



Innehåll

Utlåtande efter utställning 22 juni 2015– 24 augusti 2015.	3
Sammanfattning av yttranden:	4
Redaktionella revideringar:.....	4
Revideringar med avseende till inkomna yttranden:.....	5
Synpunkter från den bemannande utställningen:	6
Kommentar:.....	6
Inkomna yttranden	7
Yttrande Länsstyrelsen 2015-08-25:	7
Yttrande Landstinget, Hållbarhetsnämnden 2015-08-21:	11
Yttrande Sjöfartsverket 2015-08-21:.....	13
Yttrande Nordanstigs kommun 2015-08-31:	14
Yttrande Handikapprådet 2015-08-21.....	14
Yttrande Norrhälsinge räddningstjänst 2015-08-27:.....	15
Yttrande Norrhälsinge miljökontor 2015-08-27:.....	16
Yttrande KB Håstaholmen 2015-08-25:.....	17
Yttrande MP.s ledamöter i Kultur- och fritidsnämnden 2015-09-01:.....	18
Yttrande Nya moderaterna 2015-09-01:	19
Yttrande Centerpartiet 2015-09-01:.....	20
Yttrande miljöpartiet 2015-08-24:.....	20
Yttrande Omställningen Hudiksvall 2015-08-24:.....	24
Yttrande synpunktsförfattare 1, 2015-08-02:	25
Yttrande synpunktsförfattare 2, 2015-08-31:	26
Yttrande synpunktsförfattare 3, 2015-08-24:	27
Yttrande synpunktsförfattare 4, 2015-08-25:	27

Fördjupad översiktsplan för Västra hamnen, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län. Utlåtande efter utställning 22 juni 2015– 24 augusti 2015.

Planförslaget har varit utställt under ovanstående period. Utställningen har annonserats i Hudiksvalls Tidning, anslagits på kommunens anslagstavla och publicerats på kommunens webbplats. Utställningshandlingarna har funnits tillgängliga på plan- och bygglovskontoret, Hudiksvalls kommuns huvudentré, kommunens webbsida samt i det lokala köpcentret Guldsmeden, på innergatan.

Utställningen i köpcentret har varit bemannad med tjänstemän från plankontoret en timme varje vecka under utställningstiden och allmänheten har getts möjlighet att komma med synpunkter och ställa frågor kring planförslaget.

Under utställningstiden inkom 17 yttranden. En sammanfattning av inkomna yttranden redovisas nedan. Yttranden i originalutförande finns att tillgå på plan- och bygglovskontoret.

Statliga instanser

Länsstyrelsen Gävleborg
Landstinget Gävleborg, Hållbarhetsnämnden
Sjöfartsverket

Kommuner

Nordanstigs kommun

Kommunala instanser

Handikapprådet
Norrhälsinge Miljökontor
Norrhälsinge räddningstjänst

Bolag

KB Håstaholmen

Nämnder

MP.s ledamöter i Kultur- och fritidsnämnden

Organisationer

Omställningen Hudiksvall

Politiska partier

Miljöpartiet det gröna
Centerpartiet
Nya moderaterna

Synpunktsförfattare:

Synpunktsförfattare 1-4

Sammanfattning av yttranden:

Under utställningen har 17 yttranden inkommit, i vilka de flesta varit positiva till utställningshandlingen och de ställningstaganden som görs i denna. Synpunkter på förbättringar av planförslaget har dock lämnats. Bland annat tydliggörs av yttrandena att Västra hamnen utgör ett oskrivet blad med avseende till hållbarhetsaspekten, där förnyelsebar energi och hållbart byggande förespråkas. Vidare framgår av yttrandena att det är av betydelse att den nya bebyggelsen tar hänsyn till gamla strukturer och genom sin gestaltning återkopplar till omgivande bebyggelse.

Det framgår också av yttrandena att behovet av gröna ytor tycks vara stort. Det kan bland annat handla om stadsodling i anslutning till kvarteren eller de utpekade grönområdena. Vidare behandlas tillgängligheten i ett antal yttranden, detta med avseende till gång- och cykel men även tillgängligheten för de med olika typer av funktionsnedsättningar.

Av yttrandena framgår också att en tydligare koppling med avseende till det pågående arbetet med Ostkustbanan bör göras samt att kommande utredningar för risk och säkerhet bör preciseras. Vidare lyfts frågan kring Hamnallén, där vissa tydligt förespråkar Hamnallén och andra uttrycker en oro över den ökade trafik som detta kan komma att generera för Hamngatan.

Generellt är bemötandet av planförslaget positivt och efter att planförslaget nu omarbetats utifrån inkomna yttranden är förutsättningarna goda för att målet - att skapa en trovärdig plan som går att genomföra - skall uppnås.

Redaktionella revideringar:

Planförslaget har efter korrektur reviderats med avseende till det språkliga innehållet och felskrivningar har korrigerats. Sidföljden i planförslaget har ändrats med anledning av viss omarbetning av texten.

På sida 55-56 i utställningshandlingen (sida 55-56 i antagandehandlingen) har revideringar gjorts med avseende till att det tidigare stått Naturvårdsverkets allmänna råd. Här står nu istället Boverkets allmänna råd. På dessa sidor har även ett förtydligande gjorts över att en tyst sida innebär en dygnsekvivalent ljudnivå på 45 dBA.

Revideringar med avseende till inkomna yttranden:

- Ett förtydligande gällande fördjupningars kommande status har gjorts (s.10).
- Av utställningshandlingen (s.24) framgår att inga byggnader, offentliga rum eller gatustrukturer finns att bevara. En omarbetning av denna formulering har skett där det nu istället framgår att: Stora öppna ytor skapar förutsättningar för att en ny bebyggelse, genom moderna tolkningar, kan anpassas till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och strukturer (s.25, i antagandehandlingen).
- Ett tillägg har gjorts över att det i detaljplaneskedet kommer göras inventeringar i området och dess omgivningar, med avseende till tillkomsthistoria, utbyggnadsepoker, försvunna och kvarvarande strukturer (s.23).
- Ett tydliggörande för hur man tänker binda ihop den nya bebyggelsen med den befintliga har genomförts (s.51). Arbetet med utformningen av kommande bebyggelse är något som behandlas i kommande detaljplaner. Ett förtydligande har dock gjorts över att upprättandet av bebyggelsen ska ske med avseende till miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* (s.23-24)
- Ett förtydligande angående Hamnalléns förlängning har nu upprättats.
- De utredningar som kommer att ske under detaljplanearbetet med avseende till *Risk och säkerhet* har preciserats (s.61).
- Ett förtydligande med avseende till förnyelsebara energikällor utgör nu en del av planförslaget (s.24 och 58).
- Det pågående arbetet med Ostkustbanans nya dubbelspår har förtydligats.
- Tillgängligheten och målet om attraktiva och hållbara livsmiljöer behandlas nu i planförslaget. Behovet av angöringsplatser för taxi/färdtjänst lyfts fram. Bildexemplet (s.43) har kompletterats med avseende till tillgänglighet.

Synpunkter från den bemannande utställningen:

Den mest frekventa reaktionen från allmänheten på översiktsplanen för Västra Hamnen var ”Äntligen!”. Många upplever att diskussionen har förts under en lång tid men att inget ännu genomförts, och det finns en önskan från många att något ska hända på platsen.

Många besökare uttryckte uppskattning över att strandpromenaden som idag går längs Östra hamnen föreslås fortsätta även längs Västra hamnen, och att kajkanten bevaras som allmän mark, tillgänglig för rekreation och strömmingsfiske. Även de grönområden som föreslås i planen uppskattas.

Många påpekar det fina läget för bostäder, men ännu fler uttrycker oro för att bostäderna kommer att vara dyra.

Det var generellt positiva reaktioner från allmänheten som tog del av utställningen då den bemannades.

Kommentar:

Diskussionerna kring och planerna för Västra hamnen har varit många, en förståelse finns för att kommunmedborgarna uttrycker en viss frustration över att ett förverkligande ännu inte skett. Därför bör det ses som positivt att den fördjupade översiktsplanen beskriver de politiska ställningstagande som behövs för att lägga grunden för en framgångsrik framtid. De ställningstagande som finns i denna plan skapar goda förutsättningar för det kommande detaljplanarbetet.

Läget på Västra hamnen är attraktivt och havsnära. Det är idag svårt att uppskatta vad boendekostnaderna inom området kommer att bli.

Att allmänheten ställer sig positiva till den vision som tagits fram är oerhört viktigt för utvecklingen av Västra hamnen. Målet med planarbetet har varit att skapa en trovärdig plan som går att genomföra.

Inkomna yttranden

Yttrande Länsstyrelsen 2015-08-25:

Länsstyrelsen lyfter fram att handlingarna till den fördjupade översiktsplanen har omarbetats på ett bra sätt. Granskningshandlingarna genomsyras av bra koppling till lagtexter och Länsstyrelsen anser att kommunen även gjort goda kopplingar till miljömålen. Vidare ställer sig Länsstyrelsen positiv till de gröna stråk som redovisas i planen samt vikten av tillgänglighet som kommunen framhäver.

Länsstyrelsen anser att kommunen överlag har tillmötesgått de synpunkter som Länsstyrelsen framfört under samrådskedet. Länsstyrelsen menar dock att risk- och säkerhetsperspektivet fortfarande behöver utvecklas i planen alternativt utredas vidare i kommande detaljplanearbete.

Kommentar:

Plankontoret har för avsikt att utreda de ovannämnda risk- och säkerhetsperspektiven mer detaljerat under det kommande detaljplanearbetet. Se kommentar under rubriken *Hälsa och säkerhet*.

Nedan preciseras Länsstyrelsens synpunkter utifrån dess särskilda bevakningsområden/statliga intressen. Under varje underrubrik finns även kommentarer till de synpunkter som framförts.

Kulturmiljövård

Länsstyrelsen framför att delar av planområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljövård. Vidare framhåller Länsstyrelsen att de i sitt samrådsyttrande framhöll vikten av att nyetableringar samordnas med hänsyn till riksintresset. Länsstyrelsen menar att de beskrivningar av befintlig bebyggelse som återfinns i utställningshandlingen på s.28-29, 36 samt s.50-51 är något kortfattande och att dessa beskrivningar inte redogör för hur man tänker binda ihop den nya bebyggelsen med den befintliga. Länsstyrelsen menar att den fördjupade översiktsplanen bör kompletteras med ett resonemang om att man i detaljplaneskedet inventerar området med omgivningar med avseende till tillkomsthistoria,

utbyggnadsepoker, försvunna och kvarvarande strukturer m.m. så att den planerade nya bebyggelsen på ett medvetet sätt förhåller sig aktivt till sina föregångare.

Vidare menar Länsstyrelsen att det i beskrivningen (s.24 utställningshandlingen) anges att det inte finns några byggnader, offentliga rum eller gatustrukturer att bevara. Detta är inte Länsstyrelsens uppfattning, då de menar att det finns värdefull kulturhistorisk bebyggelse samt strukturer inom området. De byggnader och strukturer som Länsstyrelsen anser särskilt bör beaktas är Håstavillorna, lokstallarna, Dellenbanans sträckning samt stationshuset från 1860-talet.

Länsstyrelsen framhåller även det av illustrationsbilden att döma ser ut som att hamnallén är tänkt att placeras där kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns och anser därför att man i detaljplaneskedet bör undersöka detta närmare samt rikta varsamhet till den kulturhistoriska bebyggelsen. Länsstyrelsen belyser även att det sedan samrådet skett en förlängning av Strömmingsundet och menar att kommunen därför bör resonera kring vilka för- och nackdelar som finns med en sådan förlängning.

Kommentar:

En komplettering med avseende till Länsstyrelsens synpunkt gällande inventeringar i detaljplaneskedet finns nu i planhandlingen (s.23). Här beskrivs även hur den nya bebyggelsen är tänkt att förhålla sig till de tidigare värdefulla strukturerna. Ett förtydligande har även skett på s.(51).

En revidering har även gjorts med avseende till Länsstyrelsens uppfattning om att det finns byggnader och strukturer inom planområdet som är värda att bevara (s.24). Plankontoret delar denna uppfattning, den tidigare formuleringen var felaktig. Stora öppna ytor finns idag på Västra Hamnen, något som skapar förutsättningar för att ny bebyggelse genom moderna tolkningar kan anpassas till den bebyggelse och de strukturer som faktiskt finns inom planområdet och dess direkta närhet. Ett förtydligande har gjorts (s.25 antagandehandlingen).

Med avseende till Länsstyrelsen synpunkt berörande hamnalléns lokalisering bör tydliggöras att den exakta lokaliseringen av denna ännu inte är fastställd. I detaljplaneskedet kommer noggranna uträkningar med avseende till den exakta belägenheten av denna att genomföras och kommunen kommer i detta skede beakta den kulturhistoriska bebyggelsen. Ett förtydligande av hamnalléns förlängning har gjorts i antagandehandlingen. Syftet med förlängningen är ansluta till befintlig infrastruktur -Hamngatan- för att skapa en effektiv trafiklösning.

Hälsa och Säkerhet

Under samrådet framförde Länsstyrelsen att risk- och säkerhetsperspektivet behövde utvecklas, denna synpunkt kvarstår. För att bedöma om säkerhetsavståndet är tillräckligt och om marken är lämplig för det utpekade ändamålet bör kommunen resonera kring vilka utredningar som behöver upprättas i detaljplaneskedet. Länsstyrelsen framför att det bl.a är viktigt att utreda vilken typ av farligt gods som transporteras på järnvägen idag och vad som i framtiden kan komma att transporteras på järnvägen i framtiden. Utifrån en sådan utredning kan man bedöma konsekvenserna av olika olycksscenarioer samt planera utifrån dessa förutsättningar.

Kommentar:

Länsstyrelsens uppfattning, att det i det kommande detaljplanearbetet är viktigt att utreda frågor kring risk- och säkerhet, delas. Utredningar för havsnivåhöjningar, farligt gods samt en mer omfattande bullerutredning kommer att påbörjas i detaljplaneskedet. Detta för att klargöra vilka förutsättningar som lägger grunden för kommande bebyggelse. Ett förtydligande av detta återfinns nu i planbeskrivningen under avsnittet *Risker* (s.60). Marksaneringar inom området pågår och kommer att ske fortlöpande.

Buller

Ett tydliggörande görs från Länsstyrelsen att vid gällande avstegsfall (s.56) innebär en tyst sida att den dygnekvivalenta ljudnivån är lägre än 45 dBA. Ljuddämpad sida har en dygnekvivalent ljudnivå mellan 45 och 50 dBA.

Vidare framför Länsstyrelsen att det i granskningshandlingen (s.55) står att Naturvårdsverket allmänna råd om buller bör följas vid nybyggnation i området. Länsstyrelsen synpunkt är att det bör förtydligas att det är Boverkets riktlinjer som bör följas vid byggnation av bostäder.

Kommentar:

Revideringar utifrån Länsstyrelsen synpunkter har gjorts i antagandehandlingen(s.55-56).

Övrigt

Länsstyrelsen framför slutligen att de tidigare påpekat att den kommande statusen för de idag gällande fördjupningarna, *Hudiksvalls Söder ned Håstabolmen* och *Centrumplan för Hudiksvall*, ska klargöras. De framhåller att det även är viktigt att klargöra hur föreliggande plan förhåller sig till arbetet med det tematiska tillägget för Ostkustbanan.

Kommentar:

Av översiktsplanen från 2008 framgår att fördjupningarna för *Hudiksvall Söder med Håstabolmen* (2000) och *Centrumplan för Hudiksvall* (1998) fortsatt är gällande. Av den kommuntäckande översiktsplanen utpekas hela hamnområdet som ett område där fördjupad utredningar behövs. Det framgår att möjligheter till förnyelsen av den inre hamnen är goda samt att området ska utredas med intressanta verksamhetsmiljöer och attraktivt boende.

De två ovannämnda fördjupningarna innefattar området Västra Hamnen. Bedömningen är att *Hudiksvall Söder med Håstabolmen*, för aktuellt område, tar höjd för den användning som planeras för Västra hamnen -en ny stadsdel med verksamheter och bostäder. Av *Centrumplan för Hudiksvall* framgår att befintlig markanvändning kvarstår på Kattvikskajen. De användningar som då fanns inom området var hamn och bussgarage. Centrumplanen omfattar hela Hudiksvalls centrum och kan därmed inte anses vara ogiltig i sin helhet när den nya fördjupningen för Västra hamnen antas. I samband med antagandet av fördjupningen för Västra hamnen kommer en aktualitetsprövning för centrumplanen genomföras. Beslutet avser att tillåta den ändrade användningen för Kattvikskajen, Centrumplanen för resterande delar av centrum kommer fortsatt att vara gällande.

Under hösten 2015 kommer arbetet med att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan att starta. Befintliga fördjupningar, med eventuella revideringar, kommer då att inarbetas i planförslaget.

Av antagandehandlingen (s.50) framgår att det pågår ett samordnat utredningsarbete för ett dubbelspår på Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle. Där framgår också att ställningstagandet i planförslaget är att genom placering och utformning av bebyggelse ta hänsyn till riksintressena för kulturmiljövård, järnvägen och framtida placering av Ostkustbanan. Detta ska b.la göras genom att ta hänsyn till bullernormer och skapa skyddsavstånd med avseende till farligt gods. Ett förtydligande över det pågående arbetet med Ostkustbanan har dock gjorts i planbeskrivningen (s.51).

Yttrande Landstinget, Hållbarhetsnämnden 2015-08-21:

Hållbarhetsnämnden lyfter fram att det är positivt att planen, inom flera områden, uppmärksammar miljömässig hållbarhet, liksom att resonemang förs utifrån förutsättningar för hur tillämpliga nationella miljö kvalitetsmål påverkas.

Vidare för Hållbarhetsnämnden fram att stationslägets koppling till den nya stadsdelen är en strategisk fråga för framtiden och att det finns flera möjliga lösningar som utreds på kommande järnvägsdragningar, därmed också stationslägen. Västra hamnen kommer att medföra nya möjligheter till förtätning med bostäder, verksamheter, arbetsplatser, parker m.m. sammanbundet av effektiva kommunikations- och transportstråk.

Vidare menar Hållbarhetsnämnden att de nya högteknologiska företagen ofta söker centrala lägen, för att skapa lättillgängliga och kreativa miljöer. Människors värderingar förändras och idag efterfrågas i allt högre grad stadskvaliteter, kultur och evenemang, arkitektoniska kvaliteter och möjlighet till möten.

Hållbarhetsnämnden menar att bostäder och boendefrågor framhålls av planförslaget och förvaltningen understryker vikten av kontakten mellan offentlig verksamhet, fastighetsägare och byggherrar.

Hållbarhetsnämnden lyfter även att behovet av regional samhörighet är stor i länet, vilket framgår av flera av de projekt som Region Gävleborg, Trafikverket och kommunerna längs med Ostkustbanan tillsammans arbetar aktivt med.

Slutligen framför Hållbarhetsnämnden att människor idag rör sig över allt större områden, man arbetar i en kommun, bor i en annan och har sin fritid i den tredje. Varje kommun blir därför beroende av utvecklingen i grannkommunerna. Kommunikationer, transportmöjligheter, infrastruktur och bebyggelseutveckling måste ske i samstämmighet och med hållbarhetsmålen som ledstjärna.

Kommentar:

Hållbarhetsnämndens åsikter delas och ovanpresenterade synpunkter kommer genomsyra det kommande detaljplanearbetet.

I planbeskrivningen (s.51) lyfts nu det pågående regionala samarbetet med Ostkustbanans nya dubbelspår på ett tydligare sätt. I övrigt är plankontoret av bedömningen att ingen ytterligare revidering av planförslaget är nödvändigt med avseende till Hållbarhetsnämndens yttrande.

Yttrande Sjöfartsverket 2015-08-21:

Sjöfartsverket lyfter fram att det i planbeskrivningens början omnämns att ”Hamnen står tom och nya människor och företag väntar på att flytta in”. Med anledning av detta förtydligar Sjöfartsverket att Hudiksvall enligt SJÖFS 2013:4 är upptagen som allmän hamn.

”För att en hamns ska vara allmän enligt Vattenlagens mening fodras att den är nödvändig eller nyttig för den allmänna samfärdseln.

Utmärkande för en allmän hamn är att den är öppen för allmän trafik.

Alla fartyg har i princip rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.

Var och en som vill sända gods med fartyg torde ha rätt att föra godset till hamnen (se SOU1984:24 s.40).”

Sjöfartsverket tydliggör att då hamnen står tom och ej tycks uppfylla epitetet allmän hamn så ombeds Hudiksvalls kommun att till Sjöfartsverket inkomma med en begäran om att hamnen avlyses som allmän hamn. Även om hamnen avlyses som allmän hamn kommer sjötrafik till/från Hudiksvallsfjärden att fortgå. Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas till att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

Slutligen framför Sjöfartsverket att efter avslutat arbete ska förändringen av strandlinjen geodetisk bestämmas, även förändringar i bottentopografin ska sjömätas enligt sjömättningsstandard FSIS 44. Detta ska rapporteras in till Ufs-redaktionen för införande i Sjökort.

Kommentar:

Samråd kommer att ske med Sjöfartsverket för att komma fram till en klassning som motsvarar den framtida planerade användningen av Västra hamnen.

Yttrande Nordanstigs kommun 2015-08-31:

Nordanstigs kommun ser positivt på förslaget och menar att den nya stadsdelen kommer tillföra Nordanstig värden då Hudiksvall är en självklar målpunkt för kommuninvånarna. Vidare framhåller Nordanstigs kommun att planförslaget är visionärt och trovärdigt. Det offentliga rummens utformning och de stråk som presenteras binder samman den befintliga staden med de nya stadsdelarna.

Kommentar:

Ingen revidering kommer att göras med avseende till Nordanstigs kommuns yttrande.

Yttrande Handikapprådet 2015-08-21

Handikapprådet menar att under utställningshandlingens rubrik *Attraktiva och hållbara livsmiljöer* (s.15-16) behandlas attraktivitet i livsmiljöer men hållbara livsmiljöer lämnas därhän. Handikapprådet anser att tillgänglighet i högsta grad berör både attraktiva och hållbara livsmiljöer och att tillgängligheten bör lyftas fram i detta sammanhang. En koppling mellan tillgängligheten och målet om attraktiva och hållbara livsmiljöer efterfrågas.

Vidare menar Handikapprådet att under rubriken *Transport och Klimat* (s.32 i utställningshandlingen) bör behovet av angöringsplatser för taxi/färdtjänst inom området lyftas fram, detta bör gälla vid de så kallade målpunkterna samt inom kvartermarken. Funktionshindrade och äldre använder ofta färdtjänst och angöringsplatser är därför viktiga. För synskadade är det också lättare att hitta till och från en specifik plats där taxin stannar.

Handikapprådet framför även att det under rubriken *Parkering* (s.33 i utställningshandlingen) anser att det utöver gatuparkering och annan utomhusparkering är en fördel om det finns tillgång till varma garageplatser för olika typer av handikappfordon exempelvis permobiler. På så sätt kan också avvikande särlösningar undvikas.

Slutligen framhåller Handikapprådet att det under utställningshandlingens rubrik *Dagvattenpark och Naturområde* (s.43) redovisas -med bildexempel- en spånglösning som inte är tillgänglig. Handikapprådet menar att det är olyckligt att exemplet inte visar en tillgänglighets

anpassas spång eftersom bilder tenderar att låsa fast föreställningar om hur saker ska vara. Med anledning av detta föreslår Handikapprådet att man inställer använder ett bildexempel av en spång som är tillgänglighetsanpassad.

Kommentar:

Med avseende till Handikapprådets yttrande har ett stycke tillkommit under planbeskrivningens rubrik *Attraktiva och hållbara livsmiljöer*.

Vidare har även rådets yttrande med avseende till angöringsplatser för taxi/färdtjänst beaktats. Under rubriken *Transport och Klimat* har ett förtydligande gjorts. Tilläggas bör även att angöringsplatsernas exakta belägenhet kommer att utredas närmare i detaljplaneskedet.

Under rubriken *Parkering* beskrivs numera att det är fördelaktigt med tillgång till varma garageplatser för olika typer av handikappfordon. I detaljplaneskedet kommer parkeringsbehovet inom området mer detaljerat preciseras.

Med avseende till Handikapprådets synpunkt gällande bildexemplet i planbeskrivningen (s.43) har detta nu kompletterats med ett bildexempel som visar en tillgänglighetsanpassad spång.

Yttrande Norrhälsinge räddningstjänst 2015-08-27:

Räddningstjänsten yttrande tar utgångspunkt utifrån de två punkterna *Farligt gods* samt *Översvämningsrisk*.

Farligt gods

Räddningstjänsten lyfter fram att riskerna med flödet av farligt gods på järnväg är svårbedömt då det varierar över tid. Mängder och slag är svåra att fånga upp då flera aktörer trafikerar spåren. Kommunens senaste inventering från 2001 är delvis inaktuell. I planförslaget har ett ställningstagande gjorts att ”bostäder inte ska ligga närmare än 55 meter” från järnvägen. Räddningstjänsten vill ha ett förtydligande över hur bedömningen av riskerna gjorts för att komma fram till det avståndet?

Översvämningsrisk

Räddningstjänsten lyfter fram att det i planen nämns att det ska hållas god marginal till havnivåhöjningen. I samband med lågtryck och sjösprång är det ofta stark vind varför en sydostlig vind med höga vågor bör beaktas i planeringen.

Kommentar:

Räddningstjänstens synpunkt, med avseende till svårigheten att bedöma riskerna med flödet av farligt gods på järnvägen, delas. Med anledning av detta kommer en utredning göras, med avseende till bland annat farligt gods, under detaljplaneskedet.

Räddningstjänstens synpunkt med avseende till översvämningsrisken beaktas i det kommande detaljplanearbetet.

Yttrande Norrhälsinge miljökontor 2015-08-27:

Norrhälsinge miljökontor framför att man genomgående i planen lyckas visa hur hänsyn ska tas till de miljö- och hälsoskyddsproblem som kan uppstå vid utbyggnad av området. Det finns svårigheter att lösa, bland annat buller från järnvägen, men generellt sett överväger fördelarna med att genomför planen de problem som kan uppstå.

De synpunkter som miljökontoret framfört under samrådsskedet har i stort sett helt tagits upp i utställningsförslaget. Miljökontoret framhöll då att fördelarna med en utbyggnad på ett bättre sätt skulle beskrivas. Till dem hör att andra stadsnäraområden inte behöver exploateras, att områdets miljöföreningar saneras samt att kommutationer till och från området i mindre grad är beroende av biltrafik. Miljökontoret menar även att utställningshandlingen nu behandlar andra kommunala planer och att det nu tas hänsyn till dessa, något som miljökontor ansågs fattas under samrådsskedet. En bättre genomgång av miljö- och hälsoskyddskonsekvenserna har även gjorts sedan samrådet.

Slutligen framför miljökontoret att det fortfarande saknar en bättre belysning av framtida energiförsörjning av området och att det enda som nämns i planen idag är att området enkelt kan anslutas till fjärrvärmenätet.

Kommentar:

Den framtida energiförsörjningen har preciserats något i planbeskrivningens kapitel *Användningen av mark och vatten till 2035* samt *Nationella miljömål och lokala föreskrifter*. Här bör påpeka att en mer utförlig beskrivning av den framtida energiförsörjningen kommer att redogöras i det kommande detaljplanearbetet.

Yttrande KB Håstaholmen 2015-08-25:

KB Håstaholmen framför att de är mycket positiva till planförslaget och att deras förhoppning är att denna fördjupning blir ett första steg i en utveckling som leder till en ny attraktiv stadsdel, som naturligt ansluter till den nuvarande stadskärnan. KB Håstaholmen anser att det är en viktig princip att området får växa inifrån den nuvarande stadskärnan och menar att om den kommunägda marken på Kattvikskajen bebyggs på ett bra sätt kommer detta gynna utvecklingen på KB Håstaholmens mark på några års sikt.

KB Håstaholmen ansluter sig till kommunens tanke om två pooler, den ena Stadskärnan och den andra Håstakärnan. Vidare menar KB Håstaholmen att det i dagsläget är svårt att bestämma markanvändningen, utan man bör ange kontor, handel och bostäder i allmänna ordalag. De är också positiva till att förlägga samhällsfunktioner som förskola, trygghetsboende och kommunikationer till Håstakärnan.

KB Håstaholmen framför också vikten av den i planen beskrivna Hamnallén och menar att skapandet av denna och planfria korsningar i anslutning medför en ökad tillgänglighet till hela planområdet. Ostkustbanan löper idag mellan staden och Västra hamnen, en hamnled med planfria korsningar integrerar Västra hamnen med Hudiksvalls stad.

Slutligen vill KB Håstaholmen som privat aktör ta sitt ansvar och tillsammans med kommunen samarbeta för att driva projektet Västra hamnen framåt.

Kommentar:

Ingen revidering av planförslaget utifrån KB Håstaholmens yttrande görs. Kommunen delar uppfattningen om att det är av största vikt att integrera stadskärnan och Västra hamnen.

Ett fortsatt samarbete och dialog kommer föras mellan kommunen och KB Håstaholmen i arbetet med utvecklingen av Västra hamnen.

Yttrande MP.s ledamöter i Kultur- och fritidsnämnden 2015-09-01:

MP påpekar i sitt yttrande att Västra hamnen idag är ett oskrivet blad och att förutsättningar finns att förverkliga såväl ekologisk, ekonomisk, social och kulturell hållbarhet i den nya stadsdelen. MP vill se bostäder, näringsverksamheter och mötesplatser på Västra hamnen. Det skulle också vara fördelaktigt att bygga ett ”Medborgarnas hus” på Västra hamnen, ett nav för boende i området, pendlare och turister. Ett passivhus i framkant som pedagogiskt kan visa hur kretsloppen kan och ska slutas med kunskap om och för hållbarhetsprinciperna.

MP ser planeringen av Västra hamnen som ett tillfälle att via hur en ekokommun beaktar hållbarhetsprinciperna och föreslår därför att området även gör plats för stadsodling/kolonilotter. Stadsodling bryter av mot den hårda infrastrukturella landskapsbilden som genereras av väg- och järnvägsnätet. MP lyfter även vikten av parkmark. De ställer sig även positiva till en skulpturpromenad som följer havet.

Kommentar:

MP:s synpunkter med avseende till ekologisk, ekonomisk, social och kulturell hållbarhet delas och utgör också en del av planen. Vidare vill MP att ”Medborgarnas Hus” byggs på Västra hamnen. Av planförslaget framgår att planområdets nordöstra hörn är tilltänkt för en målpunkt/landmärke/byggnad, här finns alltså förutsättningar att skapa något som kan utgöra ett nav inte bara boende i området, pendlare och turister, utan även för kommunens andra medborgare. Exakt vad denna målpunkt kommer att få för användning är i dagsläget oklart. Markanvändningen för denna plats är något som kommer preciseras under detaljplanearbetet.

MP:s yttrande med avseende till stadsodling/kolonilotter, parkmark samt en skulpturpromenad är goda synpunkter som även dessa tas i beaktning vid kommande detaljplanering.

Yttrande Nya Moderaterna 2015-09-01:

Nya moderaterna framför att byggnationen av bostäder på det Östra hamnområdet bör startas omgående, därefter kan byggnationer på Kattvikskajen starta. För det Västra hamnområdet anser Nya Moderaterna att:

- Boendet måste bullersäkras liksom säkerheten mot Ostkustbanan.
- Närhet måste skapas till goda kommunikationer.
- Parkeringsplatser ska säkras.
- Tillfartsvägar ska upprättas i rimlig omfattning.
- Skolor, vård och omsorg erbjuds inom området.

Nya moderaterna framför att det inom området för Västra hamnen ska finna utrymme för kulturområden: bild, drama, dans och musik.

Vidare framförs att Västra hamnen ska vara lätt att nå med cykel och bil samt att parker och strövområden ska upprättas. Människor ska kunna mötas och trivas med ett varierat utbud av motion och friskvård. Skulpturer kan skapas i en spännande miljö och för barnen ska det finnas möjlighet till lek.

Partiet anser att ett småskaligt näringsliv har en given plats inom hamnområdet, dit hör bland annat caféer och restauranger. Det är av vikt att företagen inte blir ett dominerande inslag i stadsbilden. Slutligen framför nya moderaterna att en öppen hamn är en öppen famn mot såväl besökare som invånare.

Kommentar:

En kompletterande utredning med avseende till buller kommer att genomföras parallellt med detaljplanarbetet. En parkeringsutredning är under framtagande. Nya Moderaternas synpunkter med avseende till kultur, tillgänglighet, parker och strövområden delas och tillstryks också av planförslaget.

Tillfartsvägar och den framtida markanvändningen är något som kommer fastställas och tydliggöras under kommande detaljplanarbete.

Yttrande Centerpartiet 2015-09-01:

Centerpartiets framför med sitt yttrande att hamnområdet är en mycket stor tillgång för Hudiksvall och att partiet inte vill se en hård exploatering med dominans av bostäder och kontor. Utifrån de frågor som partiet arbetar med i Kultur och Fritidsnämnden menar Centerpartiet att de gärna vill se mer öppna ytor, grönområden och vattenspeglar. Centerpartiet föreslår också rekreationsområden, utrymmen för dans, spel, lek, spontanidrott och lokaler för föreningsliv mm. De framför även att öppna ytor för marknader och uppställningsplats för husbilar bör finnas på Västra hamnen.

Slutligen framför Centerpartiet att hamnområdet skapar trivsel och är en stark faktor i kommunens utveckling.

Kommentar:

Den exploatering som föreslås av planbeskrivningen anses vara inriktningen och ramen för den kommande mer detaljerade planeringen. Av Centerpartiets yttrande utläses att mer öppna ytor och grönområden förespråkas. Att lokaler för föreningar skapas och att utrymmen för rekreation möjliggörs inom området. Bedömningen är att planförslaget idag inrymmer öppna ytor och flera grönstråk där utrymme ges för rekreation. Det är i detta tidiga skede svårt att styra markanvändningen mer detaljerat än vad som gjorts i planförslaget. Mer detaljerade ställningstagande om utformning och markens exakta användning är något som kommer att tas under detaljplanarbetet.

Ingen revidering kommer att göras med avseende till Centerpartiets yttrande.

Yttrande Miljöpartiet 2015-08-24:

Miljöpartiet lyfter fram att Västra hamnen idag är ett oskrivet blad och därmed har fantastiska förutsättningar att förvekliga såväl ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet i den nya stadsdelen. Med genomtänkta trafiklösningar, goda kommunikationer och kretsloppsbasead långsiktig hållbar stadsplanering ska morgondagens utmaningar och klimatförändringar bemötas. Med kretsloppsbaserad planering menar Miljöpartiet att ett helhetstänk gällande mötesplatser för allmänheten, planer för energiförsörjning och VA m.m. ska beaktas. Miljöpartiet menar även att dagvattendammar, passivhus och kolonilotter bör ha en naturlig del i den nya stadsdelens uppbyggnad. De menar också att förnyelsebara energikällor förser den nya stadsdelen.

Vidare menar Miljöpartiet att planförslaget beskriver behovet av dagvattenpark, det partiet ser på med viss oro är att den större delen som av beskrivningen anges bli ”park/grönområde etapp B” riskerar att dröja. Detta för att den södra delen riskerar att inte nå samma attraktivitetsnivå som om den görs redan i etapp A.

Miljöpartiet anser att utställningsmaterialet mycket väl visat på hur miljö- och klimatförändringarna kan komma att påverka området. Partiet anser dock att bebyggelseutvecklingen beskrivs aningen diffust och att detta kan medföra att vägledningen blir svag i det kommande arbetet. Utställningsmaterialet lämnar mycket uppe för tolkning och med anledning av detta önskar partiet få följande frågor besvarade:

- 1) Energiförsörjningen i området saknas i handlingarna. Partiet menar att det här finns tillfälle att visa på hur man i en modern stadsdel bygger energiförsörjningen till området för förnyelsebara energikällor.
- 2) En nyckelfråga vid uppbyggnaden av Västra hamnen är Ostkustbanans nya järnvägsdragning och stationsläget. Miljöpartiet värnar om att stationsläget för persontrafiken behålls i nuvarande läge. Därmed finns en oro över att man riskerar att förlora stationsläget i centrum vid dubbelspårsutbyggnaden om man planerar bebyggelse inom en skyddszon på 55 m från järnvägen till bostäder. Om Trafikverket skulle anse att farligt gods inte bör fraktas så nära bostadsområdet finns en risk att den centrala stationen går förlorad. Ett tydliggörande om Trafikverkets riktlinjer för bostäder vid järnväg efterfrågas av partiet. Partiet lyfter även fram att kommunen är inkonsekvent i sin riskbedömning då en detaljplaneändring från kontor till bostäder nekats detta år med hänvisning till närheten till järnvägen.
- 3) Byggnationsformer av olika slag lyfts fram i utställningsmaterialet. På Kattvikskajen (etapp A) förordar miljöpartiet den bebyggelse som man i beskrivningen kallar *Trädgårdsstaden*, alltså en bebyggelse med max 3 våningar. I utställningsmaterialet beskrivs *Trädgårdsstaden* som en bebyggelse i form av friliggande och/eller sammanbyggda hus i en till två, kanske tre våningar. Av plankartan framgår dock att man för Kattvikskajen (etapp A) planerar för stadsbebyggelse med 3-4 våningar. Här menar partiet att man istället bör förespråka de våningsantal som i planen beskrivs för Trädgårdsstaden 1-3 våningar. Detta för att inte skymma havet, ge en öppnare passage mot stadskärnan som ska knytas samman med den nya stadsdelen.
- 4) Hyresrätter är en bristvara i centrala Hudiksvall och partiet förespråkar att man i planeringen möjliggör fler centrala hyresrätter.

- 5) Ett förslag är att man i planeringen av detta område gör plats för stadsodling/kolonilotter. Detta skulle bli ett fint komplement till parkområdena och skulle även verka för en social mötesplats.
- 6) Idag gästar husbilsturister hamnområdet och tillfälliga lösningar för grävattentömning har genomförts. Enligt plankartan finns inget område utpekade för dessa turister, vilket partiet tycker är olyckligt. Det är kommunens ansvar att förhindra att grävatten töms direkt i havet. Husbilsturismen och strömmingsfisket behöver verkligen tas med i den översiktsplaneringen för att få en välkomnande och genomtänkt plats för gäster i hamnområdet.

Kommentar:

MP's yttrande med avseende på goda kommunikationer, genomtänkta trafiklösningar och långsiktig hållbar stadsplanering tillstryks av planförslaget och kommer att genomsyra det kommande detaljplanarbetet.

Dagvattenhanteringen kommer att utredas vidare i samband med att detaljplanearbetet startar. I dag är det svårt att avgöra vilken del av Kattvikskajen som kommer att bebyggas först, kvartersmarken är en senare del av detaljplaneringen. Vad vi vet är dock att den allmänna platsmarken, dit dagvattenparken hör, kommer att detaljplaneras först. Efter att gatustrukturer, kvartersgränser, allmän platsmark och vattenområdet fastställts kommer planeringen av kvartersmarken ske etappvis.

Nedans utreds de punkter som Miljöpartiet i sitt yttrande önskar få beaktat.

- 1) I planbeskrivningen har ett tillägg gjorts med avseende till energiförsörjningen (s.24 samt s.58 i antagandehandlingen). Det är dock svårt att redan nu fastställa vilken typ av energiförsörjning som ska vara gällande för delar av området. Under detaljplaneringen kommer energiförsörjningen till området/delar av området ytterligare att utredas.
- 2) Ett tydliggörande angående Ostkustbanans framtida dubbelspår behöver lyftas fram. Arbetet med det tematiska tillägget för Ostkustbanan pågår, något slutligt politiskt ställningstagande finns ännu inte om dubbelspårets framtida placering, men ska vara beslutad senast i december 2016. Det slutliga beslutet angående dubbelspårets placering tas av Trafikverket. Oavsett vad detta beslut blir måste planförslaget ta hänsyn till det enkelspår som idag ligger i nära anslutning till planområdet och som fram till ett realiserande av dubbelspåret fortsatt kommer trafikeras. Med anledning av detta har det i utställningsförslaget presenterats ett ställningstagande att bostadshus inte ska uppföras närmare 55 meter från spårmittpunkt. Varvid Hamnallén förläggs mellan bebyggelse och spåret. Trafikverket

har ett generellt riktvärde att ny bebyggelse inte ska tillåtas inom ett område på 30 meter från järnväg. Ett sådant avstånd ger utrymme för underhållsåtgärder och eventuella räddningsinsatser, men influensområdet för risker kan vara betydligt större än 30 meter och riskanalyser kan enligt Trafikverket behövas tas fram även för sådant som ligger längre från järnvägen än så. Trafikverkets rekommenderar att riskanalyser för transporter av farligt gods för bebyggelse inom 150 meter från närmaste spårmitt bör genomföras då nya åtgärder planeras.

Inför kommande detaljplanearbete kommer en riskanalys med avseende till det farliga godset på befintlig Ostkustbana att genomföras, detta framgår nu av antagandehandlingen(s.60). Därefter tas ställning till vilket avstånd som ska tillämpas vid utbyggnaden av Västra hamnen.

Vidare bör även lyftas att den detaljplaneändring som fick avslag under våren 2015, inte uppnådde de ovan redovisade skyddsavstånden. Därav gjordes bedömningen att bostäder så nära spårmitt skulle vara olämpligt.

- 3) Av planbeskrivningen framgår att på Kattvikskajen (etapp A) planeras för en stadsbebyggelse med kvarterstadens ideal. Kattvikskajen föreslås bli en målpunktstätt blandstad där platserna är omsorgsfullt utformade för mötet mellan människor och gestaltning. Här framgår av plankartan att ett våningsantal på 3- 4 våningar förespråkas. Markanvändningen här avser främja verksamheter, bostäder och arbetsplatser och skapar en levande hållbar stad. Prioriteras optimal funktionsblandning ger en kvartersstad maximal bruttoarea i gatuplan för publika lokaler och ett integrerat gatunät skapar förutsättningar för god stråkbildning. Att vångsantalet här är högre, än vad som i beskrivningen anges som Trädgårdsstaden, går att härleda till att högre byggnader ger ett högre exploateringsstal som genererar fler boenden och mer utrymme för publika lokaler.

Det bör också tilläggas att det exakta våningsantalet inte kan anses vara fastställt i den fördjupade översiktsplanen. I det kommande detaljplanearbetet med kvartersmarken kommer hänsyn att tas till den övriga stadsbebyggelsen och havet vid utformningen av byggnaderna. Vikt kommer att läggas vid att detaljplanera gatunätet så att siktlinjer från den övriga staden fortsatt når havet.

- 4) Att reglera upplåtelseform för bostäder i en detaljplan saknar lagstöd. Om kommunen ska styra upplåtelseformer måste detta ske med hjälp av avtal, exempelvis genom upprättandet av exploateringsavtal. Det är följaktligen för tidigt att fastställa upplåtelseform för den kommande bostadsbebyggelsen.

- 5) Partiets synpunkter med avseende till kolonilotter/stadsodling kommer att beaktas vid kommande detaljplanering.
- 6) Översiktlig planering syftar till redovisa grunddragen i den avsedda mark- och vattenanvändningen. Bedömningen är att dessa grunddrag har redovisats i den fördjupade översiktsplanen. Att i detta tidiga skede ange vart en eventuell parkeringsplats för husbilar i framtiden ska upprättas är därför inte att föredra. Av planbeskrivningen framgår att en parkeringspolicy och riktlinjer för parkeringar är under upprättande och att Västra hamnen ska främja gång- och cykeltrafikens tillgänglighet, således ska biltrafikens anspråk prioriteras ned. Med detta sagt delas dock partiets åsikt att husbilsturismen idag är ett viktigt inslag på Kattvikskajen, utrymme finns i planen för att i ett senare skede ge denna typ av turism visst utrymme inom området.

Yttrande Omställningen Hudiksvall 2015-08-24:

Omställningen Hudiksvall ser positivt på kommunens förslag på Västra hamnen. Planförslaget anses vara genomarbetat och Omställningen Hudiksvall ställer sig positiva till att gång, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Det kunde dock tydligare understrykas i planbeskrivningen att bilismen bör hållas ner betydligt.

Vidare framför Omställningen Hudiksvall att de saknar uttalade hållbarhetsaspekter för själva byggandet i Västra hamnen. Ambitionen att bli en ledande ekokommun nämns inte. De menar att kommande byggnationer bör genomgå samma riskbedömning som görs för miljön gällande vatten, buller och luft. Denna bedömning bör utgå från kommande byggnationers klimatpåverkan vad gäller energiförsörjning, byggnadsmaterial mm. Ekologiskt byggande bör lyftas fram som en del av visionen.

Slutligen anser Omställningen Hudiksvall att fastlandsmarken söder om Håstaholmen är alltför förorenad för den avsatta användningen bostäder, här borde istället andra verksamheter inplaneras.

Kommentar:

Bedömningen är att det framgår av planbeskrivningen att biltrafikens anspråk ska prioriteras ned, att effektiva, flexibla och moderna parkeringslösningar som minskar bilanvändningen ska eftersträvas. Arbetet med en ny parkeringspolicy och nya parkeringsriktlinjer pågår. När detta arbete är färdigställt kommer denna tillsammans med den fördjupade översiktsplanen ange tydliga riktlinjer för den kommande planeringen med avseende till parkeringsplatser.

Omställningen Hudiksvalls yttrande med avseende till hållbart byggande har inarbetats i planförslaget (s.23-24). Det bör dock tydliggöras att en riskbedömning idag är svår att genomföra då detaljplanearbetet för kvartersmarken ligger längre fram i tiden. Byggnadernas utformning och exakta placering är idag inte fastställda. Hållbarhetsaspekten kommer dock att beaktas under hela processen med framtagandet av detaljplaner och är en del av visionen.

Saneringsarbeten på KB Håstaholmens mark pågår. Först när marken uppfyller de kriterier som krävs kan byggnationer där påbörjas. Om marken inte visar sig lämplig för bostäder finns möjligheten att genom detaljplanering undersöka förutsättningarna och planera för andra markanvändningar.

Yttrande synpunktsförfattare 1, 2015-08-02:

Synpunktsförfattaren anser att park/grönområdet bör vara större och att den norra delen av trädgårdsstaden skulle kunna utgöra park/grönområde istället för att detta avsätts för bostäder. Synpunktsförfattaren menar att fler än de boende på detta sätt kan nyttja det fina läget vid havet. Ett orangeri i anslutning till parkområdet föreslås.

Synpunktsförfattaren framför även att nya magasinsbyggnader med anknytning till Hudiksvalls historia skulle kunna uppföras i etapp A, nya moderna byggnader passar inte in i idyllen. Synpunktsförfattaren menar att dessa magasin bör färgsättas i grå och vit färgskala.

Vidare framför synpunktsförfattaren att strandpromenaden borde fortsätta till park/grönområde i etapp B och anslutas till gång- och cykelvägen mot Idenor. Att binda ihop gång-och cykelvägen med den befintliga strandpromenaden från Östra hamnen förespråkas.

Slutligen framför synpunktsförfattaren att kommunen borde se till att komma igång med projektet. Att framtida Hudiksvall visar handlingskraft och att visionen ”Glada Hudik- Sveriges bästa kommun att leva och verka i år 2020” kommer att uppfyllas.

Kommentar:

Bedömningen är att allmänhetens tillgång till havet kommer att säkras genom strandpromenaden och de grönområden/parker som idag inryms av planförslaget. Även *Trädgårdsstaden* kommer att bidra med gröna gaturum. Vilken typ av byggnader som kommer att upprättas i

området, samt dess utformning/gestaltning, är ännu inte fastställt. Detta är något som kommer att behandlas i kommande detaljplaneskede. Klart står dock att ny bebyggelse kommer att ta hänsyn till platsens historia och närområdenas gestaltning.

Planförslaget syftar till en förlängning av den befintliga strandpromenaden som löper från Östra hamnområdet. Av kartan som presenteras i utställningshandlingen (s.23, i antagandehandlingen s.22) illustreras strandpromenaden sträckning söderut från Kattvikskajen och slutar i höjd med Håstakärnan. Av mobilitetskartan (s.24, i antagandehandlingen s. 23) framgår att det från Håstakärnan idag inte finns någon utpekad gång- och cykelväg, däremot framgår att där finns ett viktigt gångstråk som ansluter till den gång- och cykelväg som löper ut mot Idenor. Fortsatt arbete kommer utreda frågan huruvida det är möjligt att denna sträcka även kan nyttjas för cykeltrafik, planförslaget bortser således inte från det.

Målsättningen med den fördjupade översiktsplanen för Västra hamnen har varit att skapa en trovärdig plan som går att genomföra. Marksanering av delar av området pågår, kajarbeten kommer förhoppningsvis starta under nästkommande år och ambitionen är att detaljplaneringen kommer igång under 2015.

Yttrande synpunktsförfattare 2, 2015-08-31:

Synpunktsförfattaren framhäver att trafiken längs Hamngatan ohämmat eskalerat under ett antal år vilket lett till att buller och avgaser påverkar närboende. Vidare menar synpunktsförfattaren att verifierade mätningar visar att trafikbuller och avgaser överskrider tillåtna värden. Synpunktsförfattaren anser att utvecklingen av Västra hamnen kommer att innebära ytterligare ökning av trafiken vilket kommer generera ökat buller samt mer hälsovådliga avgaser.

Slutligen framför synpunktsförfattaren en förväntan på att miljökontoret följer sina uppsatta direktiv samt att stadsplanerarna kommer att ta hänsyn till lagar och förordningar i sitt fortsatta arbete.

Kommentar:

Av planbeskrivningen framgår att den föreslagna Hamnallén kommer att avlasta trafiken på Stationsgatan, där det idag är mycket trafik och därmed högre halter av luftföroreningar. Vid anläggandet av Hamnallén minskar den tomgångskörning som sker vid bomnedfällningar på

Hamngatan och därmed förebyggs utsläpp av avgaser. En trafikbulerutredning kommer att genomföras i samband med framtagandet av detaljplaner för området, och utifrån den kommer de åtgärder som krävs utföras för att följa lagar och förordningar.

Yttrande synpunktsförfattare 3, 2015-08-24:

Synpunktsförfattaren anser att de mindre vägarna, som inte är avsatt för bilar, ska hållas öppna för både gång- och cykeltrafikanter. Den strandpromenad som planeras bör utgöra en fortsättning på den strandpromenad som löper från Östra hamnen.

Vidare menar synpunktsförfattaren att nybyggnationer i området borde anpassas till Sjöbodarna vid kanalen.

Kommentar:

Gestaltningen av kommande byggnationer på Västra hamnen kommer att anpassas till intilliggande bebyggelse, nya tolkningar av befintlig bebyggelse är möjligt. Byggnadernas utformning är en fråga som utreds vidare i detaljplanearbetet.

Den planerade gång- och cykelvägen planeras att bli en naturlig förlängning av den befintliga strandpromenaden från Östra hamnen. Vidare framgår av planförslaget att tillgängligheten inom området utvecklas på gång- och cykeltrafikanternas villkor, följaktligen prioriteras biltrafikens anspråk ned.

Yttrande synpunktsförfattare 4, 2015-08-25:

Synpunktsförfattaren skriver att den nu föreslagna planen för Västra hamnen inte lämnar utrymme för en alternativ dragning av Ostkustbanan. Något som synpunktsförfattaren menar skulle kunna uppfylla de inriktningsbeslut som Hudiksvalls kommunstyrelse beslutade 2012-11-08, dvs. att behålla befintligt stationsläge samt att godstrafik inte ska passera Hudiksvalls stad i ytläge. Synpunktsförfattaren bifogar ett förslag som anses uppfylla dessa krav, men som inte är helt förenligt med den fördjupade översiktsplanen. I förslaget dras järnvägskurvan österut från befintligt läge, och krockar enligt synpunktsförfattaren med hamnalléns dragning i översiktsplanen. Synpunktsförfattaren föreslår att man antingen flyttar hamnallén eller inte läser dess placering i planen.

Kommentarer:

Synpunktsförfattaren har tidigare yttrat sig under samrådet och inget nytt har tillkommit i yttrandet efter samrådet.

I planen anges ett översiktligt förslag på hur området ska planeras, den exakta placeringen av Hamnallén är således inte fastställd utan kommer att utredas vidare i detaljplanearbetet.

Arbetet med de olika dragingarna för ostkustbanan är ett fristående projekt som pågår parallellt med planerna för Västra Hamnen. I arbetet med Västra hamnen tas hänsyn till arbetet med Ostkustbanan, men planerna hanteras som två enskilda planer. Synpunktsförfattaren välkomnas att inkomma med yttranden när det tematiska tillägget för Ostkustbanans nya dubbelspår ställs ut.