
12. Andel miljöcertifierade skolor/förskolor

6 Alternativ

6.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ändring av befintlig detaljplan genomförs för detta område. Därmed skulle befintlig detaljplan fortsätta att gälla och nya etableringar för verksamheter inom trafikantservice, kontor och industri (service och försäljning av tunga fordon) skulle sannolikt genomföras. Nollalternativet skulle innebära en förenlighet med befintlig översiktsplan. Handel skulle dock inte tillåtas inom området bl.a. för att inte motverka affärsutvecklingen i stadskärnan.

6.2 Planförslag

6.2.1 Markanvändning

Detaljplanen möjliggör efter ändringen, förutom byggrätter för trafikantservice, industri och kontor, även byggrätt för handel inom hela planområdet. Begreppet handel omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster för allmänheten. Till handel räknas även service som t.ex. restaurang. I den gällande detaljplanen är den södra delen av området avsett för kontor och industriella verksamheter, men eftersom det i begreppet handel inräknas service så blir tillåten användning i huvudsak likvärdig inom hela planområdet om planförslaget antas.

Översiktsplan 2008 anger *Område för verksamheter* för området söder om befintlig kraftledningsgata och väster om nya E4. Området norr om Rv84 och väster om nya E4 är utlagt som *Område för handel och service*. Planförslaget får anses vara förenligt med befintlig översiktsplan, sånär på att handel även tillåts i området för verksamheter. En kommuntäckande översiktsplan anger dock endast en viljeinriktning av markanvändningen i stora drag, och avvikelser får därför anses vara liten.

6.2.2 Infrastruktur

Området ligger i korsningen av nya E4 och Rv 84. Områdena norr och söder om Rv84 föreslås få sina tillfarter genom anläggande av en sk förskjuten trevägskorsning. Det är viktigt att området är lättillgängligt och en separat avfartsfil planeras för trafiken från öster. Busshållplatser ska finnas i respektive riktning och det ska vara möjligt för gående och rörelsehindrade att nyttja busshållplatserna och trafiksäkert passera Rv84. För varje 1000 m² bruttoarea (avsedd för bilservice) ska finnas 25 parkeringsplatser.



Bild 3. Området sett från sydost. Bild från kommunens planbeskrivning 2011-02-24

6.2.3 Teknisk försörjning

Kommunalt vatten och avlopp finns draget till Sörrå, ca 1 km öster om området. En utbyggnad förutsätter att kommunen anlägger ledningar och upprättar en anslutningspunkt för området. Befintlig plan säkerställer en markyta för pumpstation inom södra delen av naturmarken utmed nya E4 och söder om Rv84. Ledningar och brandposter ska dimensioneras för att klara brandvatten. Utmed norra sidan av Rv84 finns en ledning för

IT och utmed södra en gasledning som förser värmekraftverket i Djuped med biogas. Ledningen ligger inom Rv84:s vägområde och är därför åtkomlig för drift och underhåll och påverkas inte av det nu aktuella området. Verksamheterna inom det planerade området bedöms kunna ansluta till aktuell ledning för IT och det vore även lämpligt ur miljösynpunkt om byggnaderna i området värms med biobränsle via befintlig biogasledning.

Genom området går en likströms högspänningsledning, vilken passerar genom planområdet med en sydväst-nordöstlig sträckning. En flytt av aktuell ledning kommer att genomföras, detta bl.a. för att frigöra byggbar mark.

6.2.4 Genomförd handelsutredning

Hudiksvalls kommun beslutade den 15 maj 2012 att en handelskonsekvensanalys ska genomföras av HUI Research innan ändring av aktuell plan kan ske. I slutet av september 2012 blev aktuell utredning klar.

Vad gäller utredningens slutsatser kring marknadsförutsättningar görs bedömningen att etablering av mer dagligvaruhandel fordrar ett ökat inflöde från andra kommuner och/eller att omsättning tas från befintliga butiker. Dagligvarubutiker bedöms komma att påverkas då en tillkommande butik måste ta en stor del av befintlig omsättning.

Sällanköpsvaruhandel i Hudiksvall har ett utflöde av kunder, vilket indikerar på potential inom området. Handelsområdena i Gävle och i Sundsvall genererar dock hård konkurrens. Inom sällanköpsvaruhandeln bedöms större möjligheter till nyetableringar finnas. Ett större utbud kan därmed innebära större möjligheter för kommuninnevanorna att handla på hemmaplan. Hudiksvall har idag ingen planerad och sammanhållen handel i ett externt läge. Det kan därför vara gynnsamt för handeln som helhet att det skapas en planerad handelsplats i ett bra trafikläge och där det finns plats för fler butiker på sikt.

När handeln inom kommun växer så ökar arbetstillfällena. Befintlig handel tvingas dock att vässa sina erbjudanden, öppettider m.m. vilket bedöms gynna konsumenterna. Handeln i Hudiksvalls stadskärna har mer än handel att erbjuda och fyller fler funktioner. Det är därför viktigt att arbeta med att utveckla hela stadskärnan, bostäder, kultur, mötesplatser etc. Handel och övriga verksamheter i stadskärnan skulle kunna gynnas av en etablering genom att besökare från andra kommuner i större utsträckning väljer att besöka båda platserna. Här krävs ett bra samarbete mellan flera aktörer för att marknadsföra Hudiksvall på bästa sätt.

6.3 Andra utbyggnadsalternativ

I Hudiksvall finns en relativt väl fungerande centrumhandel och en mer utspridd handel av sällanköp/dagligvaror. Denna aktuella lokalisering har inte varit någon medveten strategi från kommunen, utan har skett efter handlares önskan om etablering. Hudiksvalls kommun har inte en framtagen handelspolicy som styr dessa etableringsfrågor.

Utifrån planförslagets läge, närheten till de stora kommunikationsvägarna, nya E4 samt Rv84 samt att markarbeten redan påbörjas är befintlig plats det område som kommunen framtagit som område att bedöma. Intressenter för etablering finns för just detta område, vilket skulle innebära att redan exploaterad mark tas i anspråk och andra plaster där oexploaterad mark finns lämnas därmed orörd.

7 Miljökonsekvenser

7.1 Naturmiljö och rekreation

7.1.1 Nuläget

Aktuellt område för detaljplaneändring ligger intill E4 och riksväg 84. Närområdet utgörs av E4:an i öster, riksväg 84 i söder, våtmark västerut och skogsmark norrut. Markområdet närmast E4:an i öster har markberetts och saknar i dagsläget vegetation. På västra halvan av aktuellt område har skogen avverkats och en elledning ovan mark korsar ytan i nord-sydlig riktning. Den västra halvan är skogbeklädd och grusvägar är dragna genom området. Väster om området är ett våtmarksområde. I dagsläget får området ses som ringa intresse ur rekreationssynpunkt.

Genom området rinner Medskogtjärnsbäcken. I områdets nordöstra del finns berghällar som också planlagts som naturmark.

Utpekade skyddsvärda områden, områden för riksintresse, ligger på sådana avstånd från aktuellt område att de inte bedöms kunna påverkas (se bild 4).

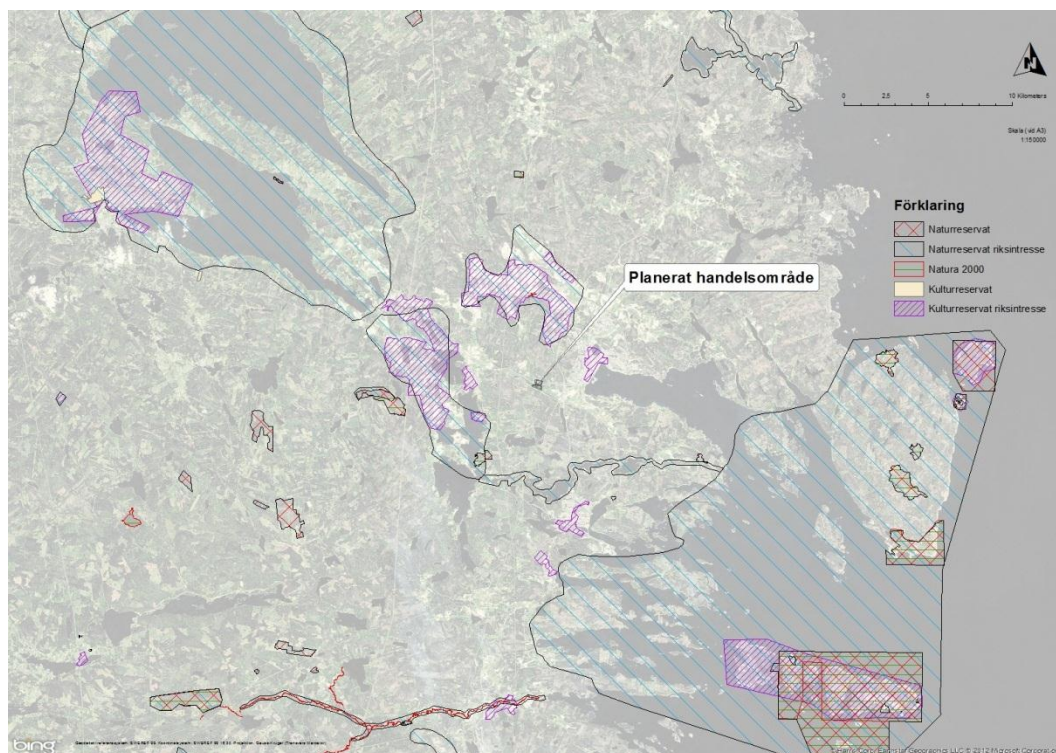


Bild 4. Översiktlig bild över områden kring Hudiksvall som är utpekade som skyddsvärda.

7.1.2 Konsekvenser av nollalternativet

Planområdet innehåller inga utpekade naturvärden eller särskilt skyddade områden. Områdets bedöms också ha mycket liten betydelse för det lokala friluftslivet. Med den planerade exploateringen bedöms existerande naturvärden försvinna. Då liknande naturtyper finns i omgivningen bedöms konsekvenserna bli ringa såväl för naturmiljö som för rekreation. Den bedömningen förutsätter att dagvatten kan hanteras så att vare sig flödesförhållanden eller föroreningsinnehåll påverkar bäckmiljön i Medskogsbäcken och dess värden för fisk.

7.1.3 Konsekvenser av planförslaget

Då planförslaget endast innebär en ändring vilken verksamhet som tillåts inom befintlig detaljplans kvartersmark bedöms inte konsekvenserna för naturmiljön och vegetationen ändras jämfört med nollalternativet. Konsekvenserna för naturmiljö och friluftsliv bedöms som ringa, under förutsättningen att Medskogsbäckens bäckmiljö och värden för fisk inte påverkas av tillkommande dagvatten.

7.1.4 Förslag till åtgärder och anpassningar

Dagvattenlösningar inom planområdet bör utföras så att flödet och föroreningsinnehåll inte riskerar att påverka Medskogsbäckens bäckmiljö.

7.2 Landskapsbild

7.2.1 Nuläget

Aktuellt område är idag ett till största delen markberett område där vegetationen avverkats och E4 har dess nya dragning i området. Planområdet präglas inte av några landmärken eller liknande som har betydelse för landskapsbild.

7.2.2 Konsekvenser av nollalternativet

Den planerade exploateringen regleras av befintligt antagen plan vilken hanterar frågan om byggnadsutformning. Med anledning av att området blir den nya entrén till Hudiksvall där många trafikanter passerar har gällande detaljplan reglerat att "de nya byggnaderna bör vara en form av modern tolkning av det genuint "Hudiksvallska" med avseende på fasaderna samt takbeklädnad. En körbar bro får anläggas inom planområdet, vilket kan komma att påverka landskapsbild något.

Etablering av bilservicebyggnader, kontorslokaler samt industriverksamhet kommer att innebära en stor förändring av områdets landskapsbild i den bemärkelsen att ny bebyggelse, nya vägar och ytor kommer att leda till att området får en helt ny karaktär.

7.2.3 Konsekvenser av planförslaget

Då planförslaget endast innebär en ändring vilken verksamhet som tillåts inom befintlig detaljplans kvartersmark bedöms konsekvenserna för landskapsbild bli ringa i jämförelse med nollalternativet. Handelsetableringar utformas många gånger genom centralt framtagna policys och utformningskrav. Planförslaget anger en viss byggnadskaraktär och reglerar utformningen.

7.2.4 Förslag till åtgärder och anpassningar

Kommande etableringar regleras i planförslaget med avseende på utformning. Den något karga och vegetationsavklädda miljön bör utformas genom att planområdets delområden avsedda för naturmark bevaras i enlighet med planen. Dessa naturmarksområden bör nyttjas så att helhetsbilden blir något mjukare mot de byggnader och den infrastruktur som kommer att präglade området.

7.3 Vistelsemiljö, trafik och risk

7.3.1 Nuläget

I nuläget finns ingen verksamhet i området. Risk och säkerhet beror endast på befintlig trafik på E4 och Rv84 och omfattas inte av denna MKB. Trafiken år 2010 beräknades enligt nedan

Tabell 1 Beräknade trafikmängder år 2010

Vägsträcka	Årsdygnstrafik (ÅDT)	Varav tung trafik
Rv84	7300	8,6 %
E4 norr om Rv84	7100	18 %
E4 söder om Rv84	7500	23 %

7.3.2 Konsekvenser av nollalternativet

Den huvudsakliga störningskällan i området utgörs av buller från fordonstrafiken på E4 och Rv84. Planen medger dock inga bostäder och konsekvenserna av buller bedöms därför bli ringa. Trafik till planområdet norr om Rv84 beräknas bli 1600 fordon/dygn, trafik till planområdet söder om Rv84 beräknas till 1000 fordon/dygn. En ökad trafikmängd medför en viss ökning av luftutsläpp från fordon och risk för ökning av partiklar till luft.

I direkt anslutning till E4 och Rv84 finns planer att uppföra bensinstation, hotell m.m. Båda farlederna utgör primära transportleder för farligt gods. Riskerna är kartlagda i genomförd riskutredning. Med de skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen bedöms risknivåerna bli acceptabla inom planområdet.

7.3.3 Konsekvenser av planförslaget

Etablering av handel inom området kommer att leda till att trafikbelastningen ökar på avfarterna, omkringliggande vägar samt inom planområdet. Enligt genomförd trafikutredning beräknas etablering av handel att generera en ökning för området närmast E4, norr om Rv84, till 2 500 fordon/dygn, mot 1 600 fordon/dygn för nollalternativet. För området närmast E4, strax söder om Rv84 beräknas trafikflödena ökas till 1 500 fordon/dygn, mot 1 000 fordon/dygn för nollalternativet. Denna ökning kommer att medföra ökade luftutsläpp från fordon samt risk för ökning av partiklar till luft. Konsekvenser av planförslaget, då antalet fordon ökar, medför också att bullernivåerna kommer att öka. Denna fråga är dock inte bedömd som en konsekvens som är betydande.

Risken att det ökade antalet fordonsrörelser i området medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids, bedöms vara mycket liten. Bedömningen grundar sig på att

vägarna och parkeringsytorna är exponerade för vind och får anses ha en stor luftomsättning samt att den beräknade trafikmängden även efter etablering enligt planförslaget får anses begränsad. Miljökvalitetsnormer är en föreskrift om lägsta tolererbara miljökvalitet för bland annat luft. En miljökvalitetsnorm och halter/nivåer fastställs utifrån kunskaper om vad människan och naturen tål. Halterna för luft är avsedda att skydda befolkningen mot ohälsoeffekter samt i viss mån korrosion av material. Speciell hänsyn är tagen till personer med olika typer av överkänslighet till exempel astma och allergier. Miljökvalitetsnormernas halter ska uppfyllas på platser där människor regelbundet vistas. Några påtagliga hälsoproblem bedöms inte uppkomma i det aktuella området, bl.a. eftersom boende saknas i närområdet.

De risker som är förknippade med transporter av farligt gods på E4an och Rv84 kan resultera i allvarliga konsekvenser för verksamheterna på området. Även vid skyddsavstånd som är stora kan mycket omfattande konsekvenser uppkomma vid omfattande skadehändelser ex. vid ett utsläpp av ammoniak. Riskreducerande åtgärder ska därför vidtas.

7.3.4 Förslag till åtgärder och anpassningar

Ökningen av luftutsläpp är en direkt konsekvens av aktuellt planförslag i enlighet med befintlig handelsutredning och trafikutredning. Kommunen bör eftersträva att så långt som möjligt arbeta för att få igång väl fungerande kollektivtrafik till området, tillgodose behovet för arbetspendling till området samt möjligheten att kunna cykla och gå till området på ett säkert sätt. Från Hudiksvalls tätort saknas idag separerad gång- och cykelväg utmed Rv 84 mot exploateringsområdet. Det är därmed viktigt att det säkerställs och tas fram en bra och permanent lösning för gång- och cykeltrafik till området.

Skulle bullerfrågan visa sig vara ett problem, kan bullerreducerande åtgärder vidtas.

De riskreducerande åtgärder som föreslås i den genomförda riskutredningen ska genomföras. Åtgärderna handlar om ventilationens utformning, placering av entréer, uteplatser och utrymningsvägar, brandklass och materialval av glaspartier, väggar och tak samt behov av avbärräckten. Planen utformas så att en byggnadsfri zon på 30 meter erhålls mot nya E4 och Rv84. Vidare bör en detaljerad riskutredning göras vid detaljprojekteringen av verksamheterna, med avseende på de i denna utredning belysta risker.

8 Konsekvenser under byggskedet

Byggskedet består av markarbeten inför grundläggningen av de nya planerade byggnaderna och parkeringsytorna samt byggarbeten vid uppförandet av byggnaderna. Några av de miljöfrågor som bör beaktas är t.ex. buller, hantering av schaktmassor samt upplag, krav på arbetsmaskiner, fordon och arbetsredskap, luftföroreningar, skydd av vegetation. Buller och damning under schaktarbetena är några av de konsekvenser som är vanligt förekommande i liknande anläggningsarbeten. Då inga bostäder finns i närområdet bedöms konsekvenserna under byggskedet som små. De frågor som särskilt ska beaktas är krav på arbetsmaskiner samt att skäligen försiktighetsåtgärder vidtas.

9 Sammanfattande bedömning

Den samlade bedömningen i Hudiksvalls kommuns upprättade behovsbedömning var att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Nedan följer en sammanställning av bedömda miljökonsekvenser samt en bedömning hur planförslaget påverkar måluppfyllelse för regionala och lokala mål.

Naturmiljö och rekreation

Då planförslaget endast innebär en ändring vilken verksamhet som tillåts inom befintlig detaljplans kvartersmark bedöms inte konsekvenserna för naturmiljön och vegetationen ändras jämfört med nollalternativet. Konsekvenserna för naturmiljö bedöms därmed som ringa under förutsättningen att Medskogsbäckens bäckmiljö och värden för fisk inte påverkas av tillkommande dagvatten. Målet levande sjöar och vattendrag är nedbrutet i ett regionalt mål att natur- och kulturmiljöer vid vattendrag ska bevaras och brukas så att de utgör resurser i ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle. Detta mål skulle kunna komma att påverkas negativt om inte dagvattenfrågan hanteras på bästa sätt. Måluppfyllelsen bedöms dock inte påverkas av dessa åtgärder genom att befintlig utredning har lyft frågorna och de ska därmed också beaktas i alla skeden under utredningsfasen och genomförandet.

Landskapsbild

Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms som ringa i jämförelse med nollalternativet. Kommande etableringar regleras i planförslaget med avseende på utformning. De planerade delområdena inom planen som ska utgöra naturmarksområdena bör nyttjas och bidra till utformningen av området på ett positivt sätt.

Vistelsemiljö, trafik och risk

Etablering av handel inom området kommer att leda till att trafikbelastningen ökar på avfarterna, omkringliggande vägar samt inom planområdet. Denna ökning kommer att medföra ökade luftutsläpp från fordon samt risk för ökning av partiklar till luft. Konsekvenser av planförslaget, då antalet fordon ökar, medför också att bullernivåerna kommer att öka. De risker som är förknippade med transporter av farligt gods på E4an och Rv84 kan resultera i allvarliga konsekvenser för verksamheterna på området. Riskreducerande åtgärder ska därför vidtas.

Genom befintligt planförslag kan miljömålet "begränsad miljöpåverkan" komma att påverkas negativt och det regionala miljömålet om utsläpp av växthusgaser i Gävleborg som år 2020 ska vara 20 procent lägre än medelvärdet för 2007/2008. Verksamhetens etablering i nya och mer moderna lokaler bedöms dock kunna bidra till ett minskat energibehov på sikt och utsläpp av växthusgaser kan därmed komma att minska. Hur trafikarbetet i regionen kommer att påverkas är dock osäkert, se nedan. Det lokala miljömålet om att kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minskas samtidigt som möjligheterna att använda kollektivtrafiken förbättras kan komma att påverkas positivt, om kommunen i samband med detta planförslag tar fram lösningar för att nyttja kollektivtrafiken på ett bra sätt. Vad gäller Hudiksvalls medlemskap i Sveriges ekokommuner utgår det arbetet från fyra fokusområden (vårda jordskorpan, undvik onaturliga ämnen, bevara växter och djur samt sluta slösa) som inte direkt berörs genom denna aktuella ändring av befintlig detaljplan. Indirekt berörs dock fokusfrågorna bl.a. genom de nyckeltal som följer upp utvecklingen bland ekokommunerna. De nyckeltal som främst bedöms kunna påverkas med anledning av denna plan är frågorna kring koldioxidutsläpp och kollektivtrafik. Hur det totala trafikarbetet och därmed utsläppen

kommer att påverkas av planförslaget är dock osäkert, se vidare bedömning i frågan nedan.

Vidare kan miljömålet "frisk luft" komma att påverkas genom att det lokala miljömålet angående halten av bensen i luften ska understiga $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ luft. Med en ökad trafikmängd lokalt ökar utsläppen av bensen lokalt. Underlag för bensenhalter i området i dag saknas, dock bedöms möjligheterna att innehålla det lokala miljömålet i planområdet goda då platsen är vindexponerad och trafikmängderna även efter etablering enligt planförslaget beräknas vara begränsade.

Det regionala målet om att ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur ska bidra till att transportbehovet minskar och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras, skulle kunna påverkas negativt. Hur det totala trafikarbetet kommer att påverkas av planförslaget är osäkert. HUI gör bedömningen i genomförd handelskonsekvensanalys att det endast blir en mindre ökning av det totala trafikarbetet i kommunen då många konsumenter bättre samordnar sina resor samt att biltrafiken i andra delar av kommunen därmed minskar. Om planförslaget medför att befintlig dagligvaruhandel i stadskärnan stänger eller centrumhandeln på annat sätt blir mindre attraktiv kan trafikarbetet antas öka mer. Men om den idag utspridda handeln utanför stadskärnan samlas till en ny samlad handelsplats och en god kollektivtrafikanslutning säkras skulle trafikarbetet även kunna minska. Större möjligheter för kommuninvånare att handla på hemmaplan kan också medföra att trafikarbetet minskar.

10 Uppföljning/Kontroll

Kommunen kan i samråd med verksamhetsutövaren upprätta uppföljnings- och kontrollprogram för genomförandet (byggskedet samt driftskedet). Syftet med kontroll och uppföljning är att verifiera att ställda miljömål uppfylls och att revidera med lämpliga åtgärder om målen inte bedöms klaras av. De kontroller och uppföljningar som kan vara aktuella under driftskedet bedöms vara kontroll av buller samt utgående dagvatten för att säkerställa att reningen fungerar och att bäckmiljön inte riskerar att påverkas.

11 Referenser

- Behovsbedömning MKB, Hudiksvalls kommun, 2012-07-17
- Detaljplan verksamhetsområde ny E4-Rv84, Hudiksvalls kommun
- Genomförandebeskrivning, Hudiksvalls kommun, 2011-02-24 reviderad 2011-03-07
- Handelskonsekvensanalys, HUI Research, September 2012
- Hudiksvalls kommuns lokala miljömål, Hudiksvalls kommun, mars 2009
- Kompletterande trafikutredning, Ramböll, 2012-08-24 samt 2010-11-17
- Naturvårdsplan för Hudiksvalls kommun 2010-02-22
- Planbeskrivning, Hudiksvalls kommun, 2011-02-24 reviderad 2011-03-07
- Plankarta verksamhetsområde ny E4-Rv84, Hudiksvalls kommun
- PM Dagvattenutredning, WSP, 2011-04-19
- Protokoll planuppdrag, Hudiksvalls kommun, 2012-05-15
- Riskutredning, Sweco, 2010-03-22
- Samråd om MKB, Hudiksvalls kommun, 2012-09-27
- Utskick samråd avgränsning MKB
- Yttrande från länsstyrelsen 2012-08-24, dnr 402-6185-12
- Översiktsplan 2008 för Hudiksvalls kommun
- Riksantikvarieämbetet, 2012. Hemsida. Forsök:
<http://www.fmis.raa.se/cocoon/forsok/search.html> 2012-10-05
- Hemsida: Regionala miljömål http://www.lansstyrelsen.se/gavleborg/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/gavleborgs-miljomal/Pages/begransad_klimatpaverkan.aspx 2012-10-03
- <http://www.sekom.se/> 2012-12-07