

Samrådsredogörelse

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 på samråd under 9 september 2021 – 21 oktober 2022. 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 på Kulturhuset och Guldsmeden.

Med anledning av planförslaget bjöd Byggnadsnämnden in till ett fysiskt samrådsmöte den 21 september 2022 i Västra Hamnen. Mötet ordnades i form av ett öppet hus där en presentation av förslaget hölls av byggherre samtidigt som utställningsmaterial i form av planhandlingar, visionsfilm och fysisk modell fanns tillgängligt för besökare att läsa och studera. Ca 50 personer närvarande. Syftet med mötet var att ge möjlighet för intresserade att ställa frågor och tillsammans med kommunens representanter diskutera planförslaget.

Under samrådet har det kommit in 236 yttranden till plan- och bygglovskontoret (några yttranden är dubletter pga flera inskickningar). Utav dessa är 189 yttranden från privatpersoner och bostadsrättsföreningar. I många fall har ett yttrande mer än två avsändare vilket innebär att antalet privatpersoner som har synpunkter på planförslaget är fler än antalet inkomna yttranden. I flera fall är privatpersonerna även medlemmar i bostadsrättsföreningen, så vissa personer står bakom flera yttranden. Resterande yttrande är från myndigheter och kommunens egna förvaltningar.

Myndigheter

- Trafikverket 2022-10-07
- X-trafik 2022-10-20
- Lantmäteriet 2022-10-21
- Länsstyrelsen 2022-10-24 (meddelat i förväg)

Kommunala förvaltningar

- Norrhälsinge Miljökontor 2022-09-29
- Norrhälsinge Räddning 2022-10-17
- Kultur o fritidsnämnden 2022-10-26 (2022-10-07)
- Fastighetsverksamheten 2022-10-21
- Avfallsverksamheten 2022-10-21
- Va-verksamheten 2022-10-21
- Trafik- och utredningsenheten 2022-10-21
- Samhällsplanering / MEX 2022-10-21
- Lärandeförvaltningen 2022-10-21
- Brottsförebyggande rådet 2022-10-05

Övriga

- Ellevio 2022-10-21
- PostNord 2022-10-07
- Parkhyllan BRF 1 2022-09-28
- Parkhyllan BRF 2 2022-10-03
- Parkhyllan BRF 3/Lintorget (Ombud) 2022-10-20
- Hyresgästföreningen Rönnen 3114 2022-10-21
- Omställning Hudiksvall 2022-10-17
- Yttranden privatpersoner 2022-09-28 tom 2022-10-21
- Vänsterpartiet 2022-10-21

Sammanfattning och ställningstagande

Inkomna yttranden handlar bland annat om behov av vidare utredningar/förtydligande gällande risker kopplade till farligt gods på järnväg och insatstid för räddningstjänst. Även önskemål om förtydligande gällande genomförda trafiksimuleringar framförs. En oro över konsekvens vid höjd havsnivå och kvarvarande markföroreningar framförs. Flera yttranden berör höjder på bebyggelsen och dess anpassning till Hudiksvalls stadsbild. Inkomna synpunkter redovisas nedan tillsammans med Byggnadsnämndens ställningstagande eller kommentarer till dessa (*kursiv stil*).

Inför granskning föreslås följande ändringar:

- Byggnadshöjder har justerats nedåt för ett antal byggnader.
- Kajstråket förbi Hamnstaden har fått användningen Torg istället för Småbåtshamn.
- Komplementbyggnader tas bort från kajstråket i norr och söder.
- Ytterligare yta för Park läggs till vid Hamnstaden.
- För att höja tryggheten vid centrumdelen flyttas en byggrätt lite söderut.
- Vägen dras om i Trädgårdsstaden för att skapa mer avstånd mot befintliga bostäder. Det innebär minskad byggrätt.
- Ett vattenområde i söder undantas från möjligheten att anlägga bryggor.
- Användningen Bostäder kompletteras med möjlighet till Centrum i bottenvåning i ett antal byggnader inom Hamnstaden.
- E-områden för elnätsstation läggs till i plankartan.
- U-områden och E-områden för VA-anläggningar läggs till i plankartan.
- Exploateringsavtalets innehåll förtydligas i planbeskrivningens genomförande del.
- Förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen i flera olika delar.
- Riskutredningen uppdateras.

Kontoret föreslår att förslaget i övrigt har kvar samma gestaltningsidéer, väglösning och parkeringslösning till granskningen. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Myndigheter

Trafikverket

Myndigheten har tagit fram ett nytt område för riksintresse järnväg som delvis ligger inom planområdet. Inom detta området anser Trafikverket att exploatering inte får ske.

Kommentar: Under detaljplaneprocessen kan Trafikverkets process kring Ostkustbanan binna nå ett korridorval. Beroende på hur verket värderar de olika synpunkterna som kommit in samt innehållet i de sammanvägda bedömningar som länsstyrelsen och Hudiksvalls kommun ska avge över samrådsförslaget kan beslutet om korridorval komma att förskjutas ytterligare. Det kan också finnas andra faktorer som kan föranleda att beslutet om val av korridor återigen skjuts på framtiden. Hudiksvalls kommun kan inte sätta all sin stadsutveckling på paus i väntan på ett beslut om dubbelspår. Efter en mycket noggrann avvägning har kommunen kommit fram till att ett eventuellt dubbelspår och den nya bebyggelsen kan samexistera. Detta utifrån beräkningar av spårplaner, existerande hinder och de utredningar kring bl a buller och risk som gjorts i ärendet. Byggnaderna i Hammstaden ligger precis utanför riksintresset. Se bild nedan.



X-trafik Region Gävleborg

Kollektivtrafikmyndigheten i länet ser gärna att separat dialogmöte hålls med den för att säkerställa möjligheter till kollektivtrafik inom Västra hamnen.

X-trafik ställer sig generellt positiv till att kommunen planerar för en förtätning av området som ligger centralt beläget i Hudiksvall. Detta har flera positiva parametrar för en framtida utveckling av kollektivtrafiken i området. Att stärka upp resandeunderlaget är den allra viktigaste för att kunna motivera en utökad turtäthet till ett område.

Kommentar: *Kommunen bjuder in till dialog innan granskningskedet.*

Lantmäteriet

Plankartan

Det är svårt att i plankartan se skillnad på egenskapsgräns och administrativ gräns samt den kombinerade administrativa- och egenskapsgränsen.

Fastighetsindelningen, fastighetsbeteckningar och befintliga servitut syns dåligt i plankartan inom det nu planlagda området.

Ett alternativt sätt att reglera markreservaten för allmän gång- och cykeltrafik (x1 och x2) är att lägga ut områdena som allmän plats.

Kommentar: *Plankartans läsbarhet ses över. Efter kloka synpunkter under samrådet från flera myndigheter och privata intressenter avser kommunen att ändra användningen på kajstråket utanför hamnstaden till allmän plats. I planområdets södra del kommer området närmast kajen fortsatt vara reglerat som småbåtshamn med x-bestämmelse för att förenkla utveckling av marinan.*

Genomförandebeskrivning

Det saknas en redogörelse för hur ansvaret och kostnaderna kommer att fördelas mellan kommunen och exploitören i kommande exploateringsavtal.

Bedömningen av hur båda rättigheterna för allmännyttig ledning och gemensamhetsanläggning kommer att kunna utövas samtidigt bör redovisas.

En gemensamhetsanläggnings andelstal bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda anläggningen. Detta kan också tydliggöras i planbeskrivningen såsom en konsekvens av genomförandet, liksom vem som har initiativrätt till att ansöka om en anläggningsförrättning.

Åvik 26:22 belastas av servitut för återvinningsstation samt förmån för skärmtak där det senare kan avvecklas i samband med fastighetsreglering då förmån och last blir densamma. Det framgår inte hur servitutet för återvinningsstationen påverkas.

Kommentar: *Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med etappindelning för byggnation, gemensamhetsanläggningar m.m. Påverkan på servitut för återvinningsstation kommer att redovisas.*

Länsstyrelsen

Riksintressen

Eftersom planeringsförutsättningarna har förändrats genom järnvägens riksintresseanspråks minskade utbredning anser Länsstyrelsen att kommunen åter bör se över möjligheterna till en mer succesiv utbyggnad av området.

Utifrån riksintresse för kulturmiljövården ser Länsstyrelsen positivt på reglering av bebyggelsens fasadmateriell och vissa takvinklar. Utformningsbestämmelser undantaget högsta tillåtna nockhöjd saknas för de byggrätter som angränsar till riksintresset för kulturmiljövård i söder samt till Håstavillorna och Länsstyrelsen ställer sig frågande till kommunens avsikt med detta.

Utifrån att planområdet berörs av riksintresse för totalförsvaret ska byggrätt som är högre än 45 meter samrådats med Försvarsmakten.

Kommentar: *Under detaljplaneprocessen kan Trafikverkets process kring Ostkustbanan hinna nå ett korridorval. Beroende på hur verket värderar de olika synpunkterna som kommit in samt innehållet i de sammanvägda bedömningar som länsstyrelsen och Hudiksvalls kommun ska avge över samrådsförslaget kan beslutet om korridorval komma att förskjutas ytterligare. Det kan också finnas andra faktorer som kan föranleda att beslutet om val av korridor återigen skjuts på framtiden. Hudiksvalls kommun kan inte sätta all sin stadsutveckling på paus i väntan på ett beslut om dubbelspår. Efter en mycket noggrann avvägning har kommunen kommit fram till att ett eventuellt dubbelspår och den nya bebyggelsen kan samexistera. Detta utifrån beräkningar av spårlinjer, existerande hinder och utredningar kring bl a buller och risk som gjorts i ärendet.*

Åsikten när det kommer till bebyggelsen som gränsat till Håstavillorna är att inte styra utformningen allt för hårt, utan välkomna nyskapande arkitektur inom de satta ramarna med nockhöjd. Denna bebyggelse bör inte kunna påverka riksintresset för Hudiksvalls stad i och med den begränsade byggnadshöjden och anståndet till riksintressets viktigaste delar.

Försvarsmakten har beretts tillfälle att yttra sig under samrådet men har valt att inte inkomma med något eget yttrande.

Miljökvalitetsnormer

För att kommunen ska kunna säkerställa att satta MKN vatten upprätthålls eller förbättras så anser Länsstyrelsen att dagvattenutredningens slutsatser och rekommendationer genomförs i den fortsatta processen.

Kommentar: *Detta är även kommunens ambition.*

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att det är otydligt hur kommunen avser att vidare utreda markstabiliteten.

När det gäller stigande havsnivå anser länsstyrelsen att det är viktigt att säkerställa funktionen i eventuella ledningsnät med utlopp i Hudiksvallsfjärden. Länsstyrelsen önskar även ett förtydligande kring att det ur ett riskperspektiv bedöms lämpligt med underjordiska garage utifrån havsnivåhöjningar och skyfallsrisker. Det finns skäl att även komplettera planhandlingarna med ett resonemang kring risken för översvämning på grund av höjda grundvattennivåer, då dessa är starkt kopplade till ytvattennivån.

Kommentar: *Planhandlingarna kompletteras med redovisning om markstabiliteten.*

Planhandlingarna kompletteras med ett resonemang kring risk för översvämningar i garage till följd av grundvattennivåhöjning. Funktionen i ledningsnätet är en viktig aspekt att ta hänsyn till och VA-utredningen berör redan idag detta.

Farligt gods

En av de rekommenderade riskreducerande åtgärderna är ”Möjlighet till utrymning bort från järnväg i hela området”. En annan av de rekommenderade riskreducerande åtgärderna är ”Friskluftsintag placeras på tak och riktas bort ifrån järnvägen”. Detta finns inarbetat på plankartan med egenskapsbestämmelse m1 som dock endast

omfattar byggnaderna närmast järnvägen. Det behöver klargöras i riskbedömningen om det inte bedöms nödvändigt för övrig bebyggelse. I planområdet söder om förskola/vårdboende föreslås inga riskreducerande åtgärder. Eftersom området är beläget inom 150 meter från järnväg önskar Länsstyrelsen förtydligande motiv till bedömningen samt tydligare slutsats att det inte bedöms skäligt.

Den rekommenderade riskreducerande åtgärden "Central nödavgång på ventilation i förskola och vårdboende" finns inte angiven som en planbestämmelse. Länsstyrelsen önskar att det förtydligas hur det kan säkerställas i den fortsatta processen.

Av plankartan framgår att egenskapsbestämmelse f5 och f6 innebär att fasadmaterial ska vara av trä. Länsstyrelsen önskar förtydligande kring att detta ur ett riskperspektiv bedöms lämpligt för fasader närmast järnvägen samt genomförbarheten med hänsyn till byggnadshöjden och åtkomlighet för utvärdig räddningsinsats.

Länsstyrelsen vill redan i detta skede framhålla vikten av att i hela planområdet möjliggöra räddningsinsats från såväl norr och söder.

Länsstyrelsen önskar förtydligande i riskbedömning/planbeskrivning att topografin i området beaktats, till exempel avseende riskerna för spridning av ett vätskeutsläpp mot planområdet.

Kommentar: Riskutredningen omarbetas så Länsstyrelsens frågeställningar kan besvaras i utredningen. För att ytterligare reducera risk har skyddsbestämmelse bullerplank (m2) utvidgats och finns nu mot riskkällan i alla gränder utom den nordligaste mellan kvarter 1 och 2 i norr. Planket ger en viss skyddseffekt även för konsekvenser från riskkällan, t.ex. i samband med en utrymning.

Kvarteren öster om kvartersgatan kompletteras med en m-bestämmelse, "Friskluftsintag placeras på tak och riktas bort från järnvägen". Kvarter söder om förskola/vårdboende med användningen DCK närmast spår samt C och CKP kompletteras med skyddsbestämmelser "Friskluftsintag placeras på tak och riktas bort från järnvägen" samt "Utrymningsväg bort från järnväg ska möjliggöras".

Avseende närmaste spår har Trafikverket tidigare redovisat att perrongen ska finnas öster om närmaste spår samt att gångmöjlighet ska finnas öster om detta. Sammantaget alla funktioner kommer närmaste möjliga spårläge kunna placeras 35 meter från föreslagna fasad inom Hamnstaden. Detta skiljer endast fem meter från Trafikverkets föreslagna riskavstånd och bör därför vara möjligt att lösa, om det östra alternativet väljs för dubbelspår.

När det gäller bestämmelserna f5 och f6 kan träbyggnader idag uppföras enligt moderna brandkrav.

Utrymning och räddningsinsatser är möjligt åt både norr och söder, vilket förtydligas i planbeskrivningen.

Det stämmer att viss höjdskillnad finns mellan spårområde och planområdets norra del. Skillnaderna är förhållandevis små, spårområdet är försedd med flertal spår som minskar de sidledes avstånd som ett tåg kan spåra ur vid en ev. olycka. Ytan i spårområdet är inte hårdgjord och pötlutbredning kan därmed antas begränsad kring ett ev. utsläpp av brännbar vätska.



Ytor där riskreducerande bestämmelser läggs in.

Skydd vid fara

I och med att en helt ny stadsdel planeras, till stor del utan befintliga skyddsrum, kan planhandlingarna kompletteras med ett resonemang om hur befolkningen i stadsdelen kan komma att skyddas vid fara under höjd beredskap.

Kommentar: *Planområdet saknar idag befintligt skyddsrum. Närmaste skyddsrum finns idag på Håstabolmen. Inga skyddsrum föreslås i planförslaget men detta utesluter inte att sådana anläggs i det fall att detta skulle behövas i framtiden baserat på förändrat världsläge.*

Buller

Länsstyrelsen anser att i syfte att säkerställa att gällande riktvärden uppnås för planerad bebyggelse närmast järnvägen kan detaljplanen kompletteras med bestämmelse om att minst hälften av bostadsrummen är vända mot sida med en ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalent nivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå utanför fasad, i likhet med förslag till detaljplanekrav som föreslås i buller- och vibrationsutredningen.

Kommentar: *Plan- och bygglönskontoret har vid utbildning fått lära sig att bullernivåer inte ska läggas in i planer, utan hänvisning till gällande lagstiftning är mer hållbart över tid.*

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att den föreslagna detaljplanen kan accepteras under förutsättning att föroreningarna hanteras enligt ”Program för hantering av förorenad jord inom Västra Hamnen planområde, Structor, daterad 2022-07-24”. Hanteras föroreningarna på detta sätt bedöms risken reduceras till en nivå som motsvarar de nya planeringsförutsättningarna. I planbeskrivningen behöver det förtydligas att det är den versionen som gäller.

Kommentar: *Planbeskrivningen justeras så hänvisning görs till senaste utredningen.*

Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmark och inom del av område för allmän plats för park. Länsstyrelsen anser att skälen för upphävandet är väl motiverade.

Allmänhetens tillgänglighet till strandområdet inom kvartersmark för småbåtshamn föreslås säkerställas genom bestämmelsen x1 och x2 som anger markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik respektive gångtrafik. Länsstyrelsen noterar dock att samtliga egenskapsområden för berörd kvartersmark inte omfattas av bestämmelsen.

Kommentar: *Efter kloka synpunkter under samrådet från flera myndigheter och privata intressenter anser kommunen att ändra användningen på kajstråket utanför hamnstaden till allmän plats. Vid marinan i söder ses plankartan över så bestämmelsen x₁ finns med.*

Gestaltad livsmiljö

Länsstyrelsen ställer sig frågande till om föreslagen lösning med att marken närmast vattnet utgörs av kvartersmark är den mest lämpade. Länsstyrelsen anser att ytan för småbåtshamn åtminstone till större delen istället borde regleras som allmän platsmark.

Kommentar: *Efter kloka synpunkter under samrådet från flera myndigheter och privata intressenter anser kommunen att ändra användningen på kajstråket utanför hamnstaden till allmän plats.*

Naturskydd

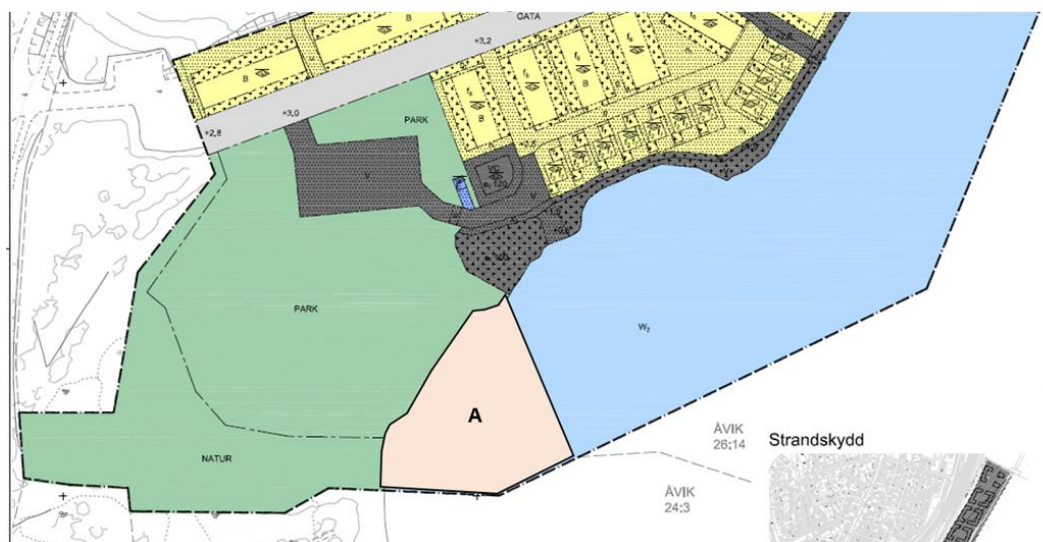
Enligt Länsstyrelsens bedömning krävs dispens för att vidta åtgärder på alléerna, åtminstone rörande de 13 oxlarna. Angående lövskogsmiljön är det förståeligt att barkdeponin behöver täckas över och kan även vara en fördel om det i samband med arbetet genomförs insatser mot invasiva/främmande arter.

Kommentar: *Yttrandet noteras. Planbeskrivningen kompletteras med att dispens krävs om oxlarna ska avverkas. Planförslaget föranleder dock inte något behov av att avverka oxlarna.*

Marin miljö

Vid anläggande av bryggor anser Länsstyrelsen att endast pålade bryggor ska användas för att möjliggöra för potentiell immigration av undervattensvegetation. Dessa bör vara situerade några decimeter över vattenytan. Den föreslagna tillämpningen av y-bommar och fasta bojar vid förtöjning av båtar är positiv för att minska påverkan av ankare på botten.

Länsstyrelsen anser att bryggor ej bör anläggas nära och i anslutning till naturområdet nära Håstabäcken för att undvika både eventuell grumling från själva anläggandet att negativt påverka Håstabäcken och Medskogstjärnbäcken vid Reffelmansviken, men även för att minska den potentiellt ökade småbåtstrafiken i direkt angränsning till dessa. Se bild nedan med markerat område "A" där Länsstyrelsen anser att båtbyggor ej bör anläggas med detta som bakgrund.



Inom markerat område "A" bör ej båtbygggor anläggas.

Kommentar: *Plankartan kompletteras med en ny W-bestämmelse som undantar området A från anläggande av bryggor.*

Fornlämningar

Länsstyrelsen anser sammantaget att en arkeologisk utredning steg 2 i enlighet med kulturmiljölagen (1988:950) 2 kap. 11 § bör genomföras innan eller i samband med exploateringen i riskområde 1 respektive 2. Avseende riskområde 3 däremot kan en arkeologisk utredning av bland annat praktiska orsaker avvakta den planerade exploateringen. Om det då framkommer några okända lämningar, konstruktioner, kulturlager eller fornfynd vid schaktningen kan arbetet avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas.

Kommentar: *Yttrandet noteras men arkeologisk utredning bedöms av kommunen lämpligast ske under exploateringskedet inom samtliga områden i den mån det är aktuellt. Riskområde 1 och 2 ligger främst utanför aktuellt planområde och omfattar nästa enbart mark som inte ska bebyggas.*

Trafikfrågor

Planhandlingarna kan kompletteras i text eller karta med informationen om stängsel finns uppfört mot järnvägen, vilket förhindrar risken för spårspring.

Länsstyrelsen frågar sig även på vilket sätt ytan för gata väster om planområdet reserveras i och med att det inte planläggs.

Kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med information om stängsel längs järnväg. Gatan väster om planområdet finns redan idag och behöver därmed inte reserveras i denna plan.*

Sociala frågor

Länsstyrelsen ser positivt på att det till detaljplanen hör en barnkonsekvensanalys som syftar till att utveckla barnperspektivet och som därmed förbättrar beslutsunderlaget. Länsstyrelsen noterar att planbeskrivningen inte innehåller ett resonemang huruvida gårdsytan för planerad förskola bedöms som tillräcklig som

friyta. Är ytan tillräcklig för att kunna försörja hela stadsdelens behov av förskoleplatser? Ej heller framgår sol- och vindförhållandena.

Kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med information om förskolegårdens förväntade storlek samt sol- och vindförhållanden på den samma.*

Plankartan

På plankartan är grundkartan underordnad planbestämmelserna, därmed syns inte befintliga förhållanden. Länsstyrelsen anser att detta försvårar läsbarheten och orienteringsförmågan och bör åtgärdas. Exempelvis syns inte befintliga byggnader, vägar, stängsel inom planområdet.

Planbestämmelsen ”b3” på plankartan är formulerad enligt följande: ”Lägsta nivå färdigt golv på bottenvåning får ligga minst 1.9 meter över kartans nollplan”. Länsstyrelsen anser att ordet ”får” borde vara ”ska”.

Kommentar: *Grundkartan görs tydligare i nästa skede. Ordet "får" byts mot "ska".*

Kommunala förvaltningar

Norrhälsinge Miljönämnd

Miljökontoret bedömer att detaljplanen är välgjord och där i stort sett alla frågor som berör kontorets tillsynsfrågor; dagvatten, förorenad mark, buller, naturvård och risker är väl belysta. Miljökontoret bedömer att det är bra om utbyggnad med bostäder kan ske i området istället för att ta stadsnära naturmark i anspråk för exploatering. Idag har området generellt sett litet värde ur som natur- och rekreationssynpunkt.

Då det i området ska byggas skola/förskola måste planen ta hänsyn till de speciella råd som ställs för undervisningslokaler både när det gäller inomhus- och utomhusmiljö samt tillgänglighet vid hämtning och lämning.

Kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med information om förskolegårdens förväntade storlek samt sol- och vindförhållanden på den samma. Även resonemang kring transport till och från förskolan läggs in.*

Trafikmängd och därmed bullerfrågan kan behöva ses över för södra delen där kontoret tror att trafikmängden kan bli större än planen angett.

Kommentar: *Trafikutredningen har baserats på att boende längst i söder använder bilen vid ungefär hälften av sina resor, samt att de som bor längre norrut använder bilen ännu mer sällan. Detta utifrån stadsdelens centrala läge och möjliggörande av hållbara resätt. Även med en något högre trafikmängd ska inte buller uppstå tack vare att låga hastigheter ska eftersträvas med god utformning av gatan.*

Miljökontoret anser att det finns goda motiv för att upphäva strandskyddet för området.

Texten kring avfallshanteringen (sid 17) behöver uppdateras så att den är anpassad till aktuella/framtida krav på avfallshantering.

Kommentar: *Planbeskrivningen förtydligas med beskrivning att planen ska följa aktuell avfallspolicy.*

Fler grönytor efterfrågas om stadsdelen ska kunna beskrivas som grön. Alla ska ha möjlighet att lätt nå grönytor.

Kommentar: *Mer grönyta tillskapas till nästa skede. Värt att notera är också att bostadsgårdarna har goda förutsättningar att innehålla mycket grönska då inga parkeringsplatser eller komplementbyggnader är tillåtna där.*

Planen saknar till stora delar en diskussion om hur området ska försörjas med el och Värme.

Kommentar: *Resonemang kring elförsörjning läggs till i planbeskrivning.*

Miljökontoret anser att det är viktigt att det i detaljplanen framgår att det finns kvar föroreningar i området och att ytterligare saneringsinsatser eller hänsyn sannolikt behöver tas vid framtida exploatering.

Kommentar: *Att föroreningar finns i området framgår av planbeskrivningen och utredning.*

Vattennivåhöjning visar att källare kan komma att översvämmas i framtiden. Med tanke på detta borde planen begränsa vad dessa källarutrymmen får användas till.

Kommentar: *I bygglovs-skedet kommer användning av källarlokalerna att behandlas.*

Kultur och Fritidsnämnden

Sammantaget bör planen i betydligt högre utsträckning skapa offentliga ytor för samvaro, aktivitet, vila och lek. Det offentliga rummet bör prioriteras högre i förhållande till förslagets starka fokus på det privata och mer grönytor behövs, särskilt längs strandpromenaden. Pocketparken i Hamnstaden behöver vara större och förslagsvis knyts den ihop med ytan mellan husen samt att ett eller flera av husen tas bort.

Kommentar: *Förslaget tillgodoses genom en utökning av pocketparken i Hamnstaden. Även vid centrumbildningen kommer den allmänna platsen utvecklas vidare, liksom att ytan närmast vattnet kan planläggas som allmän plats istället för småbåtshamn.*

Exploateringsgraden bör minskas både på höjden och markytan. Detaljplanen bör utgå från den fördjupade översiktsplanen från 2015. Den föreslagna bebyggelsen i Hamnstaden utgör ett massivt bostadskomplex med höga hus som blir oöverblickbara och utestänger allmänheten.

Kommentar: *Förslaget tillgodoses till viss del. Då synpunkterna varit många gällande skalan på bebyggelsen kommer en viss sänkning föreslås till gransknings-skedet. Att bygga enligt den tidigare FÖP som funnits innebär att centralt belägen mark får låg nyttjandegrad och annan oexploaterad mark behöver tas i anspråk för att förse staden med tillräckligt många bostäder för att sikta mot Vision 2050. Det vore att slösa med markresurser i staden. Den nyligen antagna översiktsplanen pekar ut en högre exploatering i området.*

Det finns även risk för att gång- och cykelvägen väster om husen blir monoton och otrygg. Därför bör stor vikt läggas vid variation i byggnader och att göra allmänna ytor välkomnande. Cykelparkeringar, sittplatser och annat som främjar vistelsen på sträckan bör främjas.

Kommentar: *På grund av riskavstånd från järnvägen bör inte stadigvarande vistelse uppmuntras i planområdets norra delar mot järnvägen. För att säkerställa att gatan inte blir monoton och känns otrygg har flera planbestämmelser lagts in. Bl a att byggnaderna ska variera i höjd, i kulör eller material och att genomgående entréer ska finnas. Bullerplanken ska enligt planen vara möjliga att passera igenom. I detaljplanen är det svårt att lägga in så mycket mer bestämmelser för att säkra tryggheten, det blir vid bygglov frågan får bevakas ytterligare.*

Bullerplanken utgör en risk för otrygghet på båda sidor. De bör därför utformas med stor omsorg och genomsynlighet.

Kommentar: *I detaljplanen är det svårt att lägga in så mycket mer bestämmelser för att säkra tryggheten, det blir vid bygglov frågan får bevakas ytterligare.*

Den träbyggnadsstrategi som antogs av kommunfullmäktige 2020-02-24 bör prägla Västra hamnens detaljplan.

Kommentar: Detaljplanen tvingar fram träfasad på fyra hus i Hamnstaden och på mer än hälften av husen inom Trädgårdsstaden. Därutöver kan alla andra byggnader (undantaget de som ska ha tegelfasad) byggas med träfasad eftersom detaljplanen inte hindrar detta. Det är upp till den som bygger att utforma husen på lämpligt sätt. Det är även möjligt att bygga med trästomme då höjdbestämmelser baserats på träbjälklag.

Torgets yta bör därför vidgas och avgränsas från trafik. Förslagsvis görs Torget större genom att flytta huset Torget 7 och Höghuset 8 söderut. Alternativt flytta endast Höghuset söderut och placera Torget mellan huset Torget 7 och dagvattendammen. Det skulle även få bort den trånga gränden mellan de två husen, som riskerar att bli en otrygg plats. Ytterligare ett alternativ är att flytta parkeringshuset norrut så att det centreras i Hamnstaden och bidrar till att avgränsa bostadsområdet från järnvägens buller. För att Torget ska fungera som en plats för möten och aktivitet på de gåendes villkor måste trafiken däröver begränsas kraftigt genom att stänga av eller kraftigt begränsa möjligheter till parkering på Håstaholmen.

Kommentar: Området kring torget ses över men att flytta byggnaderna så som Kultur- och Fritidsnämnden föreslås är inte möjligt på grund av platsens fysiska förutsättningar, med bl a större ledningsstråk under mark. Höghuset flyttas söderut för att skapa en bredare yta mellan höghuset och parkeringshuset. Utformning av byggnader och plats ses över för att främja tryggheten på platsen. Även i fortsättningen kommer trafik behöva passera ut mot Håstaholmen och det blir därför viktigt att platsen där trafiken ska passera får en omsorgsfull gestaltning.

Kvalitetsprogrammet behöver fokusera mer på barnkonsekvenserna och beskriva hur platser som barn efterfrågat i barnkonsekvensanalysen skapas.

Kommentar: Synpunkten noteras och planhandlingarna ses över gällande barnperspektivet.

Fastighetsverksamheten

Befolkningsökning och behov av kommunal service

Tekniska förvaltningens fastighetsverksamhet ansvarar för att hålla kommunal verksamhet med lokaler. Enligt kommunens lokalpolicy ska kommunal verksamhet i första hand inrymmas i kommunala fastigheter. Fastighetsverksamheten vill lyfta att planen innebär en så pass omfattande befolkningsökning i staden att det väsentligt kan påverka behovet av förskola och skolor och även annan kommunal service.

Det bör göras en analys av skol- och förskolebehov till följd av den planerade byggnationen. Det är viktigt att lyfta frågan i ett större perspektiv och inte enbart studera det planerade planområdet. Skol- och förskolekapacitet i stadens centrala delar behöver utredas och vid behov förstärkas.

Kommentar: Redan i december 2020 bjöd Plan och Bygg in till en workshop där bl a behovet av skola/förskola diskuterades. Lokalsamordnare deltog och behovet av grundskola ströks p g a att det inte fanns något tydligt mål från skolan ännu. Bedömningen är att området kan ge upphov till en ny skolklass i respektive åldersgrupp. Vid studier av ytbehovet för en grundskola har dock konstaterats att en sådan inte ryms inom planområdet, om inte stora delar av bostadsbebyggelsen tas bort.

Lokalisering av skolor och förskolor

Boverkets rapport 2015:8 "Gör plats för barn och unga" En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö" bör vara ett underlag i planeringsarbetet.

Den avsatta ytan i planen innebär att om en förskola med 100 barn lokaliseras där kommer övrigt verksamhet i huset inte få någon utemiljö.

Om förskolor/skolor lokaliseras nära havet är det viktigt att beakta säkerhetsfrågorna.

Kommentar: Det stämmer att förskolans verksamhet kräver hela gårdsutrymmet. Förhoppningen är att äldreboendet kan ha vistelseytor på taket, samt att förskolegården kan samnyttjas till viss del. Detta har testats med goda resultat i bl a Lilla och Stora Alsike i Knivsta.

Klimatanpassning

I planområdet ligger den tänkta skol/förskoleytan i den mest översvämningsutsatta delen av området. Till skola/förskola är det mycket viktigt med kontinuerlig tillgänglighet och det finns inga marginaler som ger tolerans för eventuell översvämning. Det noteras vidare att planen enbart beaktar prognoser för havsnivåhöjning fram till 2100. Det finns inget vetenskapligt underlag som visar att havsnivåhöjningen avtar år 2100 utan det är troligt att den accelererar. En planering som innebär en robusthet inför framtida förändringar innebär att stora framtida kostnader kan undvikas.

Kommentar: Detaljplanen har utgått från klimatscenario RCP 4.5, enligt anvisningarna i översiktsplan 2035. Där lägre marknivå föreslås kommer särskilda krav på tätbet i fasad och entrépartier. Förskolebyggnaden har en golvhöjd på minst +2,6 meter, vilket är den allmänna bestämmelsen för hela planområdet.

Avfallsverksamheten

Begreppet hushållsavfall är ersatt med kommunalt avfall genom ändringen i 15 kap. 3 § miljöbalken (prop. 2019/20:156). Begreppet hushållsavfall bör därför bytas ut mot kommunalt avfall i samtliga samrådsdokument.

Kommentar: Handlingarna uppdateras enligt ovanstående.

Det finns inga fattade beslut kring utformning av system för fastighetsnära förpackningsinsamling. Texten kring avfallshantering i anslutning till villor måste därför ändras så att formuleringen om 370-liters kärl tas bort. Förslag på ny formulering: Enskilda villor och stadsradshus förses där så möjligt med egna kärl för det avfall som kommunen ansvarar för. Insamlingsfordon tömmer kärl vid tomtgräns eller annan anvisad uppställningsplats.

Kommentar: Planbeskrivning uppdateras enligt ovanstående förslag.

Regeringen har fattat beslut om att kommunerna tar över insamlingsansvaret för

hushållens förpackningsavfall från 1 januari 2024 och att fastighetsnära förpackningsinsamling ska vara fullt utbyggd 1 januari 2027. Fastighetsnära insamling innebär att servicegraden för insamling av förpackningar ska vara densamma för insamling av rest- och matavfall vilket ställer högre krav på att avfallsutrymmen för samtliga avfallsfraktioner finns i närheten av fastigheter där människor bor och verkar. Detta ställer krav på att framtida fastighetsägare i området planerar för fler och större avfallsutrymmen än vad som framgår i kvalitetsprogrammet (särskilt avseende stadsradhus). Ansvaret för att utrymmen är tillräckligt dimensionerade och korrekt utformade ligger alltid på fastighetsinnehavaren.

Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas med beskrivning att planområdet ska följa aktuell avfallspolicy. Ytor för insamling möjliggörs med korsmark inom Trädgårdsstaden och förväntas ske inne i byggnaderna i resterande planområde.

Skrivningen om avfallssamfälligheter bör bytas ut till att gemensamma lösningar är att föredra i flerbostadshus och bostadsrättsföreningar. För fastighetsägare med en- eller tvåfamiljsfastigheter är enskild avfallshantering förstahandsvalet.

Kommentar: Yttrandet noteras och planhandlingarna uppdateras.

Från och med 1 januari 2026 får kommunen ansvar för att samla in utsorterade pappers-, plats-, glas- och metallförpackningar (utom skrymmande förpackningar) på torg och i parker som är:

1. större än 2000m²
2. där det uppkommer betydande mängder förpackningsavfall, och
3. där kommunen har renhållningsansvar.

Detta medför t.ex. att sortering och hämtning måste möjliggöras vid gångstråk, torg och i områdets parker.

Kommentar: Planbeskrivning uppdateras med hänvisning till aktuell avfallspolicy.

Det är viktigt att planeringen tar hänsyn till behov av att få en fungerande trafiksituation även under områdets byggnation och lägger de olika etapperna så att logistiken fungerar och kräver så få trafikrörelser som möjligt, särskilt vad gäller tung trafik.

Kommentar: Internt samordningsmöte för att diskutera ovanstående frågor och byggnation av området kommer att hållas framöver tillsammans med andra berörda förvaltningar.

VA-verksamheten

I utredningen för VA- och dagvattenhantering saknas profilritningar, vilket medför att ledningsdjup inte framgår av ritningsunderlaget. Det finns en risk att ledningssystemen och övriga VA-anläggningar inte kommer att kunna byggas på ett ekonomiskt och funktionellt sätt. Området är trångt planerat och det kommer exempelvis vara svårt att hitta en ny placering för de planerade eventuellt tillkommande pumpstationerna och ledningar. Följden kan bli merkostnader för VA-kollektivet och byggherrar, både i anläggningsskedet och vid efterföljande drift och underhåll av anläggningen.

Kommentar: *Detaljer för projektering tas fram i senare skede. Samordning ska ske mellan exploatör och VA-verksamhet i det fortsatta planeringsarbetet. Inför granskningskedet har överenskommelse om fler lägen för pumpstationer och u-områden från dessa träffats, vilket föranleder uppdatering av plankartan.*

Teknisk försörjning (Planbeskrivning)

I texten om dricks- och spillvatten står det på två ställen att nya pumpstationer kommer att behövas inom området. Det gäller enbart spillvatten, och ska tas bort från avsnittet om dricksvatten.

Kommentar: *Planbeskrivningen uppdateras.*

I texten och dagvatten står det: "Då planområdet är havsnära beläget finns inga specifika krav på fördröjning utan fokus är att rena dagvattnet inom området innan vidare avledning till Hudiksvallsfjärden". Denna mening bör tas bort då dagvatten enligt VA-policyn i Hudiksvalls kommun ska omhändertas lokalt.

Vidare nämns att det under avsnittet dagvatten att parken i det södra området skulle kunna ha en dagvattenanläggning för omhändertagande av dagvatten från planområdets södra del. Det är dock endast en liten del av området som kommer att kunna ledas tid, och denna text har tagits bort från tidigare versioner av VA- och dagvattenutredningen.

Kommentar: *Planbeskrivningen uppdateras.*

Förorenad mark (Planbeskrivning)

Enligt planbeskrivningen kommer sanering av området att göras innan bostäder byggs. VA-verksamheten anser att det behöver göras redan innan infrastrukturen byggs. Exploatören ska bekosta provtagning och eventuell sanering innan VA-anläggningarna kan byggas. Detta ska regleras i exploateringsavtalet, för att säkerställa att inte kostnaderna hamnar på VA-kollektivet.

Kommentar: *Ansvar och kostnader för förorenad mark inkluderas i exploateringsavtal.*

Administrativa frågor (Planbeskrivning)

VA-verksamheten har inte fått ta del av innehållet i förslaget till exploateringsavtal. Detta bör ske snarast då exempelvis kostnadsregleringar och tidsplan påverkar VA-verksamhetens budget och resursplanering. Det är långa ledtider och mycket som behöver samordnas. Innan byggherrarna kan få ut en nybyggnadskarta, med höjder och tryck vid anslutningspunkten, behöver VA-ledningsnätet vara utbyggt. Även följande behöver hanteras inom tidsplaneringen:

- Koordinering med pågående projekt på Kattvikskajen, främst med tanke på byggtrafiken till och från området.
- Planera in förläggning av VA-ledningar innan externa massor påförts, då skulle det sparas mycket tid och pengar på mindre schaktdjup.
- Konstruktionen av kajen behöver samordnas med etableringen av dagvattenutloppen.

Kommentar: *När ett förslag till exploateringsavtal tagits fram kommer samråd att ske med berörda förvaltningar. De förvaltningar som berörs av avtalets innehåll ska ges möjlighet till synpunkter för att säkerställa så att avtalet speglar de krav respektive förvaltning inom kommunen har.*

Del 1 (Plankarta)

Kvartersindelningen är enligt handlingen föreslagen med kvarter som sträcker sig från Brädgårdsgatan och helt ner till kajen. Är det säkerställt att det kommer att bli så? Om fastighetsindelningen skulle bli en annan finns det inte reserverat u-område där de allmänna ledningarna skulle behöva förläggas för att kunna etablera förbindelsepunkter vid respektive fastighetsgräns.

Kommentar: *För så god lösning som möjligt låses inte alla u-områden fast i detta skede. Istället kan ledningar placeras optimalt i projekteringskedet. Exploateringsavtal och genomförandebeskrivning får redogöra för behovet av ledningsstråk. Vissa säkerställda stråk ska dock finnas med i plankartan, bl a u-områden från tänkta pumpstationer som kompletterats med.*

Det behövs ett parkeringsutrymme för spolbil vid pumpstationen; minimum 12 meter lång. Det ser inte ut att rymmas inom detaljplaneområdet, vilket medför att det kommer att behöva avsättas plats i Brädgårdsgatan. Kommer ytan som behöver tas i anspråk i Brädgårdsgatan att ske på bekostnad av någon annan kommunal anläggning? Hur löses en säker passage av gång- och cykelstråket som är planerat i Brädgårdsgatan (tungt fordon kontra skyddade trafikanter)?

Kommentar: *Ytor för gatorna har en bredd som innebär att flexzoner skapas bredvid körytor. Där bör plats finnas för uppställning av spolbil. Även E-områdenas storlek ses över så ev uppställningsplats ryms inom dem.*

I VA-utredningen är det föreslaget en dagvattenledning i Brädgårdsgatan, för avledning av dagvatten från vägområdet. En relativt stor sträcka av dagvattenledningen i Brädgårdsgatan kommer dock att stå dämd och bli sedimenterad. En bättre lösning borde vara att planera för flera utsläpp ner genom kvarteren, istället för enbart ett utlopp i norra delen av detaljplaneområdet. Det behöver då reserveras u-områden för dessa.

Det saknas u-områden för dagvattenutlopp i kajen.

Det saknas u-område för bräddledning från avloppspumpstationen.

Kommentar: *U-områden läggs in i plankartan för bräddavlopp mellan pumpstationer och havet.*

Bullerskyddande plank vid skolområdet får inte placeras närmare än 3 meter från den befintliga allmänna dagvattenledningen.

Kommentar: *Plank får finnas ovanpå dagvattenledningen, om detta sker med grundläggning som tar hänsyn till ledningen.*

Del II (Plankarta)

E-område norr om Håstaholmen 4 hamnar i konflikt med föreslagna spillvattenledningar från pumpstationer inom området.

Kommentar: *E-området ska inte ligga över någon befintlig ledning enligt det underlag som funnits i samband med planläggningen. VA-avdelningen har meddelat att denna synpunkt inte längre gäller.*

Det behövs ett parkeringsutrymme för spolbil; minimum 12 meter långt. Kommer det att finnas plats i gatuområdet för detta? I parkområdet ligger det en befintlig dagvattendamm, så det känns inte troligt att det området kommer att kunna nyttjas för parkering.

Kommentar: *Ytor för gatorna har en bredd som innebär att flexzoner skapas bredvid körytor. Där ska plats finnas för uppställning av spolbil.*

Det saknas u-områden för de allmänna VA-ledningarna mellan byggnaderna i södra delen, refererar till resonemanget till del 1 samt generellt om u-områden nedan.

Föreslagen byggnad på 55 meters höjd kommer att behöva ha en tryckstegring för dricksvattnet. Fastighetsägaren ansvarar för att anordna teknisk lösning för detta.

Kommentar: *De gemensambetsytor som ligger mellan kvarteren kommer ägas gemensamt av fastigheterna. I dessa finns möjlighet att dra ledningar som är till för kvartersmark närmast kajen. Om fler ledningar krävs för dagvatten som ska ledas mellan gatans allmänna plats och havet behövs mer u-områden. Tryckstegring i höghus blir fastighetsägarens ansvar.*

Del III (Plankarta)

Det saknas u-område för de allmänna VA-ledningarna.

Där de allmänna VA-ledningarna ska förläggas mellan radhusen mot vattnet ser det trångt ut, ref resonemang till del 1 samt generellt om u-området nedan. Enligt tidigare underlag har det varit aktuellt med samförläggning med i vart fall fjärrvärmeledningar. Ett större område behöver tas i anspråk för att få till detta.

Som nämnt saknas det flera u-områden för allmänna VA-ledningar.

Detaljplaneområdet ligger innanför kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp, och då ska det finnas u-områden för att säkerställa utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen. I VA-utredningen är det föreslagit gemensamhetsanläggningar för VA, där vatten och spillvatten ska anslutas till det kommunala ledningsnätet medan dagvatten ska hanteras helt med enskilda lösningar. VA-verksamheten kommer inte att godkänna gemensamhetsanläggningar för vatten och spillvatten, utan varje fastighet ska ha en egen förbindelsepunkt och det behöver tas hänsyn till detta i detaljplanen.

När det gäller dagvatten är en förutsättning för enskilda lösningar att det anordnas anläggningar som kan godtas med hänsyn till skyddet för människors hälsa och miljö.

En av anledningarna till VA-verksamhetens ställningstagande i frågan om gemensamhetsanläggningar innanför verksamhetsområdet är att en exploitör och en framtida fastighetsägare kan ha olika åsikt om vilken som är den bästa lösningen. VA-verksamhetens erfarenhet av gemensamhetsanläggningar är att det krävs en eller flera "eldsjälar" som ser till att anläggningarna sköts på ett bra sätt. I framtiden kan det tvingas fram en kommunal lösning om fastighetsägarna skulle vilja ha det så.

Kommentar: De gemensambetsytor som ligger mellan kvarteren kommer ägas gemensamt av fastigheterna. I dessa finns möjlighet att dra ledningar som är till för kvarteretsmark närmast kajen.

Klimatanpassning

För att kunna avleda spillvatten från detaljplaneområdet till avloppsreningsverket kommer det att behövas finnas allmänna pumpstationer. Vid strömbortfall kommer inte spillvattnet att kunna pumpas bort från området och behöver då kunna bräddas ut i havet. Bräddnivå behöver vara högre än högsta förväntade havsnivå för att bräddningen ska fungera även om det är högvatten.

Den dämningnivå som kommer att anges för anslutning till det allmänna ledningsnätet för spillvatten behöver enligt resonemanget ovan vara högre än högsta förväntade havsnivå. För dagvatten anges markytan som dämningnivå.

Fastigheter kommer inte att få ha öppna golvbrunnar etc. under dämningnivå som ansluts med självfallsledningar. Med de bestämmelser som anges i plankartan tolkar VA-verksamheten det som att vissa av fastigheterna kan komma att bli beroende av pumplösningar för att avleda spillvatten- och/eller dagvatten från sin fastighet. Viktigt att beakta är att lösningar som bygger på pumpning förutsätter att fastighetens elförsörjning fungerar. Vid strömbortfall kommer inte spill- och/eller dagvatten kunna avledas, och riskerar därmed att orsaka översvämningsskador.

Kommentar: En översyn av behovet av pumpstationer görs och läggs in i plankartan och plankarta 1 kompletteras med u-område/n för bräddavlopp. Övriga pumpstationer är kopplade till havet via allmän plats och u-område.

Ledningarnas höjder ska anges med sektioner i samband med dialog med kommunens VA-avdelning.

Planbeskrivningen kompletteras med en mening om att teknisk lösning inom fastigheten behövs om nivån är under dämningnivån.

Trafik- och utredningsenheten

Det saknats utfartsförbud mot huvudgatan och lokalgatan. Det ska/får endast finnas släpp i förbudet där man avser ha en angoring enligt illustrationsplanen då man passerar över ett huvudcykelstråk/regional cykelstråk.

Kommentar: I planområdet redovisas en lokalgata med tillräcklig bredd för att innehålla ett huvudcykelstråk. Stråkets placering inom detta vägområde kommer att avgöras fullt ut när det är dags att bygga stråket. Att förbjuda utfarter över cykelstråket är inte möjligt om fastigheterna som gränsar till gatan ska kunna bebyggas. Antalet utfarter bör givetvis begränsas till minsta nödvändiga antal, vilket kan göras då väghållaren (kommunen) ska godkänna ansökan om utfart.

Det saknas utfartsförbud mot kajerna. Kan inte säkerställa att inga utfarter sker där annars.

Kommentar: Detta kan styras via trafikföreskrifter i framtiden då kajen längs Hamnstadens och Centrumplatsen blir allmän plats.

Saknas yta för de kommunala D-utloppen i havet om man ska kunna göra någon dagvattenåtgärd där.

Kommentar: *Kajen vid Hamnstaden planläggs istället som allmän plats så u-områden inte krävs.*

Överlag upplevs detaljplanen trång där man kan få svårt att hantera stora snömängder.

Kommentar: *Det stämmer att området har liten andel fria utrymmen som kan nyttjas för t ex snöupplag. Detta beror till stor del på att ambitionen varit att planera en tät stad, för att rymma bostäder för många och ge området en stadsmässighet som kan försvinna om mellanrummen blir allt för stora. Samtidigt finns en önskan om att få in mer grönytor för socialt umgänge och möjlighet för bl a barn att röra på sig på allmän plats. Därför kommer en del parkmark tillkomma, kajen blir allmän plats, där även snö ryms i den slänt som finns mot havet (endast kajens egen snö). Även efter denna förändring kommer dock ytor för snö säkert inte räcka till, utan efter stora snöfall kan en del behöva transporteras bort.*

Del I (Plankarta)

Parkeringen i norr ska angöra mot Kattvikskajens gata och inte ut mot väster över huvudcykelstråket. Detta både på grund av huvudcykelstråket men också närheten till korsning där lokalgatan från Kattvikskajen angör kommande huvudgata.

Kommentar: *Det stämmer att angöring sker mot Kattvikskajens gata.*

Pumpstationen kan inte på ett säkert sätt angöras med spolbil från Huvudgatan/Brädgårdsgatan p.g.a huvudcykelstråket utan behöver angöras ifrån Angöringsgatan 1.

Kommentar: *De som ska angöra med spolbil önskar göra detta från allmän plats först och främst för att inte vara beroende av servitut och dylikt vid tömning. Därför kan angöring behöva ske över huvudcykelstråket. Detta får utformas så trafiksäkert som möjligt. Ytan med E-område ses över så uppställningsplats ryms och backning undviks.*

Påminner om att det behöver finnas inskrivet i avtal hur kommunen ska kunna ha tillgång till de torg/parkytor som finns och hur man ska kunna bygga och sköta dem. Detta avgör hur man kan utforma kajerna och om utrymmena är tillräckliga då det annars överlag är trångt längs med kajen.

Kommentar: *Detta regleras i exploateringsavtal.*

Del II (Plankarta)

Hur angör man den röda fastigheten väster om Lokalgata 1? Om huvudcykelstråket ska gå där ska det vara utfartsförbud över den. Syns inget i illustrationen heller.

Vad menas med den yta som inte är planlagd men grönområde idag? Ligger mellan den röda och bruna i väster. Ska vara utfartsförbud där också.

Den bruna fastigheten väster om Lokalgata 1 ska ha utfartsförbud med släpp för vart

man åker in till parkeringen. Saknas i illustration vart det är.

Kommentar: För att fastigheterna ska gå att använda krävs att de även får komma ut med sin trafik på intilliggande gata. I trafikutredningen beskrivs hur utfarter görs över cykelstråk med cykelöverfarter där cyklisten har företräde. Då dessa ytor inte utformats färdigt har det varit svårt att ange var utfart ska ske från respektive fastighet. Dock bör varje fastighet inte ha mer än en utfart, vilket kommunen kan förhindra i och med att gatan blir allmän plats där väghållaren (kommunen) godkänner eventuella utfarter.

En kommunal gata behöver kunna byggas, driftas och underhållas inom allmän platsmark. Anser att ytan mot förskolebyggnaden är för liten. Skrivs det något avtal om att det är tillåtet att bygga gatan inom kvartersmark för området?

Kommentar: Mot gatan vid torget behöver förgårdsmarken delvis tas i anspråk vid byggnation av gatan, vilket måste skrivas in i exploateringsavtalet. Vägsektioner är studerade och avses genomföras enl planförslaget. Figurerna i Trafikutredningen visar vägbredd, inte vägområdet där även yta för byggande ingår.

Påminner om att inga brofundamentsdelar från bilbron eller GC-bron till Hästaholmen ska ligga inom allmän platsmark.

Kommentar: Brofundamenten ligger utanför plankartan.

Gaturummen för Lokalgata 1 rymmer inte hela vägområdet som krävs enligt sektionerna i trafikutredningen, där vägområdet är 18,6 m (står felaktigt vägområde 17,1 m, se yttrande trafikutredning).

Kommentar: Figurerna i Trafikutredningen visar vägbredd, inte vägområdet som beskrivs i yttrandet ovan, där även yta för byggande ingår. Vis justering av de olika måtten kan göras längre fram under projekteringsfasen. Det kan även skrivas in i exploateringsavtal att byggnation av gatan kräver att förgårdsmark nyttjas under byggtiden.

Saknar beteckningar på x2 längs vattnet om kajen/ytan vid vattnet ska kunna vara till för övriga Hudiksvallsbor, som det står skrivet i planbeskrivningen.

Kommentar: X ses över i plankartan.

Del III (Plankarta)

För ytan n1 som ligger längs med Lokalgata 1 östra sidan kan inte ens parkering för rörelsehindrade tillåtas inom kvartersmarken. De måste passera eller köra på ett huvudcykelstråk för att angöra den platsen vilket inte är tillåtet.

Kommentar: För att behålla en flexibilitet i planen undviks allt för snäva avgränsningar för framtida utformning av kvarterets väglösningar. Därför kan det vara klokt att handikapparkering är möjlig på alla ytor.

Ytan för det avskärande diket bakom radhusen ska vara en gemensamhetsanläggning där det tydligt ska framgå ansvarsfördelningen. Om den endast är kvartersmark finns inget som säger att det byggs vilket är en förutsättning för placeringen av radhusen enligt dagvattenutredningen.

Kommentar: *Avsikten är inte att det ska vara en gemensambetsanläggning. Om fastigheten framöver ska ägas av en bostadsrättsförening så sker dragnings inom deras fastighet. Om flera juridiska ägare i praktiken behöver dela på anläggningen så skapas en gemensambetsanläggning i samband med fastighetsregleringen. Ansvarsfördelning kan redovisas i exploateringsavtalet.*

Ingår trumminlopp som är kommunal i u-område? (trumman längst söderut) Annars behövs en större yta för allmän platsmark som rymmer hela trumman så den inte ligger inne på kvarterersmark.

Kommentar: *Trumman rymms inom u-området och sedan ligger den i allmän plats.*

Gatumanen för Lokalgata 1 rymmer inte hela vägområdet som krävs enligt sektionerna i trafikutredningen, där vägområdet är 18,6 m. (Står felaktigt vägområde 17,1 m i den, se yttrande trafikutredning).

Kommentar: *Se svar på samma fråga ovan, tillhörande plankarta II*

Saknas u-områden inne på kvarterersmarken för dagvattenledningar som ska tillhöra kommunala ledningsnätet. Samt yta ute i W2 för utloppen och eventuella åtgärder där. Eller kommer det endast vara privata D-ledningar inom denna del?

Kommentar: *VA-avdelningen har suttit i flera möten efter samrådet med exploitören för att gå igenom förutsättningar för VA. De gemensambetsytor som ligger mellan kvarteren kommer ägas gemensamt av fastigheterna. I dessa finns möjlighet att dra ledningar som är till för kvarterersmark närmast kajen. VA kommer söka ledningsrätt.*

Saknar x2 längs med vattnet om kajen/ytan vid vattnet ska kunna vara till för övriga Hudiksvallsbor, som det står beskrivet i planbeskrivningen.

Kommentar: *X₁ läggs in i plankartan del 3 längs marinan där detta fallit bort, men X₂ finns redan (den smalare promenaden närmast parken i söder).*

Teknisk försörjning (Planbeskrivning)

Texten "Då planområdet är havsnära.....till Hudiksvallsfjärden" bör tas bort då man enligt Hudiksvalls kommuns VA-policy ska omhänderta dagvattnet lokalt.

Kommentar: *Meningen tas bort.*

Texten "Huvudgatan i Västra hamnen..." Det finns ju även Lokalgata 1 och 2 som också är kommunala enligt plankartan. Bör man inte nämna de också?

Kommentar: *Planbeskrivningen uppdateras avseende gata.*

I delen om avfall saknas det text om att upphämtning av avfall inte får ske längs med huvudgatan utan ska ske på lokalgata eller angöringsgatan.

Kommentar: *Inriktningen är att anfall ska hämtas från angöringsgata eller lokalgata, vilket även framkommer i Kvalitetsprogrammet.*

Planförslaget (Planbeskrivning)

I delen om parkering och angöring står texten ”....föreslås under förskoletomten med nerfart antingen från torget.” eller vart då? Saknas en del text.

Kommentar: *Planbeskrivningen uppdateras.*

Sid 6 punkt 4.1 (Trafikutredning)

Ändra texten ”Lokalgata 1 bör trafikregleras så att”. Lokalgata 1 ska utformas/gestaltas så att genomfartstrafik undviks. Man ska inte trafikreglera en nybyggd gata med en föreskrift. Vid nybyggnation ska gator utformas att vara självförklarande.

Kommentar: *Yttrandet noteras*

Sid 7 punkt 4.2 (Trafikutredning)

Ställer oss fortfarande frågande till att ett huvudcykelstråk ska behöva korsas huvudgatan på 2 ställen och lokalgatan på 1 ställe. Detta kräver stora utmaningar vad gäller utformningen av de överfarterna för att cykeln ska ha företräde före bilarna längs en huvudgata. Vi anser att man istället borde tänkt om och minskat antalet in/utfarter från intilliggande fastigheter. Saknar dessutom text om att man längs ett huvudcykelstråk tydligt ska styra in/utfarter till ett fåtal platser genom utfartsförbud.

Kommentar: *Stråkets placering läses inte fast i plankartan, utan ryms inom GATA och kan studeras vidare inför genomförande.*

Sid 7 figur 4 (Trafikutredning)

Saknar ett lokalt cykelstråk från den befintliga järnvägen mot Håstaholmen. Den kopplingen är viktig då många kommer denna väg (skolbarn från Läroverket, barn till kvällsträningar m.m.) och ska mot Oilquick Arena.

Saknar ett lokalt cykelstråk längs med kajerna då man i plankartan påvisar allmännyttig gång- och cykeltrafik.

Påminner om att lokala cykelstråket mot Håstaholmen endast är kommunalt fram till bron. Det leder sedan endast mot entrén för Oilquick Arena då det saknas ytor för att angöra mot ett cykelstråk inom Håstaholmen.

Kommentar: *Den genaste vägen för cykeltrafik från Håstaholmen och till huvudcykelstråket i riktning norrut sker i blandtrafik längs Lokalgata 2. En alternativ anslutning längs egen cykelbana till huvudcykelstråket finns i förslaget men den kan upplevas något ogen för vissa cykeltrafikanter i riktning norrut, se figur 4 i Trafikutredningen.*

Det finns flera möjligheter att cykla genom stadsdelen, dels på kvartersgatan i blandtrafik, dels längs kajen där hänsyn ska tas till gående. Dessa möjliga vägar redovisas inte som rekommenderade cykelvägar eftersom de innebär långsammare förflyttning än de redovisade stråken.

Cykeltrafik utanför planområdet kan inte lösas inom detta planarbete.

Sid 11 punkt 4.6.2 (Trafikutredning)

Fortfarande fundersam om färdmedelsfördelningen återspeglar en kommun som Hudiksvall. Det verkar vara lite lågt uppskattat på antal resor med bil.

Kommentar: Ambitionen med hela stadsdelen är att ge incitament till att välja cykel och gång före bilen. Detta görs genom att bilparkering i de flesta fall placeras en bit ifrån bostaden, cykel- och gångstråk är väl utbyggda, höjdskillnaderna är få och stadens centrum och kollektivtrafiknoder nära. Med den bakgrunden har fördelningen gjorts.

Sid 15 punkt 5.3 (Trafikutredning)

Texten "...föreslås vara 30km/h" Tveksam till 30 km/timmen, det är en hastighet som ska användas restriktivt vid skolor och inne i centrumområden. Lokalgata 1 är inte inom de kriterierna. Vill man ha en gata med låg hastighet och hög efterlevnad ska vikten läggas på utformningen, då löser hastigheten sig själv. Bättre att få in en text om hur den ska utformas istället för att föreslå en hastighet.

Texten "Lokalgata 1 bör trafikregleras....." – Nej Lokalgata 1 ska utformas/gestaltas så att genomfart undviks. Endast då kan man få trafikanter som inte har ärenden längs gatan att välja en annan gata. En trafikreglering med typ "Gäller ej genomfart" vet vi av erfarenhet inte fungerar så bra. Så bättre även här att få in en text om att vikten ska läggas på utformningen så att genomfart undviks.

Kommentar: Yttrandet noteras. Det är onekligen viktigast hur gatorna utformas för att låga farter ska upprätthållas.

Sid 16 figur 14 o 15 (Trafikutredning)

Vägområde är det område som behövs för vägens byggande, drift och underhåll. Använd annat ord om man endast vill visa typ vägbredden. Annars ska vägområdet ha med både 0,25 m stödremsa och 0,5 m extra (i detta fall) på bägge sidor d.v.s. vägområde blir 18,6 m och inte 17,1 m som figurerna visar.

Kommentar: Det är vägbredd som anses i trafikutredningen och som figurerna visar.

Sid 17 figur 17 (Trafikutredning)

Lokalgata 2 slutar vid vändplanen sen är det annan angöringsgata som tar över.

Kommentar: Det stämmer att den kommunala gatan slutar vid vändplanen vilket är tydligt i plankartan. För trafikanten kommer dock upplevelsen vara att det är samma väg som fortsätter ut över bron.

Sid 17 figur 18 (Trafikutredning)

Ändra vägområde till vägbredd då vägområde är hela det område som behövs för vägen bestånd, drift och underhåll.

Kommentar: Sektionen visar tydligt vad som anses. Ordet vägbredd borde använts men det är svårt att feltolka figuren trots denna felskrivning.

Övrigt

Behöver det talas något i utredningen om hur blåljusverksamheter kommer att angöra området med tanke på bomfällningar eller störningar i tågtrafiken?

Kommentar: Riskutredningen kommer ses över och blåljusverksamhet att behandlas djupare.

Lärandeförvaltningen

Förvaltningen önskar lyfta det ökade behovet av grundskola som förslaget ger upphov till, samt att förvaltningen gärna är delaktig i den tidiga planeringen av liknade projekt. Det finns ett behov att se över alla kommunens grundskolor både vad gäller deras geografiska placering, deras storlek och deras elevunderlag.

Kommentar: En workshop hölls internt inom kommunen i december 2020, där kommunens lokalsamordnare konstaterade att en diskussion funnits hos lärandeförvaltningen om att slå ihop skolenheter men att det låg långt fram i tiden. Dessutom var det en större yta som krävdes, och det var svårt att hitta en lämplig plats för detta inom Västra hamnen. Ska en utredning göras om kommunens grundskolor bör den göras av Lärandeförvaltningen, och inte inom ett detaljplanearbete för en del av staden. Denna utredning borde kanske gjorts i samband med översiktsplanen, men det var inget som lyftes fram i den processen. En skola med tillräckliga friytor är inte möjligt att inrymma inom planområdet med annat än att mycket av bostäderna tas bort.

Samhällsplanering samt Mark- och Exploatering

Givet att det kommer att bo ca 2,400 personer i området när det är fullt utbyggt finns det anledning att anta att ett antal av dessa är skolbarn. I planen tas höjd för skola som enligt planbeskrivningen kommer att användas som förskola i bottenplanet och vård- och omsorgsboende i de högre planen av bygggrätten. Med samma befolkningsammansättning som idag kan det finnas ett behov av en förskola med 6 avdelningar av befolkningen som kommer att bo i planområdet. Till det kommer behov från intilliggande Kattvikskajen där det inte kommer att byggas en förskola. **Samhällsplaneringsenheten tillstyrker därför resonemanget kring Förskola.**

Vidare kan det genereras uppskattningsvis cirka 20–30 barn per årskull i skolåldern. Dessa kan komma att gå i grundskola utanför planområdet under förutsättning att det finns kapacitet på andra skolor. Men det kan också indikera att det kan finnas behov av en grundskola, åtminstone F-6, i Västra hamnen. **Här kan det övervägas om ytterligare kvartersmark bör möjliggöra för en grundskola inom planområdet.**

Den långa kajpromenaden närmast havet innehåller en egenskapsbestämmelse om att marken endast får förses med en komplementbyggnad om högst 3,3 m om inte annat anges. Givet vår tolkning av bestämmelsen kan det uppföras dylika byggnader lite varstans längs hela kajpromenaden och då kan det finnas risk för att siktlinjen bryts, att framkomligheten påverkas och/eller att delar av området uppfattas som privatiserat. Bestämmelsen kan därmed få konsekvenser som nog inte varit avsedda. **Här bör behovet av komplementbyggnader utredas ytterligare och därefter bör en mer preciserad och begränsad lokalisering av dessa eftersträvas i planen.** Vi kan heller inte se att det finns begränsningar i bygggrätten med något e¹ i denna del (med reservation för att vi missat någon bestämmelse). Men även med en sådan begränsning i högst tillåten byggnadsarea kan de problem, som vi kan se med bestämmelsen och som vi angivit ovan, kvarstå.

När det gäller kajpromenaden, som vi självfallet välkomnar, har samhällsplaneringsenheten några frågetecken kring valet av lösning främst med avseende på kvartersmark eller allmän platsmark. Även frågor om skyldigheten för

kommunen på begäran av fastighetsägaren att i en framtid lösa in marken samt villkoren för detta, har aktualiserats. Enheten har som ambition att själv kunna utreda/hantera dessa inför granskningskedet. Enheten hoppas kunna få återkomma med ev. kompletterande synpunkter i den delen. **I nuläget kan vi därför varken tillstyrka eller avstyrka valet att göra kajpromenaden till kvartersmark med X-område.**

Kommentar: Även Lärandeförvaltningen har inkommit med yttrande rörande behovet av att utreda hur många barn som kommer bo i området och var de ska gå i skola. Detta är ett arbete som rör hela stadens skolutbyggnad och det behöver därför lösas utanför planarbetet. En skola med tillräckliga friytor är inte möjligt att inrymma inom planområdet med annat än att mycket av bostäderna tas bort.

För att få ett tydligare kommunalt ansvar för kajpromenaden vid Hamnstaden ska användningen ändras till allmän platsmark i plankartan. Möjligheten att tillåta mindre byggnader kommer då helt att ligga inom kommunens kontroll.

Norrhälsinge Räddningstjänst

För detaljplanen med tillhörande riskbedömning vill Norrhälsinge räddningstjänst framföra följande:

Riskbedömningen syftar till att utreda lämpligheten för föreslagen markanvändning med avseende på människors hälsa och säkerhet. Därmed har risken för skador på eller spridning av brand eller liknande till byggnaderna närmast järnvägen inte studerats. Ett scenario där brand sprids vidare till omkringliggande byggnad eller byggnader kan leda till omfattande skador, såväl egendomsskador som personella skador. Norrhälsinge räddningstjänst anser att risken för följdskador på byggnader närmast järnvägen i samband med en olycka på järnvägen bör studeras och omfattas av riskbedömningen.

Kommentar: Riskutredningen har kommit med förslag på åtgärder som är inarbetade i plankartan.

Stora delar av den norra delen av planområdet ligger lägre beläget än järnvägsspåren. Det kan till exempel innebära att vätskor som läcker ut i samband med en olycka kan rinna mot planområdet eller att en urspårad tågagn kan förflytta sig längre än om marken varit plan. Riskbedömningen bör kompletteras med en bedömning av om det påverkar nuvarande förslag på utförande och åtgärder.

Kommentar: Det stämmer att viss höjdskillnad finns mellan spår område och planområdets norra del. Skillnaderna är förhållandevis små, spår området är försett med flertal spår som minskar de således avstånd som ett tåg kan spåra ur vid en ev. olycka. Ytan i spår området är inte hårdgjord och pölutbredning kan därmed antas begränsad kring ett ev. utsläpp av brännbar vätska.

I riskbedömningen har det getts olika beskrivningar för vad som har studerats i känslighetsanalysen. I kap. 6.1.1 *Känslighetsanalys* beskrivs det att känslighetsanalysen studerar en fördelning av farligt gods som är densamma som den nationella i stället för den lokala som riskbedömningen har fokuserat på. I Bilaga D presenteras i stället två andra känslighetsanalyser som genomförts: den ena där antalet transporter av farligt gods ökat med 50 % och den andra där antalet innevånare för året 2040 har ökat med 50 %. Norrhälsinge räddningstjänst anser att detta bör förtydligas så att det tydligt går att ta del av vilka känslighetsanalyser som har gjorts och för vilka parametrar. Med hänsyn till att det ännu inte är beslutat vilken korridor som

Ostkustbanan ska projekteras för gällande dubbelspår bör en ökning i farligt gods-transporter vara ett scenario som studeras. Här bör även hänsyn tas till var ett eventuellt tillkommande spår kan komma att lokaliseras för att säkerställa att de avstånd och åtgärder som föreslagits är tillämpliga även då.

Kommentar: Den känslighetsanalys som beskrivs i kap 6.1.1 är den som genomförts. Beskrivningen i Bilaga D kommer justeras till nästa version av riskbedömningen. Känslighetsanalysen skiljer sig från grundberäkningen med en betydligt högre andel brännbar vätska och en mindre andel av övriga farliga ämnen. Därmed har känslighetsanalysen ett betydligt högre antal transporter som vid olycka kan ge konsekvenser bortom olyckans närområdet. Vad gäller spårplacering har riskbedömningen utgått från att ett ev. dubbelspår i denna korridor placeras i närheten av nuvarande dragning.

I slutsatserna för riskbedömningen föreslås att hela området (från förskolan/äldreboendet och norrut) utformas med utrymningsvägar som möjliggör utrymning bort från järnvägen samt att friskluftsintag placeras på tak och riktas bort från järnvägen. I plankartan är det dock bara byggnaderna närmast järnvägen som har dessa planbestämmelser (m1). För förskola och äldreboende föreslår riskbedömningen att dessa förses med central nödavstängning på ventilationen, denna riskreducerande åtgärd finns dock inte inarbetat på plankartan. Vid olyckor i hamnar har räddningstjänsten ett ansvar att genomföra räddningsinsats. För att det ska vara möjligt att genomföra räddningsinsatser i de planerade småbåtshamnarna behöver det finnas framkomliga vägar dit. En sådan väg kan utgöras av GC-väg under förutsättning att de är tillräckligt breda, har tillräcklig bärförmåga och är framkomliga såväl sommar- som vintertid.

Kommentar: Kvarteren öster om kvartersgatan kompletteras med en m-bestämmelse, "Friskluftsintag placeras på tak och riktas bort från järnvägen". Kvarter söder om förskola/vårdboende med användningen DCK närmast spår samt C och CKP kompletteras med skyddsbestämmelser "Friskluftsintag placeras på tak och riktas bort från järnvägen" samt "Utrymningsväg bort från järnväg ska möjliggöras".

I kommande detaljprojekteringar av vattensystemen i området behöver hänsyn tas till räddningstjänstens behov av brandposter. Projekteringen och behovet av brandposter bör ske i samråd med räddningstjänsten.

Kommentar: Yttrandet noteras och projektering av brandposter avses ske i samråd med räddningstjänsten vid framtagande av bygglösningar.

Med nuvarande utformning av väg- och järnvägsnät finns det en risk för att räddningstjänstens insats till den nya stadsdelen kan komma att fördröjas om det samtidigt kommer ett tåg.

Kommentar: Det stämmer att järnvägen med bomfällningar innebär en ökad risk för förlängd insatstid. Om järnvägen blir kvar på sin nuvarande plats bör en planskild korsning ordnas, men det är inget som kommunen styr över. Närheten till Räddningstjänsten och sjukhuset gör ändå insatstiden kort, även vid bomfällning.

I de handlingar som finns presenterade tillsammans med detaljplanen har det varit svårt att få en uppfattning om det kommer vara möjligt att köra mellan Västra hamnen och Kattvikskajen. Norrhälsinge räddningstjänst önskar ett förtydligande kring detta.

Kommentar: Planbeskrivningen (s 27) anges att "Med bil angörs planområdet i norr från Magasinsgatans utbyggnad inom Kattvikskajen och via en framtida väg väster om planområdet ner till Sågverksvägens anslutning till planområdet. " Denna väg finns redan idag för byggtrafik och har namnet Brädgårdsgatan, men den ska förbättras och öppnas för allmänheten.

Övriga

Ellevio

I plankartan finns flera E-områden. Dessa är inte specificerade mer än angivna som tekniska anläggningar. Ellevio vill att de E-områden som är avsedda för transformatorstationer ska specificeras. Tre områden i plankartan har markerats (två inom befintliga E-områden och ett inom allmän platsmark) där Ellevio behöver placera nya transformatorstationer. Storleken på nya nätstationer är svårt att säga i dagsläget eftersom det beror på hur stort kapacitetsbehovet kommer att bli. Bedömning är att nätstationer behöver vara ca 6 x 4 meter.

Runt en nätstation ska det finnas ett två meter fritt utrymme, ett så kallat arbetsområde, detta kan utgöras av E-område. Förutom arbetsområdet krävs ytterligare tre meter byggnadsfritt område, totalt sett fem meter från nätstationsbyggnaden. Inom den femmeterszonen får inga byggnadsdelar finnas, detta med anledning av bland annat brandrisk. De ytterligare tre metrarna, från arbetsområdet, kan utgöras av E-område eller av prickad mark. E-området behöver vara åtkomligt med lastbil. Om åtgärder vidtas kan vissa justeringar i skyddsavstånden göras.

Till de nya E-områdena behöver u-områdes tillskapas så att ledningsägaren kan ta sig in med ledningar till nätstationerna och ut därifrån. I övrigt kan ledningar placeras i allmän plats och i möjligaste mål samförläggs i samband med byggnation av vägar eller andra anläggningsarbeten.

Det finns befintliga ledningar inom planområdet, plankartan behöver kompletteras med u-område för dessa annars måste ledningarna flyttas på. Flytt av ledningar initieras och bekostas av exploatören och ny plats för ledningarna behöver säkerställas genom markreservat i plankartan.

Kommentar: När befintliga ledningar behöver flyttas ska detta bekostas av exploatören, vilket redan står angivet i genomförandebeskrivningen. En översyn av antalet E-områden i samråd med Ellevio görs till granskningskedet.

PostNord

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

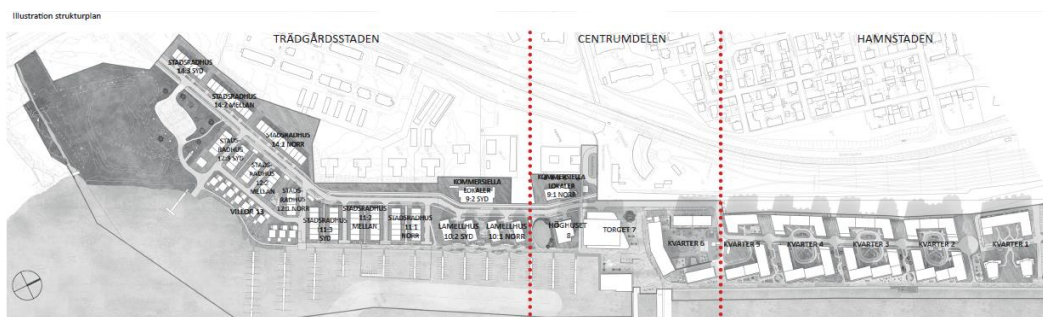
Kommentar: Yttrandet noteras. I detaljplanen har ytor avsatts för bl a brevlådesamlingar inom Trädgårdsstaden. Inom resten av planområdet planeras för flerfamiljshus där post kan levereras i fastighetsbox från kvartersgatan.

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 183 yttranden.

Kommunens kommentarer visas i kursiv stil.

Huvudrubrikerna och yttrandena följer stadsdelens uppdelning av ”**Hamnstad**”, ”**Trädgårdsstaden**” och ”**Centrumdelen**” där det är möjligt. Vissa yttranden omfattar hela planen som helhet och redovisas därmed under rubriken ”**Allmänt**”.



Hamnstad

Höjder, exploateringsgrad, havsutsikt och stadsbild

Vad gäller ”Hamnstad” handlar synpunkterna framförallt om att föreslagna höjder på mellan 7–9 våningar är alldeles för högt och att bebyggelsen kommer att skapa en ”mur” mot fjärden. Den höga och täta bebyggelsen anses därmed förstöra den för Hudiksvall typiska havsutsikten samt inverka negativt på stadsbilden. Många beskriver Hudiksvall som en unik kustpärla som kännetecknas av låga trähusbyggnader vars karaktär ligger i att vara en hamnstad, och att stadsbilden och Hudiksvalls identitet är högst beroende av närheten och kontakten med havet. Att bygga högt och nära havet skulle alltså inskränka på Hudiksvalls identitet.

Totalt bedöms 154 yttranden ta upp denna fråga och är utan jämförelse den fråga som engagerar flest. Flera utav yttrandena lyfter i sammanhanget även upp Kattvikskajen som ett exempel på hur havsutsikten och kontakten med havet har byggts bort på grund av det nu uppförda parkeringshuset, ett bygge som många menar inte får upprepas i Västra Hamnen. Man påpekar att föreslagna nockhöjder ligger alldeles för högt i förhållande till andra representativa delar av staden. De som yttrat sig menar också att havsutsikten och närheten till havet är det som gör Hudiksvall unikt och att det många gånger är anledningen till varför man väljer att bo kvar eller funderar på att flytta hit. Man menar att havsutsikten är för alla och inte enbart för de som kommer att bo i området. Havsutsikten är ett allmänintresse. De siktlinjer som beskrivs och finns i planen anses otillräckligt och en oro uttrycks för skuggverkan på bebyggelsen i Åvik.

”Ingen mer mur mot havet. Husen byggs för högt i förhållande till dess närhet till vattnet. Man stjälar havsutsikten från alla gamla Hudiksvallsbor”

”Det innebär en total barriär mot havet med undantag från begränsade siktlinjer”.
”Siktlinje kan aldrig ersätta en havsutsikt”

”Hamnstadens höghus med sina 7–9 våningar kan omöjligen inge en känsla av småstad. Kontakten med havet måste få finnas kvar”

Kommentar: *Kommunen har en vision om att växa och bli fler, för detta krävs att bostäder, service och infrastruktur byggs. Utvecklingen ska vidare gärna ske i anslutning till/inom befintlig infrastruktur och service, det vill säga förtäta för att undvika kostsamma utbyggnader (vägar, va osv) samt undvika att ta oexploaterade områden i anspråk. I Västra hamnen finns dessa förutsättningar. Marken ligger i nära anslutning till Hudiksvallsstad och innebär ett attraktivt läge. Marken anses därmed inte nyttjas på ett resurseffektivt sätt idag.*

För att kunna bygga i området krävs stora satsningar vad gäller sanering och kajförstärkning samt flera utredningar som utreder markens lämplighet för bebyggelse. En mängd ny infrastruktur, både på och under mark krävs också. Sammantaget innebär detta stora investeringar vilket i sin tur bidrar till att en viss mängd exploatering måste till för att projektet ska kunna genomföras, där av föreslagna höjder och exploateringsmängd. Konsekvensen av att bygga strandnära/hamnnära är att vyn mot havet/fjärden naturligt påverkas, både för allmänheten och för bakomvarande bebyggelse. För att minimera denna påverkan har utblickar/ siktlinjer inarbetats i detaljplanen.

Dock kommer föreslagna höjder att revideras efter genomfört samråd för att upplevelsen i stadsdelen ska innebära att det fortfarande känns som Hudiksvall. Med den nya höjdangivelsen möts delvis allmänhetens intresse av lägre efterfrågad bebyggelse utan att äventyra projektets genomförande.

Bebyggelsen inom Västra hamnen är varierad och det har främst varit höjdskealan som avvikit från Hudiksvalls skala, där vi endast har några hus sedan tidigare med 8 våningar. När det gäller materialval i fasad så är vår stad rik på variation sedan tidigare, åtminstone centralt.

Med den nya höjdangivelsen bedöms bebyggelsen kunna harmonisera med övrig bebyggelse som finns i Hudiksvalls innerstad där ett flertal viktiga byggnader är uppförda i 5 våningar. Någon risk för skuggverkan på Äviks bebyggelse föreligger inte enligt framtagen Solstudie.

Klimatanpassning, ekokommun, träbyggnadsstrategi

Många synpunkter handlar om Hudiksvalls status som ekokommun. Mer planering för solceller efterfrågas kraftigt, samt att betydligt fler hus i Hamnstaden byggs med stomme och fasad av trä, enligt kommunens träbyggnadsstrategi. Majoriteten av byggnader i Hamnstaden ser ut att byggas i betong. Att bygga i trä skulle även harmonisera bättre med Hudiksvalls byggnadstradition och stadsbild anser flera.

”Endast tre av cirka 30 hus föreslås få träfasad på mark där sågverkets virkesstaplar tidigare stod tätt. Betong är både energikrävande och koldioxidskapande medan trä i stomme och fasad långsiktigt binder kol vilket är nödvändigt för att klara 2045 års klimatmål. Detta är ett ytterligare skäl att slopa Hamnstaden och stå fast vid kommunens ursprungliga förslag med Trädgårdsstad och trähusbebyggelse.”

Kommentar: *Kommunens träbyggnadsstrategi har som främsta uppgift att styra kommunens egna byggande. I denna detaljplan har kommunen valt att lägga in bestämmelser om träfasad i*

nästa hela Trädgårdsstaden samt på några utvalda hus i Hamnstaden. Därutöver är det möjligt att uppföra alla byggnader med trästomme och nästan alla med träfasad, undantaget de byggnader som ska ha tegelfasad. Detaljplanen möjliggör byggnader i trä, men tvingar inte fram dem överallt.

Mer grönt

Många tycker att det saknas grönytor för allmänheten och att det halvprivata ytorna som föreslås i nuvarande plan inte känns inbjudande. Fler och större grönytor skulle ge en helt annan access till havet och inbjuda till spontanlek och umgänge. Fler och större grönytor för allmänheten skulle skapa en helt annan karaktär. Många tycker att området är för hårt exploaterat och att det inte finns gröna släpp där allmänheten kan få komma fram och där havet kan synas i ett större perspektiv.

”Saknas grönområden mellan husen för allmänheten/de boende tex att spela brännboll eller likande på. Det är inte inbjudande att gå på en smal remsa bland hoptryckta höga hus”

Kommentar: *Efter samrådet kommer parkområdet vid kajen i Hamnstaden göras större för att tillmötesgå önskan om mer grönyta. Dock blir det inte en park så stor att brännboll möjliggörs. Den storleken på park har staden endast på ett fåtal platser centralt. I Västra hamnen kommer en sådan park finnas längst i söder. När det gäller grönska nära bostaden har planbestämmelser lagts in som innebär att bostadsgårdarna inte får ha anlagd parkering eller förrådsbyggnader. Det ger förutsättningar för gröna gårdar.*

Trädgårdsstaden

Höjder, exploateringsgrad och havsutsikt

Vad gäller ”Trädgårdsstaden” tycker många även här att föreslagen bebyggelse är för hög. Mest kritiska till Trädgårdsstaden är boende på Parkhyllan. Flera menar att föreslagna höjder kommer att försämra utsikten över fjärden och därmed riskera få en värdeminskning på fastigheten. Flera känner sig lurade av kommunen och man hänvisar även till den tidigare fördjupade översiktsplanen från 2015 samt till ett tidigare möte mellan bostadsföreningarna och representanter från kommunen där det, enligt föreningen, utlovats lägre höjder. Enligt flera tar kommunen ingen hänsyn till de som köpt lägenhet i Parkhyllan. Boende menar vidare att det inte är acceptabelt att förutsättningarna ändras så mycket och att det enligt lagens mening inte kan vara rätt.

Flera tycker även att planbeskrivningen och plankartan är svårtolkad och att det är lätt att missta sig för var som gäller när det kommer till höjder och tillåtna våningsantal.

Kommentar: *Fördjupad översiktsplan 2015 är inte längre ett gällande planeringsunderlag sedan den nya översiktsplanen 2035 har antagits, men även i den äldre planen angavs att området nedanför Parkhyllan var tänkt för bostäder. Det möte som hållits med bostadsrättsföreningar har haft till syfte att föra dialog och där har inga beslut tagits kring planförslagets innehåll. Kommunens representanter har varit tydliga med att de inte haft något sådant mandat. Under arbetet med planprogrammet, som togs fram inför detaljplanearbetet, gjordes flera revideringar för att tillgodose önskemål från boende på Parkhyllan.*

En plankarta är svår att tolka men utformas efter gällande riktlinjer från Boverket.

Buller, räddningstjänstens tillgång, servitut.

Boenden på Parkhyllan invänder starkt mot genomfartsvägen som placeras precis nedanför. I och med vägen blir det mycket trafik och buller som påverkar Parkhyllan vars tysta sida vetter mot vattnet. Byggnaderna är inte förberedda för att klara ljud från en trafikerad gata. Noterar att det även planeras för bussförbindelse vilket är miljömässigt bra, men då ökar risken för genomfartstrafik, för att få busslinjen lönsam. Rädd för att boenden som ska österut till Idenor och många fler kommer nyttja vägen. Kommer bli betydligt mer trafik än tänkt. Brf Parkhyllan har även ett servitut med fastigheten Åvik 26:18, för dels plats för räddningsfordon och parkering. Detta måste anses viktigare. Annars följer ni bara byggherrens intresse att maximera byggrätten.

Åvik 26:18 har ett officialservitut för att anlägga en småbåtshamn samt en gångväg från Parkhyllan till hamnområdet. Lintorget motsätter sig att servitutet för gångvägen upphävs. Servituten måste värnas i planläggningen och utesluta bebyggelse på kajområdet som hindrar utövning av servitutet för småbåtshamn samt tillförsäkra rätt att gångvägen med dess tillgänglighetsanpassning värnas

Kommentar: *Gatan är inte tänkt som en genomfartsgata och kommer utformas för att förbindra att det upplevs som någon genväg. Efter samrådet läggs en vändplan till i plankartan mot sydväst så det också blir enkelt att hindra genomfart. Buller ska därmed inte uppstå i en sådan omfattning att boende på Parkhyllan utsätts för olägenhet. Vägen dras dessutom runt Åvik 26:18 till följd av synpunkterna under samrådet, vilket innebär att avståndet mellan vägen och befintliga bostäder ökar.*

Servitutet ner mot havet har tillgodosetts i planen genom gemensambetsanläggning avsedd att vara gata samt en planlagd småbåtshamn. I och med förändring av planförslaget kommer Åvik 26:18 inte längre ingå som en del av detaljplanen.

Föreningarna

Många privatpersoner har yttrat sig angående att planera bostäder på mark som inte är sanerad och innehåller dioxin. Är det ens lagligt? Detta är galenskap. Är tanken att barn ska bo här? Kan de ens leka i sandlådan? Ett område som kallas trädgårdsstaden där man inte får plantera? Hur ska det hållas koll att ingen odlar, självklart kommer folk göra det om 5–10 år? Framtida generationer kommer ta skada av detta. Marken måste självklart saneras om byggande ska ske här.

Kommentar: *Länsstyrelsen bevakar frågor som rör människors hälsa och de anser att den föreslagna detaljplanen kan accepteras under förutsättning att föreningarna hanteras enligt "Program för hantering av förorenad jord inom Västra Hamnen planområde, Structor, daterad 2022-07-24". Hanteras föreningarna på detta sätt bedöms risken reduceras till en nivå som motsvarar de nya planeringsförutsättningarna. Beskrivningar kring hur odling ska ske ses över i planhandlingarna.*

Centrumdelen

Höjder, exploateringsgrad och stadsbild

Framförallt är det byggnaden på 55 meter som många reagerar på. Denna typ av byggnad menar många inte har någon som helst anknytning till Hudiksvall.

”Det ser ut som kommunen tänkt sig 16 våningar, då blir det en barriär än från vilket håll man tittar. I och för sig bra med viss service i området. 16 våningar är lite väl högt mot övrig bebyggelse i Hudiksvall”

Kommentar: *En signaturbyggnad med ganska smal utformning kommer synas från långt håll, men inte skymma särskilt mycket av utsikten. Diskussionen kring om detta hör hemma i Hudiksvall är relevant och något som tjänstepersoner och politiker diskuterat inför samrådet.*

Barnkonsekvensanalys

Övergripande för samtliga synpunkter är efterfrågan på en Barnkonsekvensanalys, då man menar att en sådan saknas eller är undermålig. Många yttranden kritiserar förskolans placering, bland annat för att den placeras ovanpå ett garage och intill höghus. Områdets trafiklösning ger enligt många ett osäkert intryck för barn och ungdomar.

”Jag anser att en ordentlig barnkonsekvensanalys av planen måste genomföras. Utrymmena för spontan lek är små, utemiljön vid förskolan lämnar mycket att önska och gång- och cykelbanor är väldigt illa planerade. Allt som blir säkert, tillgängligt och tilltalande för barn kommer också att gynna andra; rörelsehindrade, äldre med funktionsnedsättningar och barnens familjer framför allt.”

Kommentar: *Det stämmer inte att barnkonsekvensanalys saknas, då det var en av de handlingar som följde med detaljplaneförslaget. Några av synpunkterna har handlat om att analysen varit undermålig. Hudiksvalls kommun arbetar kontinuerligt med att utveckla sitt arbete med barnkonsekvensanalyser och tar till sig synpunkterna inför framtida arbeten. I planbeskrivningen kan också barnperspektivet lyftas fram tydligare.*

Bedömningen är att trafiken i området ska bli mindre tack vare kravet att hämta och lämna sin bil i parkeringshuset. Genom att förlägga förskolan nära parkeringshuset ges ett incitament till föräldrar att inte skjutsa sina barn, vilket förbättrar trafiksäkerheten och minskar avgaser vid förskolan och i stadsdelen.

Havsnivåhöjning

En övervägande del av synpunkter uttrycker en oro över framtida havsnivåhöjningar och den översvämningsrisk detta kan innebära för stadsdelen. Det finns byggnader i detaljplan som reglerats till en golvnivå om + 1,9 meter över havet, medan planförslaget rekommenderar + 2,6 meter med hänsyn till kommande havsnivåhöjningar. Många trycker på kommunens ansvar i denna fråga och att kommunen kan komma att bli ersättningsskyldig om planläggning sker på mark som inte är lämplig med hänsyn till risk för skador på grund av exempelvis översvämnings. Många menar även att flera byggnader riskerar att översvämmas redan inom 80 år.

Kommentar: *De byggnader som planläggs med lägre golvnivå innehåller inte bostäder i bottenvåning och är därmed mindre känsliga. Särskilda skyddsåtgärder är även föreslagna för dessa byggnader i planbeskrivningen på sid 25–26. Anledningen till den låga marknivån är att en anpassning gjorts till varuleveranser, befintlig bebyggelse och möjligheten att ha nära kontakt mot strandpromenaden för t ex en restaurang. Att kunna bevara något av det som redan finns inom planområdet har varit ett mål utifrån ett hållbarhetsperspektiv, men svårt att få till pga krav på marknivåer bl a.*

Allmänt

Fördjupad översiktsplan 2015 & kommunens vision

Att bygga enligt tidigare visioner menar flera passar bättre in i Hudiksvalls stadsbild, skulle ta större hänsyn till omkringliggande bebyggelse samt passa in i Hudiksvalls historia. Flera tycker att detaljplanen avviker alldeles för mycket hur det tidigare utlovats och att kommunen agerat vilseledande. Många poängterar att den fördjupade översiktsplanen 2015 var kommunens egna förslag och flera förstår inte hur den så enkelt kan överges. Merparten vill att höjderna och exploateringsgraden ska återgå till hur det var sagt i kommunens fördjupade översiktsplan från 2015. I den fördjupade översiktsplanen föreslogs en ”Trädgårdsstad” med bostäder i 1–2 våningar och ibland 3 våningar i området där Hamnstaden nu är planerad.

Flera kritiserar även skrivelse om den fördjupade översiktsplanen 2015 i planbeskrivningen. I planbeskrivningen har kommunen angett att planförslaget överensstämmer med intentionerna för den fördjupade översiktsplanen. Merparten menar att detta blir missledande eftersom man anser att förslaget avviker alldeles för mycket vad gäller byggnaders skala, placering och trafik.

Många är även frågande till varför det måste byggas så högt och så tätt och om det är kommunens vision som driver på denna utveckling. Flera ifrågasätter kommunens vision om att vara för ambitiös och att visionen inte kan införlivas på bekostnad av Hudiksvalls småstadskarakteristik och dess invånare. Flera menar att det är bra att ha visioner, men de måste vara realistiska och hållbara.

”Innan man sätter en vision (50,000 invånare) är det rimligt att visualisera densamma, ska Hudiksvall växa på bredden eller på höjden. Utgångspunkten är alltså inte en stor befolkningsökning som snabbt måste ha bostäder utan en utveckling som går långsamt och som kan planeras väl utifrån marktillgång som finns runt om i hela kommunen och staden”

I översiktsplanen står det även att det ska användas trä som material då det är mest miljövänligt. Det har nu slutat i att det är tre hus med träfasad i Hamnstaden.

Kommentar: *Den översiktsplan som togs 2015 har spelat ut sin roll i och med att en ny översiktsplan är antagen. Redan när parkhyllan byggdes tilläts avvikelser från den fördjupade översiktsplanen vad gäller höjder. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, och planer görs om regelbundet. Det har även konstaterats att den tidigare fördjupade översiktsplanen inte tog hänsyn till ekonomiska förutsättningar vilket gjorde den orealistisk. Sedan 2015 har kommunen tagit en ny Vision som pekar på en stor befolkningsökning, och då ett stort behov av nya bostäder. Kommunens vision om att växa och bli fler kräver att bostäder, service och infrastruktur byggs. Utvecklingen ska vidare gärna ske i anslutning till/ inom befintlig infrastruktur och service, det vill säga förtäta för att undvika kostsamma utbyggnader (vägar, va osv) samt undvika att ta oexploaterade områden i anspråk. I Västra hamnen finns dessa förutsättningar. Marken ligger i nära anslutning till Hudiksvalls stad och innehar ett attraktivt läge. Marken anses därmed inte nyttjas på ett resurseffektivt sätt idag.*

Detaljplanen tvingar fram träfasad på tre hus i Hamnstaden och på nästan alla hus inom Trädgårdsstaden. Därutöver kan alla andra byggnader (undantaget de som ska ha tegelfasad) byggas med träfasad eftersom detaljplanen inte hindrar detta. Det är upp till den som bygger att utforma husen på lämpligt sätt.

Strandskydd, gång- och cykelväg, strandpromenad, allmänhetens tillgång

Strandskyddet upphävs inom hela Hamnstaden, enligt 7 kap. 18c § punkt 1 samt punkt 5 i miljöbalken (1998:808).

Många synpunkter har berört detta upphävande och dess påverkan på allmänhetens tillgång till strandpromenaden med gång och cykel. Att ha tillgång till vattnet för alla som bor i staden är något som många anser vara viktigt för stadens identitet och hjärta. Det finns en rädsla att strandpromenaden i framtiden ska privatiseras och bebyggas, eftersom det enligt detaljplan tillåts uppföras komplementbyggnader längs strandpromenaden.

”Strandskyddet kan möjligen upphävas om det sker för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Här är det tvärtom, strandskyddet behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Det är därför vi har ett strandskydd”.

Ett flertal yttranden från allmänheten betonar vikten av att stadsdelen ska ha fotgängare och cyklister i fokus, inte bilar och bilister. Gång- och cykelvägarna längs strandpromenaden bör breddas. En breddning om minst 30–40 meter är en återkommande åsikt. De ser helst att stadsdelen samt Hudiksvalls centrum går att nå via cykel från exempelvis Idenor och Visvall. Plankartans egenskapsbestämmelser för gång- och cykelvägen känns motstridiga för många.

Kommentar: Länsstyrelsen är den myndighet som övervakar strandskyddsfrågan. I sitt yttrande skriver de ”Länsstyrelsen anser att skälen för upphävandet är väl motiverade.” Kommunen har genom planen säkrat upp allmänhetens tillgång till strand och kaj. För att ytterligare förstärka detta kommer den norra delen av planen förses med allmän plats närmast vattnet. I söder behöver bestämmelsen småbåtshamn vara kvar eftersom det planeras för just en sådan på platsen. Att bredda strandpromenaden till 30–40 meter skulle omöjliggöra byggandet av bostäder i området.

Järnväg (OKB)

Under 2023 kommer Trafikverkets förslag till korridor för ny järnväg att läggas fram. Oavsett hur förslaget kommer att se ut är det en viktig del av bostadsplaneringen och en ny detaljplan måste ta hänsyn till den nya dragningen av järnväg. Hur kan man överhuvudtaget presentera en sådan plan när frågan om järnvägens dubbelspår inte är avgjord? Byggnation nära järnväg måste undvikas. Hur ska räddningspersonal tas sig snabbt över järnvägen? Varje sekund är viktig.

Kommentar: Under detaljplaneprocessen kan Trafikverkets process kring Ostkustbanan hinna nå ett korridorval. Beroende på hur verket värderar de olika synpunkterna som kommit in samt innehållet i de sammanvägda bedömningar som länsstyrelsen och Hudiksvalls kommun ska avge över samrådsförslaget kan beslutet om korridorval komma att förskjutas ytterligare. Det kan också finnas andra faktorer som kan föranleda att beslutet om val av korridor återigen skjuts på framtiden. Hudiksvalls kommun kan inte sätta all sin stadsutveckling på paus i väntan på ett beslut om dubbelspår. Efter en mycket noggrann avvägning har kommunen kommit fram till att ett eventuellt dubbelspår och den nya bebyggelsen kan samexistera. Detta utifrån beräkningar av spårinjer, existerande hinder och de utredningar kring bl a buller och risk som gjorts i ärendet.

Frågor kring risk med hänsyn till järnvägen ska förtydligas ytterligare till nästa planskede, främst genom uppdatering av Riskutredningen.

Trafik

Bilen ligger i fokus i denna planering, inte gång och cykel. Alldeles för mycket bilparkeringar och P-hus. Bristande trafikplanering i området och behov av fler överfarter mot Stationsgatan lyfts fram. Även barns skolväg kommenteras och en oro finns för många passager över vägar och järnväg för barnen.

Kommentar: *I arbetet med detaljplanen har ett stort fokus varit på mobilitetsfrågor och att främja gång och cykel. Detta görs delvis genom att tvinga bilister att parkera i parkeringshus, istället för nära sina bostadsentréer. Det blir då jobbigare att ta bilen, vilket kan göra att fler väljer gång eller cykel om de ska in till centrum eller annan kortare sträcka.*

Hur barn tryggt kan förflytta sig genom stadsdelen ska redovisas tydligare i nästa skede. Tyvärr kan planen inte lösa trafiksäkerheten utanför planområdet, vid passage över järnväg.

Föreningar

Totalt har det inkommit fem yttranden från föreningsverksamheter, varav fyra är från bostadsrättsföreningar.

Kommunens kommentarer visas i *kursiv* stil.

BRF Parkhyllan 1

Gata

Föreningen menar att för boende på Parkhyllan skulle det komma att innebära betydande olägenhet om gatan flyttas så nära husen som förslaget till detaljplan anger.

I det reviderade planprogrammet för Västra hamnen ingår inte Åvik 26:18. Denna fastighet har en annan gällande plan med annat syfte och borde inte ingå i denna planläggning. I programmet finns en väg som liknar sträckningen av en tidigare befintlig grusväg som är en förlängning av Kvarter svägen (bild 2). Detta kunde accepteras. Dock anser man i förslaget till detaljplan att det finns behov av att anlägga väg i anslutning till Parkhyllans hus trots att det ligger utanför programområdet (bild 3). Man avser således att exproprieras mark. Det förfaller helt omotiverat då Västra hamnen har mycket egen mark att bygga på.

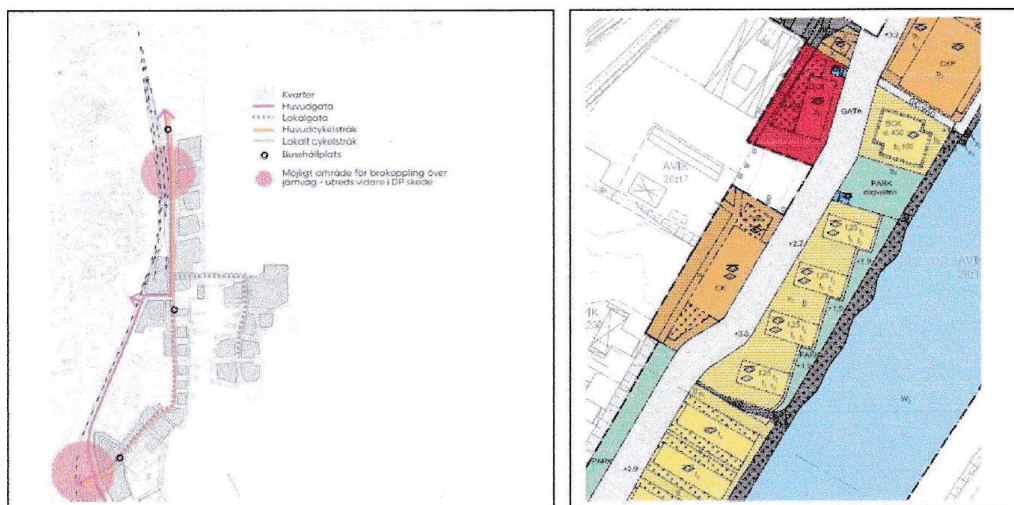


Bild 1 & 3: Visar hur gatan pressats närmare Parkhyllan utanför programområdet. Noterat att parkytans fortsättning norrifrån är flyttad från stranden till den mark som avses exproprieras. Är det tillåtet att exproprieras mark för att anlägga parkyta och gata när exploatören besitter så många hektar?

Det kan omöjligt uppfattas som ett angeläget allmänt intresse att anlägga en gata nära våra hus och skapa betydande olägenhet för boende i 100 lägenheter, på den tysta sidan. Förfarandet strider enligt oss mot 2 kap. 9 § PBL som anger ”att planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk mm inte får se så att användningen kan medföra **betydande olägenhet på annat sätt**”. Det torde till och med strida mot grundlagen där det står skriver att ”Vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller någon annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark

eller byggande utom när det krävs för att tillgodose **angelägna allmänna intressen**”.

Trafikprognos som detaljplanen redovisas är sannolikt orealistisk eftersom man utgår från att endast de som bor i södra Västra hamnen ska använda vägen (bild 4). Eventuellt byggs en viadukt över järnvägen med anslutning till gatan nedanför Parkhyllan. Vi tror att många kommer att använda denna sträckning varför prognosen för biltrafik är mycket lågt satt.

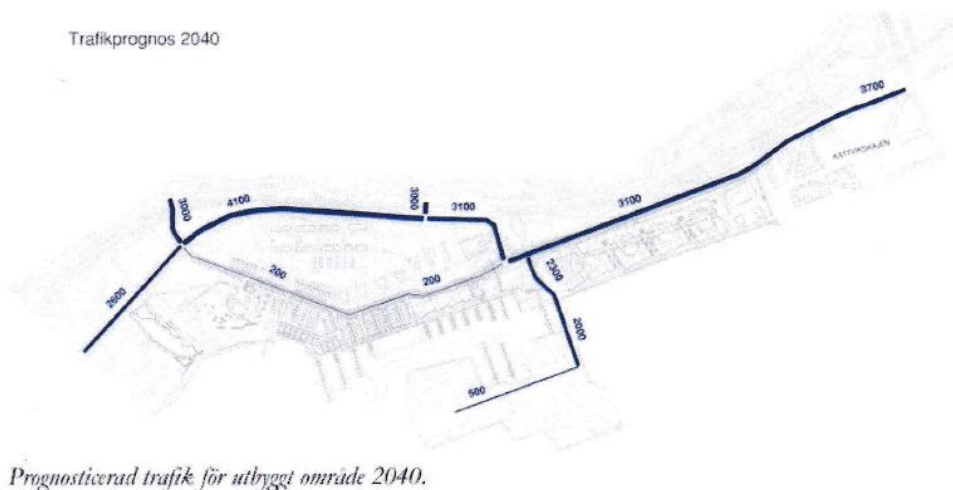


Bild 4: Hämtad från förslag till detaljplan sid 15

Man planerar bygga ett stort antal bostäder och räknar med en bil/hushåll. Flertalet av dessa bilister kör minst två gånger om dagen (bort/hem). Därutöver anges att ”denna gata ska vara möjligt att byggas om för att innehålla busstrafik i framtiden om det skulle bli aktuellt”, vilket ytterligare ökar olägenheten för boende. Genom skrivningen om bussgatan framgår att det förutsätts att det ska vara en större gata med kollektivtrafik och inte någon mindre lokalgata med begränsad trafik.

Kommentar: Planprogrammet som antagits för området har haft till syfte att utreda förutsättningar för planläggning för Västra hamnen som helhet. Programmet är dock, liksom en översiktsplan, inte juridiskt bindande och inte heller särskilt detaljerat. Det lämnar mycket kvar till arbetet med detaljplanen. Vägfrågan har varit en sådan del där en ny lösning lyfts fram och utretts i samband med detaljplanearbetet. I denna process prövas denna lösning.

Lokalgata 1 (som avses med yttrandet ovan) kommer endast vara avsedd för lokaltrafik och inte utformas för att genomfart ska ske. För att ytterligare förstärka detta resonemang läggs en vändplats in vid plangräns mot sydväst där allmän trafik kan hindras. Att gatan inte har samma placering som i planprogrammet beror på vidareutveckling av planen, men inför granskning görs gatans dragning om så den inte längre passerar över Ävik 26:18.

Gatans förväntade trafikmängd bedöms inte utgöra stor olägenhet för bostäder i närheten, då den endast ska betjäna bostäderna längs gatan. Om busstrafik någon gång i framtiden blir aktuellt bör det vara en tillgång för boende på Parkhyllan. Det handlar i så fall om en busslinje, vilket innebär få fordon.

Tillgång till strand och hamn

Självklart måste boende väster om Västra hamnen ha en gångväg till strand och hamn. En tillgänglighetsanpassad gångväg anläggs mellan husen på Parkhyllan för detta ändamål. Gångvägen leder ner till de bryggor med båtplatser som boende i

Parkhyllan ska få tillgång till. Om förslaget till detaljplan antas i befintligt skick kommer denna gångväg att försvinna. Det finns ingenting som visar att boende på Parkhyllan eller Håstavillorna tillförsäkras förbindelse med strand och hamn (se bild 5).



Bild 5: Här framgår att gångvägen mellan hus två och tre (räknat från vänster) är borttagen. Vägen är idag tillgänglighetsanpassad. Bilden illustrerar att Parkhyllan skulle komma att avskärmas både på grund av att gångvägen tas bort och att lokalgatan anläggs alltför nära Parkhyllan. Bilden är hämtad från förslag till detaljplan sid 26.

Trots detta skrivs på sidan 44 följande "Servitut med ändamål gångväg mellan fastigheten och Småbåtshamnen kan upphävas och att ändamålet tillgodoses genom att fastigheten ingår med i en framtida gemensamhetsanläggning där motsvarande funktion säkerställs. Servitutet med ändamål Väg bör upphävas då ändamålet blir obehövt då en allmän gata planeras."

Marken planläggs som småbåtshamn (V) och eftersom det inte framgår att det ska hållas öppet för alla kan det utformas på det sätt fastighetsägaren vill utan att allmänheten tillförsäkras någon rätt till området. Dessutom planläggs det för komplementbyggnader inom detta smala V-område och om dessa byggnader uppförs närmast vattnet, även om det ges möjlighet att passera mellan bostadsbebyggelsen och komplementbyggnader, skulle det bli så inträngt att det inte känns bra att passera varför det inte heller kommer att kännas möjligt. Det är därför nödvändigt att marken planläggs som allmän plats utan rätt att uppföra byggnader.

Kommentar: *Gångvägen ner från Parkhyllan till planområdet ligger utanför planområdet och har därför inte illustrerats. Inom planen kan boenden passera ner till vattnet den samma som tidigare, då plankartan anpassats helt efter servitutets läge när kvartersgata (g-område) placerats där gång- och cykelväg skulle finnas samt båtplatser ryms inom detaljplanens marina.*

Möjlighet att uppföra komplementbyggnad tas bort längs större delen av kaj och strand till nästa planskede.

Strandskydd

Föreningen motsätter sig att man upphäver strandskyddet närmast vattnet. Kommunen behöver behålla sin rätt till rådighet för den del som utgör strandpromenad.

Förslag till detaljplan hänvisar till 1 kap. 18c § punkt 5 miljöbalken där följande står: ”Som särskilda skäl vid prövning – av upphävande eller dispens från strandskyddet – får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

1. ”Redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”
5. ”Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området”

Dessa punkter saknar helt relevans i detta fall.

Kommentar: *Kajpromenaden blir tillgänglig för allmänheten genom bestämmelserna X_{1,2} i Trädgårdsstaden. Strandskyddet måste upphävas för att en marina, strandpromenad, bostäder och bryggor ska kunna tillskapas. Länsstyrelsen har detta som ett bevakningsområde och delar i detta fall kommunens syn, med undantag för ett område närmast parken i söder där strandskyddet ska bevaras. Plankartan kommer ändras i denna del längst i söder. Möjligheten att ha komplementbyggnad inom småbåtshamnen ses över längs strandpromenaden. Syftet med komplementbyggnader är inte att privatisera stranden, utan helt enkelt att möjliggöra för t ex glasskiosk, väntkur för båtturer, sopsorteringsbyggnad och dylikt som är till gagn för allmänheten och marinans besökare.*

Tät och för hög bebyggelse

Det är en avvikelse från vad som uppgavs i FÖP 2015 att bygga så pass tätt och högt som detaljplanen föreslår. Bebyggelsen utan variation kommer att förändra utsikten mot fjärden och innebära en betydande olägenhet för kringboende och strider mot 2 kap. 9 § PBL. Detta är förändrade förutsättningar från när bygglov fastställdes för Parkhyllan och det är förändrade förutsättningar från när boende köpte sina lägenheter.

Enligt kvalitetsprogrammet ser det ut som att alla hus i trädgårdsstaden är tre våningar. I förslag till detaljplan har trädgårdarna blivit hårdgjorda uteplatser med uppbyggda planteringskärl - utan möjlighet att odla träd eller buskar - för att exploitören ska undgå saneringskyldigheten.

Framför Parkhyllans hus 5 längst norrut i förslag till detaljplan är placerat ett högre hus. Enligt byggnadsnämndens protokoll ska ta hänsyn tas till utsikten från Parkhyllan och Ankargatan.

Öster om Parkhyllan saknas grönområde intill kajen trots att det är något som ska prioriteras i enlighet med 8 kap. 9 § andra stycket PBL. Att försöka maximera antalet bygggrätter för bostäder på det sätt som anges i förslaget till detaljplan ger många negativa konsekvenser.

Kommentar: *Den fördjupade översiktsplan från 2015 har spelat ut sin roll i och med att en ny översiktsplan antagits under hösten 2022. Redan när Ävik 26:18 (Parkhyllan) bebyggdes tilläts avvikelser från den fördjupade översiktsplanen vad gäller höjder. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, och planer görs om regelbundet. Det har även konstaterats att den tidigare fördjupade*

översiktsplanen inte tog hänsyn till ekonomiska förutsättningar vilket gjorde den orealistisk. Sedan 2015 har kommunen tagit en ny Vision som pekar på en stor befolkningsökning, och då ett stort behov av nya bostäder. År 2022 antogs ett planprogram för Västra hamnen. Inför antagandebeslutet om planprogram hade revidering av programmet gjorts, för att mildra effekterna av en byggnation nedanför Parkhyllan (vilket protokollet hänvisar till). Programmet är vägledande och inte juridiskt bindande, varför en utveckling skett kring placering av gata nedanför Parkhyllan.



Här syns revideringen av bebyggelsens skala från planprogrammets samråds- till antagandehandling

I plankartan syns vilka byggnader som föreslås få en lägre höjd inom Trädgårdsstaden, de finns i raden närmast Håstavillorna. I Kvalitetsprogrammet illustreras detta, men pga små bilder kan det vara svårt att upptäcka.

Att odling ska kunna ske på egna tomten ska säkerställas med övervakning från Länsstyrelsen som i detta fall är tillsynsmyndighet. Formuleringen om upphöjda planteringskärl tas bort ur planbeskrivningen.

Allmänt grönområde intill kajen krävs inte enligt 8 kap. 9 § andra stycket PBL. Planen säkerställer både parkering och friyta med prickmark inom kvartersmarken.

Allmänt

Förslag till detaljplan är svårt för gemene man att tränga in i. Det är svårt att upptäcka vad som egentligen framställs.

Några exempel är att det på flera platser i dokumentet anges att "Planförslaget överensstämmer med intentionerna för den fördjupade översiktsplanen" (sid. 9) trots att både stadsbyggnadskaraktärer och skala på bebyggelsen avviker. En annan stor avvikelse är placering av gatan.

Kommentar: Detaljplaner utformas utifrån gällande lagstiftning och rekommendationer från

Boverket. De är onekligen svårlästa dokument om inte läsaren har god kunskap om planläggning, eller mycket tid för att sätta sig in i planen.

Kommentaren som hänvisar till fördjupad översiktsplan ska tas bort.

BRF Parkhyllan 2

Strandskyddet, är utvecklingsförslaget tillräcklig grund för att upphäva strandskyddet? Speciellt för de södra delarna?

Kommentar: *Strandskyddet måste upphävas för att en ny stadsdel ska kunna tillskapas. Länsstyrelsen har detta som ett bevakningsområde och delar i detta fall kommunens syn, med undantag för ett område närmast parken i söder där strandskyddet ska bevaras. Plankartan kommer ändras i denna del längst i söder.*

Vi konstaterar också att hela planförslaget omfattas av en högre skala än den översiktsplan som nyligen beslutats om i Hudiksvall. Är det i kommuninnevärnarnas intresse?

Kommentar: *Kommunen har antagit en vision som säger att staden ska växa till 25 000 invånare till 2050. Det innebär att en hel del bostäder behöver byggas, vilket även den nyligen antagna översiktsplanen har som inriktning. För Västra hamnens norra del anger ÖP följande: "Området anknyter till stadens strukturer samt till den högre skalan som etableras på Kattvikskajen." För den södra delen anger ÖP: "Södra delen av Västra hamnen utformas som en modern trädgårdsstad, med småskaliga kvartersstrukturer, gröna trädgårdar och gaturum. I områdets norra del, gränsande mot Håstakärnan, kan bebyggelsens skala vara något högre och av småstadskaraktär."*

Är verkligen byggherrens önskan om att expropriera fastigheten Åvik 26:18 för att anlägga en gata och därmed utöka byggrätten för sin befintliga fastighet skälig grund för att genomföra en expropriering. Det är emot både ägarens, Åvik 26:18, och grannarnas, Parkhyllans bostadsrättsföreningar, vilja och vi kan inte se att det är ett angeläget allmänt intresse att göra det. Bostadsrättsföreningarna har servitut för räddningsplats, plats för servicefordon samt parkeringsplatser på den fastighet som avses att expropriera. Detta är inte angivet i förslaget.

Kommentar: *För att tillmötesgå synpunkterna som inkommit på vägdragningen nedanför Parkhyllan görs inför granskningen en revidering av planen så vägen inte passerar över fastigheten Åvik 26:18.*

Parkeringsplatser kommer dock inte vara möjliga att tillskapa inom nedanför Parkhyllan inom Åvik 26:18. Dessa parkeringsplatser är inte planenliga med dagens gällande plan då den anger Kontor på platsen, medan parkeringarna hör till bostäderna och därmed ska placeras inom användningen B i gällande plan. Servitut för dessa fanns inte registrerade hos Lantmäteriet vid framtagande av planförslaget.

Föreningen är helt emot planens förslag om anläggande av gata som kan bli en genomfartsled från och till hela Idenorslandet direkt nedanför deras fastighet. En gata direkt nedanför byggnaden medför betydande störningar och olägenheter. Dessutom är inte fastighet ljudisolerad för trafik på den östra sidan. Däremot på den västra sidan som vetter mot befintlig järnväg.

I tidigare planprogram var en lokalgata inritad som var en förlängning av Kvarter svägen utan att svänga in på Åvik 26:18. Detta är en mer rimlig dragning av lokalgatan in i området.

Kommentar: *Lokalgata 1 (som avses med yttrandet ovan) kommer endast vara avsedd för lokaltrafik och inte utformas för att genomfart ska ske. För att ytterligare förstärka detta resonemang läggs en vändplats in vid plangräns mot sydväst där allmän trafik kan hindras. Gatans dragning görs om så den inte längre passerar över Åvik 26:18.*

Gatans förväntade trafikmängd utgör ingen stor olägenhet för bostäder i närheten.

Föreningen ifrågasätter de miljöåtgärder som beskrivs. Det förekommer markföreningar i området. Är det rimligt att lösa detta genom att göra en hårdgjord tomt och ovanpå detta ej odlingsbar mark? Är inte detta en genväg för att kringgå kraven för bostadsbebyggelse? Är det tillåtet? Det måste vara kommunens ansvar att utreda det.

Kommentar: *Länsstyrelsen bevakar frågor som rör människors hälsa och de anser att den föreslagna detaljplanen kan accepteras under förutsättning att föreningarna hanteras enligt "Program för hantering av förorenad jord inom Västra Hamnen planområde, Structor, daterad 2022-07-24". Hanteras föreningarna på detta sätt bedöms risken reduceras till en nivå som motsvarar de nya planeringsförutsättningarna.*

Kompletterande synpunkter från Brf Parkhyllan 2, Hudiksvall gällande detaljplaneförslag Västra hamnen, etapp A

I förslaget är helt borttagen den väganslutning som finns från området Parkhyllan ner till hamnområdet samt till de planerade bryggorna vid vattnet. Det är en gångväg som flitigt utnyttjas av boende i området. Nuvarande väganslutning är också anpassad i lutning för att underlätta för handikappade att ta sig ner.

Kommentar: *Gångvägen ner från Parkhyllan till planområdet ligger utanför planområdet och har därför inte illustrerats. Inom planen kan boenden ta sig ner till vattnet den samma som tidigare, då plankartan anpassats helt efter servitutets läge när kvartersgata (g-område) placerats där gång- och cykelväg skulle finnas samt båtplatser ryms inom detaljplanens marina.*

Vidare avser kommunen enligt detaljplaneförslaget upphäva strandskyddet för bl a den södra delen av hamnen. Som vi ser det är strandpromenaden och tillgängligheten till den begränsad i detaljplaneförslaget. Ni anger att möjlighet ska ges till passage för allmänheten. Detta är alldeles för begränsat.

Ni nämner också i planförslaget att komplementbyggnader kan komma till. Detta kan inte accepteras inom strandskyddsområdet.

Kommentar: *Kajpromenaden blir tillgänglig för allmänheten genom bestämmelserna X₁₋₂. Strandskyddet måste upphävas för att en marina, strandpromenad och bryggor ska kunna tillskapas. Möjligheten att ha komplementbyggnad inom småbåtshamnens strandpromenad ses över.*

BRF Parkhyllan 3/Lintorget AB (via Ombud)

Som ombud för Lintorget AB, ägare av fastigheten Hudiksvall Åvik 26:18 och 26:24, samt Bostadsrättsföreningen Parkhyllan 3, tillträdande förening till fastigheten Åvik 26:24, framföra följande synpunkter på förslag till detaljplan för Västra hamnen etapp A i Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.

Bakgrund

Lintorget AB är en lokal entreprenör och exploatör som håller på att utveckla området Parkhyllan i Hudiksvall. Avsikten är att fem hus ska uppföra enligt gällande detaljplan. Två är helt färdigställda och ett håller på att färdigställas. Grunden för byggnaderna skulle kunna uppföras var den då nyligen antagna fördjupade översiktsplanen (FÖP 2015) som klargjorde att bebyggelse framför Parkhyllan skulle vara låg 1–2 våningar, ibland 3, vilket möjliggjorde utsikt över vattnet.

Bebyggelsens utformning

Med hänsyn till att järnvägens sträckning inte är beslutad går det inte att bedöma i vilken omfattning den kommer att påverka trafikflödet inom kommunen. Den nu föreslagna gatan får närmast utformning som genomfartsled. Det kan vidare konstateras att det kan komma att avse en framtida bussgata och betydligt tyngre trafik är att vänta. Trafikutredningen ska därför ta höjd för att det inte endast är en lokalgata som kommer att anläggas utan en betydligt mer trafikerad gata. Gatans placering stämmer således varken med planprogrammet eller FÖP 2015.

Kommentar: *Lokalgata 1 (som avses med yttrandet ovan) kommer endast vara avsedd för lokaltrafik och inte utformas för att genomfart ska ske. För att ytterligare förstärka detta resonemang läggs en vändplats in vid plangräns mot sydväst där allmän trafik kan hindras. Att gatan inte har samma placering som i planprogrammet beror på vidareutveckling av planen. Inför granskningen av detaljplanen görs revideringar av vägdragningen igen för att tillgodose inkomna synpunkter.*

Bebyggelsen är inte i enlighet med FÖP 2015 och beslutet angående planprogrammet som innebar att höjderna skulle återgå till bestämmelser om en till två – ibland tre våningar. Planbeskrivningen är missledande eftersom den visar varierade höjder som inte finns förankrat i planbestämmelserna.

Framför Parkhyllans hus nr 5, längs norrut, föreslås en byggnad om 13 meter i byggnadshöjd och en byggnad om 17 meter i nock framför Parkhyllans byggrätt.

Lintorget begär att höjderna återgår till de höjder som anges i FÖP 2015 och som bekräftades i planprogrammet, dvs varierande bebyggelse mellan en till två våningar, ibland tre framför hela Parkhyllan. Bebyggelsens höjd måste regleras i förhållande till plankartans nollplan.

I planbeskrivningen anges att bebyggelsen har utformats för att behålla utblick från Parkhyllan, sid 22. Detta motsvarar inte planprogrammets beslut som anger att detaljplanen inte ska påverka Parkhyllans utsikt negativt.

Kommentar: *Detaljplanekartan redovisar bebyggelse som får vara maximalt 2-3 våningar nedanför Håstavillorna och Parkhyllan. Strax norr om Parkhyllan föreslås max fyra våningar. När kommunfullmäktige tog beslut om planprogrammet hade revidering för att förbättra utsikten från Parkhyllan gjorts. I beslutet går att läsa att en sådan begäran fanns inför beslutet, och att*

sedan beslut togs utifrån reviderat förslag. Se sid 43 i denna samrådsredogörelse för skillnad mellan förslagen. FÖP 2015 är inte längre en gällande plan, utan har ersatts av nya ÖP 2035.

Höjder utifrån nollplanet har inte använts på bebyggelsen men markytan har i många fall höjdsatts utifrån nollplan, vilket gör att byggnaderna inte kan placeras särskilt mycket högre för att tillgänglighetskraven ska uppfyllas.

Kajområdet och strandskydd

Planförslaget innebär att kajen privatiseras och allmänhetens rätt till kajen och kajpromenad nedanför Parkhyllan helt upphävs.

Kommentar: *Kajpromenaden blir tillgänglig för allmänheten genom bestämmelserna X₁₋₂.*

Vidare underhåller planbeskrivningen att kajområdet nedanför Parkhyllan får bebyggas med komplementshus med som enda begränsning en nockhöjd om 3,3 meter. Antalet komplementbyggnader på kajen är oreglerat.

Kommentar: *Möjligheten att bebygga med komplementbyggnad begränsas till nästa planskede.*

Åvik 26:18 har ett officiälservitut för att anlägga en småbåtshamn samt en gångväg från Parkhyllan till hamnområdet.

Kommentar: *Inom planen kan boenden passera över parkmark och gata (där bör Kvalitetsprogrammet kompletteras för att synliggöra detta). Därefter är möjligheten att ta sig ner till vattnet i samma läge som tidigare, då plankartan anpassats helt efter servitutets läge när kvartersgata (g-område) placerats där gång- och cykelväg skulle finnas. Småbåtshamnen ryms inom detaljplanens marina. Servitutet kan därmed fortleva, eller upplösas då dess syfte bevakas av planen.*

Kajstråket bör anläggas som allmän platsmark. Vatten- och kajområdena nedanför Parkhyllan med tillgång till båtplatser lämpar sig väl för allmänheten. Därtill ska beaktas att det finns behov av att komma till/från småbåtshamnen med utrustning och packning varför utrymmet för allmänhetens längs kajen måste säkerställas och lämpligen frigöras yta längs kajen för detta behov.

Kommentar: *Eftersom ytan närmast havet i Trädgårdsstaden ska vara marina är planläggning som allmän plats inte optimal, då t ex bryggor kan behöva utformas som privata för att undvika stölder. Allmänhetens tillträde till strandpromenaden har ändå säkerställts genom bestämmelserna X₁₋₂.*

Allmän plats – gata och park

Exploatören har cirka 49 800 kvm mark för sin exploatering. Planförslaget innebär att Lintorget mark om 4 520 kvm, som medger byggrätter för kontor, ska ianspråkta för allmän plats – dels gata, dels park – så att exploatören istället kan använda sin egen angränsande mark för exploatering av bostadsbebyggelse och kontor. Exploatören, som har ett mycket stort markinnehav måste lösa behov av gata, som betjänar sin egen exploatering, inom exploatörens eget markinnehav. Lintorget motsätter sig att marken ianspråkta tvångsvis och anser inte att det kan motiveras även om ersättning utgår enligt expropriationslagens regler och regler om vinstdelning enligt fastighetsbildningslagen.

Lintorget mark kan inte ianspråkta eftersom marken redan idag behövs för de redan uppförda och de kommande bostadsbyggnaderna på Parkhyllan. Marken

nyttjas, och kommer nyttjas, av bostadsfastigheterna för dagvatten, bergvärme, frikyla, stenkistor för dagvatten, uppställningsplats för räddningsfordon/servicefordon, extra p-platser för att uppnå p-normen för bostäder mm. Marken är vidare nödvändig att använda för att kunna bygga det södra huset av Parkhyllan.

Kommentar: För att tillmötesgå synpunkterna som inkommit på vägdragningen nedanför Parkhyllan görs inför granskningen en revidering av planen så vägen inte passerar över fastigheten Ävik 26:18. I samband med de bygglov som hittills hanterats har marken inte varit aktuell för de funktioner som radats upp i yttrandet. I och med att detaljplanen idag anger Kontor på platsen bör bygglov inte ges för bostädernas behov.

Den föreslagna gatan kommer dessutom för nära bebyggelsen på Parkhyllan vars tysta sida vetter mot vattnet. Byggnaderna är inte förberedda för att klara ljud från en trafikerad gata. Gatan antas bli en genomfartsled som bullerutredningen inte har tagit hänsyn till.

Kommentar: Gatan kommer inför granskningen flyttas längre ifrån befintliga bostäder, och trafikmängden på gatan ska inte vara så stor att buller som stör bostäderna uppstår. Detta är viktigt även för de nya bostäder som placeras närmare gatan.

Hyresgästföreningen Rönnen 3114

Hyresgästföreningen protesterar mot byggandet av höghus på Västra hamnområdet. Det räcker med max 3 våningar för att bevara Hudiksvalls genuina bebyggelse.

Kommentar: Syftet med detaljplanen är att utöka staden med en ny stadsdel som knyter an till Kattvikskajens bebyggelse med tät stadsbebyggelse och lite högre höjdskala. Dessutom innebär de kostnader som är förenade med sanering, grundläggning och infrastruktur att detaljplanen behöver tillåta mer än tre våningar för att byggnation överhuvudtaget ska gå att genomföra, rent ekonomiskt. Vidare har Hudiksvalls kommun antagit en vision som anger att staden ska växa. Med många nya medborgare kommer det krävas en hel del bostäder i centrala lägen för en hållbar utveckling.

Omställning Hudiksvall

Omställning Hudiksvalls samrådsyttrande över detaljplan Västra hamnen.

Havsnivå

VA- och dagvattenutredningen anger att golvnivån för sammanhållen bebyggelse ska ligga på + 2,6 m över havets referensnivå år 2000 för framförhållning så att bebyggelse kan stå kvar i många hundra år. Partiellt finns i detaljplanen områden med endast 1,9 m vilket medför översvämningsrisk om 80 år.

En stor del av kvartersmarken ligger på 1,9 m mot rekommenderade 2,5 m i planbeskrivningen. Om kvarters- och lägsta golvnivå 1,9 m godkänns kommer det att bli vägledande för att inte ta hänsyn till havsnivåhöjningen vid planering av ön på Håstaholmen.

Kommentar: De byggnader som planläggs med lägre golvnivå innehåller inte bostäder i bottenvåning och är därmed mindre känsliga. Särskilda skyddsåtgärder är även föreslagna för dessa

byggnader i planbeskrivningen på sid 25–26. Anledningen till den låga marknivån är att en anpassning gjorts till varuleveranser, befintlig bebyggelse och möjligheten att ha nära kontakt mot strandpromenaden för t ex en restaurang. Att kunna bevara något av det som redan finns inom planområdet har varit ett mål utifrån ett hållbarhetsperspektiv, men svårt att få till pga krav på marknivåer bl a.

Bygghöjd

Det är inte acceptabelt att Hudiksvall ska gå från utpräglad sjöstad till endast möjlighet att se havet via några siktlinjer. Erfarenheterna från Kattvikskajen är beklaglig och missnöjet från medborgare omfattande. Där ska vi ta lärdom i stället för i än större omfattning upprepa misstaget i Västra hamnen och då särskilt nedanför Åvik i tänkta Hamnstaden.

Vi utgår från den fördjupade översiktsplanen Västra hamnen gäller eftersom inte Översiktsplan 2035 vunnit laga kraft vid samrådet. ÖP Västra hamnen var kommunens genomarbetade förslag och väl anpassat till riksintresseområdet i Åvik med karaktär av trädgårdsstad. Vi anser därför att hela Hamnstaden ska strykas till förmån för ursprungliga förslaget. Det innebär parker (notera flertal) föreslås avgränsa etapp A mot nästa stadsdelsområde närmast Kattvikskajen och därefter en Trädgårdsstad i en till två möjligen tre våningar.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplan från 2015 har spelat ut sin roll i och med att en ny översiktsplan antagits under hösten 2022. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, och planer görs om regelbundet. Det har även konstaterats att den tidigare fördjupade översiktsplanen inte tog hänsyn till ekonomiska förutsättningar vilket gjorde den orealistisk. Sedan 2015 har kommunen tagit en ny Vision som pekar på en stor befolkningsökning, och då ett stort behov av nya bostäder. År 2022 antogs ett planprogram för Västra hamnen.

Dock kommer föreslagna höjder att revideras efter genomfört samråd för att upplevelsen i stadsdelen ska innebära att det fortfarande känns som Hudiksvall. Med den nya höjdangivelsen möts delvis allmänhetens intresse av lägre efterfrågad bebyggelse utan att äventyra projektets genomförande.

Perspektivbilderna är missvisande då det tagits från hög höjd som visar obruten sikt mot Hudiksvallsfjärden. (sid 13 Kvalitetsprogrammet)

Kommentar: *Det är helt sant att många av samrådets illustrationer och även stor del av den animering som gjorts utgått från ett "drönaperspektiv". Detta kan absolut förbättras till framtida redovisningar.*

Borde ha förtydligats att skalan avviker avsevärt från intentionerna i kommunens fördjupade översiktsplan 2015 och att det gäller hela bebyggelsen nedanför Åvik.

Kommentar: *Då fördjupar översiktsplan 2015 inte längre är gällande kommer den inte heller att nämnas i granskningshandlingarna.*

Träbyggnad

Att idag bygga hus i trä är inte en modenyck utan en naturresursfråga och med klimatläget även en nödvändighet för att långsiktigt binda kol. Då räcker det inte med enstaka fasader utan de stora volymerna som utgörs av stommen måste vara trä.

Motsatsen med betong är både energikrävande och koldioxidskapande så

trähusbyggande har dubbel positiv verkan. Vi anser att den rekommenderade andelen träbyggnader i Hamnstaden ska vara den dominerande byggnadstypen.

Vi tycker också att det varit passande att husen försågs med solpaneler eller åtminstone förbereddes för sådana. Det är idag inte föreskrivet men kan väntas med tanke på ökat behov av el och det höga priset.

Kommentar: *Kommunens träbyggnadsstrategi har som främsta uppgift att styra kommunens egna byggande. I denna detaljplan har kommunen valt att lägga in bestämmelser om träfasad i nästa hela Trädgårdsstaden samt på några utvalda hus i Hamnstaden. Därutöver är det möjligt att uppföra alla byggnader med trästomme och nästan alla med träfasad, undantaget de byggnader som ska ha tegelfasad. Detaljplanen möjliggör byggnader i trä, men tvingar inte fram dem överallt.*

Stadsradhus och villor

Bebyggelsen söder om Håstaholmsbron som i detaljplanen kallas Trädgårdsstaden är så kontaminerad av dioxin att boende avråds från odling på marken. Detta är otroligt ansvarslöst av exploatörerna. Antingen gräver man bort giftiga massor så att folk kan bo där eller så planerar man för mindre känslig användning såsom kontor. Enligt ritningarna rör det sig om 88 radhus och 10 villor där man inte kan plantera ett äppelträd eller vinbärsbuske. Tveksamt om boende ens kan ha en sandlåda. Gäller för evig tid.

Kommentar: *Länsstyrelsen bevakar frågor som rör människors hälsa och de anser att den föreslagna detaljplanen kan accepteras under förutsättning att föroreningarna hanteras enligt "Program för hantering av förorenad jord inom Västra Hamnen planområde, Structor, daterad 2022-07-24". Hanteras föroreningarna på detta sätt bedöms risken reduceras till en nivå som motsvarar de nya planeringsförutsättningarna*

Dessutom tillåter man sig begära expropriation från Parkhyllan för att kunna göra en krok på vägen så att exploatören ska få in extra många undermåliga radhus.

Kommentar: *För att tillmötesgå synpunkterna som inkommit på vägdragningen nedanför Parkhyllan görs inför granskningen en revidering av planen så vägen inte passerar över fastigheten Avik 26:18.*

Strandskyddet

Vi ska aldrig frånhända oss strandskyddet längs strandpromenaden. Det ska inte vara upp till privata markägare hur den ska disponeras. Särskilt som plankartans egenskapsbestämmelser för gång- och cykelvägen är motstridiga.

Markreservatet x1 för allmännyttig gång och cykeltrafik har den motstridiga bebyggelsemarkeringen +som anges till: Mark får endast förses med komplementbyggnad med högsta nockhöjd 3,3 m

Kommentar: *Länsstyrelsen är den myndighet som övervakar strandskyddsfrågan. I sitt yttrande skriver de "Länsstyrelsen anser att skälen för upphävandet är väl motiverade." Kommunen har genom planen säkrat upp allmänhetens tillgång till strand och kaj. För att ytterligare förstärka detta kommer den norra delen av planen förses med allmän plats närmast vattnet.*

Kajpromenaden blir tillgänglig för allmänheten genom bestämmelserna X₁₋₂. Möjligheten att bebygga med komplementbyggnad begränsas till nästa planskede.

Cykel och trafik

Med mer än 5 gånger så mycket bil som cykel på det centrumnära Västra hamnen anser vi att trafikplaneringen är ålderdomligt bilprioriterad och ambitionerna ur ett klimatperspektiv helt undermåliga. När det gäller klimatfrågan påminner vi om att trafikens andel av koldioxidutsläppen måste halveras redan till år 2030.

Detta avsnitt behöver en fullständig översyn i överensstämmelse med ÖP Västra hamnen och inkludera gång- och cykeltunnel under järnvägen söder om stationshuset. Om parkeringshusen blir kvar. Låt då biltrafiken gå dit och huvudgatan bli ett snabbt cykelstråk. I övrigt gårdsgator på gäendes villkor.

Kommentar: *I arbetet med detaljplanen har ett stort fokus varit på mobilitetsfrågor och att främja gång och cykel. Detta görs delvis genom att tvinga bilister att parkera i parkeringshus, istället för nära sina bostadsentréer. Det blir då jobbigare att ta bilen, vilket kan göra att fler väljer gång eller cykel om de ska in till centrum eller annan kortare sträcka.*

Hur barn tryggt kan förflytta sig genom stadsdelen ska redovisas tydligare i nästa skede. Tyvärr kan planen inte lösa trafiksäkerheten utanför planområdet, vid passage över järnväg.

Bjerkings trafikutredning som visar på mer än 5 gånger mer trafik med bil än cykel i Västra hamnen tydliggör den dåliga trafikplaneringen. Parkeringstalet 1,0 platser per lägenhet i en centrumnära bebyggelse kräver ytterligare ett parkeringshus på 500 platser plus ett 50 m långt nedgrävt garage invid förskolan. Det visar en aningslöshet inför det klimatscenario vi står inför. Det borde vara billigare att planera för bilpooler i ett så tätbebyggt område.

Kommentar: *Kommunen har tillsvidare ett parkeringstal på 1,0 som ska följas, men givetvis kan avvikelser vara möjliga om andra goda lösningar presenteras. Bilpooler kommer förhoppningsvis bli ett konkurrenskraftigt alternativ till egna bilar i framtiden. Antalet parkeringar inom Västra hamnen har planerats utifrån p-norm 1,0.*

Årskurs F-3 – mer än 2 km till skolan. Årskurs 4–6 – mer än 3 km till skolan. Årskurs 7–9 – mer än 4 km till skolan. Övriga ska på egen hand ta sig till skolan. Detta torde gälla alla från Kattvikskajen och Västra hamnen. Här behövs en redovisning i vilken skola barnen kan tänkas gå till. Finns bara en uppgift i planbeskrivningen sid 15 att närmaste f-6 skola är Håsta skola 650 m bort. Yngre elever skulle kunna undvika korsning av järnvägen om Skolbyn (Öster) är valet men får ändå minst tre korsningar av huvudgatan med 3100 bilar per dygn samt passage av Hamngatan. De som senare ska till Läroverket får minst 4 korsningar samt passage av järnvägsspår och en högt trafikerad Stationsgata. Här behövs en tunnel under järnvägen för anslutning till Åviksvägen (gång- och cykelväg mot skolan). Tunneln som på havssidan kan gå ned mellan Kattvikskajens två parkeringshus ger samtidigt dessa resenärer närhet till stationsbyggnad och en genväg mot centrum

Kommentar: *En tunnel som trygg passage mellan den nya stadsdelen och järnvägsstationen vore önskvärd, men ligger utanför planområdet och kan därmed inte planeras in i denna detaljplan. Barnens skolväg kommer behöva ses över och tryggast men samtliga passager över järnväg beräknas bli i befintliga lägen och utanför planområdet.*

Barnkonsekvensanalysen

Analysen är mycket tunn och missar relevanta frågeställningar (dioxin, farlig cykelpassage, förskola med lekplats etc)

Kommentar: Hudiksvalls kommun arbetar kontinuerligt med att utveckla sitt arbete med barnkonsekvensanalyser och tar till sig synpunkterna inför framtida arbeten. I planbeskrivningen kan också barnperspektivet lyftas fram tydligare. Planbeskrivningen kompletteras med information om förskolegården förväntade storlek samt sol- och vindförhållanden på den samma.

Politiska partier

Under samrådet har ett politiskt parti yttrat sig över planförslaget.

Vänsterpartiet

Höjder och exploateringsgrad

Den del som kallas Hamnstaden med höjder på uppemot 8 våningar, efter kajen nedanför Åvik, skapar en barriär som utplånar kopplingen mellan Hudiksvall och Hudiksvallsfjärden. De högsta husen ska enligt detaljplanen tillåta en nockhöjd på 30 m över havsnivå medan gatuhöjden på Åvik och Tunbacka ligger på 20 m. De så kallade siktlinjer och möjligheten till utblickar som försöker skapas är en klen tröst vad gäller upplevelsen att Hudiksvall befinner sig i anslutning till havet.

Vänsterpartiet vill istället se att låg trähusbebyggelse ersätter området Hamnstaden. Detta är i linje med vad KF beslutade 2015 i den fördjupade översiktsplanen samt med den kulturmiljöutredning som gjordes för samma område:

”... Hudiksvalls stadskärna utgörs av en bebyggelse som varierar i skala, material och färgsättning. Den arkitektoniska utformningen av bebyggelsen på Västra hamnen bör ta tillvara denna variation ... Strukturer i från övriga Hudiksvall kan tas tillvara för att förstärka att staden hänger ihop och där är Åviks trädgårdstadskvarter är en viktig förebild...” (Kulturmiljöutredning sid 30)

Kommentar: Syftet med detaljplanen är att utöka staden med en ny stadsdel som knyter an till Kattvikskajens bebyggelse med tät stadsbebyggelse och lite högre höjdskala. Dessutom innebär de kostnader som är förenade med sanering, grundläggning och infrastruktur att detaljplanen behöver tillåta högre bebyggelse för att byggnation överhuvudtaget ska gå att genomföra, rent ekonomiskt. Vidare har Hudiksvalls kommun antagit en vision som anger att staden ska växa. Med många nya medborgare kommer det krävas en hel del bostäder i centrala lägen för en hållbar utveckling. Denna vision samt kostnadsbedömningar för bl a saneringar fanns inte när den tidigare fördjupade översiktsplanen togs fram. Den har nu ersatts av nya översiktsplanen som beskriver en annan skala för platsen.

Förutom siktstråken som lagts in kommer planförslaget till granskningskedet omarbetas så att bebyggelsen mot järnvägen får ytterligare planbestämmelser i syfte att skapa variation i bebyggelsen.

”Den mänskliga skalan”

Inom arkitekturen talas om ”den mänskliga skalan” Det handlar om att det är människan som är utgångspunkten och måttet i allt stadsbyggande.

Vänsterpartiet önskar att det inför granskning tas fram en uppdaterad animerad film som utgår från gatunivå och som publiceras på kommunens webbplats för allmänheten att ta del av.

Kommentar: *Det är helt sant att många av samrådets illustrationer och även stor del av den animering som gjorts utgått från ett ”drönarperspektiv”. Detta kan absolut förbättras till framtida redovisningar.*

Bostadsgårdar och barnens perspektiv

I Hamnstaden planeras för 800 lägenheter med en befolkning på ca 2 000 personer. Detta på en yta som är en fjärdedel av ytan på Håstaskogen/höjden som består av 768 lägenheter. Hamnstadens täta, höga och kompakta boendemiljö med minimalt med grönytor är olämplig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv och i synnerhet olämpligt ur ett barnperspektiv.

Kommentar: *Västra hamnen har ingen ambition att bli ett nytt område i stil med Håstahöjden. Istället planeras för tät stadsbebyggelse där flera olika upplåtelseformer för bostäder kan rymmas inom samma kvarter eller i kvarteren bredvid varandra. Detta har tidigare visat sig ge bättre social hållbarhet än det som erbjuds i våra så kallade miljonprogramsområden. Genom planbestämmelser som möjliggör för gröna gårdar och gröna gemensambetsytor mellan kvarteren kan barnens närmiljö bli trygg och lekbar. I genomförandeskedet är det sedan upp till exploatören att fylla gårdar och gemensambetsytor med ett bra utbud. Kommunen ansvarar för att den allmänna platsen blir tillgänglig, attraktiv och användbar.*

Allmänhetens tillgång

Trots allmänhetens tillgång till hamnpromenad och de små fickparkerna så finns en risk att planområdet kommer att uppfattas som slutet och oinbjudande för allmänheten - något som motverkar den sociala hållbarheten. Det behövs målpunkter som gör att även allmänheten känner sig välkomna och inkluderade i det nya området.

Kommentar: *Det långa stråket längs kajen kommer verkligen kunna inbjuda till promenader på samma sätt som redan nu sker i Östra hamnen där stadens invånare flanerar flitigt. De mindre torgen bjuder in till kortare pauser och parken kommer inför granskningskedet att utökas till ungefär dubbla storleken för längre vistelse och mer innehåll. I söder kommer parkområdet ha möjlighet att bli ett besöksmål för hela staden, både för de som går och cyklar från centrum och för dem som behöver ha bilen med sig. Att bostadsgårdarna blir privata är ingen skällnad mot centrala staden.*

Centrumplatsen och trafik

Vad gäller Centrumområdet är det stora brister vad gäller trafikplaneringen. Redan idag är det hög trafikintensitet över bron ut mot Håstaholmen-området. Antalet fordon som kommer att passera centrumområdet kommer att öka betydligt i framtiden. Vi ser även stora brister vad gäller planering av till- och avfarter till hela området för fordonstrafik. Vänsterpartiet föreslår att detaljplanen omarbetas så att Centrumområdet omformas för att undvika konflikter mellan å ena sidan fordonstrafik och å andra sidan gång- och cykeltrafik samt torgverksamhet.

Kommentar: *Centrumområdet har inte getts en detaljplanering ännu, då goda lösningar och möjlighet att omforma dem inte ska hindras i genomförandeskedet. Det kommer vara mycket viktigt hur den fysiska miljön kring torget utformas för att trygga oskyddade trafikanter. Med mycket allmän plats har kommunen rådighet över platsens utformning.*

Lägsta golvnivå

VA-och dagvattenutredningen, som är en del av underlaget till detaljplanen, rekommenderar en lägsta golvnivå till minst 2,6 m över nollplanet. Byggnaderna vid

Håstaholmens brofäste föreslås få 1,9 m golvnivå vilket riskerar översvämning i framtiden. Även en del av kvartersmarken närmast havet ligger på 1,9 m mot rekommenderade 2,6 m. Vänsterpartiet föreslår att detaljplanen omarbetas till rekommenderad lägsta golvnivå på 2,6 m i hela planen.

Kommentar: *I de område där tre byggnader getts möjlighet att ha 1,9 m som lägsta golvnivå är detta väl genomtänkt. Dels beror det på att en befintlig byggnad ska kunna fortsätta användas, dels ska en byggnad kunna möta kajen i samma nivå för att skapa kontakt mellan kajpromenaden och en eventuell framtida restaurang eller ett café. Den tredje byggnaden är tänkt att fungera som livsmedelsbutik / parkeringsbus och golvhöjden är satt främst utifrån att garageangöringen ska fungera för både varutransporter och parkeringskunder. Ingen av byggnaderna har bostäder i bottenvåningen.*

Dioxin och Trädgårdsstaden

Vad gäller Trädgårdsstaden utgår vi ifrån att nödvändiga saneringar av bl.a. dioxin genomförs innan bebyggelse planeras så att detta område även blir socialt- och ekologiskt hållbart.

Kommentar: *Det är en riktig utgångspunkt där även Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet övervakar detta.*

Skyddsrum

Även om det inte finns tydliga bestämmelser idag om att anlägga skyddsrum vid nybebyggelse ser vi det som en brist att det saknas förslag om detta i detaljplanen. Att veta att det finns skyddsrum tillgängligt skapar en boendetrygghet men kan även vara direkt livsnödvändigt.

Kommentar: *Planområdet saknar idag befintligt skyddsrum. Närmaste skyddsrum finns på Håstaholmen. Inga skyddsrum föreslås i planförslaget men detta utesluter inte att sådana anläggs i det fall att detta skulle behövas i framtiden baserat på förändrat världsläge.*

Hudiksvall

Plan- och bygglovskontoret

Michaela Eriksson

Planarkitekt

Emma Nordebo Snygg

Stadsarkitekt