



DETALJPLAN FÖR KVARTERET STORBOMMARN I SÖDERHAMN, GÄVLEBORGS LÄN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

REMISSFÖRFARANDE

Bygg- och miljönämnden beslutade 2019-05-28, § 31, att godkänna rubricerad detaljplan för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen.

Samrådsprocessen pågick mellan 2019-05-17 till 2019-06-30. Underrättelse har i brev eller e-post sänts till berörda intressenter och sakägare innan samrådet. Tio (10) yttranden har inkommit.

INKOMNA YTTRANDE

Yttranden med synpunkter och erinringar

Här följer en sammanfattning av framförda synpunkter och planförfattarens kommentarer i kursiv stil. Inkomna yttranden i sin helhet finns tillgängliga hos Bygg- och miljöförvaltningen.

Lantmäteriet

2019-06-12

I grundkartan saknas fastighetsbeteckningar. Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan. Det är även lämpligt att befintliga rättigheter såsom ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar redovisas i grundkartan.

Inom planområdet syns inte den underliggande grundkartan. Det är viktigt att korrekt underlag används och redovisas under hela planprocessen.

Koordinatangivelser samt koordinatkryss saknas.

Angivelse av aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen respektive övriga detaljer i grundkartan saknas.

Inom planområdet går en befintlig ledningsrätt för teleledningar (2182-02/32.1). Det finns dock inget markreservat för underjordiska ledningar (u-område) utlagt i den aktuella sträckningen i plankartan. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli

planstridig. Om det är kommunens avsikt att ledningarna ska tas bort eller flyttas behöver detta beskrivas i planbeskrivningen. I annat fall är det oftast lämpligt att plankartan kompletteras med u-område.

När kommunen väljer att låta en detaljplan ha enskilt huvudmannaskap för delar av de allmänna platserna, ska de särskilda skälen för detta redovisas i planhandlingarna. Det är viktigt att kommunen tydligt visar vilka avvägningar som gjorts och motiverar de särskilda skäl som lett till att vissa allmänna platser getts enskilt huvudmannaskap. Det ska också framgå vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda av detaljplanen så att de förstår dess innebörd. Vid Lantmäteriets genomläsning har inte någon sådan motivering och beskrivning hittats i de aktuella planhandlingarna.

Under rubriken Fastighetsbildning anges att de delar av Öster 2:10 och Broberg 3:1 som är belägna inom planområdet ska **sammanläggas** till en ny fastighet. Lantmäteriet vill härmed uppmärksamma planförfattaren på att fastighetsbildningen kommer ske genom **avstyckning** i kombination med **fastighetsreglering** samt att de delar av planområdet som är utlagt som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap inte ska ingå i den nybildade fastigheten.

I listan med planbestämmelser finns användningsbestämmelsen allmän plats – GÅNG. I planbeskrivningen anges dock på ett flertal ställen att markområdet avses användas för både gång- och cykeltrafik. Bör inte användningsbestämmelsen GÅNG kombineras med användningsbestämmelsen CYKEL?

I planbeskrivningen anges att området berörs av strandskydd samt att strandskyddet planeras upphävas i samband med detaljplanens antagande. Borde inte upphävandet av strandskyddet lösas genom att en administrativ planbestämmelse om upphävande av strandskydd införs enligt 4 kap. 17 § PBL för de områden där syftet är att dispenspliktiga åtgärder ska utföras med stöd av detaljplanen?

I planbeskrivningen anges att planområdet berör två stycken nu gällande planer. Detta bör ses över då det rimligtvis är fler planer som berörs. Det bör även anges vad som händer med de nu gällande planerna när den nya planen vinner laga kraft, d.v.s. att de nu gällande planerna upphör att gälla inom planområdet för den nya planen.

Särskilj begreppen huvudmannaskap och ansvarsfördelning Det är bra om begreppet huvudmannaskap reserveras för ansvaret för allmänna platser och att andra former av ansvar beskrivs med andra termer, för att undvika otydlighet och risk för sammanblandning. Särskilj således begreppen huvudmannaskap och ansvarsfördelning och ange rätt information under rätt rubrik.

Under rubriken Huvudmannaskap bör redovisas att det är kommunalt huvudmannaskap för allmän plats – GATA, GÅNG, PARK och P-PLATS samt att det är enskilt huvudmannaskap för allmän plats – GÅNG1. Under rubriken Ansvarsfördelning bör redogöras för övriga ansvarsfrågor såsom vem som ansvarar för VA, el och annan teknisk försörjning samt vem som ansvarar för olika typer av åtgärder inom kvartersmark.

Ekonomiska konsekvenser Det är viktigt att de ekonomiska konsekvenser som följer vid plangenomförandet framgår för berörda parter. Det bör därför av planbeskrivningen framgå exempelvis huruvida anslutningsavgift för anslutning till kommunalt VA kommer tas ut i bygglovsskedet.

Övrigt På sid. 12 i planbeskrivningen anges att det inte finns några vatten-områden inom planområdet. Detta är uppenbart en felskrivning som bör rättas till.

Planförfattarens kommentarer

Bygg- och miljönämnden delar Lantmäteriets synpunkter och för in de ändringar som föreslås i plankarta och planbeskrivning.

En administrativ bestämmelse, *Strandskyddet är upphävt*, förs in i plankartan. Plankartan kompletteras också med grundkarta och redogörelse för vilket datum grundkarta är uppdaterad. Användningsområde CYKEL läggs som komplement till GÅNG-områden.

Planområdet omfattar de befintliga detaljplanerna I:50, I:283, I:387 och I:390. Planbeskrivningen uppdateras med korrekt information om befintliga planer och att dessa helt eller delvis upphävs.

Begreppet huvudmannaskap förtydligas i planbeskrivningen och reserveras enbart för ansvaret för allmänna platser. Avsnittet om ansvarsfördelning arbetas om med andra termer.

De ekonomiska konsekvenserna av detaljplanens genomförande, inklusive frågan om anslutningsavgift för kommunalt VA, utvecklas i planbeskrivningen.

Felskrivning på sid. 12 om att planområdet inte innefattar vattenområden justeras. Information om fastighetsbildningsåtgärder i planbeskrivningen korrigeras.

Länsstyrelsen Gävleborg

2019-06-27

Redogörelse för ärendet

Detaljplanen har överlämnats för samråd till Länsstyrelsen i enlighet med plan och bygglagen 5 kap. Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter. Kommunen avser handlägga detaljplanen med utökat förfarande. Länsstyrelsen har samma åsikt. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse längs Södra Hamngatan.

Gällande översiktsplan

För planområdet gäller kommuntäckande översiktsplan, antagen 27 mars 2006. Detaljplanen överensstämmer inte med gällande översiktsplan där det står att gamla Ostkustbanan ska sparas så att framtida möjlighet till trafik ej omöjliggöres. Dock förväntas en ny översiktsplan antas under 2019. I Planprogram för Utveckling av Söderhamns centrum, antagen 31 augusti 2015, anges att området kring gamla järnvägsspåret ska användas för lägre tätare bebyggelse. Länsstyrelsen bedömer, likväl som kommunen, att detaljplanen stämmer överens med Planprogrammets intentioner.

Gällande detaljplan

För planområdet gäller stadsplan för Del av centrum, kv Alen, Björken, Granen samt Köpmantorget och hammagasinen, antagen 27 januari 1986, samt Ändringsplan för delar av stadsdelen Holmäng och Norra stadsdelen inom Söderhamns stad, fastställd 15 januari 1937.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen anser att det är positivt att man planerar bostäder centralt, där närhet till bl.a. service och skolor m.m. finns. Kommunen har lyft flera kritiska frågor, exempelvis risken för översvämning på ett bra sätt samt att man gjort en gedigen utredning kring hur man anpassar ny bebyggelse till närliggande kulturhistoriska byggnader. Gällande dagvattenhantering önskar Länsstyrelsen ett säkerställande i plankartan samt ett förtydligande i planbeskrivningen var och hur man tänker sig använda de olika strategierna. Avsnittet som handlar om buller skulle behöva utvecklas. Det är viktigt att man i detaljplanen säkerställer att gällande riktvärden för buller inte överskrids. Länsstyrelsen tycker att det är bra att kommunen lyft sociala aspekter såsom tillgänglighet och barnperspektivet.

Synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden/statliga intressen

Riksintressen

Planområdet ligger inom Riksintresse för kulturmiljö. Länsstyrelsen ser positivt på att man gjort en inventering av omkringliggande byggnader. Det är också bra att kommunen avser göra en arkeologisk förundersökning innan detaljplanen antas. Dock är det bekymmersamt att kommunen låtit utföra en miljöteknisk utredning där provgropar grävts i fornlämningen, utan tillstånd från Länsstyrelsen enligt Kulturmiljölagen. Bilderna från den undersökningen visar emellertid att det finns bevarade kulturlager och anläggningar, om än av oklar ålder.

Miljö kvalitetsnormer

Planens genomförande kommer påverka Söderhamnsån (WA78770848) som mynnar i Söderhamnsfjärden (WA64950345). Båda dessa vattenförekomster påverkas av bland annat utsläpp via dagvatten och uppnår ej god ekologisk status, delvis beroende på att koppar och zink överskrider bedömningsgrunderna i vattendirektivet. Att hantera dagvatten på ett långsiktigt och hållbart sätt är därför viktigt så att förutsättningarna för att nå uppställda miljö kvalitetsnormer förbättras. Kommunen bör även föra ett resonemang kring hantering av snömassor. I planbeskrivningen anges ett antal strategier för hur dagvattnet ska hanteras. Det är positivt att

kommunen planlagt parkmark, men utöver det saknas konkreta åtgärder säkerställda i plankartan. Man bör i plankartan vara tydligare/redovisa var och hur dessa strategier ska utföras i kombination med ett resonemang i planbeskrivningen hur man tänker sig tillämpa strategierna. Det är dock fördelaktigt att grönytor och cykel- och gångvägar har beaktats, ska bevaras och utökas vilket bidrar till både bättre hälsa och miljö.

Översvämning

Kommunen har utrett översvämningsrisken och beaktat havsnivåhöjningen, samt att man har säkerställt åtgärder i plankartan, exempelvis genom planbestämmelsen om minst 50 cm sockel samt att det inte får finnas källare. Länsstyrelsen är nöjd med detta.

Buller

Bullernivåerna längs Södra Hamngatan bör beräknas för att utifrån resultaten ta ställning till hur de planerade bostäderna behöver utformas och placeras för att klara de riktvärden som framgår av trafikbullerförordningen. Det är viktigt att i detaljplanen säkerställa att gällande riktvärden inte överskrids.

Förorenade områden

Enligt den miljötekniska undersökningen kan slutsatserna i rapporten tolkas som att kommunen bör fortsätta utreda föroreningar och att det kan bli aktuellt att sanera området inför bostadsbyggande ner till riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Problematiken kring föroreningar nämns dock inte i planbeskrivningen.

Policys och program

Kommunen har på ett bra sätt lyft in olika strategiska dokument som varit till underlag för detaljplanen, exempelvis Träbyggnadsstrategin samt Bostadsförsörjningsprogrammet.

Miljöbedömning

Kommunen har bedömt att miljöpåverkan inte kan antas bli så betydande att en miljöbedömning enligt 6 kap 11 § miljöbalken behöver göras, och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap 12 § miljöbalken upprättas. Länsstyrelsen delar denna uppfattning. Konsekvenserna för miljön ska framgå av planbeskrivningen.

Naturmiljö

Kommunen nämner i planbeskrivningen att allén längs Södra Hamngatan eventuellt måste flyttas alternativt tas ner. Kommunen är medveten om att tillstånd för detta ska sökas hos Länsstyrelsen.

Trafikfrågor

Kommunen beskriver hur trafikflödet längs Södra Hamngatan är idag. Ett resonemang om hur trafikflödena och trafiksituationen skulle kunna ändras i framtiden bör läggas till. Det är positivt att man planerar för GC-vägar.

Sociala aspekter

Det är gynnsamt att man planerar ett mindre torg i kvarteret, det främjar spontana möten samt att det kan vara ett grönskande inslag. Det är också bra att man planerar bostäder i ett centralt område, där tillgängligheten är god samt att det är nära till service samt skolor och förskolor. Det är positivt ur både ur ett miljö- och jämställdhetsperspektiv. Kommunen har även lyft barnperspektivet på ett bra sätt.

Redaktionellt

I planbeskrivningen anges att genomförandetid för planen är 10 år, på plankartan anges 5 år.

Planförfattarens kommentarer

Kommunen delar behovet att ha en god hantering av dagvatten och snömassor inom området. Vid utformning av allmänna ytor ska Söderhamn kommuns dagvattenstrategi vara vägledande. Planbeskrivningen kompletteras med att tydliggöra möjliga lösningar för dagvattenhantering och hantering av snömassor.

Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt om markföroreningar och behovet av åtgärder för att uppnå riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Bestämmelse *a₂ – Startbesked för bostäder får inte ges förens marken är sanerad* läggs till i plankartan för att säkerställa att åtgärder genomförs innan byggnation påbörjas.

Planområdet omfattar de befintliga detaljplanerna I:50, I:232, I:283, I:387 och I:390. Planbeskrivningen uppdateras med korrekt information om befintliga planer och att dessa helt eller delvis upphävs.

Efter samrådet har planbestämmelse om krav på sockel reviderats till 30 cm, detta för att kunna möta krav på tillgänglighet. Nivån på husen bedöms dock fortsatt kunna klara översvämningar.

Planbeskrivningen kompletteras med en bullerutredning genomförd i programmet Buller Väg II.

Kommunen delar Länsstyrelsens syn att det är olyckligt att en miljöteknisk utredning har genomförts utan tillstånd för ingrepp i fornlämning. Ansökan om tillstånd för att göra ingrepp i fornlämning skickas in i samband med granskningen.

Genomförandetiden korrigeras till 10 år i planbeskrivningen.

Kultur- och samhällsserviceförvaltningen, Söderhamns kommun 2019-06-28

Söderhamns kommun Kultur- och samhällsservicenämnden har dessa synpunkter på detaljplan Södra Hamngatan.

Hamnområdet är utpekad i riksintresset för kulturmiljövård som en viktig värdebärare. Det är viktigt att detaljplanen tar hänsyn till dessa strukturer. Länsstyrelsen har i sitt remissyttrande i Centrumplanen påpekat även detta. En möjlighet är att lägga tonvikten på att passa in gentemot godsmagasinen och att via olika markanvändning tydliggöra det forna spårområdets utbredning. Utifrån riksintresset kan det vara lämpligt att särskilja området gentemot Östers struktur.

Gång- och cykelvägen är ett viktigt stråk idag vars betydelse troligen kommer att öka i närtid t.ex. via dess samverkan med Granskärspåret vilken planeras bli standardhöjd till belyst gång- och cykelväg hösten 2019.

Det är positivt om stråket som löper genom detaljplaneområdet och Västra Faxområdet har en sammanhängande karaktär. För att stråket ska upplevas som sammanhängande rekommenderas att befintlig utformning med makadam runt järnvägens slipers nyttjas även inom detaljplaneområdet. Det finns en risk att detaljplanens utformning försämrar stråkets funktion genom barriärverkan, t.ex. via privatisering och slutna korridorverkan.

Gång- och cykelstråket genom detaljplaneområdet kan med fördel flyttas från norra till södra sidan om järnvägen och därigenom öka den byggbara markens area norr om järnvägsspåret samt förbättra möjligheten att tydliggöra gränsen mellan tidigare magasinsområde etc. och järnvägsområdets forna avgränsning.

Området söder om järnvägsspåret kan alternativt användas för gång- och cykelstråk, grönytor, allmän parkering och ev. upplåten parkering med carport och/eller motorvärmare.

Detaljplanen bör tillåta olika utformningar och lösningar, för att inte vara allt för snäv om det kommer andra intressenter. Även praktiska frågor såsom tillräckliga ytor för snöröjning, belysning och gatmöbler måste beaktas i ett tidigt skede.

Föreslagen detaljplan tar i anspråk delar av Södra Hamngatans gatumark vilket är olämpligt avseende ev. framtida behov av utökad trottoarbredd, gång- och cykelbana, sidoparkering etc. Detaljplanens utformning innebär/medger att byggnadernas norra fasader inte ligger i linje med intilliggande magasinsbyggnaders nordliga fasader vilket är önskvärt avseende stadsbild.

Planförfattarens kommentarer

Detaljplanen är utformad på ett sätt som möjliggör olika typer av byggnation inom den föreslagna kvartersstrukturen. Den föreslagna kvartersstrukturen är vald för att förhålla sig till Centrumplanens skrivelser om utformning av ny bebyggelse

”Området kring gamla järnvägsspåret ska användas för lägre tätare bebyggelse för att knyta an till befintlig bostadsbebyggelse på Öster. Radhus, parhus eller kedjehus föreslås i max 2,5 våningar. Någon del kan vara något högre, men viktigt är att variera höjden med hänsyn till bakomvarande bostäder. Det är också viktigt att kopplingarna i de anslutande gatorna mot Södra hamngatan bibehålls, vilka är viktiga för den visuella kontakten in mot centrum.”
(Planprogram Utveckling av Söderhamns centrum, s. 24-25)

Detaljplanen reglerar inte utformning av allmän plats när det rör val av markbeläggning, armatur för belysning eller gatmöblering. Bygg- och miljönämnden delar dock uppfattningen att det är viktigt med en sammanhängande utformning av de allmänna platserna.

Det finns alltid en risk för upplevd privatisering av allmänna platser när kvartersbebyggelse läggs närmare. Stor vikt bör läggas på utformning av allmänna platser för att minimera denna risk. En jämförelse kan göras med befintlig bebyggelse på Öster där det finns en tydlig uppdelning av kvartersmark och allmän plats. Planbeskrivningen kompletteras med en text om problematiken.

Kommunen delar att gatuområdet inte ska regleras allt för hårt för att möjliggöra olika typer av gatuutformning. GÅNG-område slopas längs med Södra Hamngatan, istället förtydligas det i planbeskrivningen att framtida utformning ska följa riktlinjer i Centrumplanen.

Inriktningen är att den framtida bebyggelsen ska ligga i liv med magasinsbyggnadernas nordliga fasader. Plankarta och planbeskrivningen revideras så att detta framgår tydligare.

HSO Söderhamn

Då tillgängligheten, som den här beskriven i handlingarna, är svårbedömd för HSO med det underlag som finns, behöver vi få återkomma under planeringens och genomförandets gång. Exempelvis så kan ritningen som bifogats tyda på att gång/cykelvägen genom området avses göras smalare. Att den dessutom kan användas för i och avlastning kan leda till partiell minskad tillgänglighet. HSO behöver fortlöpande information om vad som händer för att kunna göra riktiga bedömningar, så att rätta åtgärder vidtas för att personer med funktionsnedsättningar kan ges tillträde till området på samma villkor som personer utan funktionsnedsättning.

Planförfattarens kommentarer

Att höja tillgängligheten på de allmänna platserna i det nya kvarteret är en viktig fråga för kommunen. Gång- och cykelvägen som går i öst-västlig riktning genom området är 5,5 meter bred i plankartan vilket är det juridiskt bindande dokumentet. Illustrationsbilder är inte alltid helt korrekta och ska inte tolkas som absoluta. Information om att fortsatt kontakt i ärendet överlämnas till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen, som ansvarar för gång- och cykelvägar.

Privatperson, Makrillen 3**2019-06-13**

Våra invändningar/farhågor mot planerna på att uppföra ett bostadsområde på fastigheterna Öster 2:10 och Broberg 3:1 gäller i första hand det sätt som vår fastighet kan komma att påverkas. Huvudsakligen under byggtiden av bostadsområden, men även av trafiksäkerhets skäl. Pålningens arbeten.

Vårt hus, som ligger uppe vid Östra Storgatan, är troligen uppfört direkt efter ryssbranden 1721, och blir alltså snart 300 år. För varje nytt värmesystem har källaren grävs ut ytterligare och vi har spår av såväl kaminer/kakelugnar, kokseldning som oljetank. Murstocken är intakt och fungerande eldstad finns som vi ofta använder. I den mycket enkelt utförda källaren har vi en ved/elpanna som förser vattenradiatorerna i huset med varmvatten.

Uthuslängan är byggd på 1900-talets första decennium.

Eftersom det mesta av tomten tycks bestå av lera är vi mycket oroliga hur byggnadsarbetena, främst den omfattande pålningen som tydligen behövs, kan komma att påverka våra gamla byggnader.

Vi har hört att vid tidigare pålningens arbeten på Öster har närliggande byggnad noggrant videodokumenterats av exploitören före och efter pålningens arbetet. Vi kräver att detta görs även nu samt att vibrationsdetektor installeras under byggtiden.

Trafiksäkerhet

Vår fastighet Makrillen 3 har postadress Östra Storgatan 37, där en gemensam port finns för nr 37 och 39. Infarten med bil och cykel sker däremot genom en gemensam uppfartsväg från Södra Järnvägsgatan. Den utfarten/infarten omgärdas av både häck och staket, så vanligt och karaktäristiskt för Öster.

Idag finns en trottoar längst Södra Järnvägsgatan och mitt över gatan ligger den nu öppna området, där bostäderna planeras. Av trafiksäkerhetsskäl är det av yttersta vikt att trottoarer finns för att man ska kunna ha fri sikt från förarplatsen vid utfart på gatan. Det gäller bägge sidorna av gatan, anser vi. Av samrådshandlingen framgår inte om trottoarer planeras på Södra Järnvägsgatan.

I samrådshandlingen står att den gatan enbart fungerar som lokalgata för de närmast boende (sid 13). Det stämmer inte. Fram till att de tillfälliga skolbyggnaderna ställdes på gatan mellan Östra skolan och Cfl användes gatan som genomfartsgata till Holmänge och Gamla Stugsundsvägen. Det är vanligt att små barn både springer och cyklar på trottoarerna på Öster, eftersom här saknas lekplatser. Dessutom är alltså sikten starkt skyddad vid utfarterna från fastigheterna.

Vi tycker att det borde finnas en trottoar även på södra sidan av Södra Hamngatan och att det inte räcker med den gångväg som ritats in på åsidan av gatan. Det är också viktigt att ett ytterligare övergångsställe planeras vid den nya förlängningen av Skepparegatan genom bostadsområdet. Eller vid Strandbacksgatan, där alla vi som idag går och cyklar från den här delen av Öster korsar Södra Hamngatan. Kommer fler boende till ökar de oskyddade gång/cyklisterna ytterligare.

För övrigt anser vi att det öppna området som funnits mellan centrum och Öster sedan järnvägen drogs i slutet av 1800-talet bör bevaras. Detta för att även den som går över Köpmantorget och de lägre delarna av Stadsparken bör ha ögonkontakt med bebyggelsen på fiskarstadsdelen Öster, av riksintresse och så viktigt för Söderhamns karaktär. Det planerade bostadsområdet blir en barriär mellan staden på norra och södra delen av ån.

Planförfattarens kommentarer

Befintlig trottoar på södra sidan av Södra Hamngatan kommer att bevaras. Trottoar ingår i användningen GATA. Information om att trottoaren planeras att bevaras skrivs in i planbeskrivningen.

Längs med Södra Järnvägsgatan finns en mindre trottoarremsa på cirka två meter. Detaljplanen medger att trottoaren kommer att finnas kvar, användningen ingår i begreppet GATA. Kommunen har ingen avsikt att ta bort trottoaren.

Frågor som byggnadstekniska lösningar bedöms i bygglovsskedet och tillsammans med exploatören. Byggherren har ansvar för att byggnadsarbetet utförs på ett fackmannamässigt sätt. I bygglovet kan Bygg- och miljönämnden ställa krav på skadeförebyggande åtgärder genomförs under arbetet. Utifrån den oro som finns bland grannar kommer Bygg- och miljönämnden att uppmärksamma frågan särskilt. Frågan om dokumentation av fastigheter förs vidare till exploatören.

Rörande risken att det planerade bostadsområdet blir en barriär så är kommunen av uppfattningen att kopplingen till Öster kommer att stärkas genom en sammanhängande bebyggelse. Järnvägen fungerade som en mycket effektiv barriär mellan centrum och Öster. Det befintliga gatunätet planeras att dras ner till Södra Hamngatan och skalan på bebyggelsen blir låg, 1,5 till 2,5 våningar. Detta innebär att den visuella kontakten mellan Öster och Köpmantorget delvis bibehålls.

Privatperson, Makrillen 4

2019-06-12

Vi ställer oss positiva till byggnationerna på Södra Hamngatan enl kommunens förslag. Vi önskar dock att trottoaren på södra sidan av Södra Järnvägsgatan blir kvar eftersom det bli stora problem att komma ut från vår tomt i annat fall. Önskvärt är också att om prefabricerade hus ska användas måste krav ställas på byggaren att skarvarna mellan byggelementen görs osynliga. Åtgärder för att kontrollera ev skador som uppkommer vid pålningen måste säkerställas.

Planförfattarens kommentarer

Trottoaren längs med Södra Järnvägsgatan utgörs i dag av en smal remsa. Detaljplanen medger att trottoaren kommer att finnas kvar, användningen ingår i begreppet GATA. Kommunen har ingen avsikt att ta bort trottoaren.

Bygg- och miljönämnden delar uppfattning att det är lämpligt att skarvar täcks över för att säkerställa ett en god utformning som passar in i Östers kulturmiljö. Exakt utformning av fasader regleras dock i ett senare skede.

Frågor som byggnadstekniska lösningar bedöms i bygglovsskedet och tillsammans med exploatören. Byggherren har ansvar för att byggnadsarbetet utförs på ett fackmannamässigt sätt. Bygg- och miljönämnden har ett övergripande säkerställa att skadeförebyggande åtgärder blir genomföra vid byggnationen. Utifrån den oro som finns bland grannar kommer Bygg- och miljönämnden att uppmärksamma frågan särskilt.

Privatpersoner, Ålen 2–6, Rockan 1, Sillen 1 och Kräftan 2**2019-06-28**

1. Området Öster, den s.k. Fiskarstan, utgör ett riksintresse för kulturmiljö. Området har funnits utritad på karta sedan Söderhamn grundlades år 1620 (Nordiska museet och Läns museet Gävle, 1980). Vi boende, som flera av oss, bor i 100-300 hundra år gamla hus vill betona hur viktigt det är att området bevaras. Om utbyggnad av Södra Hamngatan blir aktuell vill vi betona att nybyggnation i sådana fall skall följa stil och kulturell utformning såsom den är på Öster idag. Det innebär exempelvis spröjsade fönster, 'gamla' färgtoner och färgkombinationer för träpanel, knutar och fönster, 'halva' uthus mot varandra i olika höjder, att uthusgavel som vetter mot boningshuset skall ha boningshusets färg, m.m.
2. I Centrumplanen (s. 24-25) föreslås nybyggnation på Södra Hamngatan omfatta ”radhus, parhus eller kedjehus i 2,5 våningar Någon del kan vara något högre...”. Hur har denna höjd prövats mot Riksintresset i området (inkl. bostadsområdet Öster) med anledning av den oförändrade stadsbilden som funnits sedan 1600-talets början, dvs. vyn från exempelvis Köpmantorget. På samrådsmötet framkom det att vid järnvägens nedläggning sänktes området med upp till 1,2 meter varvid synpunkten lyftes från Jonas Ryberg, Söderhamns kommun, att stadsbilden således inte varit lika sedan 1600-talet. Även om banvallen varit upp till 1,2 meter högre har den inte utgjort ett sådant högt hinder att den hindrat utsikten mot Öster från exempelvis Köpmantorget vilket tydligt framkommer på bild (*Översiktsbild över planområdet, 1975, s. 3, BMN/2017-235*). Nedan bilder visualiserar hur en nybyggnation påverkar stadsbilden, sett från Köpmantorget (photoshoppade före- och efterbilder). Av bilderna framkommer att nuvarande stadsbild helt och hållet försvinner, även vid byggnation upp till enbart 1,5 våningar.
3. Enligt planbeskrivningen (BMN 2017/235) diskuteras översvämningsrisken från Söderhamnsån och ev. åtgärder för att få upp marknivån (s. 2). Dessutom diskuteras att nybyggnation ska förses med sockel på 50 cm för att kompensera för översvämningsrisk. Vi undrar då om ev. höjning av marknivån samt hussockel på 50 cm skall adderas till ev. 2,5 våningshus. Boende med tomtgränser mot Södra Järnvägsgatan känner väl till de lokala dagvattenförhållandena. Det finns inte bara översvämningsrisk ifrån Söderhamnsån utan även från kraftiga regnskurar som blir mer och mer vanligt med anledning av rådande klimatförändringar. Vid kraftiga skurar rinner allt vatten, via och över den ”hårda” ytan innefattandes hela Öster, ner till Södra Järnvägsgatan som numera kan bli översvämmat på mindre än 15 minuter. Ulf Hedberg (Ålen 2 och 3) har vid fyra (4) tillfällen de senaste 10 åren fått in dagvatten och avloppsvatten i sin källare. Vid två tillfällen har försäkringsbolag hanterat vattenskadan men har tydligt kommenterat att Söderhamns kommun behöver hantera nuvarande situation så att det inte blir regelbundna översvämnningar i källaren. Vid ett tillfälle har Söderhamns kommun själva bekostat sanering och vid ytterligare ett tillfälle löste Ulf Hedberg städningen själv (och anmälde det således inte till kommunen). Nuvarande dagvattensystem är underdimensionerat redan som det är och är definitivt inte dimensionerat för förändrade väderförhållanden. Om aktuellt område dessutom blir bebyggt är en uppgradering av dagvattensystemet absolut nödvändigt då ännu mer yta blir hårdgjord. Har kommunen planerat för detta? Om kommunen planerar för en markhöjning behöver hänsyn tas så att Södra Järnvägsgatan och fastigheter därefter inte blir ett nytt ”dike” där översvämnning kan ske ifrån två håll.
4. Enligt PM Geoteknik (s. 6), finns en planerad markhöjning som i dagsläget inte är bestämd. Vidare framkommer enligt planbeskrivning (BMN/2017-235) att ”*En markhöjning inom området kommer innebära mycket stora sättningar, vilket innebär ett problem för befintliga konstruktioner i marken så som ledningar och omgivande konstruktioner på ytan. Om grundläggning av hus sker med pålar innebär det också differenssättningar mellan omgivande*

mark och de pålade konstruktionerna” (s. 7). Boende i kvarteret Ålen och Rockan kan intyga att sättningar är vanligt och att fastigheter rör sig 10 cm i höjd beroende på årstid. Marken är således mycket mjuk. Vidare poängteras att flertalet fastighetsägare vidtagit åtgärder för att motverka sättningar. Exempelvis har fastighetsägare för Ålen 4 borrar 4 st. 7-12 meter djupa borrhål och gjutit/förankrat huset mot berggrunden. Vidare undrar fastighetsägare i kvarteret Ålen och Rockan om ev. pålning vid nybyggnation på ”*omgivande konstruktioner...samt...differenssättning mellan omgivande mark och de pålade konstruktionerna*” (s. 7, BMN/2017-235) påverkar de fastighetsägare som värmer upp sina hus med bergvärme. Har någon hänsyn tagits till detta? Vidare undrar flertal fastighetsägare i kvarteret Ålen vad pålning skulle kunna innebära m.a.p. vibrationer och ev. skador till följd därav? Vad innebär begreppet differenssättningar i praktiken? Vidare undrar fastighetsägare Åsa Lang, Ålen 4, som har avlopp ner till pumphuset vid Södra Hamngatan, hur detta kommer påverka hennes avlopp vid ev. nybyggnation.

5. Av kommunens dokument framkommer att man räknar med en generell värdehöjning på bostäder i området. Baserat på vilka fakta tror kommunen att en värdeökning gäller villor i kvarteret Ålen och Rockan? Samtliga boende i kvarteret Ålen kommer att få en kraftigt försämrad utsikt med anledning av ev. nybyggnation. Fastighetsägaren för Ålen 2 och 3, Ulf Hedberg, kommer inte bara få kraftigt försämrad utsikt utan även direkt insyn. Se fotoshoppade bilder gällande korsningen Strandbacksgatan-Södra Järnvägsgatan.
6. Hur planeras för alternativ parkering om nuvarande ”gamla långtidsparkeringen” vid Södra Hamngatan, samt parkering vid gamla järnvägsstationen (som idag utgör personalparkering för cityanställda), omvandlas till bostäder?
7. Hur ser en trafikplan ut för området vid ev. nybyggnation? Hur är gångvägar och trottoarer planerade längs med Södra Hamngatan och Södra Järnvägsgatan? Givet att nybyggnation kommer ske önskar vi att Södra Järnvägsgatan i ett sådant fall stängs av för genomfartstrafik för alla utom för boende, för att lugna ner trafiksituationen på området. Vidare önskar vi att den extra bro som nämnts i Centrumplanen i sådana fall realiserar så att tillgängligheten till och från Öster ökar för befintliga och nya ev. nya boenden.
8. Var kommer återvinningsstationen byggas och ev. uppläggningsplatser för snö vid vinterns snöskottning placeras?

Utöver att denna skrivelse innefattar flertalet ’kritiska’ punkter vilket vi anser att kommunen måste beakta och reflektera kring, samt kommunicera med oss sakägare, betraktar vi att nybyggnation efter Södra Hamngatan också är positivt.

Att bygga ut och förlänga Öster är en bra idé givet att det görs med en varsam hand. Om hänsyn tas till höjden på nybyggnationer och därmed färre boenden, och för att kunna ”räkna hem” aktuellt projekt, skulle området kunna expanderas till att också omfatta ytan mellan Faxepark, CFL och Södra Järnvägsgatan (mot Östra skolan). Andra platser för nybyggnation skulle kunna vara Brädgårdsgatan, Stugsundsudden samt området mellan Rehabmagasinet och kvarteret Dallas. Vidare ställer vi oss mycket positiva till att gång- och cykeltrafik har tagits hänsyn till vid ev. nybyggnation.

Avslutningsvis poängterar vi, om Söderhamn vill uppnå målet med 500 nya bostäder kan likaväl ett ordentligt helhetsgrepp tas för att bygga ’nya Öster’ som i sitt val av byggmaterial, byggnadsstil och ton harmonierar med det riksintressanta kulturhistoriska gamla Öster. I ett sådant fall skulle Söderhamn verkligen sätta sig själv på kartan.

Planförfattarens kommentarer

Byggnaders utformning och riksintresse för kulturmiljö

Bygg- och miljönämnden delar synpunkterna om att ny bebyggelse bör harmonisera med riksintresset och det gamla Öster. Området har en särart som bör bevaras, samtidigt ser nämnden ett behov av att utveckla Öster för att knyta ihop området stadskärnan. I planbeskrivningen utvecklas resonemangen om utformning av byggnader så att de harmoniserar med omgivande byggnader. Exempelvis nämns att skarvar mellan element ska täckas. Planbestämmelser som reglerar färgsättning och placering inom området läggs också till, för att få en utformning som harmoniserar med omkringliggande områden.

Angående riksintresset för kulturmiljö så uttrycker Länsstyrelsen Gävleborg sig på följande sätt i sitt yttrande över Centrumplanen:

”Förslaget är att skapa nya bostäder längs Södra Hamngatan som anpassas till de låga fiskekvarteren söder om Södra Järnvägsgatan.

Området ligger inom riksintresset, men bedöms kunna bebyggas utan påtaglig skada för riksintresset. Länsstyrelsen anser att byggnaderna bör anpassas till miljön med hamnmagasin som finns längs Södra Hamngatan när det gäller byggnadernas uttryck och fasadmateriell, m.m. Främst gäller detta parkeringsplatsen. Detta förtydligar stråket med magasin och gynnar stadsbilden.” (Samrådsredogörelse program för utveckling av Söderhamns centrum, s.7, diarienummer KS 2014/0157)

Bygg- och miljönämnden bedömer att skalan med lägre byggnadskroppar mellan 1,5 – 2,5 våningar är en anpassning till omkringliggande bebyggelse. Genom att i vissa delar av området tillåta något högre bebyggelse så tydliggörs kopplingen gentemot hamnmagasinen. Genom att ett kvarter som tidigare inte varit bebyggt så sker en förändring av utsikten ifrån Köpmantorget. Nämnden bedömer dock inte att detta påverkar riksintresset negativt i och med att ny bebyggelse avses harmonisera med den befintliga.

Dagvatten

Dagvattenproblematiken inom området är känd för kommunen och åtgärder på allmän plats avses genomföras i samband med exploatering.

Utifrån den information som framkommit i den geotekniska utredningen så planeras ingen förändring av marknivån vid exploatering utöver utjämning.

Ekonomiska konsekvenser

Uppskattningen av samhällsekonomiska konsekvenser bygger på att det finns ett tryck på nya bostäder i de centrala delarna av Söderhamn och att fler boende i kommunen kan innebära ökade skatteintäkter. Stycket om värdeökning på befintliga fastigheter stryks eftersom detta inte kan beläggas. Generellt kan det dock sägas att frågor om ex. insyn inte verkar ha påverkat fastighetspriserna på Öster negativt.

Parkering

Parkering för boende sker inom planområdet. Allmänheten hänvisas till omkringliggande parkeringar. I samband med Centrumplanen planeras dock kompensationsåtgärder för de parkeringar som försvinner i samband med exploatering. Ett exempel är att kantparkering planeras att byggas längs med Södra Hamngatan i samband med ombyggnation.

Trafik

Befintliga gång- och cykelvägar kommer att finnas kvar. Gång- och cykelvägen längs med det gamla järnvägsspåret planeras att rustas och få en höjd standard.

Angående Södra Järnvägsgatan så bedöms trafiken idag vara mycket ringa, intentionen är att återöppna gatan när den tillfälliga paviljongen vid Östra skolan avvecklas. Frågan om åtgärder för att lugna trafiken lämnas över till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen.

Tillskapandet av en gång- och cykelbro i förlängningen av Stuvaregatan är utpekad i Centrumplanen. I dagsläget finns dock ingen tidsplan för genomförandet, frågan lämnas över till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen.

Återvinning

Återvinningsstationerna handhas av FTI, Förpacknings- och tidningsinsamlingen. Samråd har hållits med dem och intentionen är att den befintliga återvinningsstationen på östra sidan av CFL ska utvecklas för att möta behovet i och med avvecklingen av stationen inom planområdet.

Bygg- och miljönämnden delar förhoppningen om att projektet ska kunna vara ett positivt tillskott till Söderhamn. Utöver det som regleras i detaljplanen har kommunen möjlighet att föra fram synpunkter och krav i samband med försäljning av mark.

INKOMNA YTTRANDE, EJ BEDÖMNA SOM SAKÄGARE

Privatperson

P-platsen är direkt i anslutning till bussgatan och en korsning, borde kanske placeras med utfart mot Södra Järnvägsgatan...

Fundera på om tillförsel av stora regnvatten mängder som kan komma från hela kullen ovanför, från de 3 gatorna: Stuvaregatan, Skepparegatan, Strandbacken gränd. Risk av översvämning...rätt dimension av regnvatten avlopp...ev insamlingsdike...

Det är bra med de 3 öppna visuella 'stråk' mellan de 3 kvarter som gårdarna bildas, (som öppnar sikten från andra sidan ån mot Öster)

Ta hänsyn till solposition för de inre gårdarna (fönster orientering mot öster och väster) med respektive takhöjden av närliggande byggnader...

Att väga fundament förstärkning: påle lösning mot en annan lösning på de trästommarna av husen för att ta hänsyn till framtid marksättning (med hänsyn till kostnader med)

Bra att hela kvarteret blir ansluten till fjärrvärme systemet så att också befintliga hus kan i framtiden ansluta sig (man kunde tänka sig vissa tak med solvärme för vatten)

Val att behålla rälsen som stråk:

- om den ska vara kvar måste den vara gångbar (att fylla med grus och att den kan snöröjas under vintern),
- bättre att ta bort (att kolla med Länsstyrelsen, kulturvården av den del) och att tillföra den till de inre gårdarna (undviker plank mellan husen som kan ge en intryck av avstäng utrymme inifrån sett)

Annars bra förslag som smälter bra i hela kvarteret när man behåller trähuskaraktär, med lämpliga färger som karakterisera området behåll samma höjd som de andra befintliga bodarna och tak typ (material, lutning, färg, ev solvärme system på de södra/östra orienterade delar för varmvatten)

Om det går, behåll befintlig vegetation (de få små träd, lön, en tall) som finns på den nuvarande P-platsen

Om Södra gatan miljön och P platser:

För att ersätta de befintliga träd som finns längs Södra Hamngatan, och som försvinner (för att lämna plats till husfasaderna) man kunde tänka sig att placera en rad P platser (N sida av gatan) med plantering av nya träd varannan P-platser enbart på sträckan av Södra Hamngatan mellan nuvarande gång bron och bilbron västerut (som leder till Ica affären med tillhörande P-platserna) med minskade hastighet på den sträckan.

Det skulle avskärma gång och cykelvägen längs ån och ger plats till nya P-Platser.

Planförfattarens kommentarer

Frågor som byggnadstekniska lösningar bedöms i bygglovsskedet och tillsammans med exploatören. Byggherren har ansvar för att byggnadsarbetet utförs på ett fackmannamässigt sätt. Bygg- och miljönämnden har ett övergripande säkerställa att skadeförebyggande åtgärder blir genomföra vid byggnationen. Utifrån den oro som finns bland grannar kommer Bygg- och miljönämnden att uppmärksamma frågan särskilt. Frågan om dokumentation av fastigheter förs vidare till exploatören.

Parkeringsplatsen i planområdets nordvästra del planeras ha infart ifrån Strandbackagatan. Inga nya utfarter planeras att tillkomma gentemot Södra hamngatan. Plankartan kompletteras med bestämmelse om utfartsförbud mot Södra Hamngatan.

Befintlig vegetation ska behållas i så stor utsträckning som möjligt. Inom bostadsområdet finns det dock relativt lite utrymme för befintliga träd. Kommunen avser att pröva om flytt av träd är möjligt samt ekonomiskt genomförbart. Återplantering av träd kan ske inom parkytan i planområdets östra del samt på andra närliggande platser som kompensationsåtgärder.

I detaljplanen regleras inte exakt utformning av stråket, men kommunen avser att behålla den gamla järnvägsrälsen och integrera den i ett nytt gång- och cykelstråk genom området. Exempelvis genom plattläggning eller grusning. Stråket kommer att fortsätta vara kommunal mark och kommunen ansvarar för snöröjning m.m. Synpunkten vidarebefordras till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen som ansvarar de kommunala gång- och cykelvägarna.

I samband med genomförandet av Centrumplanen kommer åtgärder att göras på Södra Hamngatan, inklusive tillskapandet av fickparkeringar. Yttrandet vidarebefordras till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen.

Privatperson

Södra Hamngatan är en livlig trafikerad gata med stadsbussar, biltrafik m.m.

Kommer parkeringsplatser att anordnas längs med den gamla järnvägsmuren på Södra Hamngatan? Detta är inte ett bra förslag.

Inom området finns både äldre och yngre träd som ger positiva effekter på miljön. Sju träd i allén kommer att fällas. Hur motiveras detta, kommer Miljödomstolen att yttra sig?

Byggnationen bryter mot de historiska aspekter som finns på platsen, exempelvis bryter de av de tidigare långsmala fiskarfastigheterna som fanns före järnvägen.

Järnvägs promenaden är mycket populär både av gående och cyklister och har en viktig social funktion där många möts. Dock saknas idag bänkar. Promenaden kommer nu att bli inklämd mellan huskropparna med negativt resultat som följd. Istället borde promenaden kompletteras med ordentlig skyltning, både till exempelvis Resecentrum men även till viktiga historiska platser såsom Kvarnen eller Uhrs källa.

Planförfattarens kommentarer

Södra Hamngatan är en relativt livligt trafikerad gata med både privat- och kollektivtrafik. Som trafikmätningen visar så rör det sig om cirka 3900 fordon per dygn i snitt (årsdygnstrafik). Nästan all trafik sker dagtid, men väldigt begränsad nattrafik. För att säkerställa att bostäderna klarar riktvärdena för trafikbuller görs en bullerutredning.

Träden längs med Södra Hamngatan utgör en enkelsidig allé och det krävs därför en dispens ifrån Länsstyrelsen för att få ta ner dessa. Om kommunen ges dispens att ta ner allén, så planeras kompensationsåtgärder. Dels ska en utredning om det är kostnadseffektivt att flytta träden att göras. Om inte, så kommer nyplantering av träd att göras i närområdet. Det är möjligt att överklaga Länsstyrelsens beslut till Mark- och miljödomstolen som då gör ett utlåtande.

Parkering längs med Södra Hamngatan ligger utanför detta detaljplanearbete. Men kommunen har i Centrumplanen, antagen 2015-08-31 § 194 av kommunfullmäktige, pekat ut att kantparkering längs med Södra Hamngatan är lämpligt för att ersätta parkeringar som försvinner.

Angående skyltning så delar kommunen inriktningen att den bör utvecklas. Frågan förs vidare till Kultur- och samhällsserviceförvaltningen.

Följande inkommande handlingar har inte lämnat erinringar emot planförslaget:
Kommunalförbundet Södra Hälsingland

STÄLLNINGSTAGANDE OCH REVIDERINGAR

Planen ändras och kompletteras enligt ovanstående kommentarer till inkomna yttranden:

- Ut- och infartsförbud till bostadsområdet införs längs med Södra Hamngatan
- Ny administrativ bestämmelse *Strandskyddet är upphävt.*
- Bestämmelse a_2 – *Startbesked för bostäder får inte ges förens marken är sanerad* läggs till i plankartan.
- Mindre justeringar av plan- och egenskapsgränser för att säkerställa god trafikmiljö
- Utökad beskrivning av kulturmiljön i planbeskrivningen
- Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om markföroreningar
- Information om åtgärder kring servitut och ledningsrätter skrivs in i planbeskrivningen.
- Redaktionella ändringar i planbeskrivningen

ÖVRIGA REVIDERINGAR

Planen ändras och kompletteras med följande:

- Bestämmelsen f_2 förtydligas till *Fasader ska utformas enhetligt av puts eller trä.*
- Ny bestämmelse p_1 - *Byggnader ska placeras närmast GATA, GÅNG eller GÅNG₁.*
- Ny bestämmelse W_1 – *angöringsplats för båt* läggs till i plankartan.
- Justeringar av byggnadshöjder till 7,5 respektive 9,5 meter.

Söderhamn 2019-12-16

Jonas Ryberg
Verksamhetschef plan- och byggavdelningen

Herman Claesson
Förvaltningschef