



Samrådsredogörelse

Detaljplan för Kattvikskajen i Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.

Planförslaget har varit utställt för samråd under tiden 15 februari- 14 mars 2018. Kungörelse har gjorts i Hudiksvalls Tidning och på kommunens anslagstavla. Underrättelse har skickats till sakägare och berörda. Planförslaget har funnits tillgängligt i Kommunhusets huvudentré, på plan- och bygglovskontoret samt på kommunens hemsida. Därutöver anordnades under tre dagar en bemannad utställning, ett Öppet hus i Kulturhusets entré, där gavs allmänheten tillfälle att diskutera planförslaget med kommunens tjänstemän.

Syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet till omvandling. Att främja en utveckling av kajområdet Kattvikskajen med nya bostäder, kontor, skola, hotell, restaurang och andra centrumverksamheter. Intentionen med planen är att skapa attraktiva torg-, kaj- och parkområden för allmänheten i ett havs- och centrumnära läge. Målsättningen är att byggnadsutformningen ska präglas av variation, uttrycksfullt taklandskap och byggnadsvolymer i måttlig skala. En nutida arkitektur med inspiration från Hudiksvalls byggnadstradition.

Under samrådet har 15 yttranden inkommit till plan- och bygglovskontoret:

Kommunens förvaltningar

- Lärandeförvaltningen.
- Norrhälsinge miljökontor.
- Kommunledningsförvaltningen.
- Tekniska förvaltningens VA-avdelning.

Myndigheter

- Lantmäteriet.
- Länsstyrelsen Gävleborg.
- Sjöfartsverket.
- Trafikverket.

Privatpersoner

- Synpunktsförfattare 1, enligt separat förteckning.
- Synpunktsförfattare 2, enligt separat förteckning.
- Synpunktsförfattare 3, enligt separat förteckning.

Övriga instanser

- Husö Fastighets AB.
- Miljöpartiet de gröna.
- Omställning Hudiksvall.
- TeliaSonera Skanova Access AB.

Inkomna synpunkter och planavdelningens kommentarer redovisas i denna redogörelse. Yttrandena finns även tillgängliga på Plan- och bygglovskontoret.

Kommunens förvaltningar

Lärandeförvaltningen

Lärandeförvaltningen inleder sitt yttrande med att tydliggöra att det behandlar den planerade förskolan i området. Förvaltningens önskemål är att förskolan inrymmer minst fem avdelningar. De menar att det är ont om centrala områden där en framtida förskola kan förläggas och att behovet av en sådan är stor. De anser därför att en förskola med mindre än fem avdelningar är bättre än ingen förskola alls.

Vidare framförs att det finns möjligheter att flytta "Natt och dag verksamheten" till en ny förskola på Kattvikskajen. Antalet platser inom denna verksamhet skulle då kunna utökas. Dessutom blir en sådan verksamhet tillgänglig för vårdnadshavare i kommunen, då den förläggs i en central trafikknutpunkt (närhet till kollektivtrafik). För tillgängligheten blir det då viktigt att över eller undergångar järnväg/väg är med i planen.

Lärandeförvaltningen framför även att en förskola på Kattvikskajen skulle kunna innebära samarbeten med framtida teknikinriktade företag som eventuellt etablerar sig i området. En teknikinriktad förskoleverksamhet med högkvalitativ pedagogik.

Kommentar:

Planförslaget möjliggör en nyetablering av en förskola men reglerar inte antalet avdelningar för en sådan. Förskolegårdens storlek är cirka 2000 kvm och antalet avdelningar får anpassas till tillgänglig yta.

Då planområdet avgränsats till kommunens egna fastigheter finns inte möjlighet att i planen säkerställa planskilda korsningar vid järnvägen. Vid ett dubbelspår i befintligt läge kommer dock planskilda korsningar att upprättats. Vidare pågår projektering för att koppla samman befintligt vägnät med den nya infrastruktur som möjliggörs av planen. En illustration arbetas in i handlingarna för att redogöra tilltänkta väganslutningar till Kattvikskajen.

Yttrandet föranleder inga ändringar.

Norrhälsinge miljökontor

Miljökontoret delar plan- och bygglovskontorets bedömning gällande strandskydd, höga vattenstånd och översvämningar. Gällande ytvatten från Kattvikskajen så görs bedömningen att detta inte kommer att påverka vattenkvaliteten för Hudiksvallsfjärden i någon påtaglig grad.

Av yttrandet framgår att skrivningen kring radonsäkra byggnader i planbeskrivningen kan tas bort. Detta då alla byggnader ska byggas radonsäkert. Likaså ska byggnaderna klara krav om ventilation, luftkvalité etcetera.

Vidare framgår att om det i området ska uppföras en skola/förskola ska planen ta hänsyn till de speciella råd som ställs för undervisningslokaler när det gäller inomhus- och utomhusmiljö samt tillgänglighet vid hämtning och lämning. Viktigt att tänka på är parkering och gc-vägar i anslutning till skolans/förskolans placering.

Av yttrandet konstateras att området i delar har varit förorenat men att dessa platser till stor del redan är sanerade. Miljökontoret delar därför plan- och bygglovskontorets ställningstagande kring att eventuella saneringar kan göras i samband med byggnationerna.

Gällande buller från järnvägen framför miljökontoret följande:

- Detaljplaneringen bör utgå från ett scenario med dubbelspår, då detta är kommunens viljeinriktning och mål. Planerna för en framtida väg väster om området bör också tas med i bullerberäkningarna.
- Om byggnationen av bostäder i planområdets östra del är beroende av att högre bebyggelse i områdets västra del för att uppnå aktuella riktlinjer, så bör det av planen framgå att bostäder i öster inte kan etableras innan bebyggelsen i väster är uppförd.

Kommentar:

Skrivningen gällande radonsäkra byggnader tas bort i enlighet med Miljökontorets yttrande.

Tillgängligheten till förskolan redovisas i planbeskrivningen. Vad gäller utemiljön så säkerställs i planen cirka 2000 kvm skolgård. Vid senare bygglovsprövning av en framtida skola kommer krav ställas på att byggnaden och anläggningen uppfyller gällande regler, föreskrifter och allmänna råd såsom Boverkets byggregler. Dessa omfattar bland annat tekniska egenskapskrav såsom skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö.

Till detaljplanen har en bullerutredning upprättats. Under samrådet har denna inkluderat det scenario med dubbelspår och den västra vägen som miljökontoret beskriver. Vidare beskrivs ett scenario för enkelspår prognosår 2040. Till granskningen kompletteras utredningen med ett scenario för den trafik som går längst Ostkustbanan idag. Planbeskrivningen förtydligas gällande planområdets utformning och hur det förhåller sig till ett framtida dubbelspår med avseende till bullernivåerna.

Planbeskrivningen revideras så att det tydligt framgår att planområdets östra del inte är beroende av bebyggelsen i väster för att klara de riktvärden som dagens trafik genererar. Där tydliggörs även att riktvärdena för den prognostiserade trafiken år 2040 klaras med anpassade lösningar för de östra kvarteren om kvarteren i väster inte byggs ut. Bedömningarna är dock att ett scenario där området år 2040 har obebyggda kvarter i väster är högst osannolik. Om ett sådant scenario skulle inträffa finns goda

förutsättningar att arbeta med bullerreducerande åtgärder väster om planområdet. Således ställs inget villkor för lov i detaljplanen.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunledningsförvaltningen tydliggör i sitt yttrande att synpunkterna som lämnas är att se som mindre justeringar, i vissa avseenden bör dock handlingarna kompletteras.

Kommunledningsförvaltningen menar att sida 5 i planbeskrivningen, där områdets attraktionskraft beskrivs, bör kompletteras med en viktig aspekt i sammanhanget; vikten av tillgänglighet/närheten till vidare kommunikationer.

Av yttrandet framgår att kommunledningsförvaltningen är positiva till den småstadskaraktär som bibehålls av den blandade bebyggelsen som presenteras i förslaget. Här framförs även att exploateringsgraden är intimt kopplad till boendekonomin. Med anledningen av detta anser kommunledningsförvaltningen att regleringen gällande balkongernas utskjut från fasadlivet bör ses över. Detta då regleringen kan innebära att balkonger dras in i fasadlivet på bekostnad av boendeytan. En konsekvens av detta skulle kunna vara att bostäderna blir mindre och dyrare per boarea. Kommunledningsförvaltningen förordar därför att balkongerna tillåts skjuta ut längre från fasaderna om detta kan ske med omsorg och utan att balkongerna blir alltför dominerade i stadsdelens fasader.

Av yttrandet framgår att den inplanerade förskolan är en viktig förutsättning för att barnfamiljer ska finna området attraktiv. Närheten till vidare kommunikationer (föräldrar som pendlar) lyfts som positivt. Viktigt är dock att tillgängligheten till förskolan/skolan är väl genomtänkt från början.

Gällande bullernivåerna framgår av yttrandet att det finns skäl att i kommande bygglovsprövningar göra fördjupade utredningar. Kommunledningskontoret vill också framföra att det är viktigt att komma ihåg att ett framtida dubbelspår i Hudiksvall inte kommer att ha en sådan omfattning och frekvens som trafikeringen i många av de större städerna.

Av yttrandet betonas att det är av största vikt att utformningen av bebyggelsen på Kattvikskajen inte hindrar en senare utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan i utrett läge. Gällande det framtida dubbelspåret framgår även att i delar av miljökonsekvensbeskrivningen samt utredningarna för risk, vibrationer och buller redovisas förutsättningar som strider mot nyare rön. Handlingarna bör ses över så att dessa överensstämmer med de utredningar som Trafikverket tillsammans med kommunen tagit fram i arbetet med Ostkustbanans nya dragning. Att handlingarna för Kattvikskajen och handlingarna för Ostkustbanans nya dragning överensstämmer är av betydelse för sakfrågan och för kommunens trovärdighet.

Vidare bör skrivelser kring havsnivåer i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen ses över så att dessa beskriver samma havsnivåhöjning.

Av planhandlingarna framgår att det ska finnas offentliga cykelparkeringar men av skrivningen framgår inte huruvida cykelparkering krävs för verksamheter.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med förvaltningens yttrande gällande vikten av tillgänglighet/närheten till vidare kommunikationer.

Utformningsbestämmelserna gällande balkonger revideras så att balkonger mot torg och gator tillåts kraga ut 1,5 meter från fasad. Mot kajerna gäller fortsatt att balkonger tillåts kraga ut högst 1,0 meter över allmän plats. Vid innergårdarna finns fortsatt ingen reglering gällande balkongernas storlek. Bestämmelsen för inglasningar av balkonger ändras så att balkonger som vetter mot gårdar får glasas in efter byggnaders uppförande.

Tillgängligheten till förskolan redovisas i planbeskrivningen.

Det är kommunens samlade bedömning att planerade bebyggelsen på Kattvikskajen inte kommer att förhindra eller försvåra utbyggnaden av ett dubbelspår i befintligt läge. Synpunkten kring överstämelsen mellan utredningarna för de två projekten är relevant. Det är värt att poängtera att den riskutredning som tillhör Kattvikskajens planhandlingar är mer restriktiv t ex gällande riskavstånd än den riskutredning som 2017 togs fram av Trafikverket för Ostkustbanan. Detaljplanen för Kattvikskajen klarar de mer restriktiva riktvärdena. Det finns därför ingen anledning att tillämpa den senare riskutredningen.

Skrivningarna gällande havsnivåerna ses över i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

Kommunledningsförvaltningens synpunkt angående cykelparkering för verksamheter beaktas och beskrivs i kommande granskningshandlingar.

Tekniska förvaltningens VA-avdelning

VA-avdelningen framför att planförslaget bör kompletteras med ytterligare ett E-område för en pumpstation. Detta område bör förläggas i den västra delen av parken belägen planområdets västra del.

Kommentar:

Fortsatt dialog förs med Tekniska förvaltningens VA-avdelning för att hitta en lämplig placering för ytterligare ett E-område.

Myndigheter

Lantmäteriet

Lantmäteriet framför att det av planbeskrivningen framgår att det inom planområdet finns optofiber som ska vara upplåtna med servitut. Lantmäteriet tydliggör att det i fastighetsregistret inte finns registrerat något officialservitut, avtalsservitut eller några ledningsrätter inom Strand 4:1.

Om planerade ledningar är tänkta att gå över kvartersmark så är det fördelaktigt om u-områden läggs ut i plankartan. Detta för att säkerställa ett uppenbart planstöd för att senare bilda ledningsrätter.

Lantmäteriet anser att det kan tydliggöras för vilka ändamål gemensamhetsanläggningar ska bildas och vad detta innebär för blivande fastighetsägare. Om lägena för gemensamhetsanläggningarna är kända, så bör kommunen överväga att lägga ut markreservat för dessa i plankartan.

Lantmäteriet framför att det vid 3D-fastighetsbildning är viktigt att lösa rättigheter och tillgång till gemensamma utrymmen och att det i beskrivningen framgår hur detta är tänkt att hanteras och genomföras.

Slutligen framgår av yttrandet att planbestämmelsen för markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik bör tydliggöras i planbeskrivningen.

Kommentar:

I planbeskrivningen tydliggörs att den åsyftade optofibern inte är belägen inom kommunens fastighet Strand 4:1. Optofibern är belägen inom fastigheten Strand 3:1.

U-områden har inte upprättats då planerade ledningar inte kommer att placeras i kvartersmark utan anläggas i den allmänna platsmarken.

De exakta lägena för gemensamhetsanläggningarna är inte fastställda, således läggs inte markreservat i plankartan ut för dessa. Planbeskrivningen tydliggörs avseende gemensamhetsanläggningarnas ändamål samt vad detta kan innebära för blivande fastighetsägare.

Planbeskrivningen revideras och tydliggörs utifrån inkomna synpunkter gällande 3D-fastighetsbildning och markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen framför i sitt yttrande synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden. Bevakningsområdena och synpunkterna redovisas nedan. Efter respektive bevakningsområde finns kommentar till detsamma.

Riksintrasse

Länsstyrelsen lyfter fram att kommunen och Trafikverket har olika uppfattning gällande skyddsavståndet på 40 meter mellan befintlig samt eventuell framtida järnvägsmitt och bostäderna inom planområdet. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen och Trafikverket tillsammans utreder denna fråga. Om skyddsavståndet inte uppnås ska risksänkande åtgärder säkerställas, alternativt kan byggrätter för bostäder begränsas. Detaljplanen får inte försvåra en framtida utbyggnad Ostkustbanan i ett centralt läge.

Gällande kulturmiljön framför Länsstyrelsen att det av planen i ett område tillåts en bebyggelse med obegränsad höjd. En hög byggnad där kan påverka riksintrasset negativt. Därför ska kommunen i detaljplanen begränsa högsta tillåtna höjd samt i planbeskrivningen motivera varför denna höjd anses lämplig.

Kommentar:

Efter samrådet har dialog förts med Trafikverket som har resulterat i följande: Säkerhetsavståndet uppnås ifrån de mest frekvent trafikerade spåren. Övriga elektrifierade spår används sparsamt i låga växlingsfarter vilket innebär att kravet på säkerhetsavstånd till planerad bebyggelse är tillräckligt. Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av skyddsavstånden samt hur dessa uppfylls.

Höjden för aktuell byggrätt regleras och återges i granskningshandlingarna. En siktstudie har genomförts och en motivering till höjdsättningen skrivs in i planbeskrivningen.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen framför att delar av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) bör kompletteras. Avsnitt 4.1.1 i MKB bör kompletteras med vilka ämnen som varit utslagsgivande för kemisk status. Vidare framför Länsstyrelsen att det i avsnitt 4.2 saknas en bedömning av konsekvenserna avseende miljömålet *Hav i balans* samt *Levande kust och skärgård*. Även om detta inte är kommunens prioriterade miljömål bör positiva och negativa aspekter kopplade till dessa identifieras. Av yttrandet framgår även att det i avsnitt 7.1 MKB hänvisas till en miljötekniska mark- och sedimentundersökning. Sedimentföroreningarna i botten vid områden med vattenanvändningen är något som inte finns beskrivet i planbeskrivning eller MKB. Kommunen bör tydliggöra eventuella negativa effekter vid hantering av sedimentmassor vid anläggning av broar och bryggor kommer att minimeras med lämpliga skyddsåtgärder/försiktighetsåtgärder som identifieras i samband med tillståndsansökan/anmälningsförfarande.

Av yttrandet framgår att planhandlingarna även bör kompletteras med ett förtydligande att eventuella negativa effekter, med avseende till avsnitt 5.3 samt avsnitt 6 i MKB, kommer att minimeras med lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder i samband med tillståndsansökan/anmälningsförfarandet.

Länsstyrelsen är positiva till att kommunen avser undersöka dagvattensituationen för att se om en dagvattenutredning behöver utföras. Länsstyrelsen poängterar nyttan med att utvärdera genomförda åtgärder för dagvattenhantering och menar att det är viktigt att åtgärder som utförs följs upp med mätningar för att utvärdera hur utfallet egentligen blev.

Kommentar:

Länsstyrelsen synpunkter gällande MKB avsnitt 4.11, 4.2, 7.1 beaktas och revideringar görs gällande utslagsgivande ämnen för kemisk status, miljömålen samt sedimentföroreningar i botten.

Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning om att eventuella negativa effekter kommer att minimeras med hjälp av lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder som identifieras i samband med tillståndsansökan enligt avsnitt 5.3 och avsnitt 6 i MKB.

De planerade åtgärderna gällande dagvattenhanteringen kommer efter genomförandet att följas upp för att utvärdera utfallet.

Hälsa och säkerhet

Av yttrandet framgår att kommunen i plankartan med bestämmelser ska säkerställa att de riktvärden för buller som fastslås i *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande* följs oberoende av eventuell framtida dubbelspårutbyggnad av Ostkustbanan.

Kommentar:

Länsstyrelsen och kommunen förde under 2017 diskussioner om huruvida de bullernivåer som genereras av ett framtida dubbelspår skulle beaktas inom detaljplanarbetet för aktuellt område. Länsstyrelsen menade då att de inte skulle ställa krav på kommunen att anpassa planförslaget efter framtida dubbelspåret. Ett scenario med dubbelspår skulle dock tas med i bullerutredningen.

Efter samrådet fördes, med anledning av Länsstyrelsens yttrande, en dialog kring detta. Dialogen resulterade i att planförslaget inte anpassas efter de bullernivåer som ett framtida dubbelspår kan komma att generera. Detta då en spårutbyggnad ligger långt fram i tiden och något beslut i frågan ännu inte har tagits. Tydliggöras bör att exploateringen av Kattvikskajen inte hindrar en utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan i östligt läge, däremot kommer bullerreducerande åtgärder att krävas, liksom på flera andra platser i staden som dubbelspåret skulle komma att passera.

Planbeskrivningen revideras så att det tydligt framgår att planförslaget är anpassat till de bullernivåer som genereras av dagens trafik och nollalternativet (prognosår 2040). Vidare tydliggörs i planbeskrivningen att riktvärdena i *Förordning (2015:2016) om trafikbuller vid bostadsbyggande* ska uppfyllas för planerad bebyggelse. Plankartan kompletteras med en generell utformningsbestämmelse om att bullernivåer inte ska överskrida riktvärdena i gällande förordning.

Övriga synpunkter

Under 2017 har Länsstyrelsen tagit fram förslag till nya värdetexter för riksintresset Hudiksvalls stad. Av dessa framgår att Kyrkan, Läroverket och Östraskolan höjer sig över den övriga bebyggelsen. Av yttrandet framgår att en siktstudie bör göras för att redovisa hur stadens siluett påverkas av den nya bebyggelsen på Kattvikskajen.

Länsstyrelsen framför att de är positiva till att byggnaderna i den norra delen av kajen får en utformningsbestämmelse som anger fasadmateriäl i trä. Den norra delen av området har ett synligt läge från staden. För att bättre harmoniera med den småskaliga bebyggelsen vid Möljen menar Länsstyrelsen att den högsta tillåtna byggnadshöjden bör sänkas med motsvarande en våning.

Av yttrandet redogörs även att den norra delen av detaljplaneområdet ligger inom fornlämning Hudiksvall 1:1, kulturlagren och konstruktionerna efter Hudiksvalls stad och hamn från 1600-talet till nutid. Förundersökningar gjorda 2017 konstaterade vrak och konstruktioner. Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen (SFS 1922:950) 2 kap. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Vidare framgår av yttrandet att kommunen eller byggherren med anledning av detta måste inkomma med en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning om detaljplanen genomförs. Länsstyrelsen beställer efter en sådan ansökan en arkeologisk förundersökning i syfte att avgränsa fornlämningen i tid och rum. För denna undersökning står sökande kostnaderna enligt SFS 1998:950 KML 2 kap. 10-14 §§.

Kommentar:

En siktstudie har genomförts och en motivering till höjdsättningen skrivs in i planbeskrivningen.

Den norra delen av kajen har ett synligt läge från staden. I det västra kvarteret längs den norra kajen anser kommunen att det är viktigt att gestaltningen fångar upp Möljens småskalighet. Därför har utformningsbestämmelser införts som reglerar att bebyggelsens orientering med gavlar mot norra kajen, dess uppdelning i volymer och byggnadshöjder som succesivt ökar mot Hudiksvallsfjärden och östra kajen. Bedömningen är att bestämmelserna säkerställer att bebyggelsen mot norra kajen harmonierar med Möljens småskaliga bebyggelse utan att byggnadshöjderna sänks.

Kommunen inkommer med en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning.

Sjöfartsverket

Av Sjöfartsverkets yttrande framgår att vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas så att sjöfarande inte bländas. Vidare ska dessa inte påverka funktioner på ljuspunkter avsedda för sjöfartens säkra navigation. Detta gäller även belysning under anläggningsfas.

Sjöfartsverket rekommenderar att planerade bryggor/kajen förses med belysning eller reflexer för att synliggöras för båttrafik.

Slutligen framförs i yttrandet att byggnadernas form och höjd kan komma att utgöra landmärke för sjöfarande och bör återges i sjökort. När byggnationerna färdigställts rapporterad dess koordinater (SweRef99 TM) till Ufs-redaktionen för införande i sjökort.

Kommentar:

Sjöfartsverkets synpunkter beaktas under kommande detaljprojektering och anläggningsarbeten.

Trafikverket

Trafikverket inleder sitt yttrande med att konstatera att planhandlingarna innehåller buller- och riskutredning vilket är nödvändigt i aktuellt område. Generellt ska gällande nivåer för risk, buller och vibrationer klaras, om inte krävs reducerande åtgärder som beaktas i planhandlingarna.

Gällande buller framgår av yttrandet att gällande nivåer inte klaras utan bullerreducerande åtgärder. Trafikverket lyfter att sådana åtgärder inte få ha en negativ påverkan eller inskränka järnvägsanläggningen.

Gällande riskutredningen bifogar Trafikverket en skiss med det elektrifierade spår som är beläget närmast planområdesgränsen och menar att avståndsberäkningarna som görs i riskutredningen kopplat till riskreducerande åtgärder bör utgå från denna.

Vidare framför Trafikverket att en osäkerhet finns kring den framtida Ostkustbanans placering; befintligt läge eller väster om staden. En utbyggnad till dubbelspår i befintligt läge medför förmodligen att spåret kommer närmare bebyggelsen i aktuellt planförslag. Med anledning av detta rekommenderas i utredningarna att icke stadigvarande vistelse planeras in i lägen närmast järnvägen, vilket Trafikverket inte anser överensstämja med plankartan.

Slutligen framför Trafikverket att avstånd till framtida infrastruktur ska beaktas i planhandlingarna.

Kommentar:

Bullerutredningen visar att planerad bebyggelse klarar gällande bullerförordning i nuläget och för nollalternativet (enkelspår prognosår 2040) med i vissa lägen anpassade planlösningar. Om bullerreducerade åtgärder ändå skulle bli aktuella utförs dessa så att ingen negativ påverkan på järnvägsanläggningen uppstår.

Vid anläggande av dubbelspår visar bullerutredningen att det utan bullerdämpande åtgärder saknas goda förutsättningar för bostäder i flera av de exponerade kvarteren. Som Trafikverket påpekar råder dock osäkerhet i dagsläget om när ett dubbelspår kan bli verklighet. Kommunens bedömning är att området mellan spår och planerad bebyggelse den dagen har utvecklats med annan bebyggelse än bostäder som i sig har bullerdämpande effekt. Utöver bullerplank finns möjlighet att ytterligare dämpa bullerpåverkan med vegetationstekniska lösningar, låghöjdsbarriärer och tyst asfalt. Sammantaget bedöms att planerad bebyggelse kommer att klara gränsvärdena. Kommunen kommer fortlöpande under processen att föra dialog med Trafikverket.

Efter samrådet har dialog förts med Trafikverket gällande säkerhetsavstånd, vilket har resulterat i följande: Säkerhetsavståndet uppnås ifrån de mest frekvent trafikerade spåren. Övriga elektrifierade spår används sparsamt i låga växlingsfarter vilket innebär att kravet på säkerhetsavstånd till planerad bebyggelse är tillräckligt. Det gäller även vid anläggande av dubbelspår. Planbeskrivningen kompletteras med en illustration över skyddsavståndet på 40 meter.

Kommunens bedömning är att det finns utrymme att skapa en god barriär mot järnvägen. Väster om planområdet mot Ostkustbanan planeras för lokalgator, markparkering samt parkeringshus. Avstånd till framtida infrastruktur har följaktligen beaktas av aktuellt förslag.

Privatpersoner

Synpunktsförfattare 1

Av yttrandet framgår att planerade byggnader i anslutning till sjöbodarna (Möljen) bör utformas med en arkitektur som inspireras av befintlig bebyggelse.

Kommentar:

Av upprättade planhandlingar och kvalitetsprogram framgår hur planerad bebyggelse i planområdets norra delar ska anpassas till befintlig bebyggelse. Yttrandet föranleder inga ändringar.

Synpunktsförfattare 2

Synpunktsförfattaren uttrycker i sitt yttrande en skepsis mot uppförandet av en ny stadsdel i Hudiksvall. Synpunktsförfattaren menar att staden inte har ekonomi för den planerade bebyggelsen och att detta är ett risktagande. Utöver de kommunala åtagandena för gata, avlopp, vatten och el, menar synpunktsförfattaren, att här finns en dold riskfaktor då området är utsatt för havets erosion. Av yttrandet framgår att det finns flera fastigheter i Hudiksvall belägna längre från havet som ständigt är utsatta för sprickskador.

Vidare framförs i yttrandet en oro över vibrationer och lågfrekventa ljud från tunga tåg på Ostkustbanan som kommer påverka bostäder och omgivningen på Kattvikskajen.

Synpunktsförfattaren menar att aktuellt markområde är impediment och att användningen av marken ska bedömas därefter. Synpunktsförfattaren anser att projektet bör avbrytas.

Kommentar:

Det ekonomiska åtagande som kommunen gör som synpunktsförfattaren nämner som risk är hänförligt till i huvudsak tre områden, nämligen ombyggnad av befintlig kaj, investering i den allmänna platsmarken samt drift och underhåll av dessa anläggningar. Investeringen i kajanläggningen hade genomförts oavsett detaljplanarbetet eftersom kajen hade stora problem och brister. Investeringen i den övriga platsmarken skapar förutsättningar för att kunna utveckla byggrätter i området. Delar av denna investering kommer tillbaka till kommunen genom försäljningsintäkter för kvartersmarken.

Den renoverade kajens konstrueras så att planområdet säkras mot erosion. Detaljplanen säkerställer att bebyggelsen klarar gällande riktvärden för buller från järnvägen både i ett kort och långt perspektiv. Detsamma gäller andra störningar orsakade av järnvägstrafiken.

Läget är synnerligen gynnsamt för bostäder och andra verksamheter då det är centralt beläget med närhet till service och kommunikationer.

Yttrandet föranleder inga ändringar.

Synpunktsförfattare 3

Synpunktsförfattaren menar att de illustrationer som presenteras är röriga och synpunktsförfattaren finner inte variationen i den planerade bebyggelsen tilltalande. Vidare hänvisas till en artikel som publicerats i Hudiksvalls Tidning i vilken

artikelförfattaren hävdar att klassiska principer, som snickar- och hantverkarglädje, borde få spelrum på Kattvikskajen. Synpunktsförfattaren framför att byggnadernas fasader borde vara både i puts och trä. Synpunktsförfattaren menar också att en ”gammaldags arkitektur” borde få utrymme på kajen.

Av yttrandet framgår att om olika hustyper ska uppföras så borde dessa vara riktade åt samma håll och inte vara vridna. Synpunktsförfattaren menar att en arkitekttävling borde hållas om att designa Kattvikskajen men klassiska principer.

Kommentar:

De illustrationsmaterial som har tagits fram inom ramen för detaljplanearbetet har beaktat den varierade arkitektur som finns i Hudiksvall. Detsamma gäller den strukturplan som ligger till grund för aktuellt detaljplaneförslag.

Gällande fasadmaterial så finns i upprättat kvalitetsprogram flera exempel på material som kan användas i området. I plankartan finns också en bestämmelse som reglerar träfasader i vissa lägen.

Byggherrarna för de kvarter som fått reservationsavtal arbetar tillsammans med sina arkitekter enligt upprättat kvalitetsprogram och aktuellt detaljplaneförslag med gestaltningen av respektive kvarter.

Yttrandet föranleder inga ändringar.

Övriga instanser

Husö Fastighets AB

Av yttrandet framgår att en enhetlig lösning på områdets exploatering med beaktande av den olösta frågan kring dubbelspårs placering efterfrågas. Detaljplanen bör kompletteras med en redovisning hur man utvecklar området med ett dubbelspår samt hur området skulle kunna utvecklas utan någon järnvägstrafik alls. Av yttrandet framgår att en redovisning krävs för de två scenarierna.

Vidare framförs synpunkter om att tillfartsfrågorna i aktuellt förslag inte redovisas. En redogörelse för områdets vidare vägförbindelser efterfrågas.

Av yttrandet framgår även att höga krav bör ställas på utformningen då Kattvikskajen utgör ett viktigt område för framtida exploatering. Vidare framförs att det skulle vara lämpligt med en öppen arkitekttävling som underlag för marktilldelningen.

Kommentar:

I kommunens planarbete gällande dubbelspår på Ostkustbanan i befintligt läge har utvecklingen av området studerats. Dessa handlingar finns att ta del av på kommunens hemsida. Att redovisa områdets utveckling om järnvägen flyttas ligger inte inom ramen för detta detaljplanearbete.

Planbeskrivningen kompletteras med en illustration över hur planerade vägar ansluter till det befintliga vägnätet.

Kommunen delar synpunktsförfattarens åsikt gällande Kattvikskajen som ett viktigt område för framtida exploatering. Vidare vill kommunen förtydliga att det genom upprättat kvalitetsprogram och detaljplaneförslag ställs krav på utformningen av området.

I syfte att åstadkomma en effektiv exploatering i samarbete med anvisade byggherrar har kommunen beslutat att tillämpa direktanvisning för den första etappen av Kattvikskajen.

Miljöpartiet de gröna

Yttrandet inleds med att Miljöpartiet konstaterar att Kattvikskajen har fantastiska förutsättningar för att förverkliga ekologisk-, ekonomisk- och socialhållbarhet. Miljöpartiet förordar en kretsloppsbasead stadsplanering och lyfter vikten av funktionella mötesplatser, energiförsörjning och dagvattenhantering för att lämna ett så litet klimatavtryck som möjligt.

Av yttrandet framgår att det är av stor vikt att klimatförändringarna vägs in och beaktas för att minska risken att bebyggelsen utsätts för de framtida hot som klimatförändringen kan innebära. Miljöpartiet konstaterar att planområdet har goda marginaler gällande framtida översvämningsrisk men menar att det är viktigt att bebyggelsen inte planeras i låglänta områden och att källarvåning inte medges. Miljöpartiet hänvisar till att kommunfullmäktige har beslutat om en riktlinje för lägsta marknivå på 1,7 meter över medelvattenståndet i samband med exploateringen i Östra hamnen. Således menar partiet att det är inkonsekvent att inte tillämpa detta för den Västra hamnen. De anser även att detta borde säkras med reglering i plankartan. Vidare lyfter de vikten av en buffertzoon längs strandlinjen så att utrymme finns för nödvändiga skyddsanordningar vid framtida havsnivås höjningar.

Miljöpartiet förordar förnyelsebara energikällor i stadsdelen. Av planförslaget framgår att det primärt planerats för fjärrvärme. Miljöpartiet menar att detta är en energikälla som är nästintill fossilfri men kostsam, vilket leder till dyra boendekostnader/drifstkostnader. Partiets förslag är att det på Kattvikskajen planeras för en solcellsanläggning och att solpaneler förordas på byggnadernas tak.

Av yttrandet framgår att laddstolpar för elbilar bör finnas i anslutning till parkering, samlingslokaler och kontor.

Miljöpartiet framför att det i detaljplanen borde ges utrymme för dagvattendammar.

För att behålla tillgängligheten i området anser Miljöpartiet att det är viktigt att ytor som är allmänna definieras som offentliga. De lyfter även vikten av att den nya bebyggelsen anpassas till funktionshindrade och att handikapparkeringar möjliggörs i närhet till planerade entréer. Miljöpartiet lyfter att vägar och vägkanter bör markeras tydligt genom nivåskillnader, markbeläggning och kontraster. Separerade gång- och cykelbanor förordas av partiet som även framför att det är viktigt att dessa skyltas för att minska konflikterna kring vilka ytor som är avsedda för de olika trafikslagen.

Kulturmiljön lyfts i yttrandet som en viktig aspekt och partiet menar att den planerade bebyggelsen bör anpassas till den kulturhistoriska miljön som Fiskarstan och de gamla historiska byggnaderna på stenkajen. Partiet menar att höga krav bör ställas på byggnadernas gestaltning och utformning. Av yttrandet framgår att det är av stor vikt att träbyggnadsstrategin, som antogs i februari 2018 av kommunfullmäktige, inarbetas i aktuellt planförslag.

Miljöpartiet ser positivt på den blandade bebyggelsen som planförslaget medger. De menar också att det är positivt att en förskola planeras i området men skulle också gärna se att planen medger ett särskilt boende alternativ. Miljöpartiet vill också se att ett "Medborgarnas hus" förverkligas på platsen, ett hus som skulle kunna inrymma bibliotek, konsthall, konferenslokaler mm.

Vidare framgår av yttrandet att stadsodlingar/kolonilotter borde ges plats i detta område. Miljöpartiet lyfte också husbilsturismen som funnits på Kattvikskajen och menar att denna turism samt strömmingsfisket borde ges en genomtänkt och välkomnande plats på kajen även i framtiden.

Kommentar:

Flera av de synpunkter som partiet framför i sitt yttrande beaktas redan i aktuellt förslag, för några synpunkter krävs dock ett förtydligande.

Planområdet är inte planerat i ett låglänt område och marginaler finns med avseende till framtida havsnivåhöjningar. Omnämnd riktlinje (för Östra hamnen) på 1,7 meter över medelvattenståndet uppfylls för kvarteretsmarken. Vad som dock skiljer sig från bebyggelsen som nu upprättas i Östra hamnen är att parkeringsgarage möjliggörs på Kattvikskajen. Detta kan härledas till det politiskt förankrade p-talet på 1,0 som är gällande för den nya stadsdelen. För att klara p-talet inom området, med dess nuvarande utformning, måste möjlighet till parkeringsgarage finnas. Längs strandlinjen planeras sådana ytor som vid högvatten kan översvämmas och den buffertzonen som partiet beskriver, där skyddsanordningar kan upprättas vid en framtida havsnivåhöjning, finns således.

De offentliga parkeringar som anläggs inom området är gatstensparkeringar, vid dessa är det inte lämpligt att uppföra laddstationer för elbilar. I de gemensamma p-husen finns möjligheter för exploatörerna att samverka kring kommande laddinfrastruktur.

Av detaljplaneförslaget finns ingen mark avsatt för större dagvattendammar. Av upprättat dagvatten PM och planhandlingarna framgår att dagvattnet ska omhändertas lokalt, synliggöras och utgöra ett gestaltat inslag i stadsdelen.

Synpunkterna gällande förnyelsebar energi är relevanta, här bör dock förtydligas att det i en detaljplan inte kan ställas krav som går utöver Boverkets byggregler (BBR). Det betyder följaktligen att detaljplanen inte kan ställa krav på byggnaders tekniska egenskaper, till vilket energikällor räknas.

Synpunkter som framförs gällande vägar, vägkanter och gc-vägar, deras nivåskillnader och markbeläggningar, är inte något som regleras i planen. I den pågående projekteringen av allmän plats inom området beaktas ovanstående.

Delar av kvalitetsprogrammet revideras så att det tydligare framgår att träfasader ska finnas i den nya stadsdelen. I planen finns dock inga möjligheter att ställa särkrav gällande exempelvis träbjälklag. Bedömningen är att höga krav, genom kvalitetsprogram och planhandlingar, ställs för den nya stadsdelen.

I planen regleras inga ytor för stadsodling. Det finns dock inget som hindrar att odling kan ske i områdets södra park eller på kvarterets innergårdar.

Inga anläggningar för husbilsturism finns i planförslaget, husbilar hänvisas till andra ytor och campingplatser. Förutsättningar för strömmingsfiske kommer att fortsätta vara mycket goda efter genomförd omdaning av området.

Omställning Hudiksvall

Omställning Hudiksvall börjar med att lyfta fram att strukturplanen med stadsdelens allmänna platser samt mångfalden i huskropparnas karaktär, som framgår av kvalitetsprogrammet, är tilltalande. De ställer sig dock emot de många fasader av tegel som presenteras i kvalitetsprogrammet och menar att detta går emot de nya direktiven om att nyttja trä i byggandet.

Av yttrandet framförs synpunkter kring att det i upprättad riskbedömning inte refereras till vägledningen från Länsstyrelsen i Dalarna som gjordes efter järnvägsolyckan i Borlänge 2000.

Omställning Hudiksvall framför i yttrandet att avsnittet om buller och vibrationer visar att ett dubbelspår längs nuvarande läge skulle innebära olägenheter för den nya bebyggelsen.

Omställning Hudiksvall lyfter fram en önskan om att det tydligt av handlingarna bör framgå att bebyggelsen ska vara utformad för solpaneler, flera av de husförslag som illustreras har olämplig takriktning för detta ändamål.

Kommentar:

Avsnittet i kvalitetsprogrammet gällande fasader revideras så att det på ett bättre sätt framgår att träfasader är ett viktigt inslag i den nya stadsdelen. I plankartan finns en bestämmelse som, i vissa lägen, reglerar träfasader. Tegel som fasad material utesluts dock inte.

Detaljplanen säkerställer att bebyggelsen klarar gällande riktvärden för buller från järnvägen både i ett kort och långt perspektiv. Detsamma gäller andra störningar orsakade av järnvägstrafiken.

Kommunen vill tydliggöra att det i en detaljplan inte kan ställas krav som går utöver Boverkets byggregler (BBR). Det betyder följaktligen att detaljplanen inte kan ställa krav på byggnaders tekniska egenskaper, till vilket solpaneler räknas.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova framför i sitt yttrande att de har markförlagda kablar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att ett U-område upprättas runt dessa. Vidare framgår att Skanova önskar att så långt det är möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med en flytt av dessa.

Kommentar:

Dialog kommer att föras med Skanova angående de markförlagda kablarna.

Övriga revideringar inför granskningen

Planbeskrivningen och kvalitetsprogrammet kommer i delar att revideras för att tydliggöra planens intentioner.

Användningen för befintlig Roro-ramp i den södra delen av vattenområdet (W₁) ändras från (W₁) till PARK. Detta för att möjliggöra en gestaltad platsbildning där utrymme finns för sådana komplement som inryms inom användningen.

P-talet för cykel ändras till 1,0 för ettor, 2,0 för tvåor och 3,0 för bostäder med tre rum eller fler.

E-området vid torget flyttas något för att få en bättre disposition av elnätsstationen i förhållande till träd och övrig möblering. Ett e-område läggs till i en av parkerna för att inrymma en pumpstation och toalett.

Mindre justeringar har gjorts i olika gränser, framförallt mellan allmän plats och kvartersmark utifrån arbete med systemhandlingen.

Gatorna och kajerna har numrerats för tydliggöra vissa bestämmelser.

Inom kvarter H tas bestämmelsen om att marken får byggas under med planterbart bjälklag bort. I detta läge måste Räddningstjänsten kunna angöra innergården.

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att revideras med beaktande av inkomna yttranden samt den reviderade bullerutredningen.

Bullerutredningen att revideras och kompletteras med ytterligare ett scenario för bullernivåerna som genereras av dagens tågtrafik. Planbeskrivning och MKB förtydligas så att det framgår att planförslaget inte anpassas efter bullernivåer genererade av ett framtida dubbelspår. Vid en dubbelspårsutbyggnad finns möjligheten att arbeta med bullerreducerande åtgärder för att klara aktuella riktvärden. Bedömningen är att exploatering på Kattvikskajen inte hindrar ett dubbelspår i ett östligt läge.

Revideringar efter dialog med aktuella exploatörer

Vid detaljplanarbetet på Kattvikskajen har byggherrar anvisats mark tidigt i processen, redan innan detaljplanen gick ut på samråd. Byggherrarna har sedan, under pågående detaljplanarbete, fortlöpande projekterat och fördjupat sina egna projekt för de anvisade bygggrätterna. Syftet med denna metod har varit att få en fortlöpande kvalitetssäkring av detaljplanens intentioner och för att säkerställa ett effektivt genomförande. Parallellt med detta arbete har kommunen inlett detaljprojektering av den allmänna platsmarken. Arbetet med byggherrarna har varit framgångsrikt och har utmynnat i följande redaktionella förändringar:

- Bestämmelsen f₃ revideras så att takvinkel tillåts vara lägst 35° och högst 45°, den längsta bredden utökas till 10,5 meter.
- Bestämmelsen för f₇ flyttas i kvarter B.
- Bestämmelserna gällande balkongerna ändras. Balkonger över gata (ej kaj) och torg tillåts skjuta ut max 1,5 meter från fasad. Gällande inglasning av balkonger tydliggörs att bestämmelsen endast gäller mot allmän plats.

- Bestämmelsen för byggnadshöjd revideras i vissa lägen för att uppnå önskad variation.
- Vid kvarter C tas den allmänna platsen *Torg* bort och ersätts med kvartersmark.
- En av byggrätterna inom kvarter C utökas för att möjliggöra en utkragning i gaturummet.
- Bestämmelserna för f_1 och f_4 tas bort i de lägen där önskad variation ändå kan säkerställas.
- Bestämmelsen gällande egen entré för bostäder i bottenvåning revideras så att den inte gäller för fasaderna längs planområdesgränsen i väster.
- Parkering för rörelsehindrade möjliggörs på kvartersmark.
- Bestämmelsen gällande körbar förbindelse i kvarter A revideras för att möjliggöra bättre in-och utfartslösning.

Hudiksvall
Plan- och bygglovskontoret

Anna Ryttinger
Planarkitekt

Christina Englund
Stadsarkitekt