

Antagen av Kommunfullmäktige
2018-09-24 KF § 112

Detaljplan för Kattvikskajen Hudiksvall kommun, Gävleborgslän.

Planbeskrivning



Innehåll

PLANFÖRFARANDE.....	3
Handlingar.....	4
Underlag till detaljplanen:.....	4
PLANENS SYFTE	5
PLANDATA.....	5
Områdets läge och areal	5
Markägoförhållanden.....	6
Arrenden, nyttjanderätter och servitut	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	6
Strandskydd.....	6
Riksintressen	8
Miljökvalitetsnormer.....	12
Mellankommunala intressen	13
Gällande kommunala planer	14
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	15
Markområde.....	15
Bebyggelseområden	18
Planförslag.....	21
Tillgänglighet.....	33
Trygghet.....	33
Planbestämmelser.....	34
Teknisk försörjning.....	41
Störningar, risk och säkerhet	43
MILJÖKONSEKVENSER	51
Miljöbedömning.....	51
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING.....	52
Administrativa frågor.....	52
Fastighetsrättsliga frågor	54
Tekniska frågor.....	55
Ekonomiska frågor	55

PLANFÖRFARANDE

Byggnadsnämnden beslutade 2016-03-15 (BN § 22) att uppdra till Plan- och bygglovskontoret att ta fram förslag till ny detaljplan för Kattvikskajen.

Aktuell detaljplan handläggs med reglerna för ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Planprocessen regleras i plan- och bygglagens 5:e kapitel. Förfarandets olika steg redovisas nedan:



Kungörelse. *Inför samrådet ska kommunen kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens anslagstavla. Kungörelsen ska innehålla information om var förslaget hålls tillgängligt, vilket område detaljplanen avser och om detaljplanen avviker från översiktsplanen. Det ska också framgå hur lång samrådstiden är och att den som vill lämna synpunkter på förslaget kan göra det under samrådstiden, samt till vem synpunkter lämnas.*

Samråd. *Dialog med Länsstyrelsen, berörda myndigheter, berörda kommuner, kända sakägare och boende, föreningar, allmänhet med flera. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.*

Samrådsredogörelse. *Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Handlingarna revideras om det bedöms vara relevant.*

Underrättelse. *Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget, exempelvis sakägare, boende och övriga som har yttrat sig under samrådet om förslaget till detaljplan. Underrättelsen ska även anslås på kommunens anslagstavla och finnas tillgänglig på kommunens webbplats.*

Granskning. *Innan planen antas ska kommunen låta förslaget till detaljplan granskas. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra detta skriftligen.*

Granskningsutlåtande. *Efter granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Handlingarna revideras om det bedöms vara relevant.*

Antagande. *Detaljplanen antas av kommunfullmäktige.*

Laga kraft. *Om inget överklagande inkommit tre veckor efter antagandet vinner detaljplanen laga kraft. Bygglov och andra lovpliktiga åtgärder kan därefter medges.*

Handlingar

Till planen hör:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Kvalitetsprogram
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Underlag till detaljplanen:

Följande utredningar är bilagda Miljökonsekvensbeskrivningen:

- Riskbedömning: Ursparning och transport av farligt gods på järnväg samt utbyggnad till dubbelspår Kattvikskajen, Hudiksvall. WSP Brand & Risk (daterad 2015-12-14).
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning vid Kattvikskajen, Hudiksvalls kommun. WSP Environmental, mark och vatten (daterad 2016-12-21).
- Bullerutredning, Kattvikskajen, Hudiksvall. WSP Environmental Sverige (daterad 2018-01-11, reviderad 2018-05-17).
- Vibrationsutredning, Kattvikskajen, Hudiksvall. WSP Samhällsbyggnad (daterad 2017-01-26).
- Projekterings PM/Geoteknik, Sweco Civil AB, Sundsvall Geoteknik (daterad 2017-03-07).
- Dagvattenhantering Kattvikskajen (PM). Hudiksvalls kommun. (daterad 2017-08-29).

PLANENS SYFTE

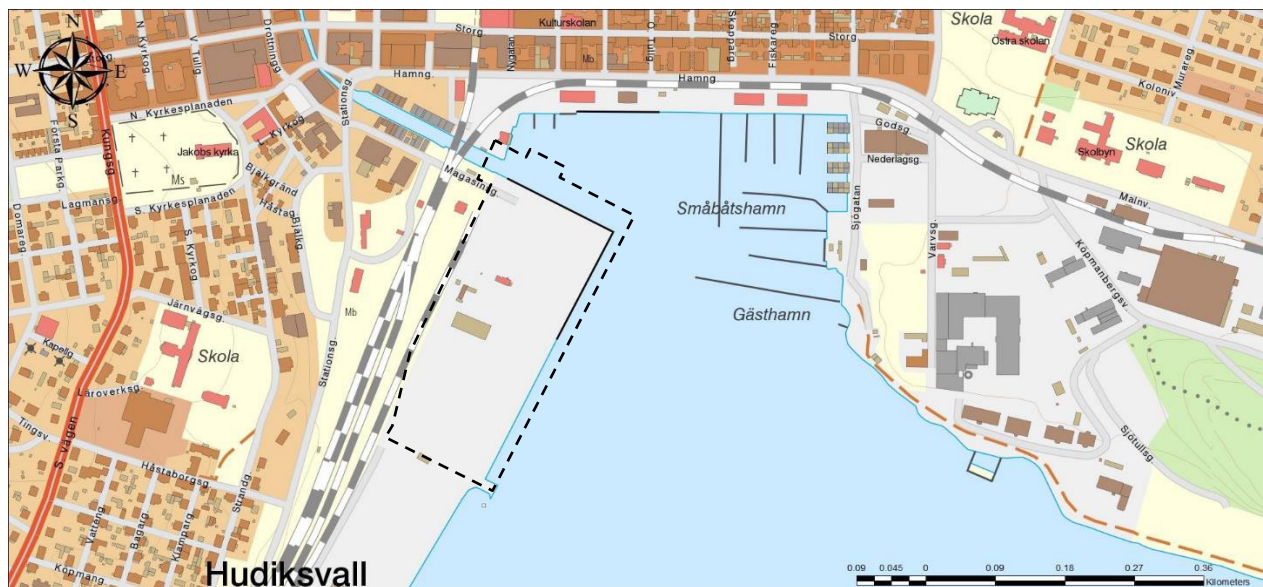
Planens syfte är att skapa möjlighet till omvandling och utveckling av kajområdet Kattvikskajen med nya bostäder, kontor, skola, hotell, restaurang och andra centrumverksamheter. Intentionen med planen är att skapa attraktiva torg-, kaj- och parkområden för allmänheten i ett havs- och centrumnära läge.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

PLANDATA

Områdets läge och areal

Planområdet är beläget vid Hudiksvallsfjärden med närhet till Hudiksvalls stadskärna. Väster om Kattvikskajen löper idag Ostkustbanan. Hudiksvalls tågstation och resecentrum ligger cirka 150 meter från Kattvikskajens norra del. Området har således ett mycket strategiskt läge med direkt närhet till vidare kommunikationer.

I planområdets nordvästra del ansluter Magasinsgatan till området. Magasinsgatan ansluter i västlig riktning till Stationsgatan. I söder gränsar planområdet till Håstaholmen, ett område som även detta tidigare använts för Hudiksvalls träindustri. Området ägs av KB Håstaholmen och utgör tillsammans med Kattvikskajen det område som benämns *Västra hamnen*. Planområdet omfattar cirka 7,2 hektar inklusive vatten.



Figur 1. Översiktskarta med planområdets utbredning.

Markägoförhållanden

Kommunen äger fastigheterna Strand 4:2, Strand 4:1, Strand 3:6 och Rådhuset 2:1, som utgör större delen av planområdet. Fastigheten Strand 3:1 ägs av Trafikverket och används framförallt för Ostkustbanan. En mindre del av den fastigheten som inte används säljs till kommunen och ingår i planområdet.

Arrenden, nyttjanderätter och servitut

Förutom kommunens egna ledningar och serviser till kommunala byggnader som ska avvecklas finns ett större stråk med optofiber utanför planområdets västra kant. Ledningen har servitut. I samband med samordnad projektering av ledningar i och till området kommer frågan om eventuell ombyggnad av stråket hanteras. Stråket kommer att rymmas i de framtida trafiklösningarna väster om planområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Strandskydd

Enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken återinträder strandskyddet automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts vilket betyder att för rubricerad detaljplan kommer ett upphävande av strandskyddet att krävas. För aktuellt område är det ett strandskydd på 100 meter som återinträder.

Enligt 4 kap 17 § PBL får kommunen i en detaljplan upphäva strandskyddet enligt 7 kap. miljöbalken för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

En förutsättning för upphävande av strandskyddet är att det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18c § miljöbalken (1998:808). Som särskilda skäl vid prövningen – 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,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse

Planområdet har efter det hamnverksamhetens upphört varit i anspråk taget för pendlarparkering och ytor för upplag. Kajen är populär för fritidsfiske, av framförallt strömming. Området utgörs av en ogästvänlig industrikaj som saknar ordnade vistelse- och rekreationsytor, stora delar är avspärrade och andra otillgängliga och osäkra att vistas på.

Den planerade exploateringen av hamnområdet bedöms vara viktig för att tillgodose bostadsmarknadens och näringslivets behov i centrala Hudiksvall. Samtidigt omvandlas området med attraktiva och väl gestaltade kajpromenader och parker intill vattnet för allmänhetens tillgång och rekreation. På så sätt ökar allmänhetens tillgång till vattnet och bidrar till att skapa ett större sammanhängande kajstråk i Hudiksvallsfjärdens mest centrala delar.

Strandskyddet föreslås upphävas för hela planområdet. Särskilda skäl för upphävandet av strandskyddet bedöms föreligga enligt 7 kap. 18c § punkt 1 samt punkt 5 i miljöbalken (1998:808).

Intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planen avser, bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset. Upphävandet utav strandskyddet är därmed förenligt med strandskyddsbestämmelserna.

Riksintressen

Områden av riksintresse är ett av miljöbalkens styrmedel för hushållning med mark- och vattenområden. Miljöbalkens (1998:808) hushållningsbestämmelser och regler om riksintressen finns i 3-4 kap. Bestämmelserna behandlar hur avvägning mellan olika önskemål om användningen av mark- och vatten ska göras. Riksintresse kan sägas utgöra ett skydd genom att anspråk på ändrad mark- eller vattenanvändning inte påtagligt får skada områdets värden.

Planförslaget påverkar riksintresseområden för befintlig- och framtida järnväg samt kulturmiljövård. Denna påverkan behandlas även i den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Riksintresse för framtida järnväg

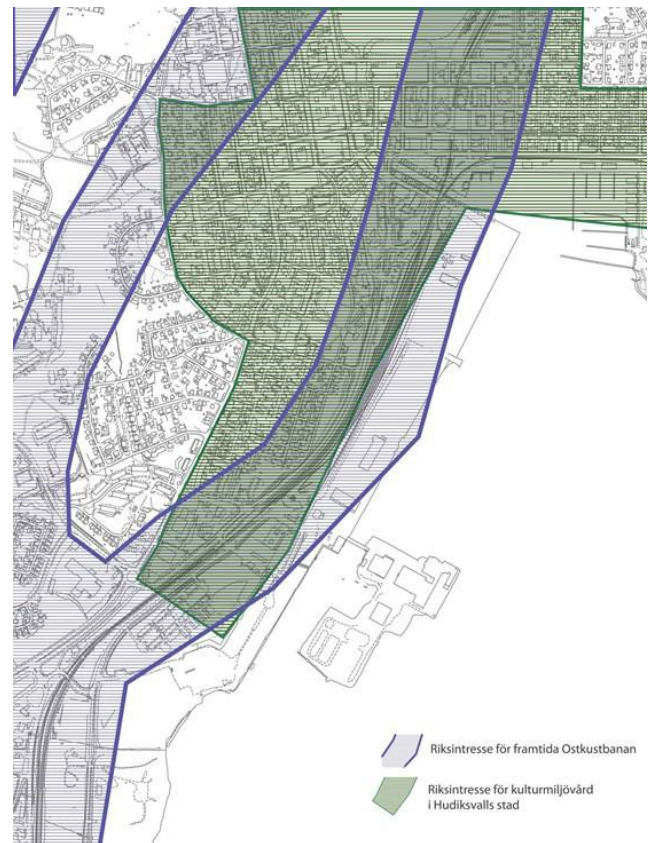
Riksintresset för framtida järnväg går idag genom planområdet och upptar stora delar av detsamma,

se figur 2. Ett framtida dubbelspår längs Kattvikskajen innebär inte att all den mark som omfattas av riksintresset kommer att ianspråkta av ny järnväg då dubbelspåret förläggs direkt öster om befintligt enkelspår. Alternativa dragningar för dubbelspåret sträckning genom Hudiksvalls kommun utreds, en mer specifik redogörelse för arbetet med Ostkustbanan finns under planbeskrivningens avsnitt *Gällande kommunala planer, Pågående planprocesser*.

Riksintresse för kulturmiljövård i Hudiksvalls stad

Stora delar av Hudiksvalls stad utgör riksintresse för kulturmiljövård enligt 3kap. 6 § miljöbalken. Motivet för klassningen är att Hudiksvalls stad utgör:

” Stadsmiljö präglad av handel, sjöfart och fiske som visar stadsbyggnadsutvecklingen från 1600-talet till 1900-talets början med tydlig kontrast mellan den äldre småskaliga trästadsbebyggelsen och senare bebyggelse från träpatronepoken. (Kust- och skärgårdsstad). ”

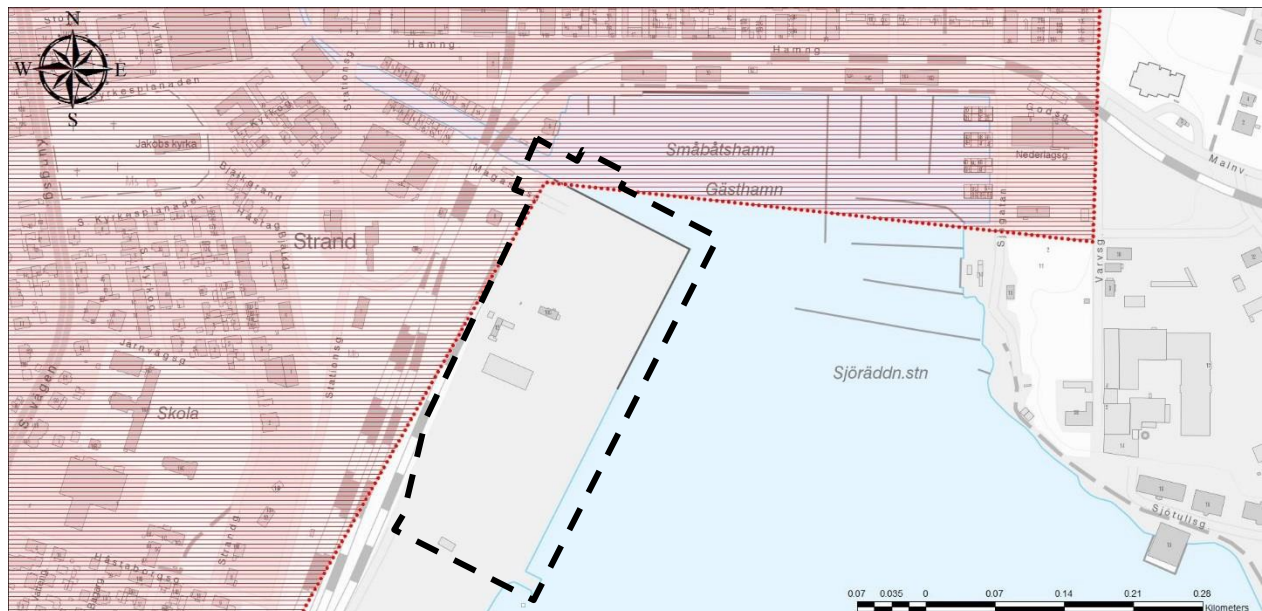


Figur 2. Riksintresse för framtida järnväg och riksintresse för kulturmiljövård i Hudiksvalls stad.

Riksintressets uttryck beskrivs som följer:

”Bevaranderester av ett äldre, oregelbundet stadsplanemönster och det reglerade och utvidgade gatunätet från 1700-talets slut och 1800-talet. Sjöbodarna och hammagasin vid Strömmingsundet, den enklare trästadsbebyggelsen i Fiskarstan och påkostade borggårdar i trä från tiden efter stadsbranden 1792. Kyrkan och prästgården från 1600- och 1700-talen, planterade stråk och esplanader samt putsade hus och områden med friliggande slerfamiljsbus från 1800-tallets senare del och den tiden kring sekelskiftet 1900. Arbetarförstaden Åvik.”

Planområdet ligger i huvudsak utanför riksintresseområdet för kulturmiljövård och endast en mindre del av planen vid Sundkanalens mynning ligger inom riksintresseområdet. Se figur 3.



Figur 3. Röd skrafferat område utgör riksintresse för kulturmiljövård. Planområdets nordvästliga och norra del berör direkt riksintresset.

Vid planläggning ska hänsyn tas till riksintressets värden så dessa inte påtagligt skadas. Vid bedömningen bör också hänsyn tas till att ett ingrepp som endast berör en liten del av ett riksintresseområde eller åtgärder utanför ett riksintresseområde kan påverka värdena negativt.

Hudiksvalls stad präglas av sin direkta kontakt med havet. Strandlinjen har under åren flyttats ut genom landhöjning och utfyllnader. Hamnområdet har på detta sätt utökats. Kattvikskajens stora obebyggda ytor står i direkt kontrast till den täta stadsbebyggelsen som klättrar upp mot åsen. Planförslaget innebär en ny stadsdel på Kattvikskajen där endast ett fåtal byggnader finns idag. Detta kommer att förändra Hudiksvalls stadsbild. Således är det av stor vikt att gestaltningen av området sker i harmoni med övriga staden. Av upprättat Kvalitetsprogram framgår att strukturer från övriga Hudiksvall har tagits tillvara. Här beskrivs också hur området ska bli en varierad blandstad i lagom skala i samklang med antagen fördjupad översiktsplan för Västra hamnen (2015). På vissa platser inom området tillåter detaljplanen en högre bebyggelse, mot Hudiksvallsfjärden i öst och mot järnvägen i väst.

I kvarter D norr om Kattviken tillåts en byggnad vara 7 våningar. Detta är motiverat utifrån att byggnaden är av offentlig karaktär och kan tillåtas bli en signaturbyggnad i stadsdelen. Dess påverkan på Hudiksvalls stadsbild bedöms som acceptabel. Stadens låga siluett påverkas marginellt och stadens karaktärsbyggnader såsom Läroverket och kyrkan kommer fortfarande dominera horisonten. Hudiksvalls stadskärna utgörs av en bebyggelse som varierar i skala, material och färgsättning. Den arkitektoniska utformningen av bebyggelsen på Kattvikskajen ska anknyta till denna variation både inom och mellan de planerade kvarteren.



Figur 4. Föreslagen bebyggelse med de södra stadsdelarna i fonden. Läroverket och kyrkan höjer sig över stadens siluett. Vyn är tagen från Gula magasinen, nordöst om planområdet.

Bebyggelsen längs den norra kajsträckan vänder sig mot övriga staden och blir framträdande i siktlinjerna från Fiskarstan. Det nordvästra kvarteret blir också en tydlig fond från siktlinjen från Magasinsgatan. Riksintresset för kulturmiljövården angränsar västerut vid kvarteret. Utformningen av kvarteren längs norra kajen blir följaktligen viktig. Detaljplanen tillåter en bebyggelse som i höjd trappas upp från det västra kvarteret (kvarter A) till det östra kvarteret (kvarter B). För bebyggelsen närmast kanalen och Möljens sjöbodar förordas omsorgsfulla materialval och en skala som harmoniserar med närliggande bebyggelse. Detaljplanen och kvalitetsprogrammet riktlinjer för utformning säkerställer att bebyggelsen utformas på ett sådant sätt att skada på riksintresset för kulturmiljövård inte uppstår.



Figur 5. Vy över tänkbar bebyggelse från solbryggorna norr om Kattvikskajen. De små byggnadskropparna med högresta tak och gavlar mot vattnet talar till Möljens fiskebodar.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer (MKN) infördes år 1999 genom miljöbalken (1998:808). Aktuellt detaljplaneförslag kan medföra en påverkan på miljökvalitetsnormerna för vattenkvalitet. Dessa miljökvalitetsnormer är baserade på EU:s ramdirektiv för vatten. Direktivets bestämmelser anger att försämring av ekologisk såväl som kemisk kvalitet på yt- och grundvattendrag inte får ske samt att åtgärder inte får vidtas som äventyrar måluppfyllelsen av normerna.

VISS (Vatteninformationssystem Sverige) är en databas utvecklad av vattenmyndigheterna, länsstyrelserna och Havs- och vattenmyndigheten. I VISS finns kartor och klassningar över Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten. Aktuellt detaljplaneförslag berör vattenförekomsten Hudiksvallsfjärden och tillrinnande vattendrag Hornån.

Kattvikskajen ligger i den inre delen av Hudiksvallsfjärden, som utgör en del av Bottenhavet. Kattvikskajen - i den västra hamnen - har tidigare haft stor betydelse för sjöfarten och stadens historia. Här har funnits en omfattande sågverksamhet och hamnen nyttjades då för såväl nationella- och internationella varutransporter. Som en följd av den tidigare verksamheten har vissa delar i området förorenats med kemiska ämnen, vilket har påverkat vattenkvalitén.

Genomförandet av planen bedöms inte påverka huruvida normerna för god ekologisk status eller god kemisk ytvattenstatus uppnås 2027. Det bedöms heller inte försämrade förutsättningarna för att uppnå en god vattenkvalitet. En mer detaljerad redogörelse för MKN för vatten finns i tillhörande MKB.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormer utomhusluft är gällande i hela landet. Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. MKN-värdena för kvävedioxid och partiklar är de svåraste att klara, de övriga halterna är idag så låga att de klaras på de flesta platser i Sverige.

Årliga beräkningar av luftföroreningar i Hudiksvall indikerar att MKN för luft inte överskrids. Luftkvalitén inom aktuellt område bedöms idag som god.

Beräknade halter av dygnsmedelvärdet för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM) för Kattvikskajen klarar MKN. Biltrafiken till och från området kommer att öka, men bedöms efter genomförd exploatering inte överskrida mer än cirka 1800 rörelser per dygn. Bedömningen är att miljökvalitetsnormer för utomhusluft inte överskrids. I upprättad miljökonsekvensbeskrivning behandlas miljökvalitetsnormen för utomhusluft vidare.

Mellankommunala intressen

Tillgången till bostäder, arbetsmarknader, studier och service har både ett lokalt och regionalt perspektiv. I Gävleborg finns fyra arbetsmarknadsregioner, varav tre av dessa består av flera kommuner, såsom FA Hudiksvall som inbegriper Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner. Också bostadsmarknaden, där i stort sett alla av länets kommuner i den årliga bostadsmarknadsenkäten som Boverket och länsstyrelsen genomför signalerar bostadsbrist, blir allt mer integrerad över olika administrativa gränser. En viktig förutsättning för denna integration av olika marknader är väl fungerande kommunikationer som är snabba, robusta och tillgängliga.

En god tillgänglighet är mycket viktigt för att en stad eller ort ska upplevas som attraktiv, men det räcker inte. Urbaniseringen är påtaglig och har över tid varit uthållig. Under flera sekel har befolkningsströmmarna gått mot tätorter och städer, vilket föranlett att storstäder och megastäder utvecklas i en snabb takt. Det finns många som väljer att bo i städer som Hudiksvall med sina starka kvaliteter. Under 2016 var inflyttningen 1 740 personer till kommunen vilket var 390 fler än de som flyttade ut. Genom att på Kattvikskajen möjliggöra olika typer av användningar finns goda förutsättningar för nya verksamhetsetableringar och en utökning av stadskärnan.

Gävleborg har några större kuststäder, men också många mindre orter. Mellan Gävle och Sundsvall finns idag fyra lokala arbetsmarknadsregioner. Kommunernas, och därmed regionens, framtid ligger i att främja en utveckling med mer robusta arbetsmarknader. Det innebär att kommunerna måste samverka mer och se sin egen utveckling både som en lokal och en regional fråga. Hudiksvall har ur detta perspektiv en särskilt gynnsam ställning genom att kommunen involveras i såväl Gävle som Sundsvalls arbetsmarknadsregioner samtidigt som den samverkar väl med arbetsmarknaden i övriga Hälsingland.

Kattvikskajen blir en viktig del av den ovan nämnda utvecklingen. Tillskapandet av nya bostäder och arbetsplatser i attraktiva lägen med direkt närhet till stadens kommersiella service och goda kommunikationer väntas göra Hudiksvall mer attraktivt. I den Regionala utvecklingsstrategin (RUS), Infrastrukturprogrammet och Kollektivtrafikprogrammet betonas vikten av korta restider (helst maximalt 45 minuter) och att se till hela resan-perspektivet, dvs. att beakta restid, byten och färd sätt för att ta sig till tåget eller regionbussen. I det perspektivet blir det än viktigare att nya bostäder och arbetsplatser ligger i direkt anslutning till Resecentrum för att så långt möjligt göra det enkelt att pendla till och från Hudiksvall. I förlängningen kan utvecklingen av den Västra hamnen och Kattvikskajen gynna den regionala utvecklingen och mellankommunala intressen.

Gällande kommunala planer

Översiktliga planer och program

I den kommunövergripande översiktsplanen (2008) pekas Hudiksvalls inre hamn ut som ett utredningsområde. Med anledning av detta startade ett arbete med att ta fram fördjupade översiktsplaner för både den östra och den västra hamnen. Den fördjupade översiktsplanen för Västra Hamnen antog under hösten 2015 (KF § 137) och inkluderar aktuellt område. Av den fördjupade översiktsplanen framgår att:

- Hudiksvalls historia ligger förankrad i hamnen och att det därför är naturligt att låta staden växa just där. Målet är att skapa ett modernt Hudiksvall som i framtiden kan attrahera såväl nya människor som nyskapande företag, där Kattvikskajen utgör en viktig del.
- Området planeras för att bli en utökning av stadskärnan med en bebyggelse som medger blandad användning (bostäder, kontor och viss handel) som erbjuder service och attraktiva allmänna ytor.
- Bebyggelsen ska utformas på ett sådant sätt att miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* främjas. En måttlig skala bör vara tongivande i stadsdelen som an knyter till Hudiksvalls stadskärna i övrigt. Kvarteren utformas som halvöppna, där innegårdar skyddas från buller samtidigt som det är möjligt att från gaturummen se de gröna innergårdarna.



Figur 6. Området för den fördjupade översiktsplanen.

Aktuellt planförslag bedöms överensstämma med intentionerna för den fördjupade översiktsplanen för Västra hamnen. Delar av planområdet medger våningshöjder upp till nio våningar vilket avviker från de våningstal som förespråkas i den fördjupade översiktsplanen. En signaturbyggnad vid Kattvikskajen tillåts en höjd som möjliggör 7 våningar. En högre bebyggelse är motiverat för att åstadkomma en stadsmässig och variationsrik bebyggelse och för att skärma av buller från järnvägen.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

För aktuellt område är tre detaljplaner gällande:

- *Stadsplan för Kattviksområdet i Hudiksvalls stad.*
Fastställd 1968-03-27. Aktnr. 3775.
- *Detaljplan för stationsområdet i Hudiksvall, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.*
Fastställd 1998-07-01. Aktnr. 3835.

- *Detaljplan för nytt badbus på Kattvikskajen i Hudiksvall, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.*
Laga kraft 2009-04-07. Aktnr. 3874

Genomförandetiden på ovanstående planer har gått ut. När aktuellt detaljplaneförslag vinner laga kraft ersätter detta de delar av stadsplanen 3775 och de delar av detaljplanen 3835 som ligger inom planområdesgränsen för aktuellt förslag. Detaljplanen 3874 upphör i sin helhet att gälla när aktuellt detaljplaneförslag vinner laga kraft.

Pågående planprocesser

Som tidigare redovisats ligger området delvis inom riksintresset för framtida järnväg. Hudiksvalls kommun har arbetat fram ett tematiskt tillägg för dubbelspår längs Ostkustbanan. Där förordas en dragning av dubbelspåret genom staden direkt öster om befintligt enkelspår. Av utställningshandlingen (2017) framförs vikten av det centrala stationsläget för Hudiksvall som stad, men också för regionen som helhet.

Parallellt har Trafikverket arbetat med att ta fram en järnvägsplan för ett framtida dubbelspår genom Hudiksvalls kommun. Genom Hudiksvalls stad har Trafikverket utrett två alternativa lokaliseringar - ett väster om staden och ett direkt öster om befintligt enkelspår (samma sträckning som kommunen förordar). I december 2017 öppnade Trafikverket för att utreda ytterligare alternativ, såsom separerade spår för gods- och persontrafik. Planeringsprocessen gällande Ostkustbanan kommer således att fortsätta både för kommunen och Trafikverket efter att denna detaljplan antagits.

Kattvikskajen kommer att exploateras innan ett nytt dubbelspår i Hudiksvall realiserar. Planförslaget är utformat med hänsyn till befintligt läge men även så att anläggande av ett framtida dubbelspår i befintligt läge ska vara möjligt. För att säkerställa att planförslaget klarar de riktvärden vad gäller buller och avstånd som är viktiga ur säkerhetssynpunkt har utredningar genomförts gällande buller och risk. Utredningarna utgår från scenarion för dagens enkelspåriga järnvägstrafik, prognoser för trafikering längs ett enkelspår år 2040 samt prognoser för ett framtida dubbelspår. För en mer detaljerad redogörelse av detta hänvisas till planbeskrivningens avsnitt *Störning, risk och säkerhet*.

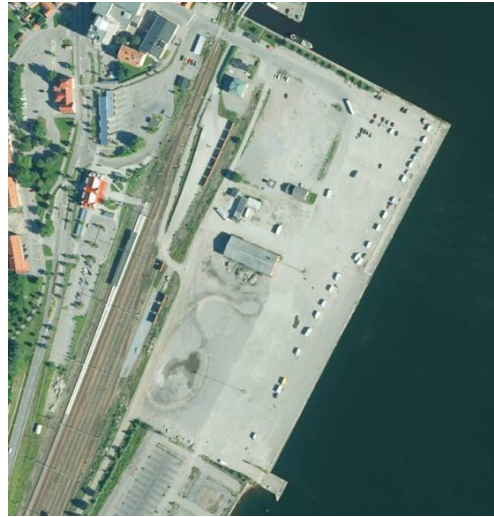
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Markområde

Geotekniska förhållanden

För området har sedan tidigare flera geotekniska undersökningar genomförts. Under år 2017 har Sweco Civil AB fått i uppdrag att sammanfatta resultatet av dessa i en projekterings PM. Vidare har även WSP Samhällsbyggnad genomfört en vibrationsutredning (daterad 2017-01-26) för aktuellt område. En sammanfattning redovisas nedan. En mer detaljerad beskrivning återfinns i ovannämnda underlag. Ytterligare geotekniska utredningar behöver göras av respektive byggherre för att slutligen klarlägga grundläggingsförhållandena på respektive fastighet.

Aktuellt område ligger inom den igenfyllda, tidigare havsviken, Kattviken. Igenfyllnaden av Kattviken har skett i olika etapper med varierande material såsom sten, block, sand och byggnadsrester. Härtill har äldre träkonstruktioner ställvis lämnats kvar vid utfyllnaden. Fyllningen har en tilltagande mäktighet österut, korresponderande med det tilltagande vattendjupet inom den tidigare havsviken.



Figur 7 och 8. Gamla och nya flygfoton över kajen som visar hur den byggts ut.

I upprättat projekterings PM/Geoteknik (Sweco Civil AB, 2017-03-07) ges rekommendationer enligt nedan.

Grundläggning

Av sättnings- och stabilitetsskäl rekommenderas att byggnader anläggs fribärande med stomlaster nedförda till fasta jordlager eller berg via ett pålverk av spetsburna pålar (som överför huvuddelen av lasten via pålspetsen).

I närheten av befintliga kajkonstruktioner rekommenderas att påltyper som kombinerar hög bärförmåga med förhållandevis liten omgivningspåverkan nyttjas. Sådana påltyper är slagna, tryckta eller borrade ”slanka” stålrörspålar, vilka ger en förhållandevis liten massundanträngning nära befintliga konstruktioner. Borrade pålar kan dessutom forcera fyllning.

Schaktning i jord

Generellt gäller att schaktning bör genomföras så att schaktbotten inte blir störd. Störning av schaktbotten kan uppstå vid ovarsam schaktning. Därtill kan tunga fordon orsaka skadliga dynamiska laster genom den pumpeffekt som uppkommer vid fordonens överfarter. Pumpeffekten kan orsaka bottenuppluckring av schaktbotten genom att grundvatten tränger upp genom densamma. Nederbörd kan här till medföra en vattenmättnad hos schaktbotten och därmed en bristande bärrighet.

Grundvattenhantering

Schaktning kan komma att ske under grundvattenytan. Grundvatten omhändertas då lämpligen genom anläggandet av pumpgrop i schakten, se underlags PM Geoteknik (Sweco Civil AB, 2017-03-07).

Korrosion

Geokonstruktioner skall dimensioneras för rådande marina förhållanden och förekomst av sulfidhaltiga finkorniga sediment.

Markföroreningar

Markföroreningar har varit och är förekommande på platsen. Utredningar har genomförts (se bilagd utredningsförteckning till MKB) och delar av området har sanerats. I de södra delarna av planområdet är föroreningshalterna mycket låga. Senaste utredningen gjord av WSP (2016) påvisar att föroreningshalterna är väsentligt lägre än vad som normalt påträffas i liknande områden. De enstaka förhöjda halterna (överstigande gränsen för mindre än ringa risk) av bly och Polycykliska aromatiska kolväten (PAH) som påträffats i ytlig och djup jord. Bedömningen är dock att dessa halter inte utgör någon betydande risk för den planerade exploateringen av området. Även om föroreningshalterna generellt är låga bör det vid framtida markarbeten och masshantering beaktas att halter övergränsen för mindre än ringa risk förekommer. Hantering av massor regleras i miljöbalken med tillhörande förordningar och föreskrifter. Aktuellt projekt kan innebära att det finns behov av att schakta i förorenade områden. Detta kräver en anmälan enligt miljöbalken, en så kallad paragraf-28-anmälan. Kvittblivning av massor kan kräva tillstånd men normalt avyttras förorenade massor till redan tillståndsgiven deponi. Detta förutsätts även gälla för förorenade massor från det planerade planområdet.

Sanering av området och de fåtal förorenade punkter som finns, kommer att göras innan bostäder byggs. Påverkan på människor och miljö avseende markföroreningar bedöms därmed bli liten. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till upprättad MKB och den översiktlig miljöteknisk markundersökningen (WSP).

Vattenområde

Planförslaget medger i vissa lägen att vattenområdet får överbyggas och att bryggor får uppföras. I området finns bottenflora och bottenfauna. Arbeten i vatten eller arbeten som kan komma att påverka vattenmiljön kan behöva tillståndsprövas. Ansökan om tillstånd ska föregås av en MKB-process. Tillståndsärendet behandlas av Mark-och miljödomstolen eller Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Enligt förordningen om vattenverksamhet (SFS 1998:1388) kan vissa vattenverksamheter anmälas till Länsstyrelsen istället för att tillstånd ska sökas.

Negativa effekter vid hantering av sedimentmassor vid anläggning av bro och bryggor kommer att minimeras med lämpliga skyddsåtgärder som identifieras i samband med tillståndsansökan.

Radon

Kommunal kartering visar att planområdet inte utgör ett riskområde för markradon. Eventuell påverkan av radon från markgrunden ska dock beaktas i bygglovsskedet.

Fornlämningar

Den norra delen av planområdet ligger inom fornlämning Hudiksvall 1:1, kulturlagren och konstruktionerna efter Hudiksvalls stad och hamn från 1600-talet till nutid. Fornlämningen är skyddad enligt Kulturmiljölagen (SFS 1992:950) och det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada fornlämningen. För en redovisning av fornlämningens placering hänvisas till upprättad MKB.

Kommunen avser inkomma med en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämningen innan genomförandet av planen. Efter det kan en arkeologisk förundersökning starta för att avgränsa fornlämningen i tid och rum.

Bebbyggelseområden

Befintliga förhållanden

Kattvikskajen är ett område med goda förutsättningar för att utvecklas till en ny attraktiv stadsdel för såväl boende som besökare. Närheten till Hudiksvallsfjärden, staden och kommunikationer är kvalitativa värden som gör platsen attraktiv ur en stadsutvecklingssynpunkt.

Ostkustbanan löper idag väster om planområdet. Närheten till Ostkustbanan skapar förutsättningar för goda kommunikationer till närliggande städer såsom Gävle och Sundsvall, men järnvägen utgör idag också en barriär som skiljer Kattvikskajen från Hudiksvalls centrum.

Hudiksvalls stads gatunät utgör ett tydligt spår från stadsplaneringsidealet rutnätsstaden. Majoriteten av gatorna i centrala Hudiksvall är utformade efter ett rutnät med tydliga siktlinjer mot havet och viktiga landmärken. Med anledning av detta är det viktigt att siktlinjer också tydliggörs av den struktur som kommer prägla Kattvikskajen.

Inom aktuellt planområde finns idag endast ett fåtal byggnader. Byggnaderna kommer att rivas fortlöpande under exploateringen av området. De byggnader som ska rivas anses inte ha ett kulturhistoriskt värde och ingår inte i värdekärnan för kulturmiljö. Stora delar av kajen utgörs idag av parkeringsplatser. Inom området finns också stora outnyttjade hårdgjorda grus- och asfaltsytor.



Figur 9. Flygfoto över kajen där nuvarande markanvändning tydliggörs. Kommunens byggnader, parkeringsplatser och outnyttjade markytor.

Befintliga förhållanden i planområdets närhet

Väster om planområdet, på fastigheten Strand 3:9, finns den gamla järnvägsstationen. Ursprungligen var denna byggnad Dellenbanans slutstation. Stationshuset har ett högt kulturhistoriskt värde och utgör en viktig del av länets järnvägshistoria och är av riksintresse för kulturmiljövården. För byggnad är *Detaljplan för del av Strand 3:1 (gamla stationshuset) i Hudiksvall, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län*, akt nummer 3878, gällande. Av planen framgår att byggnaden inte får rivas och att dess ursprungliga exteriör ska bevaras.



Figur 10. Gamla stationshuset kring förra sekelskiftet.



Figur 11. Gamla stationshuset år 2016.

Aktuellt planområde ligger utanför fastigheten Strand 3:9. Den mark som fastigheten Strand 3:9 är belägen på ses som strategiskt viktig för den framtida utvecklingen av området närmast befintlig Ostkustbana. Byggnaden utgör idag en solitär med enkelspåret i väster och Kattvikskajens parkeringsytor i öster.

Väster om planområdet och Ostkustbanan, längs med Sundskanalen finns de röda sjöbodarna vid Möljens torg som utgör en del av det riksintressanta området för kulturmiljövård. De karakteristiska byggnaderna ligger i närhet utav aktuellt område och utgör ett signum för Hudiksvalls stad. Här finns ett stort identitetsvärde. Det är därför viktigt att i planprocessen beakta det kulturhistoriska värdet av Möljen och dess direkta koppling till Hudiksvalls hamn. I planförslaget tillgodoses detta genom att gestaltningen i den nordvästra delen av planområdet anpassas så att den nya bebyggelsen förhåller sig till den tidigare bebyggelsen. I planförslaget påverkas inte siktlinjer från kanalen eller Möljens torg, med undantag för den gång- och cykelbro som planeras. Dock är siktlinjerna mellan kanalen och vattnet redan brutna av de befintliga broar som finns över kanalen.



Figur 12,13,14. Torget Möljen och sjöbodarna

Kommunikationer

Planområdet är centralt beläget och har en direkt närhet till dagens resecentrum som möjliggör vidare kommunikationer med buss och tåg. Avståndet från Kattvikskajens norra del till resecentrum är cirka 150 meter.

Ett dubbelspår i ett östligt läge skulle, som tidigare redovisats, innebära en tätare tågtrafik. Dessutom skulle restiderna avsevärt förkortas. Något som bedöms vara mycket positivt för aktuellt område.

Planförslag

Planförslaget består av en ny stadsdel på Kattvikskajen med nya kajer, parker, torg, gator och åtta nya kvarter. I kvarteren ryms cirka 450 bostäder, lokaler, skola/förskola, kontor, parkeringshus och byggnader för andra centrumändamål såsom hotell och handel. Bebyggelsen är varierad med olika höjder och uttryck. Antal boende uppskattas till cirka 1100 personer (räknat på 2,5 personer per lägenhet).

Till aktuellt planförslag har det upprättats ett kvalitetsprogram som syftar till att säkerställa att kajer, torg, parker, gator och kvarter bidrar till en varierad blandstad i lagom skala. Kvalitetsprogrammet förtydligar planförslagets intentioner. Vid planering, utformning och projektering ska utformningsförslag stämmas av mot kvalitetsprogrammet. Gestaltning av byggnader, kvarter och offentliga miljöer beskrivs närmare i kvalitetsprogrammet.

Den nya stadsdelens struktur utgår ifrån karakteristiska inslag som redan finns i Hudiksvalls stad. Inspiration har hämtats från rutnätsplanen med tydliga kvartersrum, havet, parker, diagonala siktlinjer och triangulära platsbildningar. I upprättat kvalitetsprogram finns en tydlig redogörelse för hur den nya strukturen är uppbyggd.

Kajer, torg och parker

På Kattvikskajen planeras flera olika offentliga ytor i form av kajer, torg och parker för att skapa attraktiva vistelsemiljöer för alla Hudiksvallsbor året runt.

Utmed Kattvikskajen skapas ett 650 meter långt bilfritt kajstråk som binder ihop Hudiksvallsfjärdens kajpromenad. På sikt kan denna även fortsätta söderut till Håstaholmen. Kajerna är ett naturligt stråk för fysisk aktivitet som promenader och löpning, med målpunkter i parkerna. Längs kajerna erbjuds en variation av sittplatser med olika utformning och karaktär. Här finns även plats för fiske och på vissa platser finns möjligheter till bryggor där båtar kan lägga till.

På Kattvikskajen planeras för flera torg i olika skalor. Det största och mest centrala triangelformade torget blir den nya stadsdelens naturliga samlingspunkt. Här finns även utrymme för mindre evenemang, som torghandel och loppisar. Torget är dock mindre än Möljens torg som även framöver kommer vara en av de viktigaste platserna i Hudiksvall. Många av gatorna utformas som gränder där biltrafiken är begränsad. Dessa gator kan nyttjas för vistelse och fungerar på så sätt i många avseenden som ett torg.

HUDIKSVALL Kattvikskajen Strukturplan



Figur 15. Illustrationsplan för Kattvikskajen.

I stadsdelen planeras två huvudparker på ca 3000 kvm och ca 1800 kvm. Parkytan uppgår totalt till ca 4800 kvm, vilket motsvarar ca 4,3 kvm per boende. Parkerna är placerade inom stadsdelen så att boende på Kattvikskajen kan nå en park inom en radie på 200 meter. Parkerna är även till för övriga Hudiksvallsbor. Parkerna har olika teman och innehåll för att locka till sig olika besökare. Här finns utrymme för såväl aktivitet som rofylldhet. Båda parkerna har en stark vattenkontakt. I största centrala parken finns viken som är den nya stadsdelens samlade vattenrum och en plats för vistelse och aktivitet. Här sitter man sydvänd nära vattnet på sommaren och på vintern kommer man lätt ut på isen härifrån.

Stadsbild och siktlinjer

Den nya stadsdelen har ett centralt läge vid Hudiksvallsfjärden och kommer att kunna ses från delar av staden. Den norra delen av bebyggelsen bildar en förlängning av Möljens fiskebodars längs med Sundskanal. Denna bebyggelse blir också som allra mest framträdande från Hamngatan. Från Magasinsgatan kommer de övre våningarna på den nya bebyggelsen att synas i gatans avslut. Idag syns inte vattnet från Magasinsgatan förrän man är nära kajerna. Detta på grund av höjdskillnader och gatans utformning. Vid det läget blir vattnet även synligt i det nya förslaget.

Ny bebyggelse

Planförslaget innehåller cirka 450 bostäder fördelat på åtta bostadskvarter, med inslag av andra användningar för att skapa en blandstad. Kvarteren varierar i form och uttryck och utformas för att bidra till stadslivet, med ett tydligt möte mellan privat och offentligt. Detta för att synliggöra stadsdelens allmänna ytor, som annars kan upplevas som privata i en stadsdel som domineras av bostäder. Kvarteren och dess arkitekturprinciper beskrivs mer ingående i kvalitetsprogrammet.

Utformning och gestaltning.

Bebyggelsen utformas så att en variation sker mellan och inom samtliga kvarter. Våningsantalen i stadsdelen föreslås variera från två till sex våningar, med några undantag av högre bebyggelse.

Variationer i byggnadernas volymer uppstår främst genom byggnadernas höjdsättning, och i mötet mellan det privata och offentliga rummet. Varje individuell byggnad föreslås få sin egen gestaltning för att bidra till variationen i stadsbilden.

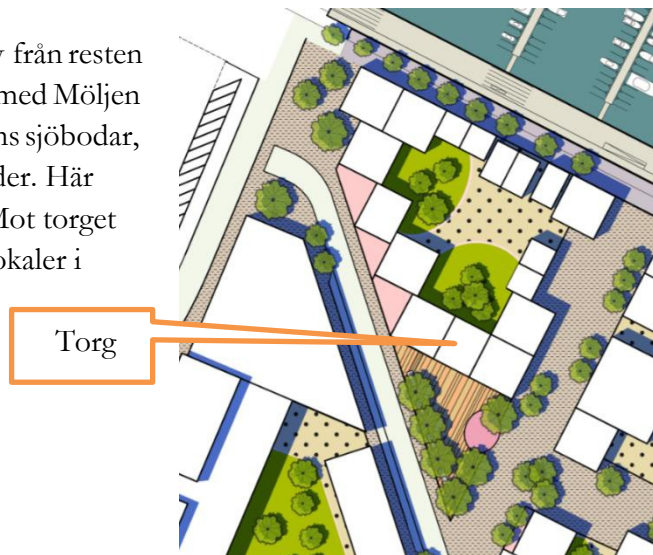
Bebyggelsen inom området organiseras med en mer offentlig gatusida och en privat gårdssida. Innergårdarna skapar förutsättningar för rekreation och lek i gröna miljöer skyddade från buller. Gränsen mellan privat och offentlig ska vara avläsbar, men kan innehålla zoner med olika grad av offentlighet. Om släppen i de halvslutna/slutna kvarteren blir för stora så förses dessa med plank eller andra avgränsande element för att behålla en tydlig gräns. Detta skapar tryggare och mer användbara gårdsrum samtidigt som det hjälper till att stärka de offentliga rummen.

På vissa platser inom området anordnas förgårdsmark. Förgårdsmarken kan tydliggöras genom avvikande markbeläggning. De halvprivata zonerna bidrar till en varierad och levande gatumiljö i de delar där lokaler i bottenvåningarna inte är tvingande.

Bebyggelsen planeras så att husens bottenvåningar möjliggör en flexibel användning. Vid framtida behov ska dessa kunna rymma olika typer av publik verksamhet, såsom butiker eller lokaler.

Kvarter A

Kvarter A är ett viktigt och tydligt entrémotiv från resten av staden. Bebyggelsen får ett nära samband med Möljen och skall ansluta i skala och uttryck till Möljens sjöbodar, bland annat med gavlar mot norr och träfasader. Här planeras lokaler i flera av bottenvåningarna. Mot torget och kvarterets nordvästra del ska det finnas lokaler i bottenvåningen. Här medges även radhus.



Figur 16. Kvarter A

Kvarter B

Kvarter B tar upp kvarter A:s gavelmotiv och Möljens fortsättning. Här kan det finnas lokaler i bottenvåningen mot kajerna.

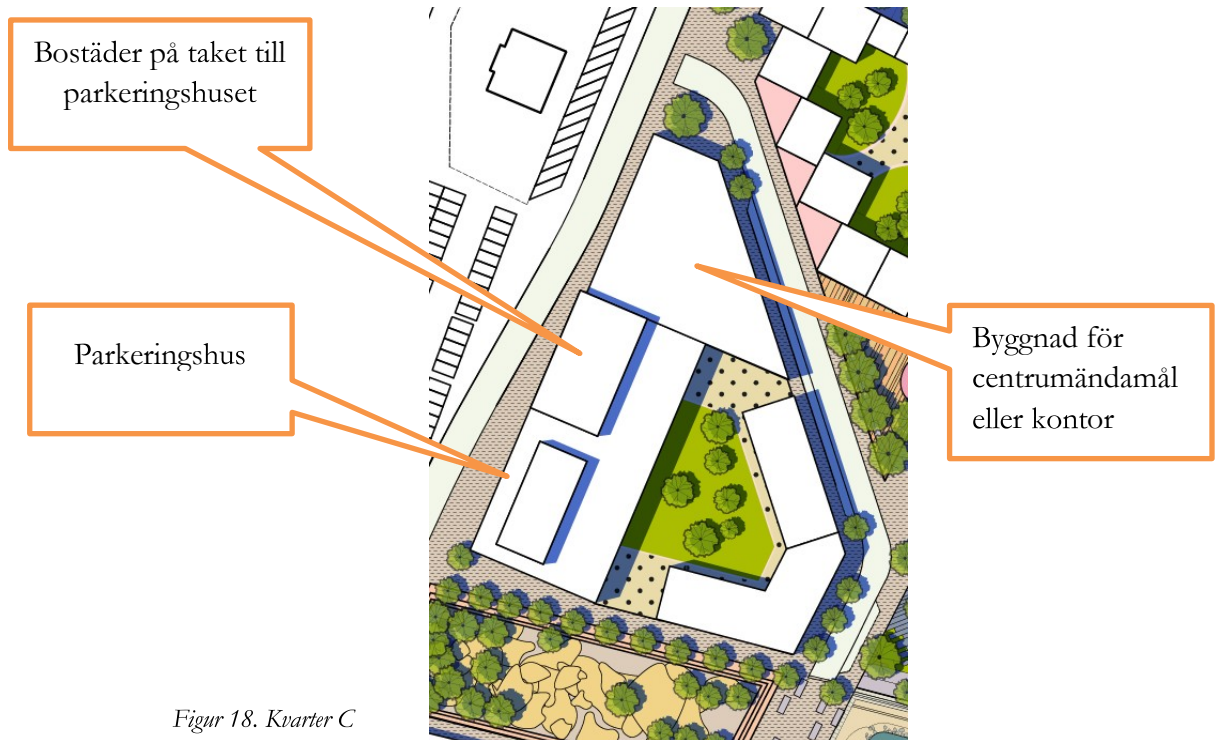
Kvarter B är tillsammans med kvarter A det som ligger närmast den befintliga staden, en variation i höjd, uttryck och skala är en förutsättning för att kvarteret ska passa in närmiljön. Gavelmotiv vänds mot kajen. Bostäder i bottenplan får direktkontakt med kajerna och gränderna i form av entréer eller altandörrar.



Figur 17. Kvarter B

Kvarter C

Kvarter C:s norra del inrymmer en byggnad för centrumändamål eller kontor som fungerar som ett entrémotiv till stadsdelen. I kvarterets västra del planeras ett av stadsdelens två parkeringshus, som även kan inrymma lokaler och bostäder. Parkeringshuset med påbyggnader kan med fördel byggas något högre än övrig bebyggelse i stadsdelen för att skärma av buller från järnvägen. Utformningen av parkeringshuset bör göras med hänsyn till fasadlängden och att byggnaden blir väl synlig från järnvägen.



Figur 18. Kvarter C

Kvarter D

Södra delen av kvarter D inrymmer en publik byggnad i ett strategiskt läge mot Kattviken som kan bli en signaturbyggnad i stadsdelen. Byggnaden kan inrymma hotell, konferenscenter eller liknande. Här skapas även ett mindre entrétorg till den publika byggnaden vars verksamhet kan spilla ut på torget. I norra delen av kvarteret kan även bostäder uppföras utöver de övriga användningsområdena. Bostäder i bottenplan får direktkontakt med kajen och gränden genom entréer eller altandörrar.



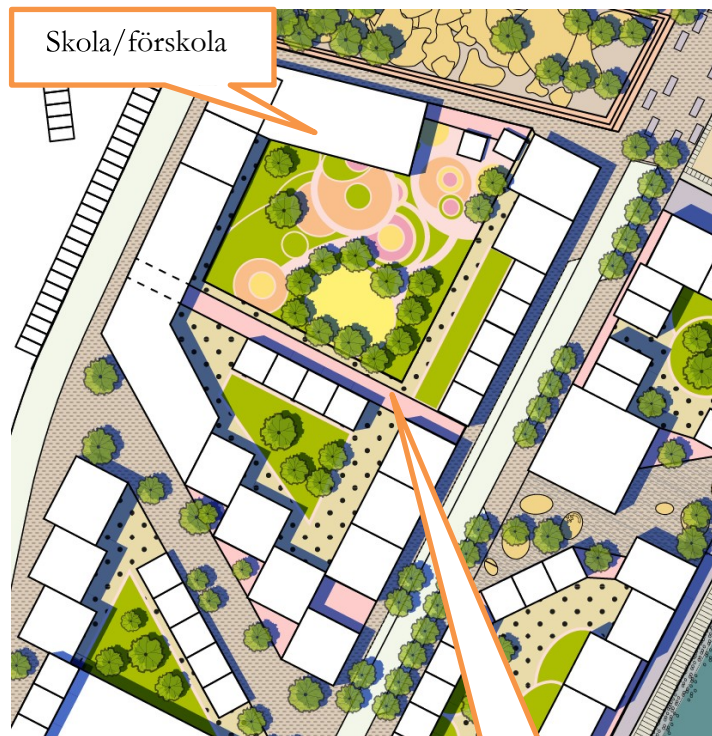
Torg

Publik byggnad
(exempelvis hotell eller
konferensbyggnad)

Figur 19. Kvarter D

Kvarter E/G

Kvarter E och G är två sammanslagna kvarter som utgör den planerade stadsdelens största kvarter och består huvudsakligen av bostäder. Gränsdragningen mellan kvarter E (norra) och kvarter G (södra) utgörs av ett publikt stråk genom kvarteret i östvästlig riktning. I norra delen av kvarter E medges skolverksamhet. Större delen av gården utgörs av skolgård eller förskolegård. De högsta höjderna i kvartererna planeras i väster för att skydda mot buller. Kvarterens fasad mot järnvägen blir en av områdets längsta sammanhängande fasadlinjer. Här utformas bebyggelsen med olika takriktningar, uttryck och höjder för att bryta upp skalan. Uttrycket mot järnvägen bör bearbetas med hänsyn till att Kattvikskajen blir många besökares första möte med Hudiksvall, en genomtänkt utformning är viktig.



Skola/förskola

Stråk genom
kvarteret

Figur 20. Kvarter E/G

Kvarter F

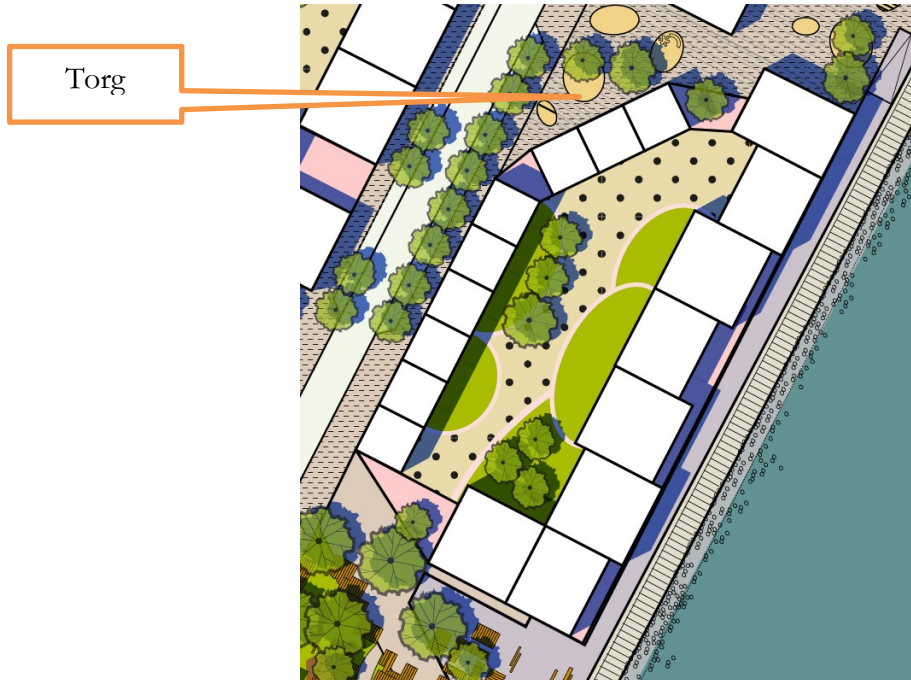
Kvarter F består huvudsakligen av bostäder. Kvarterets fasadlinje mot Kattviken utformas som flera sammansatta byggnadskroppar som kontrast till den publika byggnaden på andra sidan. Mot de två grändtorgen vänder sig bostäderna i bottenplan med egna entréer för att ge liv åt gatan. In- och utfart för angöring på gården placeras mot gatan, ej mot grändtorget.



Figur 21. Kvarter F

Kvarter H

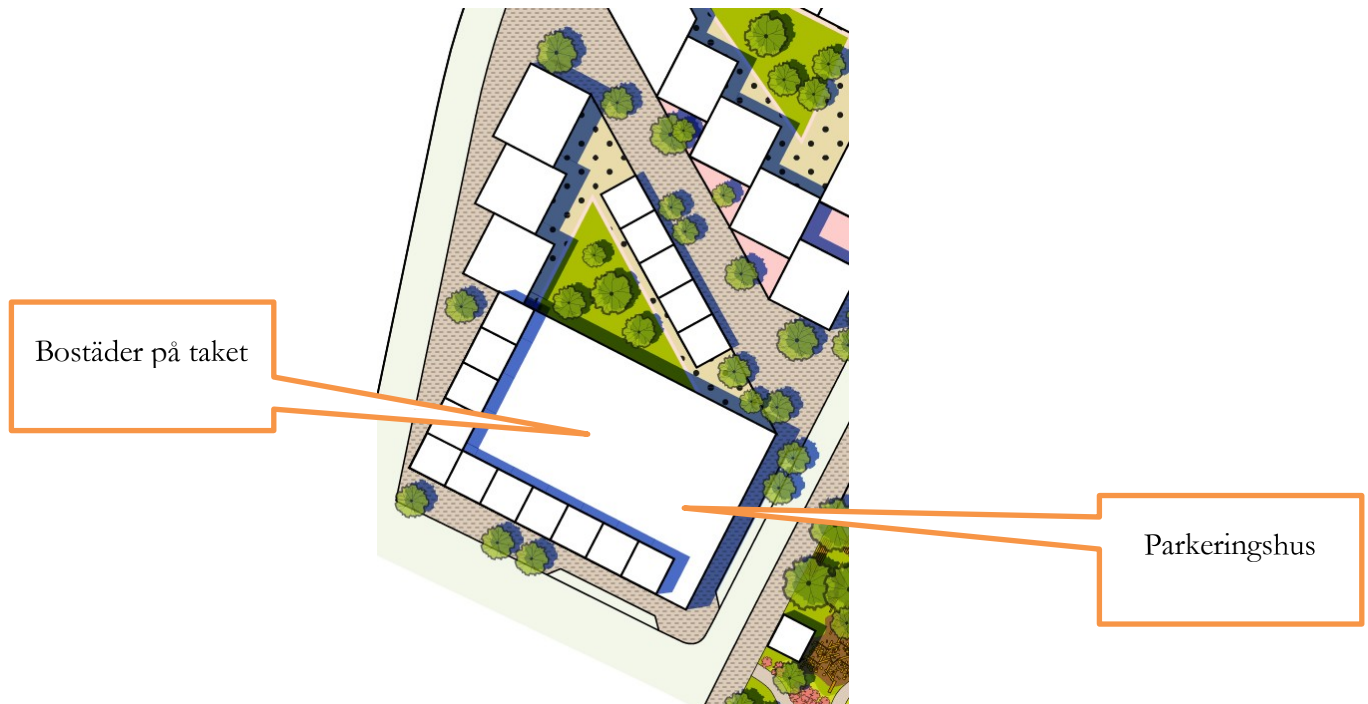
Kvarter H består huvudsakligen av bostäder. Mot kajen dras vissa byggnader in från kvartersgräns för att bryta upp den långa fasadlinjen och skapa uteplatser som ger liv åt kajen. Bostäder i bottenplan mot kajen förses med uteplats, indragen om byggnaden ligger kvartersgräns, med en trappa ned till kajen. Mot gatan består kvarteret av radhus.



Figur 22. Kvarter H

Kvarter I

Kvarter I har ett av Kattvikskajens mest utsatta lägen vad gäller buller men också ett av det mest synliga från järnvägen med bra möjligheter för kontor med annonsläge. Det är viktigt att byggnaden närmast järnvägen blir förhållandevis hög jämfört med övrig bebyggelse för att skärma av buller. Denna byggnad är Kattvikskajens andra parkeringshus med möjligheter till lokaler, kontor, och bostäder. Resten av kvarteret består huvudsakligen av bostäder.



Figur 23. Kvarter I

Skolverksamhet

Planen medger en skola/förskola väl integrerad i kvarter E. Byggrätten för skolverksamhet är centralt belägen i direkt anslutning till områdets huvudpark. Den har även en egen gård på ca 2000 kvm. Skolan/förskolan angörs i förstahand via huvudgatan där även lossning av leveranser sker (mestadels livsmedelsleveranser till skolköket). Skolan/förskolan kan även nås från parken med huvudentré för barn och föräldrar. Här bör det även finnas plats för cykelparkering och barnvagnsuppställning. Leveranser samt angöring, lämning och hämtning med bil, är tänkt att ske från lokalgatan väster om byggnaden alternativt från den centrala lokalgatan. Även markparkeringen väster om den västra lokalgatan kan nyttjas för angöring samt parkeringshusen. I övrigt är stadsdelen planerad så att det ska vara lätt att gå med barn till och från skolan/förskolan.

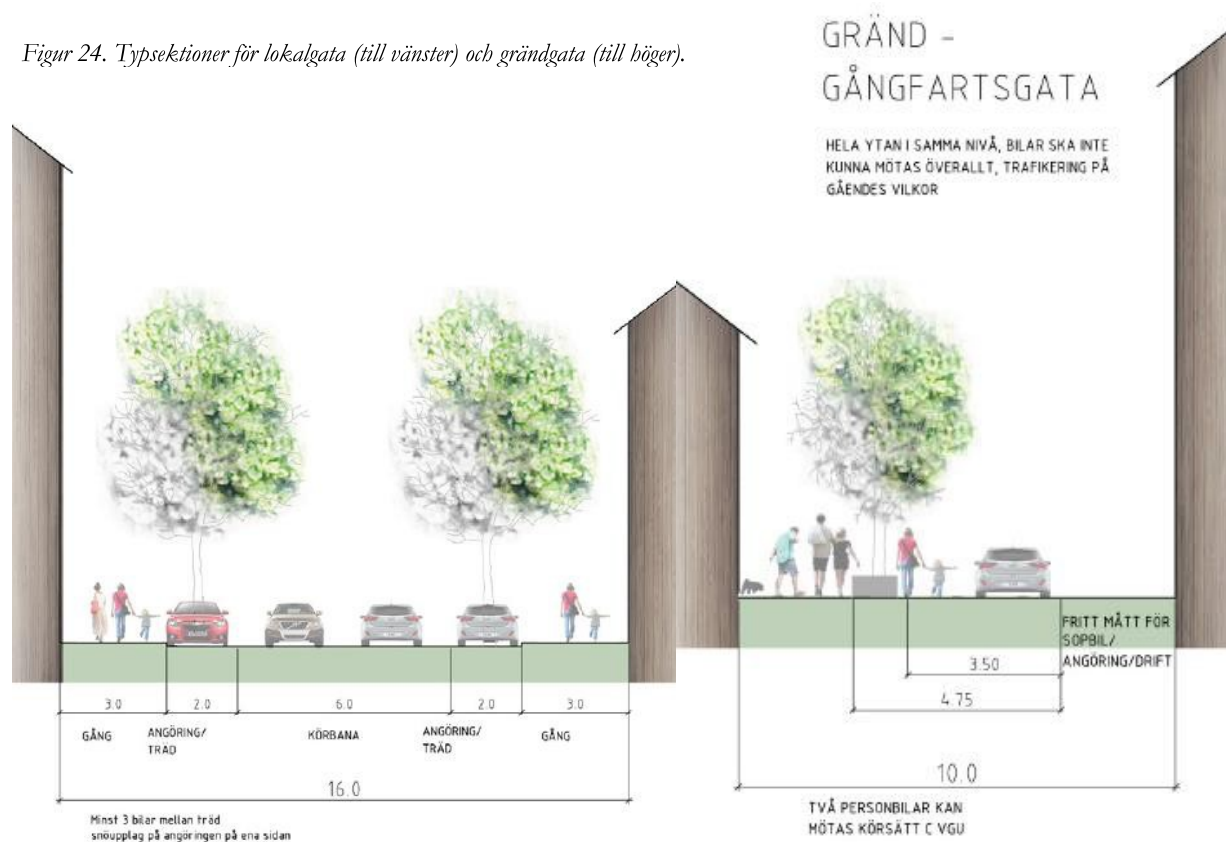
Vid senare bygglovsprövning av framtida skolverksamhet kommer krav ställas på att byggnaden och anläggningen uppfyller gällande regler, föreskrifter och allmänna råd såsom Boverkets byggregler. Dessa omfattar bland annat tekniska egenskapskrav såsom skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö.

Gata

Gatunätet inom området består av två gatutyper: lokalgator och grändgator (gångfartsområden). Alla trafikslag är tillåtna på de två gatutyperna. Lokalgatorna har en hastighet på 30-40 km/h. På grändgatorna sker all trafik på fotgängarnas villkor, där hastigheten är 5 km/h. På grändgatorna finns inga trottoarer, utan alla rör sig och vistas på samma yta (en gågata) och fungerar lika mycket som ett torg som ett stråk för rörelse. Grändgatorna är körbara för personbilar och färdtjänstbilar men inte för tunga fordon. Kajerna är bilfria men kan användas för utryckningsfordon. Kajerna planläggs som GATA.

Angöring till området och till grändgatorna sker via lokalgatorna som går genom och längs med planområdet. Med bil angörs planområdet i norr från Magasinsgatan. Den västra lokalgatan ansluter till en markparkering utanför planområdet som främst är till för tågpendlare som behöver parkera i nära anslutning till tågstationen. När området fortsätter utvecklas (med bland annat Håstaholmen längre söderut) planeras den västra lokalgatan göras om till en större gata som även inrymmer ett regionalt cykelstråk, busstrafik, kantstensparkering m.m. Detta rymms dock inte inom denna detaljplan. På sikt planeras även en passage över/under spåren som ansluter till Resecentrum. De två lokalgatorna planeras fortsätta söderut när området utvecklas mot Håstaholmen, se figur 26. Detta gäller även gång- och cykeltrafik. Dialog med X-trafik om utformningen av busshållplatser och deras lokalisering längs den västra lokalgatan kommer att föras framöver.

Figur 24. Typsektioner för lokalgata (till vänster) och grändgata (till höger).





Figur 25. Trafikstråk för Kattvikskajen. Lokalgator visas i blått och grändgator i rosa. Övriga stråk och kajer är bilfria. Trafik på grändgatorna norr och söder om den centrala parken kan begränsas ytterligare.



Figur 26. Planerat trafikstråk för Kattvikskajen och dess anslutning till befintligt vägnät. Via Magasinsgatan i norr och Sägerksvägen i söder.

Parkering och angöring

I planförslaget planeras det för parkering för boende, verksamheter och besökare. Längs med lokalgatorna möjliggörs kantstensparkerings, med undantag för den västra lokalgatan som ligger intill en markparkering. Denna parkering som är främst till för pendlare inrymmer cirka 200 platser och ersätter en del av de parkeringsplatser som finns på Kattvikskajen idag.

I övrigt löses parkering framförallt i två planerade parkeringshus, ett i kvarter C (ca 140 platser) och ett i kvarter I (ca 240 platser). Parkering kan även ordnas i garage under mark i kvarteren, för såväl bostäder som verksamheter. Parkeringstalet är satt till 1,0 platser per lägenhet. För verksamheter är inget p-tal satt utan avgörs beroende på verksamheten.

Där underjordiska parkeringsgarage uppförs kommer en förhöjd innergård troligen att uppstå på grund av grundvattennivån. Då försvinner möjligheten att angöra innergårdarna. Angöring till gårdarna sker från områdets lokalgator och grändgator. I delar av kvarter som ligger mot kajerna (kvarter A, B, D, F och H samt eventuellt bebyggelsen inne på gården i kvarter G) måste angöring ske via gården (om det inte finns underjordiska garage) för att klara tillgängligheten. Angöringen kan ske genom vändplaner på gården eller genom att man kör genom kvarteret via två öppningar eller portiker i kvarteret. Det är viktigt att gårdar utformas med stora vistelsevärden trots angöringstrafik. I kvarter som saknar garage ska parkering för rörelsehindrade kunna iordningställas inom kvartersmarken.

Kommunen arrenderar mark av Trafikverket mellan planområdet och järnvägen för att ersätta pendlarparkeringarna som försvinner från Kattvikskajen. Precis som i nuläget får pendlarna angöra Resecentrum via Magasinsgatan men på sikt är en planskild passage till Resecentrum att föredra. Kommunen ser också som en framtida möjlighet att en pendlarparkering skapas väster om järnvägsspåret närmare Resecentrum, t ex för att ersätta den som ligger öster om spåren eller för att möta ett tydligt ökat behov. En sådan lösning skulle kunna vara möjlig om marken bakom Bussterminalen kan frigöras genom att bussarna får en annan angöring.

Cykelparkering ordnas för besökare inom stadsdelen. I bostadskvarteren ordnas cykelparkering för de boende i cykelrum i nära anslutning till entréer. Även cykelmekrum för de boende uppmuntras för att lätt kunna göra enklare arbeten på cykeln, som t.ex. däckbyten. Parkeringstalet för cykel är satt till 1,0 för ett rum, 2,0 för två rum och 3,0 för bostäder med tre rum eller fler. För verksamheter inom området är cykelparkeringstalet satt till 10 pl/1000 kvm.

Gång- och cykel

Planområdet utformas med goda gång- och cykelmöjligheter. Kajerna är bilfria och i grändgatorna rör sig trafik på de gåendes villkor. I övrigt utformas gatorna för låga hastigheter vilket lämpar sig väl för cykel. Ett separerat cykelpendlingsstråk förläggs längs den västra lokalgatan.

Offentlig och kommersiell service

I området möjliggörs för offentlig och kommersiell service i samtliga kvarter. Området beräknas ge upphov till ett mindre antal butiker och serveringar. Ju fler arbetsplatser bland kontor, skola/förskola och hotell som uppstår desto större blir underlaget för lunchserveringar och liknande. Underlaget för service stärks i och med den direkta närheten till centrala Hudiksvall och det goda kajläget. För

boende erbjuder även centrala Hudiksvall ett stort utbud av offentlig och kommersiell service.

Tillgänglighet och trygghet

Tillgänglighet

Att människor med olika typer av funktionsnedsättningar och att människor i alla åldrar ska göras delaktiga i samhällslivet är av stor vikt att beakta vid nybyggnation. Lagkraven i ALM 2 ”tillgänglighet på allmänna platser” tillämpas integrerat i utformningen där ramper, trappor, räcken, kontrastmarkeringar med mera inordnas i gestaltningen. Föreskrifterna och de allmänna råden i ALM 2 6-16 § gäller om det med hänsyn till terräng och förhållande i övrigt inte är orimligt.

All bebyggelse ska följa gällande tillgänglighetskrav enligt BBR. Angöring till kvarter ska kunna ske inom 25 meter från entré. I de kvarter som inte har egna parkeringsgarage i kvarteren så används parkeringshusen för bilparkering för boende för att minska trafik in i området. Dock medger planen att handikapparkering kan ordnas inom kvartersmark i de fall det behövs. Avstånd till avfallshantering är högst 50 meter från entré.

I flera av de planerade flerbostadshusen ska varje lägenhet i bottenvåningen förses med en egen entré från gata eller kaj. Dess kan dock vara upphöjda och blir då inte tillgängliga. För att lösa detta blir dessa sekundärentréer kopplade till uteplatser (som på övre våningsplan kan bli balkonger). Den tillgängliga entrén nås via trapphuset likt lägenheterna på övre plan.

Trygghet




Genom att bostäder i bottenvåningen har entréer och fönster ut mot gatan undviks fasadpartier som saknar kontakt med gatan, vilket bidrar till fler ”ögon på gatan”. Från fönster i bottenvåningen lyser detta även upp gaturummet kvällstid.. För att inte få höga och slutna sockelvåningar regleras höjden på bottenvåningen i kvarteren.

Parkeringshusen, kontoren och skolan/förskolan riskerar nattetid att bli mindre aktiva gatumiljöer. Därför är det viktigt att i både gata och bebyggelse arbeta med ett genomarbetat belysningsprogram. I parkeringshusen möjliggörs för lokaler i bottenvåningen. Dessa gator är till större delen raka och breda vilket skapar en översyn och orienterbarhet när man vistas på gatorna.

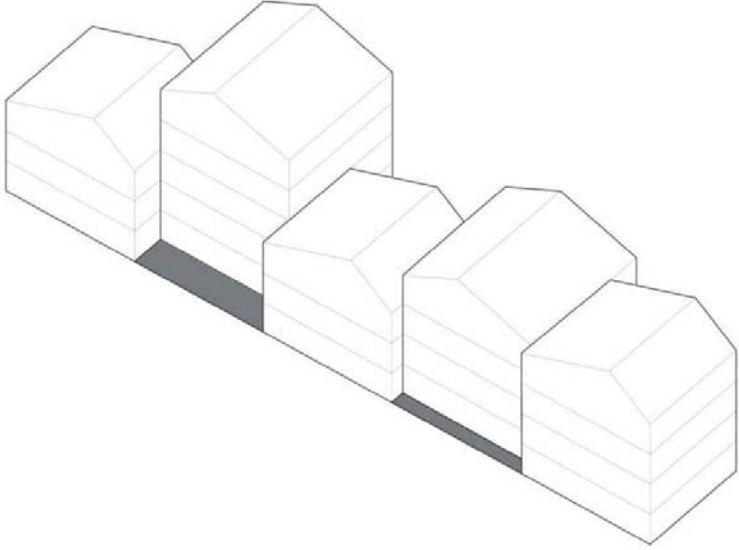
Planbestämmelser

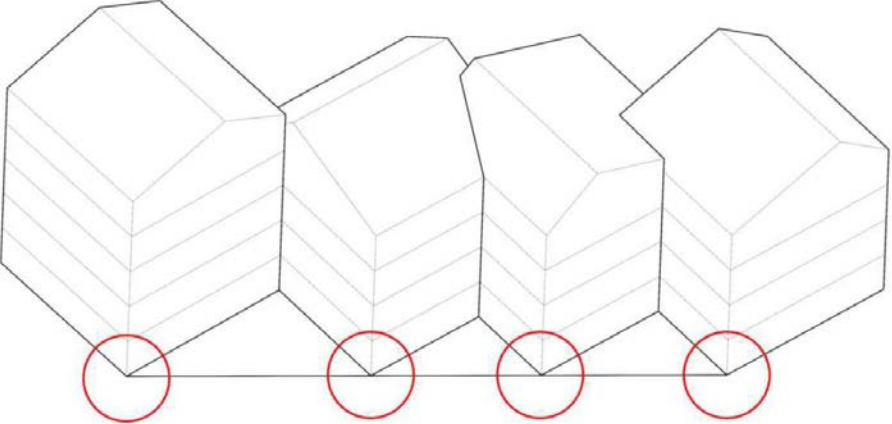
Nedan redovisas plankartans bestämmelser med tillhörande förklaring. (Administrativa bestämmelser redovisas i genomförandedelen, samt i del om strandskyddet.).

Bestämmelse:	Förklaring/Syfte:
	Användningsbestämmelser
TORG	Torg (PBL 4 kap 5 § 2)
GATA	Gata för fordons-, gång- och cykeltrafik (PBL 4 kap 5 § 2)
	Syftet med gatorna är att skapa framkomlighet i området. Inom område planlagt som GATA så kan biltrafik vara förbjuden eller starkt begränsad. Kajområdena är planlagda som GATA och är bilfria. Flera av gränderna och delar av gatorna ska kunna användas som gågator där trafiken rör sig i gånghastighet. På så sätt kan stora delar av gatorna användas för lek och vistelse m.m.
PARK	Park (PBL 4 kap 5 § 2) Inom användningen PARK medges även en vik med vatten som en del av parkutformningen. I användningen medges även mindre bebyggelse förenat med parkändamålet.
B	Bostäder (PBL 4 kap 5 § 3) Med användningen bostäder (B) avses olika former av boende av varaktig karaktär. Även bostadskomplement ingår i användningen. Parkering ingår i form av parkering i garage och markparkering i form av handikapparkering.
C/C ₁	Centrum (PBL 4 kap 5 § 3) Med användningen centrum (C) avses kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller ska vara lätta att nå. Även parkering ingår, i form av parkering i garage. Vid C ₁ tillåts centrumändamål endast i bottenvåningen.
E	Tekniska anläggningar (PBL 4 kap 5 § 3) Avser anläggningar som till exempel elnätsstationer och pumpstation.
K	Kontor (PBL 4 kap 5 § 3) Avser användning för kontor med tillhörande service och parkering i garage.
O	Tillfällig vistelse (PBL 4 kap 5 § 3) Omfattar bland annat hotell med tillhörande lokaler för handel och parkering i garage.

P ₁	Parkeringshus (PBL 4 kap 5 § 3) Denna användning tillåter fristående parkeringshus för att möta stadsdelens behov av boende-, besöks- och verksamhetsparkering. Användningarna centrumändamål, kontor, och bostäder kan kombineras i samma byggnad.
S	Skola (PBL 4 kap 5 § 3) Inom användningen skola ryms även förskola och andra utbildningsverksamheter.
W	Öppet vatten. (PBL 4 kap 5 § 3)
W ₁	Vattenområde där bryggor får uppföras. (PBL 4 kap 5 § 3)
W ₂	Öppet vatten som får överbyggas med bro. (PBL 4 kap 5 § 3)
	Egenskapsbestämmelser
bro	Bro (PBL 4 kap 5 § 2) Broar får byggas. Gäller både brofäste och brospann. Höjder på dessa regleras inte.
	Marken får endast förses med komplementbyggnad. (PBL 4 kap 11 § 1) Gården får endast förses med komplementbyggnader. Även terrasser, uteplatser, bänkar, plank, planteringar, lekutrustning m.m. får uppföras. Tillämpas tillsammans med b ₁ för att möjliggöra garage, förråd och liknande utrymmen under bostadsgård.
	Högsta nockhöjd i meter. (PBL 4 kap 11 § 1). Utöver nockhöjden får tekniska installationer, räcken och likande uppföras.
	Högsta byggnadshöjd i meter. (PBL 4 kap 11 § 1). Hus med högresta tak kan valfritt placeras med gavel mot gatan eller inte om inget annat anges.

p ₁ /p ₂	<p>Byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot TORG/Byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot allmän plats. (PBL 4 kap 16 §1)</p> <p>I vissa lägen är det viktigt att bebyggelsen placeras i fastighetsgräns mot allmän plats (utan några släpp i bebyggelsen) för att skapa en stark rumslighet på torg eller en tydlig front mot delar av kajerna.</p>
--------------------------------	---

<p>f₁</p>	<p>Minst 25 % av bebyggelsens längd ska vara tillbakadragen från fastighetsgräns mot allmän plats med minst 1 meter enligt principillustration 1. Minst 25 % av bebyggelsens längd ska ligga i gatuliv. (PBL 4 kap 16 § 1)</p>  <p><i>Principillustration 1 visar hur bebyggelsen dras tillbaka från gatulinjen samtidigt som den möter gatulinjen.</i></p> <p>För att skapa en variation och spänning i gaturummet ska vissa gator ha bebyggelse som både möter gatulinjen/fastighetsgränsen, samt dras tillbaka från den. Förgårdsmarken som skapas mot gatan kan de boende nyttja och möblera.</p>
<p>f₂</p>	<p>I bottenvåning mot allmän plats ska minst 70 % av fasadlängd utgöras av lokaler för centrumverksamhet. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>I vissa strategiska lägen är det viktigt att det anslutande torget eller gaturummet har en stark publik karaktär. Centrumverksamheter i detta läge styr användningen mot utåtriktade verksamheter, t.ex. serveringar eller butiker.</p>
<p>f₃</p>	<p>Gavlar ska vara vända mot kaj 1 och ha en längsta bredd på 10.5 meter. Takvinkel ska vara lägst 35° och högst 45° (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>På den norra kajen (Kaj 1) är det viktigt att det finns flera gavlar med högresta tak och att de vänder sig mot allmän plats eftersom de blir en del av den stadsbild som bygger vidare på formen av Möljens fiskebodrar.</p>

f ₄	<p>Bebyggelsen ska utföras i minst två olika takfotshöjder med ett spann på minst tre meter. Minst 30 % av byggnadsarean ska utföras i den lägsta höjden. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>För att få en variation av höjder så styrs detta. Höjderna avser höjder mot gata, torg eller kaj. Variationen mäts från takfotshöjden så att inte endast taknocken varieras.</p>
f ₅	<p>Endast radhus. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>I vissa lägen är det viktigt att ha en låg skala på bebyggelsen med många entréer och tydliga fronter mot gatan. Därför regleras användningen endast radhus.</p>
f ₆	<p>Byggnad ska placeras med byggnadshörn i fastighetsgräns enligt principillustration 2. (PBL 4 kap 16 § 1)</p>  <p><i>Principillustration 2 visar hur bebyggelsen dras tillbaka från gatulinjen för att skapa förgårdsmark i triangulära former.</i></p> <p>På Kattvikskajen uppstår flera triangulära platser i olika storlekar. De minsta av dessa placeras som förgårdsmark på kvartersmark genom att placera byggnader med hörnen mot fastighetsgränsen. Den förgårdsmark som skapas bildar små platsbildningar som de boende kan nyttja och möblera. Här skapas även plats för träd och grönska.</p>
f ₇	<p>Fasad ska utformas i trä. (PBL 4 kap 16 § 1)</p>
	<p>Bostadsentréer till trapphus ska utformas som genomgående entréer för att nå både gata och gård. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>Det är viktigt att ha entréer mot allmän plats och gata för att skapa liv i stadsdelen, istället för att ha alla entréer inifrån bostadsgårdarna. Samtidigt</p>

	<p>är det viktigt att boende kan ta sig direkt till sin gård från sin trappuppgång utan att behöva gå ut i gatan först.</p>
	<p>Bostäder i bottenvåning mot gata 2-7, kaj 1-2, kaj 4-6 samt torg 3 ska utformas med egen entré mot allmän plats. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>För att skapa en levande stadsdel med hög entrétäthet och för att undvika döda socklar ska alla bostäder i bottenvåningen mot gata 2-7, kaj 1-2, kaj 4-6 samt torg 3 utformas med en egen entré ut mot allmän plats. Detta gör att gatorna präglas mer av de boendes närvaro. I de fall där bostaden är upphöjd så kan en tillgänglig entré ordnas från trapphuset. Entrén ut till gatan från bostaden utformas då som en sekundärentré, med exempelvis en upphöjd uteplats med trappa.</p>
	<p>Inom användningen B (Bostäder) får balkonger/burspråk/utskjutande byggnadsdelar mot gata 1-7 samt TORG skjuta ut max 1,5 meter från fasad, minsta fria höjd är 2,8 m.</p> <p>Inom användningen B (Bostäder) får balkonger/burspråk/utskjutande byggnadsdelar mot kaj 1-6 skjuta ut max 1,0 meter från fasad, minsta fria höjd är 2,8 m.</p> <p>Eventuella inglasningar av balkonger ska vara med i den ursprungliga arkitektoniska gestaltningen och får inte dominera fasaden. Alla balkonger/inglasningar ska för varje hus utföras på enhetligt sätt. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>För att balkonger och andra utskjutande byggnadsdelar inte ska dominera det arkitektoniska uttrycket i stadsbilden regleras hur mycket dessa får skjuta ut. Fokus ska vara på byggnadens helhet och form. Mot gårdarna som är mer privata kan balkonger ha ett större djup och därför regleras inte djupet mot gårdar.</p>
	<p>Färdigt golv på bottenvåning får ligga högst 1,5 m över anslutande medelmarknivå på allmän plats. (PBL 4 kap 16 § 1)</p> <p>För att inte få höga och slutna sockelvåningar regleras höjden på bottenvåningen i kvarteren. Bostäder ovan ex. parkeringsgarage eller källarplan ska utformas med egen entré mot gatan eller allmän plats. I dessa fall kan det behövas göra mindre indrag i parkeringsgaraget för att inrymma en trappa ner till gatan från bostaden ovan.</p>

b ₁	<p>Marken får byggas under med planterbart bjälklag (PBL 4 kap 16 §1)</p> <p>Bestämmelsen innebär att marken får underbyggas med ett bjälklag som är planterbart. Detta kan till exempel användas vid överbyggnad av ett garage där man vill kunna ha möjlighet att ha en bostadsgård ovanpå som ska kunna ha träd, buskar och liknande.</p>
	<p>Parkering får inte anordnas som markparkering. Parkering för rörelsehindrade är undantaget. Parkering för rörelsehindrade ska placeras på kvartersmark (PBL 4 kap 13 § 1)</p> <p>Parkering tar upp stora ytor och ska därför förläggas i garage. I de fall där parkering behöver anordnas av tillgänglighetsskäl i ett kvarter som saknar garage får sådana uppföras på kvartersmark.</p>
p o o d	<p>Körbar förbindelse får inte anordnas (PBL 4 kap 9 §)</p> <p>Bilar och andra motorfordon får inte köra ut ur garage annat än vid de gator som har anpassats för detta. I vissa lägen är det olämpligt med utfarter från kvarter av säkerhetsskäl. Det kan också vara olämpligt med en utfart för att den kan inkräkta på den intilliggande publika ytan, t.ex. vid torg och parker, men även i andra lägen där man vill minska biltrafiken för att skapa ytor som har ett större rekreativt värde.</p>
	<p>Bullernivåer ska inte överskrida riktvärden i gällande förordning (PBL 4 kap 12 § 3)</p> <p>Byggnader ska utformas så att riktvärdena i gällande förordning inte överskrids.</p>
X ₁ /X ₂	<p>Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik/ Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik till en fri höjd av 4 meter. (PBL 4 kap 6 §)</p> <p>Genom kvarter E/G går ett offentligt stråk för att underlätta för allmänheten att röra sig genom stadsdelen. Stråket får av bullerskäl byggas över (vid X₂) med bebyggelse, men ska då ha en portik med en fri höjd på 4 meter.</p> <p>I kvarter C får den norra byggrätten (KC) skjuta ut på de övre våningsplanen för att stärka sin roll som en mer publik byggnad i stadsdelen samt som ett entrémotiv till stadsdelen.</p>

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Dricks- och spillvatten

Planområdet kommer att försörjas med kommunalt vatten och avlopp. Området kommer att förses med nya pumpstationer. Gestaltningen av de nya pumpstationerna skall göras i harmoni med parkernas uttryck. Anslutningspunkter anges av huvudman.

Dagvatten

Inom området finns idag ingen ordnad avvattning, utan dagvattnet infiltreras i gruset som ligger på kajen. I och med det planerade bebyggelsen kommer stora delar av området att hårdgöras vilket förhindrar naturlig infiltration. Dagvatten skall därför samlas in och renas, förutsättningarna för detta är fastställd i en separat PM som skall tillämpas i området. De viktigaste punkterna handlar om att minska skadliga föroreningar (tungmetaller, partiklar och olja), förhindra skador vid akuta olyckor, arbeta med flödesutjämning för att förhindra översvämning, klara EU:s vattendirektiv, samt att omhändertagandet ska ha ett ekologiskt, estetiskt och rekreativt värde.

Planområdets recipient är Hudiksvallsfjärden. Enligt de senaste statusklassningarna för Hudiksvallsfjärden var den ekologiska statusen måttlig (fastställd 2017-02-23) och den kemiska statusen var klassad som uppnår ej god (fastställd 2017-02-23). Statusklassningen för den ekologiska statusen baseras på biologiska kvalitetsfaktorer som alla visar på måttlig status.

Kvalitetskraven är satta till God ekologisk status 2027 (fastställd 2017-02-23). Enligt motiveringstexterna uppnår Hudiksvallsfjärden ej god ekologisk status eftersom riktvärdena för arsenik, koppar och zink i vatten samt icke-dioxinlika PCB:er i sediment överskrids. Avseende

näringsämnen/övergödning beräknas inte god ekologisk status kunna uppnås till 2021 på grund av att över 60 % av den totala tillförseln av näringsämnen kommer från utsjön. Det är vidare svårt att ange vilka åtgärder som är möjliga och mest effektiva för att uppnå god ekologisk status.

Genomförandet av planen bedöms inte påverka huruvida normerna för god ekologisk status eller god kemisk ytvattenstatus uppnås 2027. Föroreningshalterna i dagvattnet till recipienten bedöms vara så låga. Dagvatten räknas generellt som en diffus utsläppskälla. Eftersom att recipienten är en havsvik finns inte några krav på flödesreducering av dagvattenavrinningen från planområdet.

Det förorenade dagvattnet förutsätts komma från gator och parkeringar, då dessa ger upphov till petroleumprodukter (bensin, PAH) och tungmetaller (koppar, zink och bly). Dessa ämnen kan vara skadliga för vattenorganismer. Då trafikrörelserna inom planområdet förväntas vara begränsad kan miljöbelastningen antas vara låg. Dagvattnet från kvartersmarken förutsätts vara rent, men låga föroreningshalter kan förekomma.

Beräkningar visar på låga föroreningshalter inom planområdet. Riktvärden för de flesta ämnen nås utan åtgärder. Efter rening uppnås alla riktvärden för större sjöar och hav. Det rena dagvattnet från kvartersmark kan ledas ut i havet genom dagvattennätet. Det förorenade vattnet som bildas i gator och vid parkeringsplatser kommer att renas, främst genom växtbäddar placerade längs med gatorna samt i parkerna. Vid vissa parkeringsplatser anläggs gräsarmering för att infiltrera vattnet, som då renas när det infiltreras. Även mindre fördröjningsmagasin och skelettjordar kommer uppföras i området.

Dagvattensystemet kommer att dimensioneras så att det vatten -som vid mycket nederbörd - inte hinner infiltreras ledas ut till havet via dagvattennätet. Om nederbörden är kraftig kommer områdets höjdsättningar medföra att dagvattnet rinner via gatorna ner till recipienten.

El och värme

Området kommer att försörjas med el från två nyanlagda stationer. De nya stationerna placeras i områdets norra respektive södra del. Stationerna ska i sitt formspråk utformas med hänsyn till intilliggande bebyggelse. Anslutningspunkt anges av huvudman.

Området kan försörjas med fjärrvärme från Värmevärden. Anslutning och utbyggnad sker på affärsmässiga grunder efter överenskommelse mellan fastighetsägare och leverantör. Fjärrvärmen i Hudiksvall är till 99,5% baserad på icke fossila bränslen

Tele- och datakommunikationer

Området kommer att försörjas med fiber via en eller flera ledningsägare. Anslutningspunkt anges av huvudman.

Belysning

Ljussättningen är ett bra verktyg för att signalera hur en plats är tänkt att nyttjas, som när den är rätt använd, skapar attraktiva platser som genererar trygghet och viljan hos människor att uppehålla sig där. Därför ska ljussättningen användas utifrån de faktiska behov som finns för de som uppehåller

sig på en plats. Överblick och orienterbarhet är viktiga aspekter i sammanhanget. I kvalitetsprogrammet ingår ett övergripande belysningsprogram som kommer att fördjupas i projekteringskedet.

Avfall

Hantering av hushållsavfall inom området sköts av Hudiksvalls kommun. Området skall erbjuda goda förutsättningar för att boende och eventuella verksamheter skall kunna sortera ut de olika aktuella avfallsfraktionerna som uppstår. Utrymmen för insamling och utsortering av avfall ska vara dimensionerade och anpassade för den faktiska mängd avfall som genereras inom området. De boende i området ska kunna sortera sitt hushållsavfall på bekvämt sätt utan att behöva gå så långt. Det gäller även sortering av förpackningar. Generellt sett gäller att varje enskild fastighetsägare ansvarar för sin egen hantering av hushållsavfall. För flerbostadshus är förpackningsinsamling ett krav. Småhus och radhus hänvisas till de ordinarie återvinningsstationerna i kommunen, om bildandet av avfallssamfälligheter med gemensamt avfallshus inte är lämpligt. Bildandet av avfallssamfälligheter med gemensamma lösningar är förstahandsvalet.

Hämtningsfordon ska kunna samla in avfallet i anslutning till dessa utsorteringsplatser och, där så erfordras, ska tillräckliga vändningsmöjligheter för fordon ges. Placering av avfallskärl föreslås anordnas i anslutning till fastigheterna.

Räddningstjänstens behov

Räddningstjänstens behov av framkomlighet till angreppsvägar ska beaktas i samband med markprojektering, samt behov av brandposter och släckvatten.

Störningar, risk och säkerhet

Kommunen och Trafikverket har de senaste åren arbetat med utredningar och underlag för ett framtida dubbelspår i Hudiksvall. Två alternativ har utretts. Ett alternativ är att förlägga ett nytt dubbelspår väster om staden. Ett annat, som förordas av kommunen, är att anlägga dubbelspåret centralt i Hudiksvall där befintligt enkelspår idag går. I augusti 2017 redovisade Trafikverket förslaget till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 till regeringen, här finns sträckan för dubbelspår i Hudiksvall inte med. Ett beslut i frågan om dubbelspårets placering har således inte tagits och utredningsarbetet fortsätter. En dubbelspårsutbyggnad ligger långt fram i tiden, men kommunens samlade bedömning är att exploateringen av Kattvikskajen inte kommer att förhindra eller försvåra utbyggnaden av ett dubbelspår i befintligt läge. Däremot skulle ett nytt dubbelspår genom staden innebära att risk- och bullerreducerande åtgärder vidtas vid flera platser i centrala Hudiksvall, så även på Kattvikskajen.

Buller

Med anledning av planområdets närhet till Ostkustbanan är buller en viktig aspekt att beakta i både detaljplanen och i efterkommande bygglovsgivning. I en detaljplan ska riktvärden för buller anges. Enligt Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dB ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dB ekvivalent samt 70 dB maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Lägenheter upp till 35 m² kan utformas enkelsidiga upp till en ekvivalent ljudnivå om 65 dBA.¹

Enligt förordningen bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida riktvärde, om ljudtrycksnivåerna ändå överskrider riktvärde anger förordningen att:

1. minst hälften av bostadsrummen bör vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudtrycksnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen bör vara vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudtrycksnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

För aktuellt detaljplaneförslag har en bullerutredning upprättats. I denna presenteras bullernivåerna som genereras av befintligt enkelspår med dagens trafikering, bullernivåerna för enkelspår prognosår 2040 samt bullernivåerna för ett dubbelspår i östligt läge. Planförslaget har anpassats för att klara riktvärdena för de två scenarierna med enkelspår. Osäkerheten kring när en dubbelspårutbyggnad blir aktuell och vilka förutsättningar som då råder medför att planförslaget inte anpassats efter bullernivåerna genererade av ett dubbelspår. Anledningen till att denna redovisas i bullerutredningen är för att tydliggöra att de två projekten inte motverkar varandra. Med bullerreducerande åtgärder finns förutsättningar för att planlägga bostäder på Kattvikskajen. Av utredningen framgår att en bullerskärm kan reducera ljudtrycksnivån med upp till 7 dBA för den ekvivalenta nivån och 10 dBA för den maximala nivån. Vidare finns förutsättningar att uppföra avskärmande bebyggelse för icke stadigvarande bruk, såsom exempelvis parkeringshus, mellan planområdet och järnvägen. Andra åtgärder som kan dämpa bullret är växter, träd och gröna ytor, bullerdämpande asfalt, lokala avskärmningar samt bullerdämpande ytmaterial på fasaderna. En detaljerad redogörelse över bullernivåerna som genereras av ett dubbelspår finns i upprättad bullerutredning (WSP).

I detta avsnitt redovisas en sammanfattning ur bullerutredningen för dagens enkelspåriga trafik och för trafikeringen längs enkelspåret prognosår 2040. De två scenarierna tar höjd för en etappvisutbyggnad och redovisar den första utbyggnadsetappen samt ett fullt utbyggt alternativ.

¹ Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Svensk författningssamling. Utfärdad 2015-04-09.

Nulägesalternativ med enkelspår

Beräknade ekvivalenta och maximala ljudtrycksnivåer medger i enlighet med rådande riktvärden exploatering med bostäder för samtliga byggnader i de skyddade kvarteren. Med anpassade planlösningar finns denna möjlighet även för byggnaderna i de direkt exponerade kvarteren. Där utmaningar för större lägenheter ($> 35 \text{ m}^2$) identifierats finns möjlighet att anlägga lägenheter om högst 35 m^2 då den ekvivalenta ljudtrycksnivån inte överskrider 65 dBA vid någon av fasaderna.

Samtliga kvarter beräknas ha tillgång till ytor som lämpar sig bra för uteplats i anslutning till bostad utifrån rådande riktvärden.



Figur 27. Nulägesalternativ, enkelspår, år 2017. Ljudtrycksnivåer som frifältsvärde vid fasad.

Nulägesalternativ med enkelspår för Etapp 1 Beräknade ekvivalenta ljudtrycksnivåer medger i enlighet med rådande riktvärden exploatering med bostäder för samtliga byggnader i Kvarter F och H. Kvarter F och H beräknas ha tillgång till ytor som lämpar sig bra för uteplats i anslutning till bostad utifrån rådande riktvärden.



Figur 28. Nulägesalternativ, enkelspår, etapp1, år 2017. Ljudtrycksnivåer som frifältsvärde vid fasad.

Nollalternativ med enkelspår

Beräknade ekvivalenta och maximala ljudtrycksnivåer medger i enlighet med rådande riktvärden exploatering med bostäder för samtliga byggnader i de skyddade kvarteren. Med anpassade planlösningar finns denna möjlighet även för majoriteten av byggnaderna i de direkt exponerade kvarteren. Utmaningar vid utformning av planlösningar bedöms finnas vid några av våningsplanen samt vid byggnadernas hörn. För några av dessa byggnader finns möjlighet att anlägga bostäder om högst 35 m² då den ekvivalenta ljudtrycksnivån inte överskrider 65 dBA.

Vid vissa fasader, på vissa våningsplan, överskrids värdena i Trafikbullerförordningen (SFS 2015:2016). För dessa våningsplan finns möjlighet att exempelvis förlägga gemensamhetslokaler. Bedömningarna är också att bullerreducerande åtgärder, som exempelvis vegetations- och fasadstekniska

lösningar samt lokala bullerskydd, skulle komma att dämpa bullret i dessa lägen.

Samtliga kvarter beräknas ha tillgång till ytor som lämpar sig bra för uteplats i anslutning till bostad utifrån rådande riktvärden.



Figur 29. Nollalternativ, enkelspår, prognosår 2040. Ljudtrycksnivåer som frifältsvärde vid fasad.

Nollalternativ med enkelspår för Etapp 1

Beräknade ekvivalenta ljudtrycksnivåer medger i enlighet med rådande riktvärden exploatering med bostäder för de skyddade husen i Kvarter F och H. Med anpassade planlösningar finns denna möjlighet även för de direkt exponerade byggnaderna i Kvarter F och H. Där utmaningar för större lägenheter (> 35 m²) identifierats finns möjlighet att anlägga lägenheter om högst 35 m² då den ekvivalenta ljudtrycksnivån inte överskrider 65 dBA vid någon av fasaderna.

Kvarter F och H beräknas ha tillgång till ytor som lämpar sig bra för uteplats i anslutning till bostad utifrån rådande riktvärden.



Figur 30. Nollalternativ, enkelspår, etapp 1, prognosår 2040. Ljudtrycksnivåer som frifältsvärde vid fasad.

Samlad bedömning:

Förutsättningarna för att uppnå riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, bedöms vara goda med dagens trafikering längs järnvägen samt för den prognostiserade trafiken år 2040. Utredningen visar 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 förutsättningar att arbeta med bullerreducerande åtgärder väster om planområdet.

Av plankartan framgår att riktvärdena i gällande förordning ska följas.

Vibrationer

En vibrationsutredning har utförts för att bedöma om vibrationer ifrån den befintliga Ostkustbanan eller från det planerade dubbelspåret kan påverka bostäderna i den planerade bebyggelsen på så sätt att Trafikverkets riktlinjer gällande komfortstörning inomhus överskrids. Trafikverkets kriterier avseende komfortnivåer nås med ett avstånd på 40 meter mellan bebyggelse och järnvägsspår. Bebyggelsen på Kattvikskajen ligger inte inom 40 meter av de frekvent trafikerade järnvägsspåren.

Risk för höga vattenstånd i samband med klimatförändringar

Det är av stor vikt att planering sker med ett långsiktigt perspektiv i fokus. Framtida klimatförändringar kan exempelvis öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämning. Det finns en mycket stor osäkerhet kring hur mycket havsnivån kommer att stiga i framtiden, mycket på grund av osäkerheten kring hur isavsmältningen kommer att förändras, särskilt bidraget från Grönlands och Antarktis inlandsisar.

Kusten i norra Gävleborg har en stor fördel av landhöjningen som delvis motverkar konsekvenserna av framtida översvämningar. Landhöjningen i Gävleborg har historiskt varit större än havsvattenhöjningen, ca 62 – 68 cm/100 år, det kallas apparent landhöjning.

Enligt nuvarande prognoser² kan endast ett riktvärde lämnas eftersom prognoserna ännu är osäkra, i storleksordningen 30 cm till år 2050 och 100 cm till år 2100. För Gävleborgs län skulle det innebära ett riktvärde på 50-60 cm höjning i länet jämfört med dagens förhållanden och med hänsyn tagen till landhöjningen.

Extrema vattenstånd bedöms uppgå till 193 cm över dagens medelvattennivå i norra delen av länet och 207 cm i den södra delen, för perioden 2071-2100. Utgångsnivåerna här har varit utifrån Deltakommissionen och innebär en relativt hög säkerhetsnivå

Medelvattenstånd i Hudiksvallsfjärden ligger idag på ca 0,1 m och högsta högvatten på 1,34 över medelvattenståndet (RH2000).

Marknivån i alla delar av planområdets byggrätter ligger mer än 2,5 m (RH 2000) över nollplanet. Marknivån närmast vattnet på Kattvikskajen uppmäts till ca till 2,3 m över nollplanet. Med avseende på framtida landhöjning samt planerad markhöjd inom området är det inte troligt att planområdet besväras av höga vattenstånd, men då prognoserna fortfarande är osäkra så bör översvämningrisk tas i beaktning i genomförandeskedet. Vid byggnation av garage och källarvåningar ska detta särskilt beaktas.

Givet att området höjdsätts utifrån framtida beräknade högsta havsnivåer så bedöms risken för skador vara små. Kajkonstruktionen är väl lämpad för eventuella kommande förstärkningsåtgärder mot havet.

² SGI (Sveriges Geologiska Institut). 2010. Översiktlig regional klimat- och sårbarhetsanalys – naturolyckor.

Riskbedömning urspårning och farligt gods

Längs med planområdet löper järnvägen Ostkustbanan som är transportled för farligt gods. En riskbedömning avseende urspårning och transport av farligt gods på järnväg med befintliga spår samt utökning till dubbelspår har utförts. I utredningen ingår framtida scenarion med ökad trafik. Den stora individrisknivån beror främst på mekanisk påverkan från urspårande tåg och inte farligt gods.

I riskutredning berörs individrisk och samhällsrisk. Individrisk handlar om sannolikheten att omkomma vid en olycka och samhällsrisk beaktar hur stora konsekvenserna kan bli med avseende på antalet personer som påverkas vid olika skadescenarier. Risker delas in i tre grupper; acceptabla, acceptabla med restriktioner eller oacceptabla. De risker som tillhör gruppen acceptabla med restriktioner värderas som acceptabla om alla rimliga åtgärder är vidtagna, och behandlas då enligt ALARP-principen (As Low As Reasonably Practical).

Individrisken är oacceptabelt hög inom 40 meter från befintlig Ostkustbanans spårmitt och planerat nytt spår mitt med anledning av att Ostkustbanan är hårt trafikerad av både persontåg och godståg. Samhällsrisk ligger till stor del inom ALARP även då den befolkningsfria ytan från spårområdet är 40 meter. Detta medför att riskreducerande åtgärder ska beaktas på ett avstånd mindre än 40 meter. Efter 40 meter från spåren är individrisknivån acceptabel. Samhällsrisk vid befolkningsfria ytor vid 40 meter ligger dels inom ALARP, med även under gränsvärden för acceptabel risk.

Den största riskreducerande åtgärden är således att hålla 40 meter bebyggelsefritt. 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. Detta gäller även om dubbelspår anläggs.



Figur 31. Aktuell planområde med en buffertzon på 40 meter ifrån planerad bebyggelse. Inom denna zon ligger inget av de mest frekvent trafikerade spåren.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljöbedömning

Enligt 6 kap. miljöbalken om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen så att en hållbarutveckling främjas.

Bedömningen ska göras enligt de kriterier som anges i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar* och ska alltid utmyнна i ett motiverat ställningstagande. Innan myndigheten eller kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen, programmet eller ändringen, ges tillfälle att yttra sig. Regeringen får meddela föreskrifter om vilka slags planer och program som alltid kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Om förändringen antas innebära betydande miljöpåverkan ska det upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Där ska konsekvenserna identifieras, beskrivas och bedömas. Krav på innehållet återfinns i 6 kap. (12-13§) miljöbalken. Hänvisning till detta finns även i 4 kap. (34 §) plan och bygglagen.

Behovsbedömning

Detaljplanens genomförande bedöms vara av den art och storleksordning som i *förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar* (ändrad genom *SFS 2005:356*) bedöms medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen, där konsekvenser identifieras, beskrivs och bedöms har därför upprättats tillsammans med detaljplaneförslaget.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken

En utbyggnad enligt planen bedöms inte utgöra något hinder mot hushållningsbestämmelserna och riksintressena enligt 3-4 kap. miljöbalken. Inga miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller samt vattenmiljö, som regleras i 5 kap. miljöbalken bedöms överskridas.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vunnit laga kraft. Planen gäller till dess att den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas.

Ändring av detaljplan under gällande genomförandetid

Enligt 4 kap. 39 § plan och bygglagen (2010:900) får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Ovanstående gäller dock inte om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Om en detaljplan ändras eller upphävs före genomförandetidens utgång har den som äger en fastighet inom planområdet rätt till ersättning av kommunen för den ekonomiska skada som detta medför enligt 14 kap. 9 § plan- och bygglagen.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Anläggningar inom allmän plats

Kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. Markanvisningsavtal ska tecknas med byggherrar. Dessa avtal kan innehålla bestämmelser om åtgärder på allmän plats enligt nedan.

Anläggandet av ledningar och rör under gatumark bör samordnas (VA, bredband, tele mm).

Kommunen ansvarar för utbyggnad av VA-ledningar i området. Anslutningspunkt upprättas vid varje fastighets tomtgräns. VA-dragning inom privat tomtmark fram till anslutningspunkt ansvarar varje enskild byggherre för. Ledningsnät för vatten, avlopp, el och värme kommer att ägas och förvaltas av respektive ledningsägare fram till fastighetsgräns.

Anläggningar inom kvartersmark

Kommunen ansvarar för uppförande av parkeringshus inom kvartersmark. Ansvaret kan komma att överlåtas på annan part. De byggherrar som förvärvar kvartersmark inom planområdet ansvarar för uppförandet av ny bebyggelse i enlighet med framtagna styrdokument.

Markreservat avsedd för allmännyttig gång- och cykeltrafik (x) upprättas inom två kvarter kvarter C och kvarter E/G. Reservaten ansluter till allmän plats, för vilken kommunen är huvudman.

Följaktligen är kommunen huvudman för de markreservat som planen medger.

Avtal

Markreservationer tecknas löpande med byggherrar som fått markanvisning inom planområdet.

Markanvisningsavtal, som ersätter markreservationen, ska tecknas med anvisade byggherrar innan detaljplanen antas. Dessa avtal reglerar rättigheter och skyldigheter parterna emellan och kan komma att omfatta åtgärder inom allmän platsmark, exempelvis ljussättning. När fastighetsbildning genomförts kommer överlåtelseavtal att upprättas med anvisade byggherrar. Där avgörs slutligt vilka rättigheter och skyldigheter som åligger respektive part.

Utbyggnaden av den allmänna platsmarken och kvartersmarken ska ske i enlighet med kvalitetsprogrammet.

Markanvisning

Hudiksvalls kommun äger all mark inom planområdet, varför det är möjligt att besluta om markanvisningsmetod och tillvägagångssätt. Kommunen har beslutat att använda sig av direktanvisning på Kattvikskajen. Kvarter A, B, C, D och F har anvisats som en första del av etapp 1 i syfte att åstadkomma en successiv utbyggnad av planområdet. Etapp 1 består av kvarteren A, B, C, D, del av E samt F. Etapp 2 utgörs av resterande kvarter. Markreservationer har skrivits med anvisade byggherrar.

Därefter skrivs markanvisningsavtal med aktuella byggherrar och när detaljplanen vunnit laga kraft genomförs erforderlig fastighetsbildning för att kunna genomföra överlåtelsen. I köpeavtalet regleras detaljer kring bebyggelseutformning samt byggherrarnas övriga åtaganden. Beroende på utbyggnadsordning kan samordning mellan byggherrarna krävas för att utbyggnaden av området ska bli ändamålsenlig och effektiv.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Inga bestämmelser om fastighetsbildning anges i planförslaget. Då all mark inom detaljplaneområdet, undantaget del av Strand 3:1, ägs av Hudiksvalls kommun, finns inget behov av markinlösen.

Trafikverket äger ett mindre markområde utefter planområdets västra gräns och parterna har kommit överens om att marken ska överföras till kommunen. Genom denna överenskommelse blir kommunen ägare av hela planområdet och kommer, från fastigheterna Strand 4:1, 3:6 och 4:2, avstycka tomter för bebyggande i enlighet med lagakraftvunnen detaljplan. Kommunen ansöker om och bekostar behövliga lantmäteriförrättningar för bildandet av byggbara tomter.

Ytterligare fastighetsbildningsåtgärder som erfordras vid utbyggnad inom kvartersmark är exempelvis avstyckning, bildande av gemensamhetsanläggning och upprättande av eventuella servitut. Detta ansöks och bekostas av respektive byggherre. Undantaget är de servitut som bildas för de markreservat avsedda för allmännyttig gång- och cykeltrafik, för vilka kommunen ansvarar och bekostar.

Bildande av tredimensionella fastigheter eller utrymmen kan bli ett viktigt verktyg då olika funktioner inom en byggnad är önskvärda, t.ex. handelslokaler i bottenvåningar på bostadshusen. Dessutom finns möjlighet att bilda ägarlägenheter i en fastighetsbildningsförrättning inför nyproduktion av bostäder. Användningsbestämmelserna i aktuellt detaljplaneförslag möjliggör bildande av tredimensionella fastigheter och utrymmen. Vid bildandet av tredimensionella fastigheter är det viktigt att beakta vilka anläggningar som ska skötas gemensamt, såsom exempelvis trapphus och hissar.

Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, servitut m.m.

Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter och servitut mm kommer att bildas vid behov.

Ändamål för gemensamhetsanläggning avgörs av de behov som uppstår inom de framtida kvartersbildningarna. Det kan till exempel komma att bli aktuellt med gemensamhetsanläggningar för avfallshus, då dessa till sin funktion kan samutnyttjas inom kvarteren. En gemensamhetsanläggning bildas genom en anläggningsförrättning. När en anläggningsförrättning blir aktuell beslutas om regler för hur fastigheterna ska samverka för att bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen..

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Kommunen svarar för en översiktlig geoteknisk utredning för planområdet. Ytterligare geotekniska undersökningar ska genomföras innan byggnation av respektive byggherre/exploatör. Detta för att lämpliga grundläggningar ska åstadkommas inom varje kvarter.

Skuggningseffekter, vindförhållanden, markföroreningar och bullerpåverkan kan behöva utredas ytterligare inom kvarteren innan byggnation. Respektive byggherre/exploatör ansvarar för att sådana utredningar genomförs och svarar för de kostnader som är förenade med detta.

Ekonomiska frågor

Hudiksvalls kommun har sedan tidigare beslutat om, samt avsatt medel för, den pågående kajomdaningen.

Projektering och utbyggnad av den allmänna platsmarken samt behövliga lantmåteriförrättningar bekostas av Hudiksvalls kommun.

Kommunen ansöker om tillstånd för ingrepp i fornlämning hos Länsstyrelsen och står också kostnaden förenad med den arkeologiska förundersökningen.

Kommunens VA-avdelning kommer att ha utgifter för utbyggnad inom planområdet men dessa utgifter kommer att finansieras genom de anslutningsavgifter som byggherrarna erlägger.

Eventuellt bildande av gemensamhetsanläggningar bekostas normalt av deltagande parter gemensamt.

Planekonomi

Detaljplanekostnader bekostas i inledningsskedet av Hudiksvalls kommun. Kostnaderna fördelas därefter mellan de byggherrar som förvärvar mark inom planområdet i proportion mot förvärvat areal. Kostnaderna ingår inte i det markpris som byggherrarna/exploatörerna erlägger i samband med tecknande av markanvisnings- och köpeavtal, utan regleras i separat avtal.

Försäljning

Försäljning av detaljplanerad mark kommer att ske i enlighet med genomförd värdering.

Försäljningsintäkterna kommer att styras av varje byggherres specifika projekt, inte varje byggherres maximala byggrätt. Därtill tillkommer intäkter för markanvisningsavgifter som varje anvisad byggherre erlägger i inledningsskedet av markanvisningsprocessen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Plankartan och kvalitetsprogrammet har upprättats av Landskapslaget AB i samråd med Anna Ryttlinger och Christina Englund, Hudiksvalls kommun. Landskapslaget AB har även medverkat i sammanställningen av planbeskrivningen tillsammans med Anna Ryttlinger.

För framtagandet av underlag till detaljplaneförslaget ansvarar projektledningsgruppen för Kattvikskajen bestående av:

Anna Ryttlinger
Planarkitekt

Christina Englund
Stadsarkitekt

David Östlund
Mark- och exploateringschef

Hans Gyllow
Planeringschef

Jan Kroppegård
Projektchef

Jonas Rasmusson
Miljöingenjör

Hudiksvalls Kommun

Anna Ryttlinger
Planarkitekt

David Östlund
Mark- och exploateringschef