

## Granskningsutlåtande

### **Detaljplan för Västra hamnen Etapp A, Åvik 26:14 m fl Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.**

Planens syfte är att möjliggöra för en ny stadsdel i Västra hamnen, Hudiksvall. Detaljplanen överensstämmer med den nyligen antagna översiktsplanen 2035. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats eftersom betydande miljöpåverkan kan vara möjlig.

Planförslaget har varit utställt för granskning under 6 mars- 6 april 2023. Underrättelse skickades ut till kommunala och statliga remissinstanser samt berörda och sakägare enligt fastighetsförteckningen. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens digitala anslagstavla och hemsida samt fysiskt hos Servicecenter på Trädgårdsgatan.

Under granskningen har det kommit in 123 yttranden till plan- och bygglovskontoret. Utav dessa är 104 yttranden från privatpersoner och två från bostadsrättsföreningar. I många fall har ett yttrande mer än två avsändare vilket innebär att antalet privatpersoner (133 st) som har synpunkter på planförslaget är fler än antalet inkomna yttranden. I flera fall är privatpersonerna även medlemmar i bostadsrättsföreningen. Resterande yttrande är från myndigheter och kommunens egna förvaltningar samt föreningar och politiska partier.

**Myndigheter**

- Trafikverket 2023-03-24
- Lantmäteriet 2023-03-21
- Länsstyrelsen 2023-03-31
- X-trafik 2023-04-13 (i för väg anmält försening)

**Kommunala förvaltningar**

- Norrhälsinge Miljö- och räddningsnämnd 2023-03-28
- Kultur o fritidsnämnden 2023-04-05
- Avfallsverksamheten 2023-04-05
- Va-verksamheten 2023-04-06
- Teknisk service 2023-04-06

**Övriga**

- Ellevio 2023-04-06
- Skanova 2023-04-04
- Miljöpartiet 2023-04-06
- Vänsterpartiet 2023-04-06
- Hudiksvalls hembygdsförening 2023-03-23
- Hudiksvalls fornminnessällskap 2023-04-04
- Parkhyllan BRF 1 2023-04-06
- Parkhyllan BRF 2 2023-03-28
- Lintorget (Ombud) 2023-05-06
- Omställning Hudiksvall 2023-04-03
- Yttranden privatpersoner 2023-03-17 tom 2022-04-06

## Sammanfattning och ställningstagande

En oro över konsekvens vid höjd havsnivå och kvarvarande markföroreningar framförts från privatpersoner och föreningar, vilket även gjordes i samband med samrådet. Flera yttranden berör höjder på bebyggelsen och dess anpassning till Hudiksvalls stadsbild. Från myndighetssidan kom önskemål om en förtydligande planbestämmelse gällande saneringskrav och förtydliganden i genomförandebeskrivningen.

Inkomna synpunkter redovisas nedan tillsammans med Byggnadsnämndens ställningstagande eller kommentarer till dessa (*kursiv stil*).

### Inför antagande föreslås följande ändringar:

- Byggnadshöjder justeras nedåt för några byggnader.
- Fler u-områden läggs till i plankartan.
- En planbestämmelse om sanering av mark läggs till.
- En planbestämmelse om stabilitetshöjande åtgärder läggs till.
- Några planbestämmelser förtydligas i plankartan.

Kontoret föreslår att förslaget i övrigt har kvar samma gestaltningsidéer, väglösning och parkeringslösning som vid granskningen. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna har hanterats och de förändringar som gjorts föranleder ingen ny granskning då de inte kan anses påverka varken miljö eller människor negativt.

Utöver planens handlingar kommer fler utredningar tas fram inför ett genomförande av detaljplanen. Det har t ex redan innan antagandet gjorts kompletterande trafikprognoser för vissa korsningar för att förbereda kommunens trafikplanerare på effekter av en växande stad och en fördjupning av stabilitetsutredningen är under framtagande. Dessa handlingar kommer inte utgöra planhandlingar.

## Myndigheter

### Trafikverket

Exploateringsområdet för Västra Hamnen har geografisk längd av omkring 1100 meter. Förutsättningarna med avseende på riksintresset är mycket varierande, där exploateringsinriktningen i det södra området inte alls påverkar riksintresset.

Trafikverket rekommenderar därför en etappvis utbyggnad så att ställningstagandet för den statliga infrastrukturen hanteras noggrant där den slutliga investeringen är oåterkallelig för en lång tid.

Trafikverket hänvisar till tidigare samrådsyttrande där ny etablering av bostäder endast ska medges inom områden som inte omfattas av riksintresse för kommunikation.

Oavsett så kommer Trafikverket inte att överlåta delar av järnvägsfastigheten innan en slutgiltig prövning har gjorts av samtliga alternativ.

**Kommentar:** *Hudiksvalls kommun respekterar Trafikverkets inställning att invänta ett ställningstagande kring förläggning av dubbelspår genom Hudiksvalls stad. Både kommun och Länsstyrelse har dock förordat ett annat läge för dubbelspåret än den östliga korridoren som berör Västra hamnen och ser det därmed som osannolikt med dubbelspår här.*

*Efter en mycket noggrann avvägning har kommunen kommit fram till att riksintresset för järnvägen och den nya bebyggelsen kan samexistera. Detta utifrån beräkningar av spårinjer, existerande hinder och de utredningar kring buller och risk som gjorts i ärendet. Byggnaderna i Hamnstaden ligger precis utanför riksintresset och flera skyddsbestämmelser har lagts in i detaljplanen till följd av närheten till järnvägen.*

### Lantmäteriet

#### Genomförandebeskrivning

Lantmäteriet saknar beskrivning av konsekvenser när planen helt eller delvis genomförs i enlighet med exploateringsavtal.

Det saknas en beskrivning kring kommunens rätt/skyldighet att lösa in allmän plats.

Användningen D- vård samt S- skola kan anses likställd med allmänt ändamål och därmed kan krav på inlösen finnas efter planläggning med denna användning. Att samtidigt planera för ett enskilt intresse, B- bostäder kan leda till problem, exempelvis kan det bli så att ingen byggnad för det allmänna ändamålet byggs utan enbart för det enskilda. Inlösenrätten för det allmänna ändamålet finns då fortfarande kvar. I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att kommunen ska lösa in området för det allmänna ändamålet trots att området är

utbyggt för det enskilda ändamålet. Om förhållanden är sådana att kommunen ändå vill gå vidare med förslaget med kombination av enskild och allmän kvartermark och gör bedömningen att eventuella problem eller risker med detta är små eller inga, så bör denna bedömning redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

Det bör i planbeskrivningen redogöras för de markåtkomst- och ersättningsregler som är tillämpliga vid plangenomförandet, även i de fall avsikten är att samtliga marköverföringar ska ske genom fastighetsreglering med stöd av överenskommelser (såvida inte överenskommelserna redan är tecknade).

Huvudmannen (kommunen) för anläggningen är enligt 14 kap. 18 § PBL skyldig att förvärva en rätt till det utrymme som i planen har avsatts för en ledning för allmänt ändamål (u- områden) eller för en allmän trafikanläggning (x-områden) på begäran av fastighetsägaren.

**Kommentar:** *Kommunen är medveten om förvärvsrätt/skyldighet för mark med allmänt ändamål. Att det skulle bli frågan om krav på inlösen för fastighet med både BCP och DS är mycket osannolikt då det enskilt byggande är möjligt även där allmänt ändamål möjliggörs. Planbeskrivningen förtydligas med det resonemanget.*

*Överenskommelse om markåtkomst och ersättningsregler finns i tecknat exploateringsavtal som ska vara påskrivet innan detaljplanen antas.*

*Konsekvensbeskrivning för om planen inte genomförs i sin helhet blir svår att beskriva då det finns så många olika scenarion för hur mycket som genomförs och vilka konsekvenser varje scenario får. I vissa delar finns planbestämmelser som styr att bebyggelse kommer upp i rätt ordning för att säkerställa genomförandet.*

*En text om kommunens rätt/skyldighet att lösa in allmän plats läggs in i genomförandebeskrivningen*

## Länsstyrelsen

### Föreordnade områden

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen saknar en planbestämmelse som villkorar bygglov med att saneringsåtgärder ska ha vidtagits till lämplig nivå innan startbesked ges. Fördelar med att komplettera med en planbestämmelse om sanering är att en ytterligare kontrollpunkt i bygglovsprocessen tillkommer. En planbestämmelse skulle även underlätta för tillsynsmyndigheten i sitt kommande arbete.

**Kommentar:** *Plankartan kompletteras med en bestämmelse om villkorat bygglov inför byggnation av bostäder.*

### Kulturmiljö

Länsstyrelsen beklagar att kommunen gör bedömningen att en arkeologisk utredning lämpligast sker i exploateringskedet inom samtliga områden.

**Kommentar:** *Bedömningen är att det är lämpligare att succesivt undersöka områdets arkeologiska innehåll, så att inte mer grävningar och jordförflyttningar än nödvändigt görs innan saneringsarbetet påbörjats.*

### Farligt gods

Länsstyrelsen vill informera om att det sedan juni 2022 finns en vägledning för riskhantering vid transportleder för farligt gods som Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland gemensamt tagit fram.

**Kommentar:** *Informationen noteras, men Miljökonsekvensbeskrivningen som hänvisar till Dalarnas vägledning kommer inte uppdateras inför antagande av detaljplanen.*

### Nya bostäder

I den VA-utredning som medföljer detaljplanen har underlaget för beräkningar varit fler bostäder än det som nu föreslås.

**Kommentar:** *Det stämmer att utredningen utgick från ett större antal bostäder, men det faktum att antalet sänkts kommer inte vara negativt för varken VA- eller dagvattensituationen.*

### X-trafik

Kommunen har på ett tillfredställande vis omhändertagit de synpunkter som X-trafik har förmedlat under planprocessen.

**Kommentar:** *Yttrandet noteras.*

## Kommunala förvaltningar

### Norrhälsinge Miljö- och räddningsnämnd

Miljökontoret konstaterar att av de synpunkter som lämnades under samrådet har i stort sett alla beaktats i nuvarande förslag. När det gäller miljö kvalitetsnormerna för luft önskar kontoret att utgångspunkten ska vara miljö kvalitetsmålens lägre nivåer som tar hänsyn till känsliga grupper, så som små barn.

Förorenad mark finns även på havsbotten och det kan krävas planbestämmelser för att säkerställa att bottensediment inte rörs upp och förorenar vattnet.

**Kommentar:** *MKN har studerats inför planarbetet och i området finns idag inga höga halter. Med tillkommande bebyggelse och tillhörande trafik ökar luftpartiklarna. För att nå miljö kvalitetsmålens lägre halter som syftar till att skydda de känsligaste i samhället är framförallt en begränsning av trafiken viktig. Planen har till stor del utformats för att begränsa biltrafiken inom stadsdelen. Förskolegården skiljs också från intilliggande trafikerad gata med både höga byggnader och bullerplank vilket skyddar från den omedelbara närheten till avgaser och partiklar från t ex bildäck.*

*Ett krav på sanering innan åtgärder får utföras i vattnet kommer styras av framtida vattendom i samband med att tillstånd för vattenverksamhet sökes.*

Räddningstjänsten konstaterar att av de synpunkter som lämnades under samrådet har i stort sett alla beaktats i nuvarande förslag. En fråga som ställs är huruvida körbara kajer även rymmer och håller för räddningsfordon.

Vidare önskas ett förtydligande kring risk om järnvägen förbi platsen bebyggs med ett dubbelspår som innebär att spåret hamnar närmare bebyggelsen än dagens spår.

**Kommentar:** *I exploateringsavtalet kommer krav inte läggas in på att kajerna ska klara tyngre fordon eftersom stabiliteten närmast havet är kostbar att förstärka till den klassningen. Minska sektion är 6 meter vilket väl uppfyller kraven från räddningstjänsten på fri passage och mindre underhållsfordon kan trafikera kajen, men räddningsinsats med tyngre bilar måste ske inifrån gårdarna.*

*När det gäller järnvägen är scenariot med ett dubbelspår högst osannolikt på platsen då både kommunen och länsstyrelsen ansett att den östra korridoren orsakar för stor skada på Hudiksvalls innerstad. Därför görs inte några ytterligare utredningar kring effekter av ett dubbelspår.*

### Kultur och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden står fast vid synpunkten om att en större icke-kommersiell samlingsplats i stadsdelen är av stor betydelse för den sociala hållbarheten i området genom att möjliggöra möten, aktiviteter och kultur.

**Kommentar:** *En större icke-kommersiell samlingsplats är viktig för den nya stadsdelen, både i form av torg och park. Med rätt utformning bör den föreslagna ytan i centrumdelen vara tillräckligt stor. Den kände arkitekten Jan Gehl (som skrivit 'Livet mellem husene') sa nyligen i en intervju att om man är osäkert på hur stort ett torg ska vara, gör det mindre. På så sätt fylls det fortare och upplevs som befolkat och innehållsrikt.*

*Det blir dock mycket viktigt att få till en bra utformning som sänker fordonens hastigheter och främjar fotgängarnas passage samt uppmanar till vistelse på platsen.*

Trånga passager kvarstår längs strandpromenaden i granskningsförslaget och bör ses över. Även möjligheten att föra in mer grönska i området genom att utvidga de triangulära minitorgen bör utredas.

**Kommentar:** *Eftersom kajens bärighet har utretts vidare och bebyggelsen behöver läggas längre in på kajen, har bebyggelsekvarteren minskats i bredd, för att den allmänna platsen inte ska behöva minska. Att samtidigt lägga in ännu bredare strandpromenad och större torgyta innebär ytterligare minskad byggrätt och också ett ökat kommunalt driftansvar i framtiden. Detta blir inte ekonomiskt hållbart.*

Den av kommunfullmäktige antagna träbyggnadsstrategin bör prägla Västra hamnens detaljplan och att byggnationerna bör anpassas till Hudiksvalls övriga kulturhistoriska Byggnadsstruktur.

**Kommentar:** *Träbyggnadsstrategin har präglat val av fasadmaterial i Trädgårdsstaden, där större delen av bebyggelsen föreslås få just träfasad. I resten av detaljplanen kan träfasad väljas överallt utom i delar av centrumdelen där tegel är ett krav för att knyta an till lokstallarna. I Hamnstaden har träfasad endast lagts som en tvingande bestämmelse på några byggnader, för att den nya stadsdelen ska kunna utvecklas med en varierad arkitektur, precis som Hudiksvalls innerstad. För att ändå möjliggöra för trähusbyggnad även i stomme har byggnadshöjder anpassats till trästommar.*

## **Avfallsverksamheten**

”Avfallspolicy” i planhandlingarna byts ut mot ”Renhållningsordning” för att bli mer korrekt då det inte finns någon antagen policy.

**Kommentar:** *Planbeskrivningen uppdateras.*

## **VA-verksamheten**

För att hantera alla VA-ledningsnätet i sin helhet kommer projektering,



ledningssamordning m.m. att behöva lösas för stora delar av detaljplaneområdet (hela?) i ett tidigt skede, vilket kommer att vara tidskrävande.

VA-verksamheten ser fortfarande en problematik med åtkomst till de planerade avloppspumpstationerna i del I, eventuellt också i del II beroende på hur vägen kommer att utformas.

Några ytterligare u-områden önskas. E-områden i kombination med bullerplank behöver ses över. Det är nödvändigt att kunna komma åt framtida pumpstationer från mer än ett håll samt att servicefordon kan stå inom E-området för att inte hamna på gc.

Betyder planbestämmelse m<sub>2</sub> att inte pumpstationen får vara en del av bullerplanket? I så fall ser det ut som att pumpstationerna i del I kommer att hamna på sidan mot kvartersmarken och driftpersonalen behöver då ha åtkomst från det hållet.

När det gäller lukt är risken för besvärande avloppslukt från Reffelmansverket bedömd som liten. Här bör det även lyftas fram att de avloppspumpstationer som kommer att krävas inom planområdet är placerade tätt inpå planerad bebyggelse och därmed är en riskkälla för olägenhet i form av störande lukt.

**Kommentar:** *U-områden ses över i samråd med VA-verksamheten.*

*Ledningssamordning ska ske tidigt i processen sedan detaljplanen antagit.*

*Detaljstudier av hur bullerplank kombineras med pumpstationer och elnätsstationer har gjorts, och även en bedömning av tillgängligheten för servicefordon. Se illustration under svar till Ellevio nedan.*

*En text om hur pumpstationer kan avge lukt läggs in i planbeskrivningen.*

*Bostäderna får dock inte förses med ventilation mot järnvägen, vilket kan vara positivt i sammanhanget.*

## **Teknisk service**

Det finns ett behov av att se över hur den trafik som alstras av Västra hamnen påverkar det befintliga vägnätet i en större utsträckning. Detta gäller inte bara i direkta anslutningspunkter till detaljplanen utan också vägnätet en bit ifrån området.

**Kommentar:** *Tekniska ska få ta del av kompletterande trafikutredning som helt nyligen gjorts med beräkningar i korsningspunkterna Södra vägen/Visvallsvägen/Gammelbansvägen och korsningen över järnvägen vid Stationsgatan. Denna utredning är dock inte en del av detaljplanen.*

## Övriga

### Ellevio

Det finns ett flertal E-områden i planen varav vissa skall användas för el och andra för VA. Ellevio önskar att respektive användning specificeras i plankartan med exempelvis E1 och E2 där respektive planbestämmelse anger om anläggningen avser elnätsstation eller pumpstation.

Vid E-områdena i del 1 (norra delen) finns det en planbestämmelse för bullerplank intill E-området. Det behöver säkerställas att det hålls ett fritt arbetsutrymme på minst två meter från nätstationen samt att en god åtkomst säkras för underhåll med tunga transporter. Ingen brännbar byggnad bör placeras närmare än 5m därifrån. Ellevio frånsäger sig ansvaret för att sätta upp eller underhålla planket.

E-området i del 2 (mellersta delen) vid sydöstra änden av kontorshuset gränsar till en annan detaljplan (del av Åvik 26:14). Den planen har en byggrätt för kontor direkt angränsande till E-området och om denna skulle nyttjas blir det väldigt lite plats kvar för en nätstationsbyggnad med tanke på att det behövs 5 meters fritt utrymme runt byggnaden. Det är även oklart för oss vad servitut D202200026746:1.1 innebär. Ellevio ser därför behov för att det aktuella E-området kan behöva flyttas en bit norrut inom korsmarken.

Ellevio har i del 2 (mellersta delen) en ledning som går västerut mot fastigheten Åvik 26:17 till en befintlig nätstation. Vi kommer att förnya den anslutande ledningen och önskar i samband med detta korrigera u-områden, se bilaga med våra förslag. Ellevios områdesansvarig tar gärna en dialog kring detta. För att möjliggöra elförsörjning till eventuella framtida laddplatser vid småbåtshamnen så kan ett u-område som leder dit behövas eftersom planbestämmelsen V innebär kvartersmark.

Ellevios områdesansvarig önskar bli kallad till möte om samordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

**Kommentar:** *En specificeras i plankartan med exempelvis E1 och E2 skulle innebära mindre flexibilitet i framtiden. Det är inte omöjligt att t ex el och VA av någon anledning vill byta läge med varandra. Därför specificeras inte användningarna av teknikområden.*

*Vid bestämmelsen m2 som handlar om bullerplank måste en obruten, 2 meter hög, bullerskyddande vägg finnas. Det går alltså inte att skapa glapp mellan en framtida nätstation och planket om de inte placeras omlott, där bullerplanket förslagsvis passerar framför eller bakom nätstationen. Planket ska gå att passera igenom så även om nätstationen läggs bakom går den att nå från båda håll.*

*E-området vid sydöstra änden av kontorshuset gränsar mot en byggbar fastighet med ett servitut som handlar om möjlighet att passera med gång och cykel samt*

anlägga marina. Byggnation inom 4,5 meter från tomtgräns föranleder att närmaste granne kan opponera sig, och därmed kan avstånd till framtida nätstation bevakas vid bygglov.

U-området bakom kontorsbyggnad i plankarta II breddas för att även rymma el. När det gäller elanslutningar till marinan förutsätts att behovet/intresset är så stort av el att ledning kommer ges utrymme inom g-områden.

Ledningsamordning kommer ske inför byggnation och regleras i exploateringsavtalet.

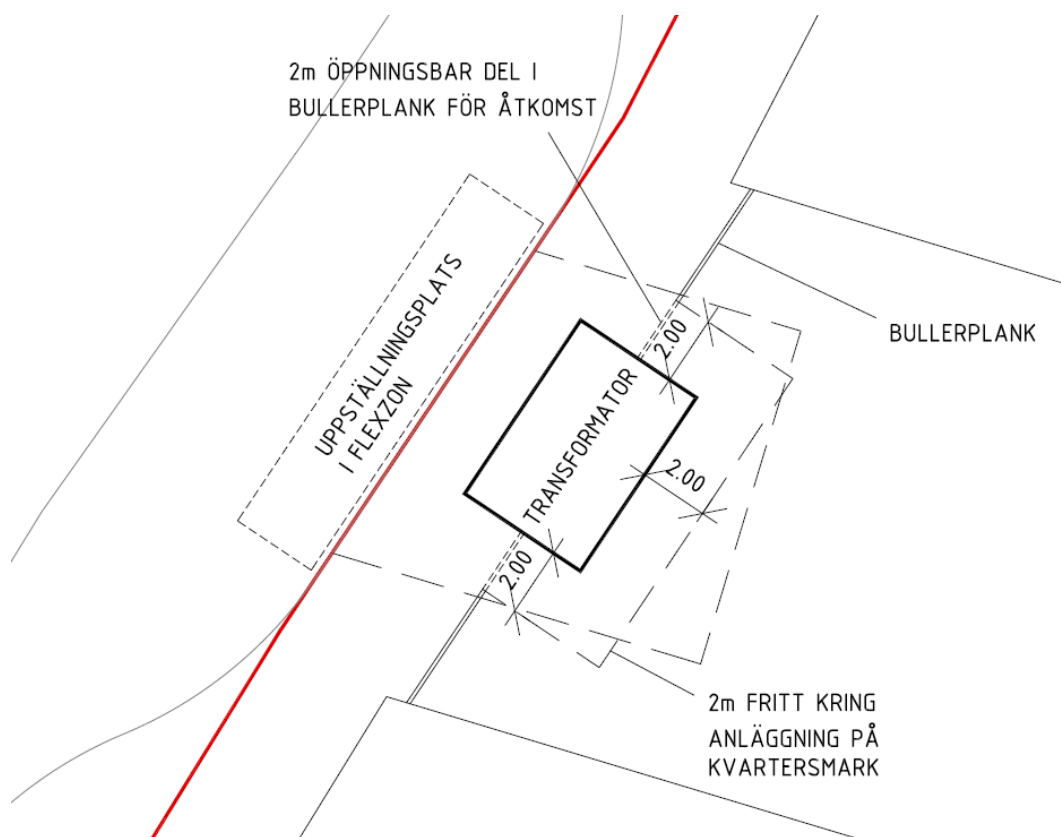


Illustration över hur bullerplank och e-område kan samordnas

## Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

**Kommentar:** Yttrandet noteras. I planbeskrivningens genomförandedel redogörs för exploatörens skyldighet att stå för samtliga kostnader i samband med ledningsflytt samt att detta ska ske i samråd med ledningsägare.

## Miljöpartiet

### Barnets perspektiv och folkhälsan

Om Västra hamnen de facto ska vara en stadsdel ”där hela livet får plats” ska det också vara attraktivt att låta sina barn växa upp och leva i området. Miljöpartiet ifrågasätter var barnets perspektiv är i föreslagna planering utan platser att springa och leka och en utegård för förskolan inklämd bland höga hus. Det saknas således platser för spontan lek och rörelse, vilket är viktiga faktorer för barns mående, den allmänna folkhälsan samt platser för invånare att mötas. I dagens plan finns ett öppet område i detaljplaneområdets bortre hörn vilket inte bjuder in till närhet och spontanitet.

**Kommentar:** *Under planprocessen har barnens perspektiv diskuterats flera gånger, både med barn och i projektet. Därmed kan anses att hänsyn till Barnkonventionen tagits. Den fria rörligheten för barnen som bor i stadsdelen ska främst säkerställas på bostadsgårdarna och i ”gröna gränder” mellan kvarteren, vilket bestämmelsen som förbjuder bilparkering där ska främja.*

### Social hållbarhet och trygghet

Platser för lek och rörelse är inte bara viktiga för barnets spontana rörelse utan även viktiga för den sociala hållbarheten i egenskap av social mötesplats. De torg som planeras in kan förvisso vara en plats att mötas men bjuder in till aktiviteter i möten. Miljöpartiet i Hudiksvall vill även se en genomtänkt plan för blandad bebyggelse för att skapa integration över åldrar och gränser då öppnare samhällen skapar trygghet för dess invånare. Denna form av gentrifiering av vår stad ökar snarare på segregationen än planerar och bygger för inkludering och mänskliga möten. Dessa täta stadsdelar med höga glashus utan charm finns på andra håll i våra storstäder och lockar inte till inflyttning, utan småstadens charm och tilldragningskraft samt närheten till grönska ska inte byggas bort.

**Kommentar:** *Det går inte att endast genom plankartan bedöma om det framtida torget kommer bjuda in till aktiviteter i möten. Det kommer styras av utformning, innehåll och intilliggande bottenvåningars utbud.*

*Möjligheten att få till en blandad bebyggelse finns genom att olika upplåtelseformer kan skapas, samt att vissa byggnader är lägre andra högre. Sett till hela stadsdelen är variation av bebyggelse typ stor (småhus, radhus, lägenhetshus i olika höjder).*

*Detaljplanen styr inte vilken utformning husen ska ha, mer än att några byggnader har träfasad och några har inslag av tegel. Att en god utformning ska ske styrs via Plan- och bygglagen som anger att god form, färg och materialverkan ska uppnås. Detta kontrolleras vid bygglovsgivningen.*

## Ekologisk hållbarhet och framtidens klimatutmaningar

Nybyggnation av en hel stadsdel möjliggör att på riktigt bygga för framtiden med hållbart byggda trähus och en möjlighet att ta höjd för de kommande klimatförändringarna där havsnivåhöjningarna beräknas till 2,6 meter. I dagens planer tas endast höjd för 1,9 meter och första plan i bebyggelsen riskerar att översvämmas, inte bara av havsnivåhöjningar utan de skyfall som vi ser med allt tätare intervall och i våra närområden.

Miljöpartiet ser positivt på de tankar om att hålla området så bilfritt som möjligt, dock skulle detta kunna förbättras genom att utmana parkeringsnormen och istället planera för bredare gång- och cykelstråk, dels genom hela området men särskilt längs vattnet. Vilket skulle vara positivt för alla invånares närhet till de allmänna bryggorna och närheten till Hudiksvallsfjärden. Detta är ett område med en potential att bli stadens vardagsrum.

I dagens planer klagas inte tillräckligt hur kontamineringen av marken ska saneras och i vilken utsträckning. Detaljplanerna godkänner inte odlingar annat än i upphöjda odlingslådor och träd kan inte överleva en livstid men våra barn ska förväntas leka och leva där. Träden behövs, inte bara för estetiken och vår livskvalitet utan för skugga och svalka under allt varmare somrar.

**Kommentar:** *Det finns i dag inget tydligt regelverk kring från vilken marknivå bebyggelse ska tillåtas. En kvalificerad gissning kring konsekvenser av framtida klimatförändringar har gjorts och en generell bestämmelse kring detta har angivits i detaljplanen. För att möjliggöra för befintlig bebyggelse (hälsocentralen) att vara kvar har en lägre nivå accepterats i del av planen. Även strandpromenaden ligger lägre än medelmarknivå vid bostäder, för att slippa belasta strandlinjen med tunga massor som krävs vid en högre marknivå, samt för att behålla kontakten med havsytan så länge havsnivån motsvarar dagens.*

*Detaljplanen nämner inget om hur odling ska bedrivas och marken ska innan bostäder får byggas saneras så riktvärden för känslig markanvändning uppnås. För att ytterligare betona detta har en planbestämmelse gällande sanering lagts till inför antagande.*

## Stadens karaktär och attraktivitet

Trädgårdsstaden lämnar sin egen vision om trähus och anammar istället glashus på åtta våningar. Det skymmer inte bara invånarnas kontakt med havet utan även det som särskiljer oss från andra och kan få fler att välja att flytta hit. Att spegla den kulturbebyggelse vi har i staden idag, låga trähus med speciell karaktär, vad gäller utformningen av fasader och hus, skulle ge ett samlat, mer estetiskt tilltalande intryck. Trädgårdsstaden som presenterades i, den nu upphävda FÖP 2015, tror vi skulle öka stadens attraktionskraft och särprägel snarare än höga åttavåningshus som ser ut som överallt annars i våra storstäder. Västra Hamnen AB har själva presenterat detta i sin vision som de i denna detaljplan helt lämnat.

## Framtidens stadsdel

Då denna stadsdel, idag angränsar ett stort spårområde som i framtiden kommer friläggas och kunna förvärvas för detaljplaner bör detta tas i beaktande för att skapa en helhetstanke så det inte skapas en mur mellan Västra Hamnen detta område. Vi är medvetna om att vi inte kan detaljplanera för en mark vi inte äger, men ändå ha detta i tanke, för att tänka långsiktigt.

Vi planerar för en helt ny stadsdel i ett mycket attraktivt läge i den gamla hamn- och sjöstaden Hudiksvall. Ambitionen måste vara att den nya bebyggelsen blir en harmonisk länk mellan den äldre bebyggelsen i Åvik och Strand och havet. Liggande förslag riskerar istället att bli en mur som avskärmar staden från havet, likaså avskärmas i så fall staden från havssidan. Detaljplanearbetet för Västra Hamnen är ett oerhört stort arbete för en kommun som Hudiksvall och får inte forceras. Vi måste kunna känna oss stolta och trygga med planen som kommer att påverka stadsbilden minst 100 år framåt.

**Kommentar:** *Det stämmer att stadsdelen bör utformas så vi kan trivas med den i framtid. Det är också välkänt att alla större tillägg i en stad oftast möts av hårt motstånd, då vi människor ogillar förändringar. Stadsbilen kommer påverkas stort från Åvik, men samtidigt kommer stadsdelen att skapa tillgänglighet mellan staden och havet på ett sätt som vi inte kunnat uppleva under de senaste 100 åren. Känslan av att bebyggelsen ska bli en mur mot havet innebär att upplevelsen idag är att marken mellan Åvik och havet är ett "ingenting". När en stadsdel växer fram på platsen skapas ny stad, och ingen som bor i den nya staden kommer uppleva husen som någon som skiljer hav från stad, utan något som binder ihop hav med stad.*

*Vi bör även minnas att Hudiksvall inte bara består av Fiskarstan. Många av de byggnader vi idag upplever som vackra och som vi är stolta över i centrala staden har inte träfasad och har i flera fall åtminstone fyra våningar (det finns många exempel längs Storgatan). Hudiksvall är inte bara en sak, utan präglas av en mångfald som även ska få följa med oss in i framtiden.*

*Inom Hamnstaden har de högsta flerfamiljshusen sänkts med en våning inför antagande, så åtta våningar är inte längre möjligt för dessa byggnader.*

## Vänsterpartiet

Vänsterpartiet föreslår att detaljplanen omarbetas så att området Hamnstaden

- a. anpassas med hänsyn till omgivande bebyggelse i väster, med lägre bebyggelse, i mänsklig skala som harmoniserar med stadsbilden,
- b. är socialt- och ekologiskt hållbart och förhindrar att en barriär upprättas mot bebyggelsen i väster.
- c. Att det säkerställs att allmänheten har tillträde till gemensamhetsanläggningarna, ex gång och cykelvägar inom kvartersmarken.

**Kommentar:** *Många synpunkter har inkommit som rör just skalan på bebyggelsen inom detaljplanen, både i norr och söder. För att uppnå visionen om ett Hudiksvall som växer i centrala lägen behövs dock ett stort antal nya lägenheter. Det behöver även finnas en ekonomi i projektet för att någon ska klara av att genomföra ett bostadsbyggande på den gamla industrimarken, där stora investeringar ska till för att säkerställa en miljö som är bra för människors hälsa. En mänsklig skala ska ändå vara möjlig tack vare sänkta fasadliv mot gator, variation i byggnadshöjder och tydliga kvartersstrukturer. För att ändå tillmötesgå denna synpunkt till viss del kommer de hus som föreslagits ha en nockhöjd på 25,5 meter sänkas med en våning innan antagandet. Hållbarhetsfrågorna har varit i fokus under hela arbetet med planen. En barriär mot väster är svår att undvika då järnvägen mycket bestämt avstänger Västra hamnen från övriga staden.*

*Gemensamhetsanläggningar är i första hand inte till för allmänheten, utan för de boende i området. De skapas för att det allmänna inte ska behöva lösa alla frågor åt det enskilda, så som intern kommunikation och dagvattenhantering.*

För centrumområdet föreslås

- a. att detaljplanen omarbetas så att Centrumområdet omformas för att undvika konflikter mellan å ena sidan fordonstrafik och å andra sidan gång- och cykeltrafik
- b. att en väl tilltagen yta planeras för torget i Centrumområdet.
- c. att detaljplanen omarbetas till rekommenderad lägsta golvnivå på 2,6 meter i galler i hela planen.

**Kommentar:** *Utformningen av centrumområdet kommer vara avgörande för hur människor upplever stadsdelen, både vad gäller trafiksäkerhet, trygghet samt vilja att stanna upp och mötas. Detaljplanen kan dock inte styra utformningen i detalj. Med detaljplaneförslaget skapas tillräckligt med yta för de funktioner som ska in, men det blir vid genomförandet som utformningen bestäms. För att kunna behålla befintlig hälsocentral och även skapa möjlighet för ett framtida café eller dyl att ha en tillgänglig entré direkt från kajen behöver avvikelser från den allmänna rekommendationen på +2.6 meter accepteras vid centrumdelen.*

Vad gäller Trädgårdsstaden föreslår Vänsterpartiet

- a. att bebyggelsen anpassas till storlek och form till omgivande bebyggelse.
- b. att området saneras från miljögifter, bland annat dioxin, till 100 procent enligt Naturvårdsverkets gränsvärden.

**Kommentar:** *Om bebyggelsen i Trädgårdsstaden skulle anpassas till omgivande bebyggelse skulle ett mycket högre våningsantal tillåtas, eftersom Parkhyllan har 6 våningar. Istället har både placering och byggnadshöjder tagit hänsyn till boende på Parkhyllans möjlighet att se havet.*

*Sanering av marken så att gränsvärden för bostäder (känslig markanvändning) inte överskrids är en självklarhet. För att ytterligare förtydliga detta läggs en extra planbestämmelse in som villkorar bygglov med att saneringsåtgärder ska ha vidtagits till rätt nivå innan startbesked ges.*

Allmänna synpunkter

- a. att det tas fram en fördjupad barnkonsekvensanalys för området.
- b. att skyddsrum anläggs för boende i Västra hamnen.

**Kommentar:** *Den barnkonsekvensanalys som gjorts skulle absolut kunna vara grundligare. Dock har planprocessen kommit långt och barnens perspektiv har diskuterats flera gånger, både med barn och i projektet. Därmed kan anses att hänsyn till Barnkonventionen tagits.*

*Skyddsrum är en angelägen fråga i en nära framtid. Ett skyddsrum finns redan idag på Håstaholmen men kan givetvis inte rymma alla nya invånare. Eftersom skyddsrum inte var ett lagstadgat krav vid uppstarten av detaljplanen kommer tillskapande av skyddsrum vara välkommet men frivilligt inom Västra hamnen.*



## Privatpersoner

Yttrande ifrån privatpersoner har kategoriserats utefter gemensamma och återkommande synpunkter. Beskrivningarna ämnar således ge en generell bild över privatpersonernas åsikter, där även föreningen Omställning Hudiksvall har inkluderats eftersom åsikterna som framförts är gemensamma med många privatpersoners yttranden. I vissa fall bifogas även citat för att förtydliga vad som sägs. Totalt inkom 104 yttranden från totalt 133 privatpersoner.

Kommunens kommentarer visas i *kursiv stil*.

## Falska utsagor och beslut som inte följs angående Parkhyllan

Nedan anges ett yttrande i sin helhet då flertalet liknande skrivelser från privatpersoner inkommit till Byggnadsnämnden som lyfter samma historia, problematik och frågeställning.

Jag anser att marken öster om Parkhyllan ska bebyggas i varierande höjd 1–3 våningar så som Byggnadsnämnden och Kommunfullmäktige beslutade våren 2022. ”Trädgårdsstaden med bebyggelse mellan 1–3 våningar sträcker sig längre norrut för att utsikten från husen på Parkhyllan inte ska påverkas negativt”

När det gäller förslag till detaljplan har Byggnadsnämnden inte följt det egna eller Kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, utan tillåter bebyggelse som skymmer utsikten från husen på Parkhyllan. Man har inte heller följt det Byggnadsnämndens ordförande och stadsarkitekt lovade under möte med Brf Parkhyllan 1 och 2 den 6 december 2021. Man sa då att den berörda marken skulle bebyggas som det var utlovat i den fördjupade översiktsplanen från 2015 (FÖP 2015).

Det torde inte vara naivt att förlita sig på att Byggnadsnämnden och Kommunfullmäktige följer fattade beslut. Inte heller att lita till kommunens representanters utsagor. Det borde vara en självklarhet att kunna lita på dem som har som uppgift att med våra skattepengar fullgöra beslut som Kommunfullmäktige tagit.

Vi som köpt lägenhet på Parkhyllan lockades av det fina boendet med utsikt över fjärden. Utsikten var avgörande och lockade flera av oss. När jag tecknade förhandsavtal för min lägenhet gällde att bebyggelsen framför husen skulle vara låg och med olika höjder. Det var visserligen inte ett juridiskt bindande dokument men gav en bild av kommunens intentioner och vilja med staden. Det framgick att man ville behålla en småstadskaraktär där invånarna hade utsikt och närhet till havet. När sedan förslag på planprogram kom ut på remiss (2022) planerades byggnader framför Hus 3 plötsligt bli 7 våningar. Vår utsikt skulle försvinna. Vi fick reda på att planerna på de höga husen fick konsekvenser och att bygget av grannföreningens

Hus 3 stoppades. Skälet var att alla som tecknat föravtal hoppade av då förutsättningarna ändrats så kapitalt och det därmed saknades finansiering.

Vi protesterade mot de höga husen som skulle skymma utsikten mot havet. Kommunen lyssnade till dessa protester och reviderade planprogrammet. Det reviderade planprogrammet fastställdes med följande text. ”Efter samrådet har följande revideringar gjorts i planprogrammet: Trädgårdsstaden med bebyggelse mellan 1–3 våningar sträcker sig längre norrut för att utsikten från husen på parkhyllan inte ska påverkas negativt”. Byggnadsnämnden den 1 februari och Kommunfullmäktige den 28 mars 2022.

Efter dessa kommunala beslut kände vi oss lugna. Våra nya grannar i Hus 3 har berättat att beslutet fick dem att våga köpa lägenhet. Bygget återupptogs. Byggherren hade dessutom fått samtal från kommunens representant som meddelat att planen återgått till 1–3 våningar efter Byggnadsnämndens beslut och att återgång till FÖP 2015 öster om Parkhyllan skulle gälla.

Ett halvår senare (hösten 2022) skickades ett förslag på detaljplan ut för synpunkter, vilket inte stämde överens med kommunens beslut våren 2022. I förslag till detaljplan tillåts stora höga 3-våningshus, tätt placerade med platta tak och ingen variation i höjd. En byggnation som innebär att utsikten från husen på Parkhyllan påverkas negativt.

Det vi är oroliga för om detaljplanen inte revideras till vad BN och KF beslutade för ett år sedan är den stora risken för ekonomisk katastrof för föreningen i Hus 3 och i förlängningen de enskilda bostadsrättsinnehavarna. Efter att förslaget till detaljplan kom ut på remiss så har det återigen inte gått att sälja fler lägenheter i grannföreningen eftersom utsikten försämrats betydligt. Utan fler sålda lägenheter är risken för konkurs överhängande. **Det reviderade förslaget till detaljplan för Västra Hamnen innebär betydande olägenhet för enskilda när kommunen avser att inte visa skälig hänsyn till befintlig bebyggelse.**

**Kommentar:** *Detaljplanen följer det som angavs i planprogrammet som antogs av kommunfullmäktige. Formuleringen om att parkhyllan inte skulle påverkas negativt är inte en del av ett fullmäktigebeslut utan härrör sig från ett tjänsteyttrande. Givetvis skulle formuleringen varit annorlunda eftersom det innehåller ett subjektivt bedömmande, men det var endast en redovisning av en förändring som gjorts av plankartan efter samrådet. Det som fullmäktige beslutade om var att godkänna det justerade planprogrammet, vilket ligger till grund för detaljplanen.*

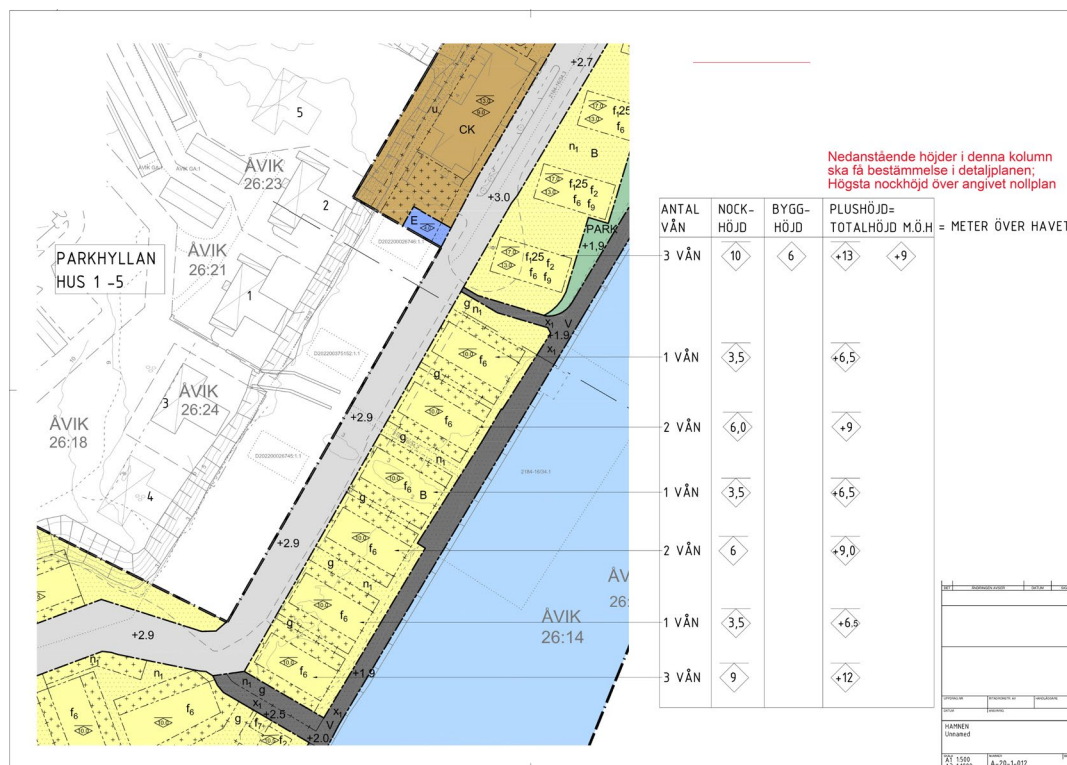
*Vid den dialog som bostadsrättsföreningarna förde med stadsarkitekt och byggnadsnämndens ordförande var kommunens representanter tydliga med att de inte kunde ge några löften eftersom det är vid nämndsmöten beslut tas. Detta upprepades flera gånger.*

Kommunen bedömer inte att betydande olägenhet uppstår för enskilda i och med planförslaget. När man bor i en stad får man ibland räkna med att nybyggnationer sker och utsikter förändras. När det gäller just Västra hamnen har planerna sedan länge varit att bebygga platsen med bostäder, och med lagda förslag har hänsyn tagits till befintliga bostäder. Se även svar nedan under Kompromissförslag.

## Kompromissförslag

Flera yttranden har visat ett kompromissförslag som skulle gynna utsikten från Parkhyllan hus 3. Med detta förslag menar man att bygget med hus 3, 4 och 5 skulle kunna fortskrida som planerat.

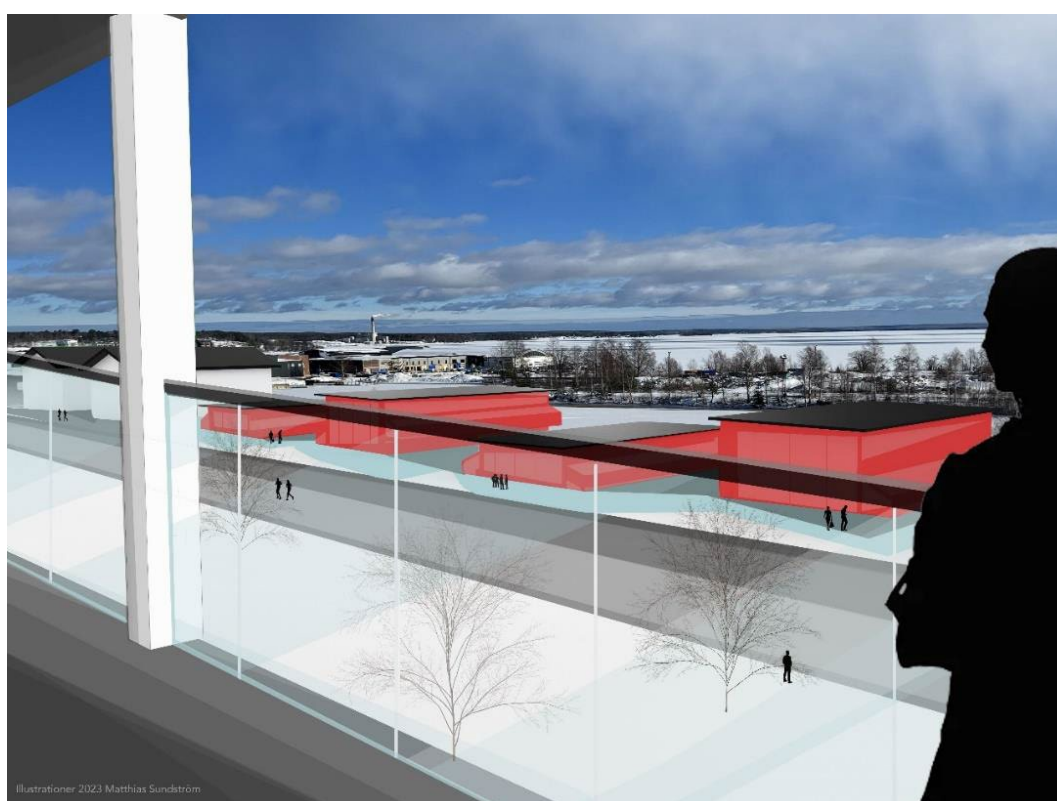
Om man tar ner höjden på husen framför Parkhyllan enligt ”Parkhyllans kompromissförslag” och låter stadsradhusen fortsätta längre norrut så får man en luftigare och mindre påträngande bebyggelse.



Figur 1: Nya föreslagna höjder för stadsradhus och lamellhus



*Figur 2: Utsikt från Hus 3, våning 3 utifrån detaljplaneförslag. 3 våningshus.*



*Figur 3: Utsikt från Hus 3, våning 3 utifrån kompromissförslag. Hus i varierande höjder 1–3 våningar.*



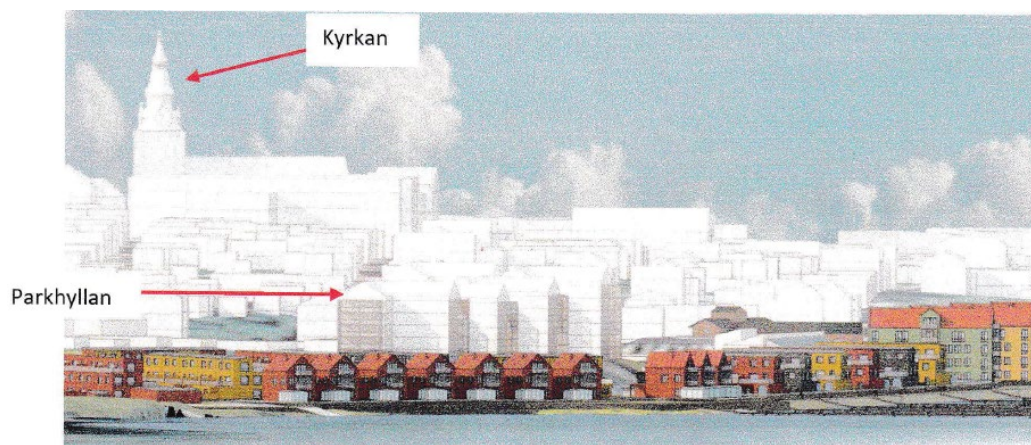
**Kommentar:** Det blir stor skillnad för närmaste grannarna om nya byggnader blir en våning eller tre våningar. Samtidigt har området redan vid två tillfällen i processen reviderats för att tillmötesgå önskemål från boende på Parkhyllan. Dels har våningarna sänkts från det allra första förslaget i planprogrammet, huskropparna har vridits för att förbättra utblickar, sedan har byggbar yta minskats ner för att vägområde inte ska kräva inlösen på annans fastighet. Med alla dessa förändringar har byggrätten krympt. Inför antagandet har kommunen kommit överens med fastighetsägaren som ges byggrätt i och med planläggningen, att byggrätten minskas ytterligare i något inom Trädgårdsstaden för att ge mer variation av byggnadshöjder i området.

## Missvisande illustrationer och svårtolkade bestämmelser

Det framförs att de bilder som finns framtaget i detaljplanens kvalitetsprogram för att illustrera Västra Hamnen är missvisande och grovt förvanskade. Vilket kan ge fel uppfattning och bidra till falska förhoppningar.

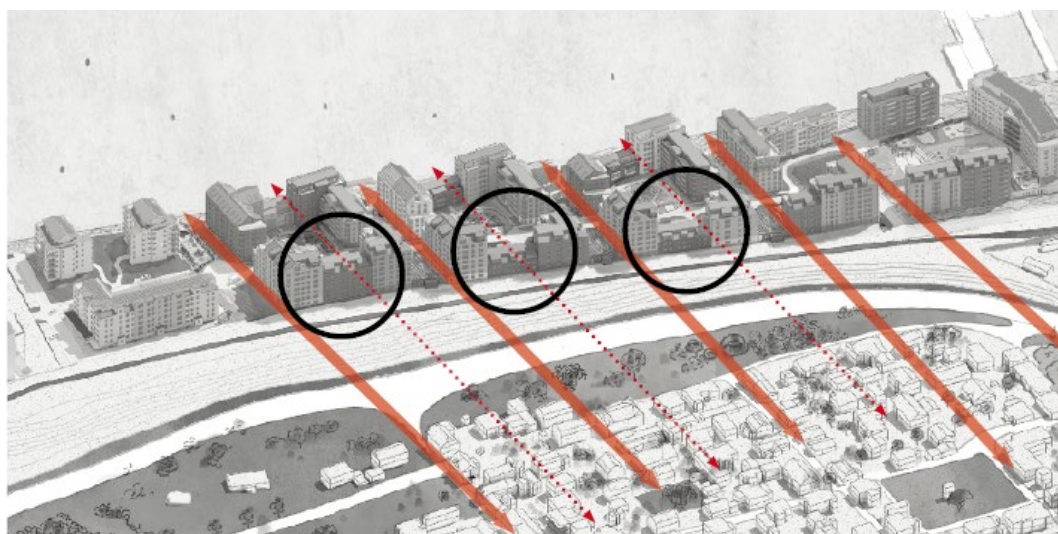
Dels anser man att den illustrerade bakgrundsbilden över Hudiksvalls stad är fel då det ger intrycker över att staden reser sig bakom de nya husen. Vilket flera anser inte stämmer och att bilderna därmed förmildrar konsekvenserna som byggnadernas höjder kan tänkas medföra vad gäller bland annat Åviks möjlighet till utblickar.

För att illustrera detta har reviderade bilder tagits fram där Läroverket, kyrkan, Parkhyllan och Tunbackas använts som referens mot detaljplanens föreslagna höjder.



**Kommentar:** De bilder som tagits fram för att illustrera detaljplanen är skapade med hjälp av dataprogram som tar fram simuleringar från olika bestämda punkter. Istället för att skapa perspektiv har programmet skapat elevationer som visar allt som befinner sig på samma höjd, som lika högt oberoende av avstånd. Detta är ett sätt som arkitekter ofta använder för att visa just höjder på bebyggelse, men det motsvarar inte intrycket som man får när ett perspektiv läggs till. I den film som funnits publicerad tillsammans med detaljplanen på kommunens hemsida har det funnit möjlighet att se stadsdelen ur mer "mänskliga" perspektiv. Men alla illustrationer är bara en version av vad som kan bli. En detaljplan ger oändligt många olika möjligheter när det kommer till utformning. Bilderna och filmerna har endast syftat till att underlätta förståelsen av planbestämmelserna.

De siktlinjer som förespråkas tycker många är fel, dels då de inte utgår från villorna i Åvik utan från områdets tvärgator. Det innebär att man då bara skulle se havet när man är ute och går, cyklar eller åker bil. Dels är bilderna som ämnar illustrera siktlinjerna även tagen ur ett fågelperspektiv där man normalt inte befinner sig.



**Kommentar:** Det stämmer att siktlinjerna utgår från gator där en större del av befolkningen kan uppleva havskontakten, inte från de fönster i första raden av villor där ett fåtal idag har havsutsikt. Att siktlinjerna visas i fågelperspektiv beror på att de är svårare att översiktligt redovisa i en gatuvy. Då skulle betydligt fler bilder krävas, tillsammans med en översikt.

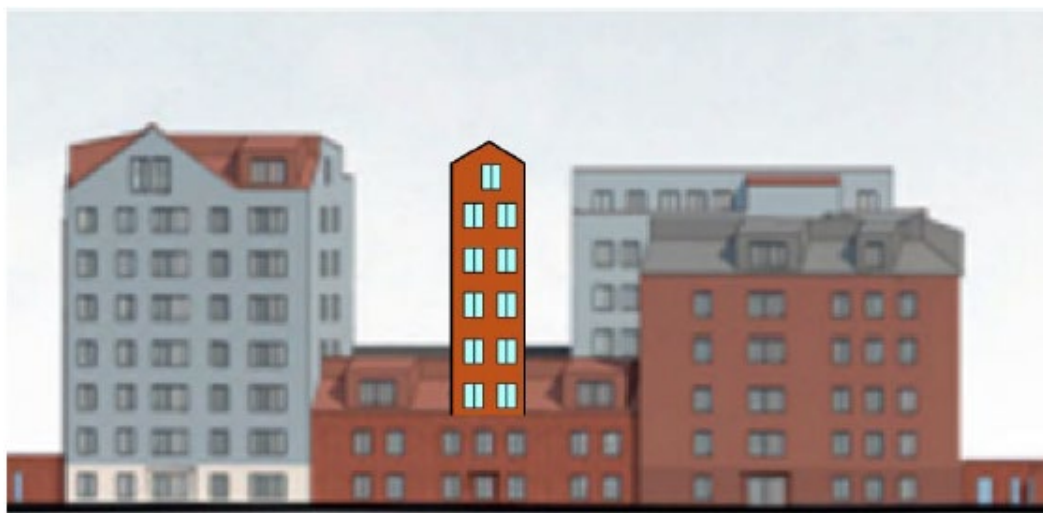
Flera ifrågasätter även huruvida de siktlinjer som är föreslagna kommer att bli en sanning med plankartans nuvarande utformning. Flera har synat bestämmelserna om tillåtna nockhöjder tillsammans med den bestämmelse som anger att "minst 30% av bygggrättens långsida måste inneha den lägre nockhöjden" (bestämmelse e<sub>200</sub> i plankarta). Denna kombination förekommer på tre ställen i plankartan med syftet att

just skapa siktlinjer mot havet. Här upplever man att det är otydligt vad som gäller och att öppningarna skulle tillåtas kunna byggas igen.

”Två av huskropparna har en högsta på 10,5 meter plus en högsta höjd på 25,5. Alltså 15 meters skillnad. Vilken gäller? Vilken av nockhöjderna gäller till 70%? Får byggnaden bli till 70% 25,5 meter hög? Att illustrationen visar lägsta höjden är lurendrejeri för det är planritningen som blir det juridiska dokumentet.

Tre utblickar redovisas men bara två kan fungera för den tredje sker över en nockhöjd på 19,5 m. Jämförelsevis är Läroverkets entré 17,5 m. Dessutom redovisas två nockhöjder i dessa utblickar vilket gör det möjligt att vid samtliga tre öppningar bygga upp till 25,5 m höjder på 30% av öppningen.”

Även här har det skickats in illustrationer för att visa på hur byggrättens flexibilitet skulle kunna utnyttjas.



Många anser därför att illustrationerna måste ändras eftersom det är en viktig del i beslutsunderlaget. De som efterfrågas är bilder från gatuhöjd för att åskådliggöra siktlinjernas verkan och upplevelsen utav dem från Åvik samt bild av ny bebyggelse sett från Strandpiren med riktiga Åvik i bakgrunden.

Missvisande illustrationer gör att planen blir otydlig och att kommunen av den anledningen inte följer plan- och bygglagens krav på tydlighet.

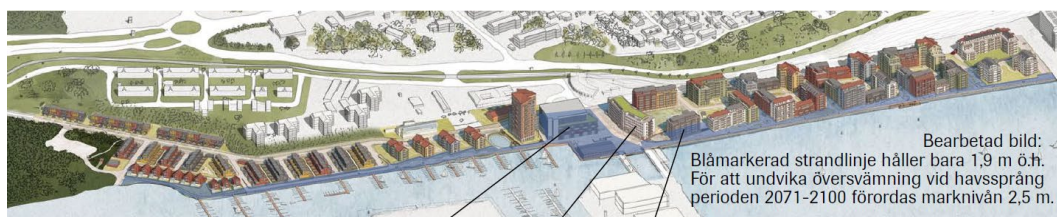
**Kommentar:** *Illustrationerna är inte missvisande utan visar ett sätt att maximalt använda de 30 % av egenskapsområdet som får vara högre. Det skulle förvisso gå att istället lägga ett högre parti mitt i området, men då det byggnadstekniskt skulle innebära att stor del av den högre delen behöver utgöras av trapphus vore det mycket osannolikt att någon skulle välja det alternativet. På bilden ovan skulle samtidigt de omkringliggande husen behöva minska ner sina högre delar eftersom de 30% istället används i det illustrerade "tornet".*

*Bilder från gatunivå kan delvis fås genom den film som följt med detaljplanen på kommunens hemsida. Även upplevelse från havet kunde fås genom filmen.*



## Havsnivåhöjning

Oron över framtida havsnivåhöjning kvarstår och flera menar att det är oansvarigt från kommunens sida att planera så havsnära om man inte kan följa kommunens rekommenderade lägsta golvnivå +2,6 möh. Lägre placerad bebyggelse riskerar att översvämmas. Man är inte heller nöjd med kommunens svar i samrådet ”om att de byggnader som tilläts en höjd på +1,9 inte innehåller bostäder”. Man anser att kravet och skydd mot översvämning borde gälla oavsett vad byggnaden ska användas som eftersom översvämningen (oavsett användning) kommer att bidra till skador på bebyggelsen och således medföra kostnader. Kostnader som man menar kan komma att finansieras med skattemedel eftersom försäkringsbolag är mindre benägna att ersätta skador orsakade av klimatförändringar om detta hade kunnat undvikits i planeringen. Man anser därför att planförslaget ska uppfylla de krav och regelverk som är uppställda för att möta förväntade havsnivåhöjningar.



**Kommentar:** *Det finns i dag inget tydligt regelverk kring från vilken marknivå bebyggelse ska tillåtas. En kvalificerad gissning kring konsekvenser av framtida klimatförändringar har gjorts och en generell bestämmelse kring detta har angivits i detaljplanen. För att möjliggöra för befintlig bebyggelse (hälsocentralen) att vara kvar har en lägre nivå accepterats i del av planen. Även strandpromenaden ligger lägre än medelmarknivå vid bostäder, för att slippa belasta strandlinjen med tunga massor som krävs vid en högre marknivå, samt för att behålla kontakten med havsytan så länge havsnivån motsvarar dagens.*

## Järnvägen (OKB)

Flera menar att planen med Västra Hamnen bör avvaktas helt till beslut tagits om dubbelspår eftersom järnvägen med all sannolikhet inte kommer att ligga kvar i befintligt läge, utan flyttas. Det förslag som nu Västra Hamnen presenterar bygger på att järnvägen ligger kvar och kan byggas ut till dubbelspår. Detta göra att bebyggelsen blir hög och tät, som en mur för att kunna skydda sig mot de risker som järnvägen utgör. Många funderar därmed på hur det efterlämnade spårområdet i framtiden skall användas och hur Västra hamnen ska kunna integreras med Hudiksvalls stadskärna/Åvik. Många tycker att det förslag som lags fram saknar långsiktighet ur detta perspektiv, det som är byggt kan inte ändras. Många tycker att det saknas beskrivning om hur planerad bebyggelse skulle kunna integreras i de fall järnvägen inte blir kvar. Många är oroliga för att platsen där järnvägen idag ligger lämnar ett ”sår” efter sig som Västra hamnen vänder ryggen mot.



”Vi vet nu att nya OKB:s dragning med dubbelspår genom Hudiksvalls centrum inte kommer att ligga på nuvarande plats intill kajen. Ett stort markområde med spår som nu ägs av Trafikverket kommer inom en rimlig framtid att bli föremål för detaljplanering. Jag menar att man därför redan idag måste ha detta i åtanke då man detaljplanerar området närmast havet så att hela området senare kommer att utgöra en harmonisk helhet. Att nu bygga orimligt högt mellan spårområdet och havet omöjliggör detta.”

**Kommentar:** *I samband med det planprogram som togs fram innan detaljplanen, såg kommunen över scenariot med att järnvägen på sikt skulle försvinna. Se bilden nedan. Det som byggs ”bakom” Västra hamnen kommer inte få havskontakt, utan kan mer jämföras med kvarter som ligger mitt i staden, omringade av bebyggelse. Troligen kommer dock järnvägen vara kvar på platsen i många år framåt även om ett dubbelspår i denna dragning har blivit allt mer osannolikt efter att både kommun och länsstyrelse ansett att staden skadas allt för mycket av Trafikverkets förslag.*



*Möjlig utbyggnad av Västra hamnen om järnvägen försvinner.*

## **Strandpromenaden**

Flera anser att kommunen behöver säkerställa att strandpromenaden är en allmän plats. Man uppskattar de justeringar som gjorts i norr efter samrådet men mer behöver göras.

Man motsätter sig dels att strandpromenaden i söder är kvartersmark och därmed riskeras att privatiseras. Man anser också att den föreslagna strandpromenaden är för trång. Strandpromenaden behöver klara tillgänglighetskraven och vara tillräckligt bred för att möjliggöra möten med både rullstol, rullatorer, barnvagnar, promenader och cyklister samt för klara säker ambulanstransport. Många menar att med dagens utformning i plankartan möjliggörs inte detta fullt ut. Man noterar även att i

plankartan står x<sup>2</sup> vilket betyder ”markreservat för allmännyttig gångtrafik”, dvs således ingen cykeltrafik men att det i planbeskrivningen står att allmänheten skall beredas fri passage längs strandpromenaden i området. Det är stor skillnad på att beredas fri passage och röra sig längs en välkomnande bred strandpromenad menar några. Gång- och cykel bör tillåtas längs hela strandpromenaden. Privatisering av båtbygggar bör om nödvändigt kunna ske med grindar på bryggorna.

En allmänt tillgänglig strandpromenad som sträcker sig från Värmeverket, förbi Møljen och hela vägen genom Västra hamnen menar flera skapar ett stort mervärde i Hudiksvall.

**Kommentar:** *Strandpromenaden är till stor del allmän plats men där den passerar en marina har planbestämmelsen Småbåtshamn (V) valts för att bryggorna skulle kunna vara privata och låsbara. Allmänhetens tillträde säkerställs ändå genom en x-bestämmelse. Samma typ av planbestämmelser gäller vid småbåtshamnen i Varvet, östra hamnen, där många cyklar och promenerar idag.*

## Strandskyddet

Många vill att strandskyddet bevaras för att säkerställa allmänhetens tillgång till området och strandlinjen. Många är oroliga att området med strandskyddets upphävande riskerar att privatiseras och bebyggas. Någon önskar att 100 meter mellan byggnation och vatten fortsatt skall råda.

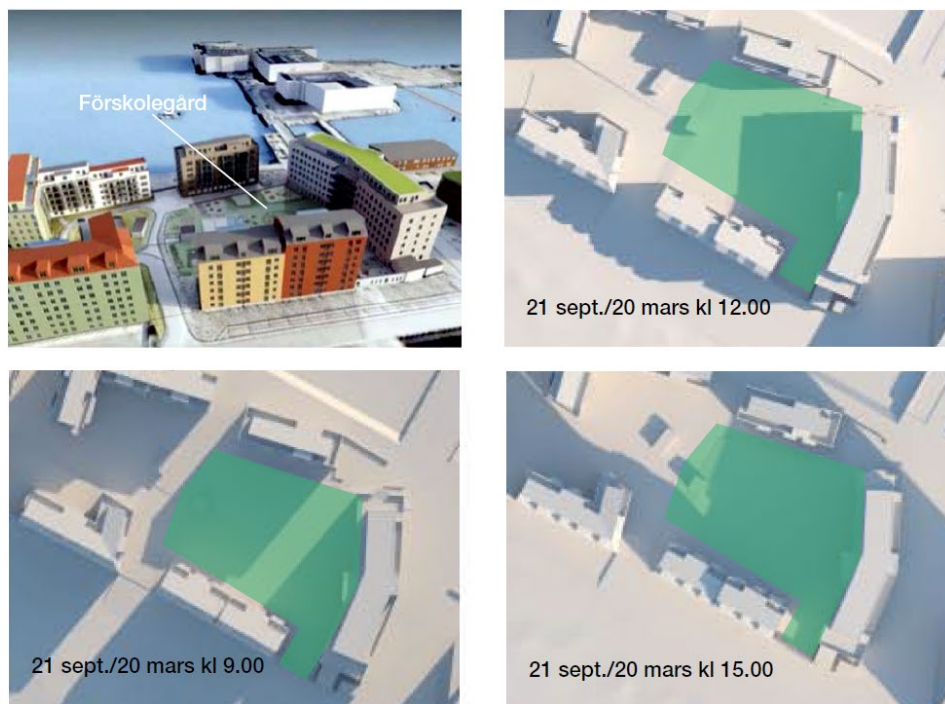
**Kommentar:** *Med ett bevarat strandskydd skulle området inte kunna bebyggas alls. Inte heller kan hårdgjorda kajer och bryggor anläggas, vilket möjliggör för allmänheten att komma nära vattnet. Bedömningen är att detaljplanen förbättrar det som strandskyddslagstiftningen syftar till att skydda jämfört med dagens förhållande; tillgänglighet för allmänheten och ekologi.*

## Barnkonsekvenser

Några anser fortsatt att det saknas en barnkonsekvensanalys och att den planerade förskolan inte analyserats tillräckligt utifrån ett barns perspektiv, vad gäller dess påverkan av buller från järnväg och vägar. Även analyser av luftföroreningar och markföroreningar lyfts liksom skolgårdens tillgång till solljus saknas. Skolstudie lyfts som något som borde genomföras och kompletteras planhandlingarna. Man anser också att det saknas rejäla lekplatser och parker för barn att leka i.

”Med nuvarande förslag till detaljplan kan småbarn endast leka på mörka innergårdar utan tillräckligt med solljus. Hela sträckan söderut från stan via Kattvikskajen till slutet av Västra hamnen saknar rejäla lekplatser, parker eller helst en skogsbacke att bygga kojor i. Bostadsområdet är instängt mellan vägar, järnväg (i många år till) och hav. Barnkonventionen måste tas på större allvar vid beslut i kommunen.”

Ett yttrande innehåller även en skuggutredning över föreslagen förskolegård.



**Kommentar:** Den barnkonsekvensanalys som gjorts skulle absolut kunna vara grundligare. Dock har planprocessen kommit långt och barnens perspektiv har diskuterats flera gånger, både med barn och i projektet. Därmed kan anses att hänsyn till Barnkonventionen tagits.

*Förskolegården kommer till stor del ligga i skugga under vinterhalvåret. Lika mycket som skugga krävs på sommaren kan dagsljuset behövas under vintern. Det blir därför viktigt att ha en förskolegård där även de minsta barnen kan byta plats under dagen för att söka ljuset. Givetvis skulle det varit bra med mer ljus på gården, men den täta stadsbyggnad som föreslås innebär begränsningar i just detta avseende.*

## Hudiksvalls karaktär

Mer eller mindre samtliga synpunkter tar återigen upp frågan om att det som planeras inom Västra Hamnen inte passar in i Hudiksvalls karaktär av olika anledningar. Dels handlar det om höjder och exploateringsgraden och dels om karaktären på det som byggs, det vill säga att det inte tas någon hänsyn till Hudiksvalls byggnadstraditioner och kulturvärden.

### Höjder, exploateringsgrad och havskontakt

Kritiken om höjder och exploateringsgrad riktas främst mot Hamnstaden/Centrumdelen då man menar att det som planeras är för högt och tätt och att det bildar en mur mellan staden och havet. Planerad bebyggelse avviker alldeles för mycket gentemot stadens skala. Bebyggelsen skymmer vattnet för

allmänheten och riskerar att skymma större delen av Hudiksvalls stad om man kommer med båt. Hudiksvall är en kuststad. I aktuellt fall menar flera att höga huskroppar i det strandnära läget inte tar hänsyn till detta.

”Vi tycker inte att huskropparna skall ha 8 våningar och med en nockhöjd upp till 25,5 meter, med en topp 55 m. Stationsgatan/Räffelmansvägen är 3,5 m över havet och Vattengatan/Håstaborgsgatan är 16 m över havet. Detta leder till att husen kommer att uppfattas som en mur mot havet. Hudiksvall är en stad vid en havsfjärd och havsfjärden skall synas från Strandgatan som den gjort under hela sågverksepoken. Om presenterad detaljplan går till verket kommer inte mycket av fjärden att ses och havet blir då ej det "landmärke" som Hudiksvall behöver. Låt ej Hudiksvall bli ”staden med muren mot fjärden”. Låt den fortsätta vara ”staden vid fjärden”.”

De sänkningar som gjorts efter samrådet är inte tillräckligt. De som planeras tar inte hänsyn till stadens karaktär som anses vara en pittoresk/genuin småstad med havsutsikt. Kontakten med havet är alltså det som gör Hudiksvall unikt och anledning till varför man väljer att bo kvar eller flytta till Hudiksvall. Att bygga för denna tillgång knyter således inte an till övriga delar och speciellt inte Åvik som hamnar i total skymundan. Tre våningar tycker flera är lämplig höjd på bebyggelsen.

”De flesta ser Hudik som en pittoresk småstad på lagom avstånd från större städer med annat utbud. Om man väljer att bo i Hudiksvall så vill man ha den pittoreska småstadskänslan kvar, annars skulle man välja att flytta till en större stad.”

**Kommentar:** För att möjliggöra ett genomförande av projektet kommer en högre bebyggelse än t ex tre våningar vara helt nödvändiga. Detta handlar om ekonomisk hållbarhet. För att kunna blanda olika former av boendeformer krävs att vissa bostäder kan byggas billigare än andra, så många kan ha råd att köpa alternativt hyra i området. Detta handlar om social hållbarhet. För att nå visionen där vi ska bli många flera invånare i Hudiksvall krävs en hel del bostadsbyggande. I Västra hamnen bör mycket bostäder byggas för att befintlig infrastruktur ska kunna användas och för att orörd naturmark inte ska behöva tas i anspråk i lika stor omfattning som om Västra hamnen endast hade en låg exploatering. Detta handlar om ekologisk hållbarhet.

*För att ändå vara lyhörda för invånarnas synpunkter har de högsta lägenhetshusen sänkts en våning inom Hamnstaden, samt en del av Trädgårdsstaden omarbetas för mer variation i byggnadshöjd.*

## Kulturarv och byggnadstradition

Flera har även starka åsikter om att det som byggs i framförallt Hamnstaden/Centrumdelen inte heller tar hänsyn till Hudiksvalls kulturarv. Man saknar koppling till Hudiksvalls riksintresse om att vara en ”stadsmiljö präglad av handel och fiske med tydlig kontrast mellan den äldre hamnmiljön och

trästadsbebyggelsen samt stenhusbebyggelsen från träpatronepoken”. Hudiksvall är en karaktärsfull stad rik på kulturhistoria. I sammanhanget lyfts bland annat Åvik som borde tagits större hänsyn till vad gäller siktstråk och möjlighet att synas även om man befinner sig i Hamnstad. Åvik kom till under sågverksepoken i hamnen. Kulturmiljöutredningen säger att Åviks rutnästsplan torde tillhöra ett av landets mer sällsynta arbetarområden. Man saknar resonemang huruvida detta har tagits i beaktan.

Man anser även att byggnation i trä borde förekomma i mycket större utsträckning. Några undrar därför om kommunens träbyggnadsstrategi har inkluderats i planeringen alls. Enligt illustration visas enbart ett fåtal byggnader att uppföras i trä medan flera byggnader är i betong. Att bygga i trä är mer hållbart och knyter an till Hudiksvalls traditionella byggnadsstil och historia. Moderna hus i betong hör inte hemma i Hudiksvall.

”Lyft kravet på trä i byggnationerna som en del i att möta klimathotet. Betong genererar koldioxid medan trä binder koldioxid. Träbebyggelse ansluter också till kulturmiljön i Åvik.”

**Kommentar:** *Den nya bebyggelsens kvartersstruktur har utformats genom att Åviks gatulinjer förlängts ut mot vattnet och kvartersstorleken efterliknar Åviks kvarter. Så även om typen av bebyggelse är en helt annan, har Åviks strukturer inspirerat så nytt och gammalt blandas i hamnen.*

*Träbyggnadsstrategin har präglat val av fasadmateriell i Trädgårdsstaden, där större delen av bebyggelsen föreslås få just träfasad. I resten av detaljplanen kan träfasad väljas överallt utom i delar av centrumdelen där tegel är ett krav för att knyta an till lokstallarna. I Hamnstad har träfasad endast lagts som en tvingande bestämmelse på några byggnader, för att den nya stadsdelen ska kunna utvecklas med en varierad arkitektur, precis som Hudiksvalls innerstad. För att ändå möjliggöra för trähusbyggnad även i stomme har byggnadshöjder anpassats till trästommar.*

## Hudiksvalls vision och FÖP 2015

Kommunens vision kritiserar fortfarande om att vara för ambitiös. Många tror inte på visionen. Vissa anser att Hudiksvall aldrig någonsin kommer att uppnå målet om 25, 000 invånare någonsin, medan andra inte tror att planerna i Västra Hamnen är strategin för att nå målet. Om vi ska locka hit människor behöver staden bygga vidare på det som gör Hudiksvall unikt och inte försöka efterlikna större städernas utvecklingsstrategier.

Många anser däremot att det tidigare förslaget i den fördjupade översiktsplanen 2015 (FÖP 2015) fortsatt är ett mycket bättre förslag. Att bygga enligt tidigare visioner menar flera passar bättre in i Hudiksvalls stadsbild, skulle ta större hänsyn till omkringsiggande bebyggelse samt passa in i Hudiksvalls historia. Med FÖP 2105

fanns fortfarande småstadskänslan kvar. Merparten vill därmed att höjderna och husens placering återgår till hur det var sagt i kommunens FÖP 2015.

”Vi har fortsatta synpunkter på att höjderna för radhusen är mest 3 våningar för stadsradhusen och inte 1–2 våningar. Vi anser att höjderna ska vara 1–2 våningar och ibland 3 våningar. Vi har även synpunkter att de så kallade lamellhusen med 4 våningar som placerats i den norra delen av trädgårdsstaden. Det är enligt oss inte i linje med en så kallade Trädgårdsstaden och innebär för höga byggnader.”

**Kommentar:** *Kommunens vision om att växa och bli 25 000 invånare i Hudiksvalls stad till år 2050 är vägledande i den kommunala samhällsplaneringen, men givetvis är det svårt att veta om stadens utveckling kommer gå åt det håll så som visionen pekar. Förhoppningen är att många ska vilja bo centralt i staden då befintlig infrastruktur och service till stor del kan användas och förstärkas. Därför bör många nya bostäder inrymmas på ytor som inte tagits i anspråk för annat och som inte hyser stora naturvärden.*

*Den pittoreska småstaden kommer finnas kvar även sedan Västra hamnen bebyggts. Tack vare områdets läge en liten bit utanför riksintresset för Hudiksvalls stad så kommer småstadsupplevelsen förbli opåverkad i stor del av staden. Det är endast från Åvik och från havet som den nya stadsdelen dominerar intrycket. I alla tider har förändringar och större utvecklingssteg i staden ifrågasatts och ogillats. I alla tider har också inspiration hämtats från andra orter och andra länder. Det är därför inte förvånande att även denna förändring möter motstånd och oro samt att illustrationer över platsen för tankarna till andra nybyggen som är barn av sin tids arkitektur.*

*Den fördjupade översiktsplanen från 2015 har ersatts av den nya översiktsplanen och därmed inte längre vägledande. Vid närmare studier av området har det visat sig helt orealistiskt att genomföra projektet med så låg byggrätt, med tanke på de enorma investeringar som krävs för att få området anpassat till bostäder. För att ändå vara lyhörda för invånarnas synpunkter har de högsta lägenhetshusen sänkts en våning inom Hamnstaden, samt en del av Trädgårdsstaden omarbetas för mer variation i byggnadshöjd.*

## Skyddsrum

Några framför att redovisning av skyddsrum saknas. Man är medveten om att detta inte går att reglera i detaljplan, men man anser ändå att kommunen bör ta sitt ansvar i frågan när det planeras för en helt ny stadsdel.

**Kommentar:** *Skyddsrum är en angelägen fråga i en nära framtid. Ett skyddsrum finns redan idag på Håstaholmen men kan givetvis inte rymma alla nya invånare. Eftersom skyddsrum inte var ett lagstadgat krav vid uppstarten av detaljplanen*

*kommer tillskapande av skyddsrum vara välkommet men frivilligt inom Västra hamnen.*

## **Dioxin/Föroreningar**

Frågan om föroreningar lyfts fortsatt där man anser att det är högst olämpligt att planera bostäder på dioxinförgiftad mark. Man anser även att kommunen bör ta fullt ansvar för att sanering, deposition av giftmassor och efterföljande analyser går rätt till.

Nedan återges ett yttrande som gått djupare in i frågan och det program som tagits fram gällande hantering av förorenad jord.

I ”Västra Hamnen – Program för hantering av förorenad jord P20007-20006 2022-07-24” står: Programmet har tagits fram med Naturvårdsverkets generella riktvärden för planerad markanvändning samt tillhörande beräkningsverktyg för anpassning till platsspecifika förhållanden (NV, 2016). I arbetet med detta har även en förenklad riskbedömning över området utförts i enlighet med Naturvårdsverkets rapport ”*Riskbedömning av förorenade områden – En vägledning från förenklad till fördjupad riskbedömning*”. Området är så kontaminerat att en förenklad riskbedömning inte kan accepteras. **Jag föreslår att kommunen beställer en ”fördjupad riskbedömning” och av en annan part än en konsult med uppdrag från exploitören.**

I planbeskrivningen står: ”För att utveckla fastigheten för mer känsliga verksamheter, såsom bostäder, krävs ytterligare åtgärder. Ett program för hantering av förorenad jord har tagits fram, med förslag till platsspecifika riktvärden för respektive markanvändning inom området samt en riskbedömning. Sanering av området kommer att göras innan bostäder byggs. Påverkan på människor och miljö avseende markföroreningar bedöms därmed bli liten. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till upprättad MKB”

I MKB:n står: ”Majoriteten av de förhöjda halterna som påträffats i området utgörs av dioxiner och för projekterad marknivå (+1,5–2,5 meter) har det påträffats förhöjda halter som överskrider KM och MKM i cirka 70 procent av provtagningsytan för hela området. Endast ett mindre antal områden visar på halter understigande KM. Intrycket är att dioxinförekomsterna i det översta lagret är så omfattande att vi för att undanröja framtida risk för framtida olyckor, bör se till att hela området saneras innan man börjar exploatera för bostäder”

Från tjänstemannahåll uttrycks också att ”Program för hantering av förorenad jord” är ”godkänt av Länsstyrelsen”. Så är inte fallet och det är att direkt vilseleda beslutande politiker och allmänheten.

I samrådsyttrande från LST står: ”Länsstyrelsen anser att den föreslagna detaljplanen kan accepteras under förutsättning att föroreningarna hanteras enligt Program för hantering av förorenad jord inom Västra Hamnen planområde”. Jag har ställt fråga till Länsstyrelsen om de godkänt programmet. Så här lyder svaret: ”Länsstyrelsen har inte fattat något formellt beslut kring handlingsplanen, men synpunkter från oss (kan eventuellt

*även vara från andra aktörer) har lett till att den har reviderats. Vi har under arbetet med att se över handlingsplanen även haft kontakt med fastighetsägarens konsult och svarat på frågor. Den provtagning som genomförts är relativt omfattande och bör därmed ge en bra bild av föreningssituationen. Den avviker inte heller från den kunskap som tidigare undersökningar och avhjälpandeåtgärder bidragit med. Det kan förstås inte helt uteslutas att det på någon enstaka plats skulle kunna förekomma höga halter som ännu inte återfunnits, men utifrån den samlade kunskapen bör den risken vara begränsad”*

Det är alltså Byggnadsnämnden och Kommunfullmäktige som eventuellt ”godkänner” ”Programmet för hantering av förorenad jord” och får ta ansvar för ett eventuellt sådant godkännande. Det måste klargöras för ansvariga politiker.

Min slutsats är att området är alltför kontaminerat och stort för att godkänna ett etappvis hanterande och sanering av kontaminerade massor. Risken är stor att framtida schaktningar i mindre kvarter och ledningsdragningar kan ge okontrollerad spridning av gifter och i värsta fall skador på människor och djur. Hela exploateringsområdet bör därför saneras före ledningsdragningar och kvartersvisa byggprojekt startas.

**Kommentar:** *I exploateringsavtalet styrs hur bl a saneringsarbetet ska läggas upp. Det är helt riktigt att sanering behöver ske som ett övergripande projekt så framtida mindre byggherrar inte själva ska utföra saneringen på sin lilla tomt. I samråd med länsstyrelsen har en planbestämmelse lagts in som säkerställer att sanering är utförd innan byggnation får utföras.*

### **Den demokratiska processen**

Många ifrågasätter vems intressen som tillåts styra planen, medborgarnas eller byggherrens. Man anser att folkets intressen inte har respekterats, att byggnadsnämnden inte tagit tillvara de yttranden och synpunkter som medborgarna har skickat in vad gäller: bevarande av stadens karaktär, kontakt med havet, tillgång till offentliga rum, strandskydd, reellt behov av bostäder, havsnivåhöjning och klimatförändringar. Många upplever att det är byggherrens visioner, drömmar och ekonomiska intresse som förverkligas och inte folkviljans. Många är även oroliga om byggnadsnämnden faktiskt är tillräckligt insatta i ärendet för att fatta grundliga beslut och om de tjänstemän som arbetar med förslaget besitter tillräcklig kunskap för att kunna möta och stå emot byggherrens påtryckningar. Många ber nu byggnadsnämnden att backa i sitt beslut, återgå till hur det utlovats i den fördjupade översiktsplanen 2015 och ta om samrådet.

”Jag anser att när det gäller så stora förändringar som denna plan är det i en demokrati inte byggherrar som ska besluta om utformningen av en helt ny stadsdel. I en demokrati förutsätter jag att de förtroendevalda lyssnar till och tar på allvar invånarnas synpunkter.”



**Kommentar:** *I planprocessen har revideringar gjorts av planförslaget för att tillmötesgå synpunkter från såväl allmänhet som myndigheter. Men att bygga stadsdelen med hus som endast får vara tre våningar är orealistiskt. Det blir inte ekonomisk hållbart. För att kunna blanda olika former av boendeformer krävs att vissa bostäder kan byggas billigare än andra, så många kan ha råd att köpa alternativt hyra i området. Detta handlar om social hållbarhet. För att nå visionen där vi ska bli många flera invånare i Hudiksvall krävs en hel del bostadsbyggande. I Västra hamnen bör mycket bostäder byggas för att befintlig infrastruktur ska kunna användas och för att orörd naturmark inte ska behöva tas i anspråk i lika stor omfattning som om Västra hamnen endast hade en låg exploatering. Detta handlar om ekologisk hållbarhet.*

*För att fortsätta vara lyhörda för invånarnas synpunkter har de högsta lägenhetshusen sänkts en våning inom Hamnstaden efter granskningen. Även inom Trädgårdsstaden minskas höjden på några av radhuslängorna för att ge mer variation i området.*

## Hållbarhet och Klimatanpassning

Flera tycker fortsatt att förslaget är ohållbart på flera punkter. De höga husen och graden av exploatering menar flera liknar miljonprogram då det saknas grönytor för sociala möten och en sund boende miljö i övrigt. Området kommer att bli segregerat och man undrar vilka som kommer att bosätta sig i området.

Många tycker också att det borde byggas mer i trä både vad gäller fasad och stomme i enlighet med kommunens träbyggnadsstrategi. Att bygga i betong är energikrävande och ligger inte alls i linje med Hudiksvalls arbete med att vara en eko-kommun. Att bygga i trä harmoniserar också bättre med Hudiksvall. Man saknar även förslag på hållbara energilösningar som solceller på tak vilket anses vara viktigt för omställningen mot ett mer hållbart samhälle.

Man ser i överlag inte hur detaljplanen främjar gående och cyklister, bygger för framtidens generationer eller hur den skapar trivsel för de människor som kommer att bo i området och för allmänheten. Bebyggelsen kommer bidra till att kontakten med havet och fjärden minskar för väldigt många. Att blicka ut över vida vyer mår vi bra av och är hälsofrämjande anser några. Att bygga havsnära med risk för översvämning samt högt och kompakt är enbart kortsiktigt. Planförslaget lägger alldeles för stor vikt på att nå ekonomisk hållbarhet men saknar långsiktiga lösningar som bidrar till ekologisk och social hållbarhet.

**Kommentar:** *Samtliga hållbarhetsperspektiv har varit närvarande vid ställningstaganden i detaljplanprocessen. Se svar ovan under "Den demokratiska processen". När det gäller materialval har ett byggande i trä möjliggjorts i hela planen, med undantag av vissa fasadpartier som ska vara i tegel. För att främja en mångfald i byggandet har träfasad endast tvingats fram i delar av planen.*

*Huruvida kontakten med havet blir sämre eller bättre kan diskuteras. I och med att stadsdelen bebyggs och en strandpromenad anläggs kommer tillgängligheten till strandlinjen förbättras avsevärt för alla hudikbor som vill promenera intill havet, samtidigt som utsikten mot havet försämras för dem som bor i Åvik.*

*I stadsdelen har mobilitetsfrågan haft fokus på att cykel och gång ska vara ett färdmedel som främjas mer än bil. Detta främst genom att markparkering inte tillåts i stor del av Hamnstaden, utan bilarna hänvisas till parkeringshus. Solceller på tak beskrivs i Kvalitetsprogrammet men ligger inte som en tvingande planbestämmelse.*

## **Allmänna platser**

Många tycker fortsatt att området inte inbjuder allmänheten till vistelse, framförallt i ”Hamnstaden”. Den utökning av parkytan som gjordes efter samrådet är inte tillräckligt. Allmänt kvarstår att det saknas större ytor som kan likställas som en park som inbjuder till möten och aktiviteter. Gröna inslag och allmänna platser skapar en attraktiv stad. Några anser också att området borde ta till vara den historia som hamnområdet förmedlar genom att tillskapa umgängesytor och aktiviteter som påminner oss platsens historia inom industri och sjöfart. Konst, museum och kulturhus, öppna scener lyfts som sådant som borde möjliggöras i området, liksom caféer och lummiga promenad och cykelstråk. Kontakten med havet är viktigt och en stor attraktionskraft. Föreslagna höjder och exploateringsgrad undantränger allmänheten så som förslaget nu är utformat. Om Hudiksvall ska stärka sin attraktionskraft som kuststad måste höjderna sänkas och allmänna platser i form av parker och verksamheter tillföras.

**Kommentar:** *Till följd av synpunkter som inkommit kommer de högsta lägenhetshusen sänkas med en våning i Hamnstaden. När det gäller mängden allmän plats så finns gott om sådan inom planområdet. Ambitionen har varit att forma en stadsdel som känns tät men högkvalitativ, där de allmänna platserna ligger i ett tätt pärlband av inbjudande minitorg, kajpromenad och parkytor.*

## **Bil- och cykeltrafik**

Flera anser att man behöver se över de trafiklösningar som föreslås. Många undrar även hur Västra hamnens trafik är tänkt att fungera med stadens trafik. Viktigt med en trafiklösning som är hållbar för miljön och framkomligheten i centrum. Centrum har nedan nu brister vad gäller trafikplanering och kapacitet. Eftersom tusentals fordon kommer att vara i omlopp i de centrala delarna behöver stora krav ställas på trafikmiljön. Man är också fundersam över hur trafiken är tänkt att passera bebyggelsen och korsa järnvägen på ett säkert sätt.

Man tycker att cykel ska vara i fokus för en hållbar utveckling och omställning. Därav bör cykeltrafik tillåtas längs hela strandpromenaden och inte så som det nu är

formulerat i Trafikutredningen ”Längs kajerna föreslås att det ska vara tillåtet att cykla men att det ska ske på gåendes villkor. Kajstråkens utformning ska inte inbjuda till cykeltrafik på så sätt att det blir ett attraktivare alternativ än huvudcykelstråket för den som vill ta sig fram snabbare”

”Som cyklist och cykelpendlare så ser jag det som osannolikt att cyklister kommer välja att cykla mellan järnvägen och höghusen i hamnstaden, förutsatt att det inte är kraftig motvind. Det är nästan ingen omväg att ta kajstråket om man ska till östra delen av staden och man får njuta av utsikten och solen på väg till eller från stan. Att inte tillåta cykling längs kajstråket tror jag inte är någon bra lösning, ett sådant förbud skulle bara följas av få. Det fungerar inte inne på Storgatan mellan gallerierna eller på Västra Tullgatan heller. Därför hoppas jag att ni kan satsa på ett brett och bra hamnstråk där både cyklister och gående får plats utan allt för mkt konflikter.”

**Kommentar:** *Kompletterande trafikprognos för korsningar även utanför stadsdelen kommer göras för att förbereda kommunen på vilka åtgärder som kan behövas längre fram när staden växer. De utgör inte planhandlingar utan är en del av det fortsatta arbetet.*

*Detaljplanen styr inte var cykling tillåts, men ett resonemang kring cykelns framkomlighet förs i utredningar och planbeskrivning. Att kajen först och främst är till för gående handlar om både trygghet för även det trafikslaget och om upplevelsen av platsen som inte får domineras av cykelns framkomlighetskrav. I övrigt har detaljplanen ett starkt fokus på god framkomlighet för cykel.*

## **Skola**

Någon framför att förvaltningarnas yttrande över behovet av grundskola i området bör tillgodoses.

**Kommentar:** *Efter samrådet konstaterades att en grundskola inte ryms inom Västra hamnen.*

## Föreningar och företag

### BRF Parkhyllan 1

Marken öster om Parkhyllan ska bebyggas i varierande höjd 1-3 våningar så som byggnadsnämnden och kommunfullmäktige beslutade våren 2022 och så som det står i planbeskrivningen för att utsikten från Parkhyllan ska bevaras.

Samrådet behöver göras om helt. Kommunen ska då ha en ambition att vara tydlig så att allmänhet får en chans att förstå vad som planeras.

Kommunen behöver säkerställa att hela strandpromenaden är en allmän plats och att den är tillgänglighetsanpassad. Nu kan man inte se att allmänheten har tillgång till marken eftersom den är beskriven som kvartersmark.

**Kommentar:** *En detaljplan som varit ute på granskning gör inte om samrådet, men granskningsskedet kan göras om i de fall stora förändringar föreslås.*

*Inför antagandet har kommunen kommit överens med fastighetsägaren som ges byggrätt i och med planläggningen, att detaljplanen ska erbjuda lite mer variation av byggnadshöjder inom Trädgårdsstaden. Förändringen syns i plankarta 3.*

*Strandpromenaden är till stor del allmän plats men där den passerar en marina har planbestämmelsen Småbåtshamn valts för att bryggorna skulle kunna vara privata och låsbara. Allmänhetens tillträde säkerställs ändå genom en x-bestämmelse. Samma typ av planbestämmelser gäller vid småbåtshamnen i Varvet, östra hamnen, där många cyklar och promenerar idag.*

### BRF Parkhyllan 2

Vi har starka synpunkter på att höjderna för radhusen i trädgårdsstaden fortsatt är mest 3 våningar för stadsradhusen och inte 1-2 våningar och ibland 3 våningar. Vi anser att höjderna ska vara 1-2 våningar och ibland 3 våningar.

Vi motsätter oss också de s k lamellhusen med 4 våningar som placerats i den norra delen av trädgårdsstaden. Detta är i vår mening inte i linje med en s k trädgårdsstad och innebär för höga byggnader. Stadsradhusen bör ta vid där den s k trädgårdsstaden börjar vid centrumet och signaturbyggnaden.

Vi vill påpeka att kommunfullmäktige också fattat beslut 2022-03-28 att ”Trädgårdsstaden med bebyggelse mellan 1-3 våningar sträcker sig längre norrut för att utsikten från husen på Parkhyllan inte ska påverkas negativt.” Vi anser att Byggnadsnämnden inte har rätt att köra över detta beslut. För Parkhyllan är det förslag som nu finns, trots revideringar, provocerande mot oss som investerat stora pengar i vårt befintliga boende. Vi kommer fortsatt att kämpa för denna fråga.

Vi anser också att strandskyddet ska respekteras. Om detta borttages anser vi att strandpromenaden ska ges tillräckligt utrymme för att vara ett trevligt promenadstråk för hela området. Jämför med hur fint det är anlagt på den norra sidan av fjärden.

**Kommentar:** *Inför antagandet har kommunen kommit överens med fastighetsägaren som ges byggrätt i och med planläggningen, att detaljplanen ska erbjuda lite mer variation av byggnadshöjder inom Trädgårdsstaden. Förändringen syns i plankarta 3. De något högre lamellhusen kommer inte att förändras då kommunen anser att inspirationen från de gula hamnmagasinen ska finnas i området och detta är en bra placering.*

*Formuleringen om att parkhyllan inte skulle påverkas negativt är inte en del av ett fullmäktigebeslut utan härrör sig från ett tjänsteyttrande. Givetvis skulle formuleringen varit annorlunda eftersom det innehåller ett subjektivt bedömmande, med det var endast en redovisning av en förändring som gjorts av plankartan efter samrådet. Det som fullmäktige beslutade om var att godkänna det justerade planprogrammet, vilket ligger till grund för detaljplanen.*

*Även på norra sidan av fjärden är strandskyddet i stora delar borttaget för att möjliggöra anläggande av gång- och cykelväg, småbåtshamn m.m.*

## **Lintorget AB (via Ombud)**

Generellt kan sägas att detaljplanen i sin helhet är anpassad till en storstadsbebyggelse och inte en mindre småstad som Hudiksvall.

I praktiken kommer andra än boende i den kommande bebyggelsen utestängas från stranden och strandpromenaden när strandskyddet upphävs och kommunen har inte säkerställt att strandpromenaden är tillgänglig för alla.

Lintorget motsätter sig de föreslagna höjderna på byggnaderna öster om fastigheterna Åvik 26:18, Åvik 26:21, Åvik 26:23 och Åvik 26:24 (Parkhyllan). Med yttrandet har ett förslag till sänkta nockhöjder lämnats in, som innebär att bebyggelsen framför parkhyllan skulle variera mellan 1, 2 och tre våningar.

Företaget anser att detaljplaneförslaget drabbar ekonomin hos både företaget och bostadsrättsföreningarna som bildats på parkhyllan då det inte längre finns förutsättningar för att bygga nya bostäder på parkhyllan, pga minskad efterfrågan.

Vidare anser Lintorget att bebyggelsen ska regleras i förhållande till angivet nollplan för att kunna bedöma byggnadernas påverkan.

I byggnadsnämndens och fullmäktiges beslut under våren 2022 klargjordes att trädgårdsstaden skulle flyttas längre norrut för att utsikten från husen på

Parkhyllan inte ska påverkas negativt.

Lintorget motsätter sig att Lintorget servitutsmark ianspråkats för gemensamhetsanläggning. Lintorget servitut ska respekteras i den kommande detaljplanen.

**Kommentar:** *Det stämmer att exploateringstalet är högre än det är på de flesta andra platser i Hudiksvall. Detta är dock en naturlig utveckling om staden ska växa, och helst göra det så centralt som möjligt för god hushållning med mark, resurser och kunna erbjuda en hållbar livsstil där bilen inte är nödvändig.*

*Att strandpromenaden skulle kunna blockeras så allmänheten inte får tillträde stämmer inte. Kommunen kan kräva tillgänglighet tack vare planbestämmelsen x, och markägaren kan även kräva av kommunen att ta över ansvaret för den marken eftersom det finns ett allmänt intresse där.*

*Inför antagandet har kommunen kommit överens med fastighetsägaren som ges bygg rätt i och med planläggningen, att detaljplanen ska erbjuda lite mer variation av byggnadshöjder inom Trädgårdsstaden. Förändringen syns i plankarta 3.*

*Höjder kommer inte sättas i förhållande till nollplan då det ännu finns osäkerheter kring exakta marknivåer. Gatorna är dock till stor del höjdsatta utifrån nollplanet och bebyggelsen anpassas till gatorna, vilket innebär att stora variationer inte är möjliga.*

*Att detaljplaneförslaget drabbat föreningarna och företaget ekonomiskt är svårt att avgöra då samtliga försäljningar av bostäder (särskilt nybyggda) kraftigt minskat p g a det svåra ekonomiska läge Sverige befinner sig i.*

*Formuleringen om att Parkhyllan inte skulle påverkas negativt är inte en del av ett fullmäktigebeslut utan härrör sig från ett tjänsteyttrande. Givetvis skulle formuleringen varit annorlunda eftersom det innehåller ett subjektivt bedömande, med det var endast en redovisning av en förändring som gjorts av plankartan efter samrådet. Det som fullmäktige beslutade om var att godkänna det justerade planprogrammet, vilket ligger till grund för detaljplanen.*

*I och med att servitutets syfte uppfylls genom en gemensamhetsanläggning finns inte behovet av servitutet. Det blir senare en civilrättslig process markägarna emellan hur detta löses.*

## **Hudiksvalls stads Hembygdsföreningen**

Hudiksvalls stads hembygdsförening är positiva till att det byggs och att staden växer. Området Västra hamnen har alltför länge stått för fäfat. Hembygdsföreningens

styrelse ser det som mycket angeläget att den framtida stadsdelen knyter an till den befintliga bebyggelsen som idag återfinns på Åvik och stadsdelen Strand. En viktig del utöver de hus som planeras och som bör beaktas i sammanhanget är att det finns grönytor som står i proportion till de grönytor och parkområden som idag finns i närheten av det planerade området.

Föreningen tycker att det är av stort värde att Hudiksvalls kulturhistoriska värden beaktas när spaden sätts i marken. Hudiksvall har en lång historia som sjöstad (Norrlands näst-äldsta) där både fisket och internationell handel redan på 1500-talet hade en viktig roll i stadens försörjning. Denna ovärderliga kulturhistoria som Hudiksvall bär på i kombination med småstadens charm får inte gå förlorad i dialogen med de byggherrar som blir aktuella i kommande bebyggelse. Nyckelordet i den framtida exploateringen är harmoni, utan harmoni riskerar en bebyggelse som föreningen i grunden ser som positiv att påverka stadens identitet på ett negativt och oåterkalleligt sätt.

**Kommentar:** *Vid jämförelse av mängden grönyta i förhållande till bebyggd mark, så står sig förslaget för Västra hamnen väl, förutsatt att bostadsgårdarna och så kallade gröna gränder mellan husen förses med den grönska som planen möjliggör. Den nya bebyggelsens kvartersstruktur har utformats genom att Åviks gatulinjer förlängts ut mot vattnet och kvartersstorleken efterliknar Åviks kvarter. Så även om typen av bebyggelse är en helt annan, har Åviks strukturer inspirerat så nytt och gammalt blandas i hamnen.*

*En harmonisk bebyggelse är mycket eftersträvansvärd. Kommunen hoppas och tror att det ska vara möjligt med detaljplaneförslaget. Historien kan delvis skönjas genom materialval i centrumdelen där tegel ska finnas i fasad för att knyta an till lokstallarna, och i Trädgårdsstaden där både sjöbodarna och Gula magasinen inspirerat i delar av plankartan.*

## **Hälsinglands fornminnessällskap**

Fornminnessällskapet anser att byggnadsplanerna för Västra hamnen ska utformas med inspiration från och med hänsyn till Hudiksvalls kulturhistoriska byggnadsstruktur och planera för en miljö som möter människors behov och framtida klimatutmaningar.

**Kommentar:** *Stadens bebyggelsestruktur har legat till grund för utformningen av kvarteren i Hamnstaden, där gatulinjerna från Åvik har förlängts ner över Västra hamnen och blivit "gröna gränder" mellan kvarteren. Vidare har en klassisk rutnätsstad, som återfinns i centrala Hudiksvall, inspirerat till kvarteren med kringbyggda bostadsgårdarna. För att anpassas till en stad som växer har en högre exploatering föreslagits, dock återfinns redan idag byggnader i centrala staden som är både 5, 6 och 8 våningar höga. En liten revidering av de högsta*

*lägenhetshusen har gjorts inför antagande för att inte stadsdelen ska kännas allt för främmande i den medelstora staden Hudiksvall.*

*De framtida klimatutmaningarna har föranlett planbestämmelser om lägsta marknivå. En exploateringsgrad som ger bättre projektekonomi gör också att kvarvarande markföröreningar kan tas bort eller bli mindre exponerade vilket i sin tur leder till en renare havsfjärd.*

## **Omställning Hudiksvall**

Kommunen skriver i sin samrådsredogörelse att en hel del bostäder behöver byggas för staden ska växa till 25 000 innevånare till 2050. Frågan behöver ställas om Västra hamnen lockar? Föreningen ifrågasätter att detaljplanen kan tillgodose framtida boendes bostadsdrömmar. En analys av Kattvikskajen kring efterfrågan, ålderskategori och sysselsättningsrelation skulle kunna vara ett sätt att ta reda på detta. Att satsa på en högskola istället för stor mängd bostäder skulle vara positivt för kommunen.

Det upplevs som exploateringsgraden som föreslås är mycket hög och arkitekturen helt främmande för stadens karaktär. Istället borde kommunen värna och bygga på den pittoreska småstadskänslan. Däri ligger mycket av varumärket Glada Hudik. Inte ännu ett Hornsbergs Strand eller Liljeholmskajen som en inflyttare nyligen uttryckte det i HT.

**Kommentar:** *Kommunens vision om att växa och bli 25 000 invånare i Hudiksvalls stad till år 2050 är vägledande i den kommunala samhällsplaneringen, men givetvis är det svårt att veta om stadens utveckling kommer gå åt det håll så som visionen pekar. Förhoppningen är att många ska vilja bo centralt i staden då befintlig infrastruktur och service till stor del kan användas och förstärkas. Därför bör många nya bostäder inrymmas på ytor som inte tagits i anspråk för annat och som inte hyser stora naturvärden. Även kommunen önskar en högskola på orten men ännu finns dock ingen konkret möjlighet att förverkliga den drömmen.*

*Den pittoreska småstaden kommer finnas kvar även sedan Västra hamnen bebyggts. Tack vare områdets läge en liten bit utanför riksintresset för Hudiksvalls stad så kommer småstadsupplevelsen förbli opåverkad i stor del av staden. Det är endast från Åvik och från havet som den nya stadsdelen dominerar intrycket. I alla tider har förändringar och större utvecklingssteg i staden ifrågasatts och ogillats. I alla tider har också inspiration hämtats från andra orter och andra länder. Det är därför inte förvånande att även denna förändring möter motstånd och oro samt att illustrationer över platsen för tankarna till andra nybyggen som är barn av sin tids arkitektur.*



Hudiksvall Plan- och bygglovskontoret

Michaela Eriksson

Planarkitekt

Emma Nordebo Snygg

Stadsarkitekt