

Miljö- och byggnämnden
Plan

Stefan Norberg
Bashir Hajo
Samh.bygg@bollnas.se

ANTAGANDEHANDLING

Datum
2019-januari

Referens
MBN 2016-06433 214

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Bro 4:4 m.fl.

Bollnäs kommun, Gävleborgs län



Godkänd av Miljö- och byggnämnden åååå-mm-dd, § xx

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| 1. Inledning | 3 |
| 2. Granskning | 3 |
| Länstyrelsen Gävleborg | 4 |
| Lantmäteriet | 8 |
| Trafikverket..... | 9 |
| Polismyndigheten, Polisregion Mitt, Lokalpolisområde Hälsingland | 10 |
| Kommunalförbundet södra Hälsingland, Förebyggandeavdelningen..... | 11 |
| Teknik-, service- och fritidsförvaltningen | 12 |
| Lidl Sverige KB | 13 |
| Liberalerna i Bollnäs..... | 15 |
| Privatperson 1 (inkom 2018-12-05)..... | 17 |
| Privatperson 2 (inkom 2018-11-28)..... | 19 |
| Privatperson 3 (inkom 2018-12-03)..... | 20 |
| Privatperson 4 (inkom 2018-12-06)..... | 24 |
| Privatperson 5 (inkom 2018-12-05)..... | 26 |
| Privatperson 6 (inkom 2018-11-23)..... | 26 |
| 3. Sammanfattning och revideringar | 27 |
| Sammanställning över de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda | 27 |

1. Inledning

Detaljplanens huvudsakliga syfte är att möjliggöra uppförandet av en bandyarena i det så kallade SJ-området. Därtill möjliggör planen även etablering av nya verksamheter (t.ex. centrumnära verksamheter, kontor och besöksanläggning) samtidigt som delar av områdets kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla bebyggelse bevaras och vidareutvecklas. Planförslaget syftar övergripande till att skapa ett nytt stadsrum i centrala Bollnäs.

Planområdet är 4,1 ha stort och utgörs av fastigheten Bro 4:4 och en del av fastigheterna 4:1 och 5:29 samt Heden 4:116 i centrala Bollnäs.

Detaljplanen handläggs enligt reglerna för utökat förfarande (plan- och bygglagen 5 kap. 6 §). Utökat förfarande tillämpas mot bakgrund av att planförslaget anses ha betydande intresse för allmänheten samt innebära betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen har varit ute för granskning under perioden 2018-11-05 till 2018-12-06. Polisen begärde en förlängd granskningstid för deras yttrande till 2018-12-11. Även Teknik-, Service- och fritidsförvaltningen fick en förlängd granskningstid till 2018-12-14. Underrättelse om granskning har skickats till berörda sakägare, myndigheter med flera. Detaljplanen har varit tillgänglig på kommunens hemsida och på Kundcenter i Bollnäs stadshus.

Granskningens syfte

Syftet med granskningen är att sakägare ska upplysas om eventuella ändringar efter samrådet samt ges möjlighet att inkomma med ytterligare synpunkter innan detaljplanen antas. Här visas också hur synpunkterna har mottagits från samrådet.

2. Granskning

Under granskningstiden har följande skriftliga yttranden inkommit. Alla yttranden som inkommit har tagits med i sin helhet i granskningsutlåtandet. (Om anmärkning finns mot detaljplanen har detta markerats med ett X.):

| Myndigheter, nämnder, förvaltningar m.fl.: | Anmärkning |
|--|-------------------|
| Länsstyrelsen Gävleborg | X |
| Lantmäteriet | X |
| Trafikverket | X |
| Teknik- service- och fritidsförvaltningen, Bollnäs kommun | X |
| Kommunalförbundet Södra Hälsingland, Förebyggandeavdelningen | X |
| Polismyndigheten, Polisregion Mitt, Lokalpolisområde Hälsingland | X |
| Sakägare och rättighetsinnehavare | Anmärkning |
| Lidl | X |
| Telia Sverige | - |
| Övriga | Anmärkning |
| Privatperson 1 | X |
| Privatperson 2 | X |
| Privatperson 3 | X |
| Privatperson 4 | X |
| Privatperson 5 | X |
| Privatperson 6 | X |
| Liberalerna | X |

Länsstyrelsen Gävleborg

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i samband med att den ställts ut för granskning under tiden den 5 november - 6 december 2018. För planområdet gäller ÖP, översiktsplan för Bollnäs kommun antagen 2015-12-14. Detaljplanen strider inte mot gällande ÖP.

Bedömning enligt 11 kap 10 § PBL

Länsstyrelsen kan med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Länsstyrelsen anser att föreliggande planförslag inte tydligt reglerar de skyddsåtgärder som kan anses vara nödvändiga för människors hälsa och säkerhet och till undvikande av risk för olyckor.

Synpunkter

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att det saknas underlag för att kunna göra en bedömning om utrymning från området kan ske på ett säkert sätt. Länsstyrelsen anser därmed att det behöver utredas ytterligare om utrymnet inom planområdet samt bredd och tillgänglighet vid utrymningsvägar möjliggör en säker utrymning för människor som vistas inom området.

I de handlingar som länsstyrelsen tagit del av finns ett PM från Brandskyddslaget där man gör bedömningen att utrymningsförutsättningarna ger acceptabla förutsättningar för utrymning och insats till området för Bollnäs bandyhall. Länsstyrelsen anser dock att det saknas vissa beskrivningar i detta PM, vilket behöver utredas vidare, se rubrikerna nedan.

Utrymme inom planområdet

Enligt Brandskyddslagets PM blir det dimensionerande för området att byggnaden ska kunna utrymmas utan att köbildning utanför byggnaden stoppar upp utrymningsförloppet inom hallen samt att utrymmande kan ta sig ut från området innan kritisk tid för kö uppnås.

I planområdet anges att parkering för personal (ca 50 platser) samt gästande spelarbussar (tre platser) är tillåtet. Vad länsstyrelsen kan utläsa av plankartan medför detta att endast en liten del av den mark som inte får bebyggas återstår som fri yta. Lägg därtill yta som krävs för att hantera snömassor på området stora delar av året. Enligt länsstyrelsens uppfattning innebär det att vid en utrymning av byggnaderna och från området begränsas utrymnet för både räddningsfordon samt utrymmande besökare av parkerade fordon. I Brandskyddslagets PM anges att det finns en stor buffertzona som medför att köbildning inom byggnaden ej kan förväntas uppstå vid ett utrymningsförlopp. Det finns inte angivet hur stor denna buffertzona är och vilka parametrar som har använts. Detta innebär att det svårt att avgöra om denna buffertzona är tillräcklig.

Bredd på utrymningsvägar från området

En annan förutsättning för att utrymning ska kunna ske ut från området är bredden på utrymningsvägarna. Enligt Brandskyddslagets PM krävs 14 meter bredd i form av räddningsvägar (3+3 meter) samt gångyta för utrymning (8 meter) från området.

Enligt rekommendationer i bland annat MSB: Säkerhetsguide för evenemang, 2013, framgår följande; Alla evenemang bör ha fullgoda tillfartsvägar för utryckningsfordon. För att räddningsfordon inte ska hindras av annan trafik, besökare eller parkerade fordon i en nödsituation, bör de ha särskilda tillfartsvägar där framkomligheten alltid är god.

I handlingarna anges att det finns två tillfartsvägar för räddningsfordon och de är även utrymningsvägar för besökare, dessa bör separeras. Gångytan på 8 meter är inte säkerställd i plankartan.

Tillgänglighet vid utrymningsväg från området

För att inte fördröja utrymningsförloppet så bör utrymningsvägarna från området vara i plan mark. I planhandlingarna anges att en befintlig trappa ska användas för utrymning. Den är inte tillgänglighetsanpassad och behöver därmed åtgärdas. Det saknas uppgifter om hur detta kommer att se ut.

Framkomlighet för räddningsfordon (räddningsvägar)

Länsstyrelsen anser att det saknas underlag för att kunna göra en bedömning om framkomligheten för räddningsfordon kan säkerställas. Vid nödsituationer behöver räddningsfordon komma snabbt på plats för att kunna rädda liv, egendom och miljö. En del i detta är att kunna säkerställa deras framkomlighet till olycksplatsen. Det har tidigare nämnts att tillfartsvägen för räddningsfordon inte får hindras t.ex. av parkerade fordon eller besökare och bör därmed ha en särskild tillfartsväg. Enligt planhandlingarna kan inte detta säkerställas. Länsstyrelsen efterfrågar därför tydligare beskrivningar för samtliga utrymningsvägar som enligt planhandlingarna samtidigt ska ha en tillfartsfunktion för räddningsfordon.

Klimat och översvämning

Länsstyrelsen anser att detaljplanen har hanterat översvämningensrisken genom dagvattenutredningen enligt rekommendationerna.

Länsstyrelsens uppfattning är dock att planen inte tar hänsyn till den ökande mängd vatten som kommer att ledas bort från planområdet till lågpunktsområdet söder om järnvägen vid befintlig bostadsbebyggelse. Planen medför att området sannolikt kommer att ta emot större mängder dagvatten än idag, då det planerade området kommer att ha till största delen hårdgjord yta.

Föroreningar

Utifrån antagandet att vistelsetiden för ungdomar inom området inte överstiger 20 timmar per vecka och att framtagna platsspecifika riktvärden i PM inför sanering av förorenad mark (SWECO 2018-04-06 samt reviderad version) gäller för **hela** området så har Länsstyrelsen inte några ytterligare synpunkter rörande förorenade områden.

Strålning

Enligt Länsstyrelsens uppfattning beskrivs nu eventuell risk för strålning på ett tydligare sätt i planhandlingarna.

Buller

Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt tydligt att i planhandlingarna enbart förklara att ”*verksamheterna i planområdet bedöms inte ge upphov till buller i den omfattning, tid och styrka sammanvägt, att det kommer att innebära en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken*”. Kommunen skriver också att bandyhallen ofta kommer att besökas på kvällar och helger samt att bandymatcher och evenemang (oklart vilken typ av evenemang som avses) hålls inomhus och under en begränsad tidsomfattning. Man för ett resonemang gällande den begränsade tidsomfattningen (ett år) tillsammans med planområdets läge, karaktär på omgivande bebyggelse och användning, gör sedan bedömningen att varken planområdets verksamhet i sig eller trafiken till och från området innebär en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska förtydliga och motivera detta ställningstagande.

Länsstyrelsens uppfattning är att avsnittet som handlar om buller under byggtiden visar på ett tydligt och bra sätt hur man tänker sig att anpassa arbetet så att det stör omgivningen så lite som möjligt.

Kulturmiljö

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) anges att påverkan på stadsbild och befintlig kulturmiljö blir påtaglig samt att området ändrar karaktär. I MKB:n dras dock slutsatsen att den sammantagna påverkan på kulturmiljön kommer att bli liten. Länsstyrelsen anser att det är svårt att se hur sammanvägningen har gjorts. De fotomontage som återfinns i MKB:n visar att den nya bandyhallen kommer att påtagligt dominera miljön. Ur kulturmiljösynpunkt är det därför Länsstyrelsens uppfattning att frågor om påverkan på stadsbilden inte är tillräckligt utredda i planförslaget och Länsstyrelsen efterlyser en tydligare koppling mellan gestaltungsprogrammets anvisningar och plankartan.

Kommentar och åtgärd:

Möte har hållits med Länsstyrelsen den 19 december där framförallt utrymningen och dess förutsättningar inom området genomgicks och nedanstående information framfördes och redovisades. Planbeskrivningen har uppdaterats med utgångspunkt i nedanstående text angående utrymningsvägar.

Hälsa och säkerhet

Området har två huvudsakliga utrymningsvägar med en samlad bredd om ca 17 m, vilket är ca 3 meter utöver det bedömda behovet för att utrymma området på ett säkert sätt. De avsedda utrymningsvägarna/räddningsvägarna inom området är prickade och försedda med beteckningen n_1 i plankartan, vilket betyder ”Marken får inte användas för parkering”. På så vis kommer dessa ytor att hållas fria från byggnader och parkerade fordon. Utöver dessa två stora utrymningsvägar finns ytterligare möjlighet för persontrafik att utrymma via trappa upp till Verkstadsvägen i nordöstra hörnet av planområdet samt via nordvästra hörnet där access för servicefordon till nätstationen kommer etableras. De båda primära utrymningsvägarna är plana och därmed tillgänglighetsanpassade, dock finns inga krav på att samtliga utrymningsvägar ska vara tillgänglighetsanpassade och de extra möjligheterna för utrymning ingår inte i den samlade bedömda bredd för huvudsakliga utrymningsvägarna som även överstiger ställda krav.

Enligt BBRs råd för analytisk dimensionering kan ett antagande om 2,5 person/m² användas (antagandet avser persontäthet gällande för exempelvis samlingslokal för stående och sittande). Den förutsättningen skulle betyda ett behov om 1 600 m² vid vistelse av 4 000 personer inom området. Planområdet omfattar minst 5 000 m² fri yta inom området utanför de ytor som är avsedda för parkering och byggnader, vilket mer än väl tillgodoser behovet av en buffertzonen utan risk för köbildning. Se tillkommande figur 10 i planbeskrivningen. Kapacitet finns alltså även om alla personerna skulle stanna på området istället för att utrymma vidare via någon av vägarna ut från området.

Det finns inga krav på att tillfartsvägar för räddningsfordon ska vara separerade från utrymnande gångtrafik. Det skulle heller inte fysiskt gå att hindra personer från att befinna sig på tillfartsvägar för räddningsfordon även om de var separerade. Utrymningsvägar samt tillfart för räddningsfordon säkerställs dock genom tillräcklig samlad bredd för det dimensionerade antalet personer.

Brandskyddslaget har använt nedanstående förutsättningar i sin bedömning:

Personflöden för utrymning: 1,1 person/(meter*sekund) – Detta i enlighet med BBRAD för kända utrymningsvägar. Detta då man i en utomhusmiljö ser var man ska gå och därmed rör sig som i en känd miljö.

Persontäthet på yta: Det är inte ansatt ett specifikt värde utan det är kontrollerat att det inte blir orimligt höga persontätheter om alla mot förmodan skulle stanna inom området på den yta vi tittat på. 2-2,5 personer/m² är persontätheter som anges på olika ställen i BBR och BBRAD för denna typ av verksamhet. I andra sammanhang är det dock inte ovanligt med persontätheter på runt 4 personer/m² i enligt med andra källor.

Gånghastighet: Det är ansatt 1 meter/sekund, vilket är enligt BBRAD med hänsyn till personer med rörelsesvårigheter, det vill säga ett ganska konservativt värde om man ser till populationen som helhet.

Klimat och översvämning

Dagvattenutredningen påvisar krävd volym för att fördröja dagvattnet innan det går till den befintliga kulverten. Enligt Helsinge vatten är kapaciteten tillräckligt stor för fortsatt anslutning under förutsättning att 10 mm av nederbörden fördröjs. Vid beräkningarna har man använt förutsättningarna tak och asfalt och utgått från att merparten av marken kommer vara hårdgjord och därmed utgått från en ökad mängd dagvatten inom området. Då plankartan kräver fördröjningsmagasin på sammantaget 300 m³ så bedöms inga justeringar behövas i plankartan.

Buller

Bandyhallen är inte en öppen arena utan en stängd byggnad som dels ska klara BBR-kraven för ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor och dels ska följa kraven för externt buller från byggnadens egna installationer. Fasaden ska därmed uppnå krav på 40 dB och avstånd till närmaste bostäder förbättrar ytterligare förutsättningarna för låga ljudnivåer. Om ljudnivån vid bostäderna under ett evenemang/match i hallen uppgår till sådan nivå att den skulle innebära en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken skulle människorna som vistas inne i hallen redan vara drabbade av allvarliga hörselskador och byggnaden skulle inte klara kraven enligt BBR. Med anledning av detta har verksamheterna inom planområdet bedömts i enlighet med planbeskrivningen och utgör inte någon olägenhet för människors hälsa.

Kulturmiljö

Bro 4:4, som avses i detaljplanen, är en del av det större SJ-området och vid bedömning av strukturer, gestaltning och stadsbild måste man titta på SJ-området i sin helhet. Rivningsobjekten får då mindre konsekvenser sett till helheten. Angående kulturmiljö så bedöms den samlade påverkan ge små negativa konsekvenser med anledning av en sammanvägning av de positiva och de negativa konsekvenser som planförslaget ger upphov till. Det sker en stor positiv påverkan genom bevarandet av flera befintliga byggnader och reglering av hur dessa ska hanteras vid underhåll och ombyggnationer. Även utformningen av nya byggnader beläggs med krav på utformningen. Dels med flacka tak för att efterlikna befintliga byggnader, dels med krav på att material och färgsättning ska efterlikna det befintliga utförandet i området. Då flertalet byggnader skyddas men med ny användning samtidigt som nya byggnader tillåts möjliggör detta för långsiktigt bevarande av kulturmiljön som annars riskerar att gå förlorad, vilket sammantaget ger stora positiva konsekvenser för kulturmiljön. Nollalternativet bedöms i jämförelse få märkbara till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Stadsbilden i området idag är inte den bästa, med flera tomma förfallna byggnader i centrala Bollnäs. Stadsbilden påverkas genom planförslaget positivt då området får en mer framträdande roll i stadsbilden. Detaljerna i utformningen kommer hanteras i en bygglovsprocess där det kommer att säkerställas att utformningen uppfyller ställda krav. Fotomontaget har gjorts på en neutral volym för att inte förekomma detaljutformningen.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets granskningshandlingar har följande noterats:

Servitut för underjordisk byggnad

Inom planområdet finns servitut för underjordisk byggnad (skyddsrum), till förmån för Bro 4:4 som belastar Bro 5:29. I planbeskrivningen på sid 38 står att skyddsrummet utgör servitut där Bro 4:4 går in med mark under Bro 5:29. Skrivningen kan misstolkas som att utrymmet utgör ett s.k. 3D-utrymme till Bro 4:4. Utrymmet är alltså säkrat genom en servitutsrättighet kopplad till Bro 4:4 som förmånsfastighet. Vid en försäljning bör det tas ställning till om avtalsservitutet ska upphävas och ett nytt ska skrivas med blivande fastighetsägare och till förmån för Bollnäs kommun istället för att knytas till fastigheten Bro 4:4.

X-område

I planbeskrivningen på sid. 19 står att ett ytterligare gång- och cykelstråk anläggs från södra delen av Järnväggsgatan och in till området genom en ny plankorsning där gång- och cykelvägen går över uppställningsspåret (järnväg), för att därefter anslutas till den mark som i gällande detaljplan är utlagd som allmän plats (GATA) från järnvägen ner till Järnväggsgatan längre söderut. I gällande detaljplan, 2183-P08/16 ser dock markområdet som plankorsningen ansluts till vara utlagt som Trafikändamål. Det kan förtydligas i planbeskrivningen att rätten till ett x-område vanligtvis säkerställs genom att ett servitut bildas till förmån för en anslutande kommunalägd fastighet. Det kan även tydliggöras hur ansvarsfördelningen ser ut för att få till stånd den planerade plankorsningen.



Allmän plats

Från Heden 4:116 ska ett markområde som är utlagt som allmänplats föras över till Bro 5:10. Enligt planbeskrivningen ska överenskommelse om fastighetsreglering tecknas innan detaljplanen antas. Planbeskrivningen skulle även kunna kompletteras med information om att kommunen har en ovillkorlig rätt samt skyldighet att lösa in allmän platsmark om fastighetsägaren begär det. Vid ett sådant förfarande ska ersättningen bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen. Just för allmän plats finns en särskild tilläggsregel, 4 kap. 3 a § ExL, som innebär att ersättningen ska bestämmas med utgångspunkt från den markanvändning som var tillåten strax innan marken i fråga lades ut som allmän plats.

Lantmäteriförrättning

Planbeskrivningen skulle kunna förtydligas med vem som ska bekosta lantmäteriförrättningarna avseende fastighetsreglering (marköverföring samt servitutsbildande).

Kommentar och åtgärd:

Planbeskrivningen har kompletterats med skrivningar angående allmän platsmark, servitut, X-område samt ansvar kring fastighetsreglering.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av ärende "Granskning gällande detaljplan för Bro 4:4, Bollnäs kommun" där vi lämnar nedanstående synpunkter.

De synpunkter som Trafikverket lämnat under samrådet har till viss del åtgärdats, men osäkerheter kvarstår när det gäller utrymningsvägar. I norra delen återstår en osäkerhet hur Verkstadsvägens förlängning (bifogad bild) ska ansluta mot arenaområdet?

Trafikverket har i diskussion med länsstyrelsen även diskuterat utrymningsvägarna ner mot kvarstående järnvägsområdet. De spår som kvarstår efter förändringen i söder, medger uppställning av järnvägsvagnar som därmed har en stor barriäreffekt. Det är därför av stor vikt att resterande utrymningsvägar fungerar. Vi kommer även att avtala med kommunen om inhägnad/stängsling, då området betecknas som industriverksamhet och inte är lämpligt för allmänhetens tillträde. Vi efterfrågar därför tydligare beskrivningar för samtliga utrymningsvägar som samtidigt ska ha en tillfartsfunktion för räddningstjänsten.

Byggrätten mot sidospåren, i söder har minskats ner men områdets planering innebär fortfarande att utrymningsväg sker genom skymda hörn, då omgivande byggnader tillåts i en betydande höjd. Vi eftersträvar där en ytterligare justering enligt nedanstående markering i bild till höger eller en fortsatt diskussion hur frågan kan förbättras.

Utrymning mellan byggnader (Arena & Gumpels) kan inte vara ett alternativ, då utrymmet är begränsat och lätt kan leda till panikrörelser

Trafikverket komplettering 2018-12-16

Komplettering av ärende TRV 2018/119077 ((MBN 2016-06433).

Trafikverket har diskuterat ovanstående planärendet där tillräckliga siktlinjer ska uppnås mot söder/ny plankorsning. Enligt uppdaterad skiss efterfrågades att ytterligare mark bör "prickas" bort för att klara tydliga siktlinjer.

En uppdatering kommer enligt uppgift att införas i plankartan där byggrätt endast avser entréttak med öppna sidor. Därmed klaras kravet på tydlighet i utrymningsvägar och delar av vårt tidigare yttrande har beaktats.

Kommentar och åtgärd:

Verkstadsvägen kommer avslutas med en vändplan för räddningstjänsten som inte önskar access in på området via Verkstadsvägen. Dock kommer det möjliggöras för servicefordon att ta sig in på området via Verkstadsvägen för access till nätstation på angivet e-område. Denna access kan användas som en fjärde möjlighet att utrymma från området till fots.

Trafikverket har efterfrågat en fortsatt diskussion kring utrymning vid skymda hörn. En sådan diskussion har hållits och Trafikverket förklarar sig nöjda i denna fråga i ett kompletterande utlåtande enligt ovan. Plankartan har uppdaterats med en plusmarkerad mark för del av den södra delen av orange område där det förtydligats att endast skärmtak tillåts.

Avseende utrymningsvägar och tillfarter för räddningsfordon se tidigare kommentar under Länsstyrelsen synpunkter.

Avseende utrymnet mellan hallen och Gumpels så är utrymnet 4-5 m brett och utomhus. Personer som tar denna utrymningsväg kommer inte uppleva sig vara i någon direkt fara då de redan befinner sig utanför byggnaden i detta skede. Bredden på utrymnet är inte att anse vara en trång passage då den är avsedd för gångtrafik. Det finns även en del forskning kring begreppet panik där det framgår att det inte finns stöd för att människor inte tar till sig och agerar rationellt utifrån tillgänglig information. Exempelvis framgår det i publikationer av Fahy, Proulx & Aiman, (2009) och Sime, J.D. (1980)

Polismyndigheten, Polisregion Mitt, Lokalpolisområde Hälsingland

Synpunkter:

Polismyndigheten vill tillägga att det finns en oro kring de planerade utrymningsvägarna. Viktigt att dessa är tillräckligt säkerställda om ett större tillbud/nödsituation skulle uppstå.

Övriga synpunkter hänvisas till det tidigare samråd, se nedan.

Synpunkter vid samråd

Polismyndigheten har synpunkter gällande möjligheten att upprätthålla ordning och säkerhet vid arrangemang både i och utanför planerad bandyarena samt gällande trafiksäkerhet och fria vägar för utryckningsfordon.

Ordningshållningen och säkerhetsaspekten är svår att bedöma i detta skede, dock viktigt att det finns fria vägar för utryckningsfordon till och från arenan vid olika tillbud.

Polismyndigheten ser att polisens närvaro för ordningshållningen kan komma att öka i de centrala delarna av Bollnäs centrum, både före och efter arrangemang på bandyarenan då närheten av krogar kan skapa ett ökat alkoholintag som i sin tur kan medföra ordningsstörningar.

Polismyndigheten har en oro över vad ett utökad trafikflöde vid olika arrangemang kan komma att innebära. Idag finns redan en problembild med trafikflödet på rv 50 och lv 301 under vissa tider på dygnet samt vid större helger. Vid tillbud kan arrangemangen kring bandyarenan bidra med betydande utökad trafikstockning/kaos.

Polismyndigheten ser att det inte kommer att finnas parkeringar för allmänheten i nära anslutning till bandyarenan. Trots påvisat stort antal parkeringar idag så kan detta komma att orsaka problem med bland annat framkomlighet för utryckningsfordon på området.

Polismyndigheten har i övrigt inget att erinra i detta ärende.

Kommentar och åtgärd:

Angående utrymningsvägar hänvisas till tidigare svar ovan under Länsstyrelsens synpunkter. För synpunkter från samrådet hänvisas till tidigare svar och redan genomförda ändringar i handlingarna inför granskningen. Arrangemang på bandyarenan som anses leda till ett ökat alkoholintag som i sin tur kan medföra ordningsstörningar, finns redan idag. Skillnaden är att deltagare av arrangemangen åker med bussar till Sävstaås idag, men kommer kunna gå till bandyarenan i centrum.

Kommunalförbundet södra Hälsingland, Förebyggandeavdelningen

Utifrån granskningshandlingarna för detaljplanen lämnas följande synpunkter:

För att hantera problematiken med olika utrymningsscenario beroende på händelse läggs ett stort ansvar på fastighetsägaren och nyttjanderättshavaren att ha en organisation som löser problematiken. Utifrån tidigare erfarenheter ser Kommunalförbundet södra Hälsingland (KFSH) en farhåga för att den organisation och kunskap som behövs för att klara detta inte upprätthålls över tid. I förlängningen kan det leda till att kunskapen om hur utrymningen är tänkt att ske glöms bort eller att organisationen inte har kunskap om hur de tekniska lösningarna ska användas vid de olika händelserna. KFSH anser därför att de stora dragen för utrymning från både hallen och området behöver utredas ytterligare för att klargöra om placeringen av hallen inom detaljplaneområdet, den tillgängliga ytan utanför hallen samt vägarna bort från området möjliggör en säker utrymning för besökarna. I sammanhanget ska även hänsyn tas till att framkomligheten för räddningsfordon inte begränsas.

I "PM Bollnäs Bandyhall" upprättat av Brandskyddslaget framgår att det behövs ytterligare 8 meter gångyta för att de personer som har utrymt från byggnaderna ska kunna ta sig från området utan att hindra framkomligheten för räddningstjänstfordon. Denna gångyta finns inte säkerställd i plankartan. I sammanhanget ser KFSH ett möjligt scenario där majoriteten av de utrymmande kommer röra sig söderut mot centrum. Dels för att det är där som de besökande är hänvisade till att parkera sina fordon samt för att det är där som det finns andra kommunikationer för transport bort från området. På plankartan finns angivet att det ska finnas fördröjningsmagasin med en sammantagen kapacitet om 300 m³. I "PM Släckvatten" upprättad av Sweco anges att fördröjningsmagasinen kan nyttjas för att samla upp släckvatten för att förhindra att det når recipienten. Detta är dock under förutsättning att magasinen förses med avstängningsventil där fördröjningslösningen ansluter till dagvattennätet. KFSH anser att avstängningsventilen bör säkerställas i plankartan. 2

På plankartan anger egenskapsbestämmelsen b2 att friskluftsintag ska placeras på fasad eller tak som vetter bort från järnvägen. I tillhörande planbeskrivning anges dock att det är under förutsättning att inte kostnaderna för ventilationen påverkas betydligt av placeringen. I samband med att en åtgärd föreslås för att minska riskerna för eller konsekvenserna av en olycka ska en kostnads-nytta-analys genomföras för att avgöra om åtgärden är skäligen eller ej. KFSH anser att placeringen ska genomföras enligt vad plankartan anger och att skrivelsen om kostnaden i planbeskrivningen tas bort.

I planbeskrivningen anges att om räddningstjänsten ska utgöra en del av utrymningen med hävare eller stegbilar får avståndet mellan husvägg och uppställningsplats inte överstiga 9 meter. För den typ av verksamhet som detaljplanen tillåter får inte räddningstjänsten tillgodoräknas som en del av utrymningen. Vidare hänvisas i samma stycke till en bygglagstiftning som inte längre är tillämplig (BFS 1995:17).

Kommentarer och åtgärd:

Alla frågor om utrymnings säkerhet varken kan eller bör regleras genom detaljplan utan hanteras delvis i samband med bygglovsprövning, delvis inom ramen för verksamhetens organisation kopplat till lagen om skydd mot olyckor (LSO) och det ansvar att bedriva systematiskt brandskyddsarbete som regleras i LSO. I plankartan har utrymningen säkerställts genom väl tilltagen yta genom markeringen n1 samt övrig prickad mark som ej utgör möjlig parkeringsyta. Utrymnings säkerheten säkerställs även via flera utrymningsvägar där den samlade bredden överstiger ställda krav. Planbeskrivningen har uppdaterats med text angående utrymningsvägar.

Planbeskrivningen har justerats då räddningstjänsten inte får utgöra en del av utrymningen för den aktuella typ av verksamhet för hallen, detta kommer också framgå av brandskyddsbeskrivningen som kommer utgöra en del av kommande bygglovshandlingar. Beskrivningen justeras även avseende krav på friskluftsintag och plankartan uppdateras med en skrivning angående en avstängningsventil för hantering av släckvatten.

Teknik-, service- och fritidsförvaltningen

TSF anser inte att de åtgärder som tas upp i Samrådsredogörelsen ang. parkeringsproblematiken är tillfredsställande. Det framförs i samrådsredogörelsen att parkeringsövervakning kommer att vara avgörande för att få till en fungerande parkeringssituation. Om det krävs parkeringsövervakning anser TSF att det inte är en fungerande lösning.

Att parkeringsplatserna vid Åhléns, Lindex och Systembolaget redovisas som lämpliga p-platser anser TSF är felaktigt då de är ägda av andra privata aktörer än ägaren till fastigheten som behöver parkeringarna och tillgänglighet därför inte kan garanteras.

Förvaltningen anser att den parkeringsstrategi som tagits fram 2016 är felaktig och inte speglar de faktiska förhållandena vilket gör att det inte går att utgå från den när man tittar på hur parkeringssituationen kommer att bli. Parkeringsstrategin grundar sig på enstaka korta mätningstillfällen som ej är representativa under helårsbasis. Biltätheten per 1000 invånare i Bollnäs kommun och dess grannkommuner är dubbelt så hög än exempelvis Göteborg som nämns i utredningen. Dessutom har dessa större städer en betydligt mer utbyggd kollektivtrafik. TSF:s farhåga är att parkering kommer att ske på privata fastigheter samt småvägar i området, tex. Ringvägen, Villagatan, Villavägen och Sundåkersgatan vilket kommer att medföra trafikfara och framkomlighetsproblem. TSF ser stor risk att de näringsidkare som finns i närområdet, t. ex Lidl och Strandrestaurangen kommer att påverkas negativt då deras parkeringar riskerar att upptas av besökare till fastigheten Bro 4:4 istället för av deras kunder.

TSF framhåller fortfarande att utrymme måste skapas för att ge skötsel fordon möjlighet att vända vid den allmänna gatans slut. Bedömningen som framförs i samrådsredogörelsen, att utrymme finns där gatan är som bredast, delas inte av TSF. Med de förutsättningar som den nya detaljplanen ger är fordonen tvungna att backa in på Lidls fastighet för att kunna vända vilket inte är en godtagbar lösning dels p.g.a. trafikfara och dels p.g.a. att man måste nyttja privatägd mark. TSF anser att utformning av utrymmet för att vända bör samordnas med att se över hur varuleveranser till Lidl kan angöra deras fastighet.

TSF anser att det måste göras en tydligare koppling mellan GC-infarten i söder och Resecentrum. Att ange att leda besökare ut mot Järnvägs gatan är inte en lämplig lösning.

I Samrådsredogörelsen framförs det att resande med kollektivtrafik norrifrån ska korsa Järnvägs gatan två gånger för att ta sig till området. TSF ser en fara i detta eftersom det medför många oskyddade trafikanter. TSF:s bedömning är även att det inte kommer att fungera så i praktiken utan att besökarna kommer att gå genom Preems och Lidls fastigheter.

Kommentar och åtgärd:

Samhällsbyggnadskontoret fick i uppdrag den 5 mars 2015 att ta fram en parkeringsstrategi med omarbetade parkeringsnormer, som möjliggör förtätning och byggande i centrumnära lägen med ett reducerat antal parkeringsplatser. Parkeringsstrategin ska överensstämma med de mål/planeringsutmaningar kommunen har idag och ska styra utvecklingen mot attraktiv stadsmiljö, effektiv markanvändning, hållbara transportmedel samt planering och samverkan för god tillgänglighet. Parkeringsstrategin har tagits fram tillsammans med berörda förvaltningar och är anpassad till förutsättningarna i Bollnäs kommun. Parkeringsstrategin ska utgöra vägledning och underlag för förhandling med byggherren vid detaljplaneläggning och är ett krav för bygglov. 2016-09-26 beslutade Kommunfullmäktige att anta parkeringsstrategin samt upphäva tidigare parkeringstal från 1987.

Tillfartsvägen till området kommer förses med parkeringsförbud och för att ytterligare säkerställa att parkering inte sker på otillåtna platser kommer parkeringsbevakning att ske, något som är vanligt förekommande vid evenemang. Områdets centrala belägenhet möjliggör för många besökare att ta sig till platsen via kollektivtrafik samt till cykel- och till fots, vilket är i linje med det Bollnäs kommun arbete för hållbart resande utifrån bl.a. internationella mål (t.ex. via Parisavtalet) och nationella mål om begränsad klimatpåverkan. Om klimatpåverkan ska minimeras så behöver utsläppen från exempelvis privatbilismen minska. Därför arbetar kommunen aktivt med att stimulera kollektivt resande, cykling och gående. Reglering av parkeringsplatser är ett av de starkaste styrmedlen kopplat till privatbilism. Minskas antalet parkeringsplatser minskar också privatbilismen till förmån för mer hållbara alternativ såsom gående, cykling eller kollektivt resande.

Samhällsbyggnadskontoret ska begära ett uppdrag för att upprätta detaljplan för området mellan SJ-området och stationsområdet. Detaljplanssyftet är att planera områden för parkering, förbindelser och kontor.

Skötselfordonen behöver nödvändigtvis inte vända, de kan köra på GC-vägen som har tillräcklig bredd. GC-vägen kommer att få en justerad utformning och flyttas söder om den nya infarten och på så sätt undviks varuintagsområdet att korsas och i samband med flyttning av GC-vägen skapas utrymme för en vändplan och skötselfordon kommer att kunna vända innan kvartersmark. Se även kommentar till Lidl's synpunkter nedan.

Lidl Sverige KB

Vi har redan under samrådsskedet framfört krav på en ordentlig utredning som visar att 24-metersbil kan angöra Lidl's varumottagning i den nya detaljplanen. 24-metersbil skall klara av backrörelse på egen fastighet vilket vi inte ser som möjligt enligt nuvarande förslag. Detta hade Bollnäs kommun upptäckt om man genomfört en ordentlig utredning kring detta, och inte bara "bedömt" att den nya vägen inte försämrar möjligheten. För Lidl är detta en avgörande fråga för att kunna fortsätta bedriva verksamhet på den egen fastigheten, och hel avgörande för den fortsatta processen med detaljplanen. Eftersom Bollnäs kommun inte orkat göra en ordentlig utredning har vi gjort en egen, vi bifogar därför ett antal situationsplaner som belyser problemet. Vi har dessutom en utvändig komprimator som hanteras av lastbil, men med annan svängradie. Man kan också tydligt se konfliktrisen med att ha gc-väg norr om gatan.

I samrådsskedet så frågade vi också efter klarläggande kring det servitut som finns över Lidl's fastighet till Preem. Svaret att infart kommer att ske från den nya lokalgatan. Vi undrar om man

"bedömt" även detta som fungerande? Med tanke på att man inte gjort någon ordentlig utredning kring Lidl's varutransport så bör man kanske ställa frågan även till Preem vilken typ av fordon som tankar hos dem idag, och som utnyttjar det befintliga servitutet? Dess utformning idag möjliggör för tung trafik att på ett enkelt sätt ta sig in på Preem och tanka. Vi ser det inte som lika enkelt (kanske till och med omöjligt) via den nu föreslagna lösningen. Det finns en konfliktrisk mellan de som ska ut från Lidl resp Preem enligt förslaget, det blir ett vägshål inne på Lidl's fastighet.

Vi har efterfrågat plankartan i dwg-format från kommunen för att kunna lägga in vår aktuella situationsplan för att se hur vi påverkas layoutmässigt, men endast fått det avsnitt som rör den nya gatans placering. Med den som utgångspunkt kan vi konstatera att vi förlorar minst 5 p-platser, förmodligen fler om infart till Preem också skall nyttja denna infart, vilket är oacceptabelt. Lagg därtill bristen på p-platser inom bandyhallsområdet, med den uppenbara risken att man väljer att nyttja Lidl's parkeringar så blir det än mindre platser kvar till kunder. Parkeringsreglering genom skyltning i all ära, men det fungerar tyvärr väldigt dåligt i praktiken. För att få någon effekt måste vi anlita bevakningsbolag som ronderar området frekvent och bötfäller felparkerare, något som är kostsamt, både ur ekonomiskt och goodwill-synpunkt.

Under samrådsskedet framförde vi också synpunkt på att ingen dialog funnits omkring ersättningsnivåer för den mark som eventuellt skall regleras bort från Lidl's fastighet. Någon sådan kontakt har fortfarande inte initierats från Bollnäs kommun, vilket vi tycker är anmärkningsvärt och som vi förväntar oss sker inom kort. Ett avtal som reglerar detta skall enligt vår mening vara undertecknat mellan parterna innan planen ev. går till antagande, men givet våra ovanstående punkter så känns det som ett antagande av detaljplanen ligger långt fram i tiden. Bilaga 1-4 Situationsplaner med körspår varuleveranser och komprimator-bil.

Kommentar och åtgärd:

Ett möte har ägt rum mellan Lidl's fastighetsutvecklare och kommunens fastighetschef och representanten från kommunen kring den nya infarten till Bro 4:4 och konsekvenserna för varuintag och parkeringsplatser samt ett servitut som berör Preem. Cykelvägen går att flytta söder om den nya infarten och på så sätt undviks varuintagsområdet att korsas.

I samband med byggandet av den nya infarten och avstängning av den nuvarande infarten så är det möjligt att skapa minst 16 nya parkeringsplatser i det sydöstra hörnet.

Servitutet avses att ändras så att utfarten till allmän plats inte sker direkt mot Järnvägsgatan utan mot den nya gatan som anläggs till Bro 4:4. Här vill vi notera att Preem under samrådstitiden inte hade något att erinra och har inte skickat något ytterligare yttrande.

Kommunen avser att fortsätta den redan under samråds- och granskningskedet påbörjade dialogen på lokalnivå kring markreglering. Detaljutformning av nya infarten ska ske i samråd med representanter från Lidl och Preem.

Liberalerna i Bollnäs

Liberalerna står fast vid de synpunkter som vi lämnade vid samrådet (bifogas detta yttrande). Vi delar inte uppfattningen om att genom att ha en bandyhall på området så säkras verksamheten i minst 25 år. Det är ett påstående som helt saknar grund.

Det har inte tidigare hanterats ett detaljplaneförslag som föranlett så många kritiska yttranden och synpunkter som detta gällande Bro 4:4. Dock redovisar samrådsredogörelsen översiktligt ett antal invändningar som rests mot detaljplaneförslaget och där redovisas också planerade ändringar av planen och planbeskrivningen mot bakgrund av invändningar och kritiska synpunkter.

På grund av de många kritiska yttranden som inkommit har samrådsredogörelsen blivit ett dokument på 48 sidor, att jämföra med tre sidor för den nyligen beslutade detaljplanen för Stadshuskorsningen och tolv sidor för den omfattande detaljplanen för nytt Resecentrum.

Det framgår t.ex. fortfarande inte hur byggnaden verkligen påverkar stadsbilden och vad den får för konsekvenser vilket innebär att allmänheten förleds att tro att påverkansgraden är mindre än vad den blir i verkligheten. Att skapa visualiseringar för att på ett godtagbart sätt visa hur byggnaden kommer att göra intrång på stadsbilden borde inte vara svårt att göra.

Det är fortfarande inte heller, på ett trovärdigt sätt, beskrivet hur en bandyhall på området skulle påverka trafikmiljön. Det kan inte anses vara seriöst att bandypubliken helt plötsligt skulle välja att åka kollektivt eller att acceptera att parkera på stadshusparkeringen och promenera en kilometer till arenan. Alltså ett problem som måste lösas.

I nämndens hantering av yttrandena har nämndens ledamöter inte getts tillfälle att själva studera dessa genom att dessa funnits tillgängliga genom det dokumentsystem som används för att ge förtroendevalda information. Inte heller har de förändringar som beskrivs i samrådsredogörelsen tillräckligt åskådliggjorts i de handlingar som nämnden kan ta del av och bedöma. Det finns ingen möjlighet för nämndens ledamöter att bedöma om invändningar och kritik har behandlats på ett godtagbart sätt i samrådsredogörelsen. Det är av utomordentligt stor vikt att lekmanapolitikerna i miljö- och byggnämnden får en god vägledning i hur detaljplanen hanterats och vilka förändringar som gjorts med anledning av samrådet. Bristande information från förvaltningen till ledamöterna innebär att beslut riskerar att fattas utan att ledamöterna fullständigt förstått grunderna för beslutet. Det innebär också att om ett beslut ändå skulle fattas, trots att bristerna påtalats i samband med nämndens sammanträde, kan komma att innebära en rättslig och processuell brist i miljö- och byggnämndens hantering av ärendet som senare kan vara av avgörande betydelse i samband med en eventuell överprövning av planförslaget.

Liberalerna anser därför att samrådsredogörelsen ska användas som underlag för att göra ett nytt brett samråd om detaljplanen med de revideringar som det första samrådet har föranlett, bland annat avseende parkeringsfrågan, visualiseringar med fotomontage för att åskådliggöra den förändrade stadsbilden samt risker för hälsa och säkerhet.

Det nya förslaget bör också kommuniceras till de sakägare och myndigheter som fick tillfälle att lämna synpunkter på det förra detaljplaneförslaget.

Liberalernas i Bollnäs - BILAGA

Den främsta invändningen mot förslaget till att bygga en bandyhall på SJ-området är att det innebär att kommunen frånhänder sig en fantastisk möjlighet att utnyttja stadsdelen till att göra något som kan påverka hela stadens/kommunens utveckling. Därför är det dags att fatta beslut om att äntligen påbörja en utveckling av området. Vi vill att Bollnäs kommun genomför en särskilt utformad upphandling i syfte att hitta en entreprenör som är beredd att vara med och utveckla en ny stadsdel på grundval av de byggnader som enligt Länsmuseets rapport om bevaransvärda byggnader är värda att bevara. Här finns möjligheter för kontor, handel, utbildning, hantverk, fritidsverksamhet och kultur med mera.

För det andra – de ekonomiska förutsättningarna för det projekt som BGIF och Samhällsbyggnadsbolaget föreslår oss att gå in på är mycket riskfyllda och vanskliga. För ett par år sedan skissade klubben med understöd av kommunens tjänstemän på en avskalad enkel hall på Sävstaås. Investeringskostnaden uppskattades då till 70 miljoner kronor. Om klubben fick låna till investeringen av kommunen så trodde klubben sig den gången kunna gå iland med kapitalkostnad, drift, skötsel och underhåll etc. med ett årligt bidrag på sju miljoner kronor. Nu ska man bygga en långt ifrån avskalad hall med initialkostnader på 20-25 miljoner kronor innan spadens spades sätts i marken. Fortfarande ska det räcka med att kommunen betalar sju miljoner kronor per år, med någon slags indexuppräknings, som kommunen och bolaget inte är överens om. Hur mycket bandyns kostnader kommer att öka jämfört med idag är osäkert. Risken är överhängande att klubben drar på sig kostnader som den inte kan bära. I det läget kommer kommunen att bära ett stort ansvar för att rädda klubben undan konkurs. Och plötsligt är årskostnaden en helt annan än sju miljoner...

För det tredje skulle hallen förstöra stadsbilden och förminska de bevaransvärda byggnaderna på området. 25 meter i nockhöjd kan jämföras med ett åttavåningshus – minst 120 meter långt och 80 meter brett. Vid sidan av den kolossen skulle det fina korsvirkeshuset bli en lekstuga och den mäktiga plåtverkstaden en dvärg jämfört med hallen. Vagnverkstaden skulle jämnas med marken för att ge plats åt kolossen. För det fjärde är planerna på bandyhallen kopplade till anspråk som ställs av fotbollen i samma förening, att platsen för nuvarande bandyplan ska bli minst en konstgräsplan varav den på befintliga konstfrysningsspist skulle förses med uppvärmning under vår och höst för att förlänga säsongen. Några kostnader för detta finns inte redovisade i förslagen.

Händelser i vår omvärld kan snabbt påverka den svenska ekonomiska utvecklingen och leda till betydligt större variationer i indexuppräknings och kostnadsutveckling. SJ-området ger Bollnäs kommun en unik möjlighet för utvecklingen av staden. De senaste tre åren har befolkningen ökat med drygt 1 000 personer. Det innebär att det behöver byggas för boende, utbildning och arbete.

SJ-området ger chansen att mycket centralt i staden att rusta de gamla byggnader som rymmer så stor del av stadens historia, och komplettera med nybyggnation. Liberalernas vision är att här ska växa fram en ny stadsdel med centrum för vuxnas utbildning och fortbildning, lokaler för hantverk och handel, kommersiell service och andra ändamål i omedelbar närhet till det planerade nya resecentrum. I en sådan ny stadsdel finns möjligheter att skapa hundratals nya arbetstillfällen. I en sådan ny stadsdel finns möjlighet att lokalisera statlig verksamhet om planerna på att lokalisera fler statliga jobb utanför storstadsområdena fullföljs. I en sådan stadsdel kan Bollnäs bli ett ännu mer attraktivt handelscentrum, genom nya aktörer som lockar ännu fler att shoppa just i Bollnäs. Det var ett tungt skäl för oss Liberaler att säga nej till planerna på att sälja kommunens fastighet Bro 4:4 till ett fastighetsbolag för att bygga en bandyhall där.

Men det finns naturligtvis fler skäl till att vi säger nej. Planerna på en hall bygger

på att kommunen i 25 år ska förbinda sig att betala sju miljoner kronor om året. Beloppet är beräknat i 2016 års penningvärde och ska räknas upp med index varje år. Kommunens totala hyreskostnad blir alltså minst 175 miljoner kronor under de 25 åren. Dessutom ska kommunen stå för andra exploateringskostnader som följer av bandyhallen, som ny infart, gång- och cykelvägar, framdragning av fjärrvärme, vatten och avlopp etc. Också Liberalernas vision om en ny spännande stadsdel innebär betydande investeringskostnader. Men när investeringarna är gjorda kommer de att generera hyresintäkter istället för hyreskostnader, och skatteintäkter av ökad sysselsättning snarare än skatteutgifter. Vi har ingen invändning mot att området exploateras i samarbete med privata investerare. Men vi är inte beredda att sälja området till den privata exploitören för att sedan hyra tillbaka det för skattebetalarnas pengar.

Kommentar och åtgärd:

Detaljplanens föreslagna markanvändning i form av besöksanläggning (R₁), centrum (C₁) och kontor (K) medger sådana verksamheter som Liberalerna nämner som lämpliga på området. Liberalernas vision för den nya stadsdelen ligger likväl i linje med vad som är möjligt att åstadkomma inom området med det aktuella planförslaget. Detaljplanen medger att ett större antal arbetsplatser kan inrymmas inom området och att blandade funktioner som de som nämns kan få finnas. Kommunala kostnader för att integrera området med staden i form av gång- och väganslutningar hade som nämnts även behövts anläggas av kommunen oavsett tilltänkt exploitör av området. Framdragning av fjärrvärme, vatten och avlopp etc. är dock exploitörens kostnad.

Sen slutet av 80-talet och början av 90-talet har SJ-området stått stilla, och under årens lopp har området börjat förfalla och inget har utvecklats. Verksamheten i hallen säkras genom ett 25-årigt kommunalt avtal och bandyförningens möjlighet att nyttja hallen vissa tider genom avtal om idrottstjänster med kommunen. Den angivna hyran om 7 Mn årligen indexerades enligt beslut i KF endast till 50 % och tidigast från det datum beslutet i KF (2017-12-18) vann laga kraft. Bandyförningen har bedrivit sin verksamhet i över 100 år och har än stabilare förutsättningar för att bedriva och vidareutveckla den befintliga verksamheten tack vare hallen och dess centrala placering.

Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har lett till justeringar i både plankarta och andra handlingar inför granskningskedet. Detta har förbättrat handlingarnas kvalitet och endast mindre justeringar/kompletteringar har behövts göras inför beslut om antagande.

Enligt PBL och Boverkets rekommendation bör bara Länsstyrelsens yttranden bifogas såväl som samrådsredogörelse som granskningsutlåtandet. Alla yttranden som inkommit under granskningstiden har tagits med i sin helhet i granskningsutlåtandet.

Angående parkeringssituation hänvisas till ovanstående svar under inkomna synpunkter från TSF.

Privatperson 1 (inkom 2018-12-05)

SJ-området och dess byggnader är tveklöst en värdefull kulturmiljö. Byggnaderna har både arkitekturhistoriskt, historiskt, socialhistoriskt och kulturhistoriskt värde. När detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av en bandyarena inom SJ-området kommer bevarandet av kulturmiljön i andra hand. Fokus i planen är att inrymma en bandyarena på ett område där det egentligen inte finns plats för en så stor byggnad. I planförslaget påstås att Länsmuseets rapport från 2009 utgör underlag för detaljplanens skyddsbestämmelser. Planen påstås också vara i enlighet med Plan- och bygglagen samt förenlig med Miljöbalken avseende skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Detta stämmer inte då endast de byggnader som kan vara kvar vid ett bygge av bandyhall får skyddsföreskrifter. Några av de byggnader som av

Länsmuseet utpekats som kulturhistoriskt värdefulla blir utan skyddsföreskrifter och kan därmed rivras för att ge plats för en bandyhall. Den f.d kontorsbyggnaden är unik i sitt slag inom området och Länsmuseet anger att byggnaden bör behandlas med stor varsamhet. I planbeskrivningen anges att avsikten är att flytta byggnaden, men ny plats och användning anges inte. I o m att kontorsbyggnaden inte fått någon skyddsbezeichnung alls i planen kan byggnaden i princip rivras när området sålts. Om SJ-området säljs till privata aktörer förlorar kommunen inflytande över områdets framtid vilket vore olyckligt.

Att inte alla värdefulla byggnader får skyddsbestämmelser i detaljplanen görs under förevändning att vissa eftergifter för kulturmiljön krävs för att kunna få en långsiktigt hållbar verksamhet inom området. Det är dock endast vid byggandet av en bandyhall inom området som dessa eftergifter krävs. Området kan få en långsiktig verksamhet även utan att rivningar görs. En bandyhall är inte enda sättet att få detta område levande. En ny detaljplan bör innehålla skyddsföreskrifter för samtliga byggnader av Länsmuseet utpekade som kulturhistoriskt värdefulla. En bandyhall inom området kommer i mycket stor utsträckning påverka områdets nuvarande karaktär. En så stor byggnad innebär som påpekats bli ett dominant inslag. Byggnadens storlek och höjd är i en helt annan skala än befintlig bebyggelse inom området och kommer därför ha en negativ inverkan på områdets nuvarande helhetskaraktär, det kan ingen till ”områdets karaktärsdrag anpassad utformning” av hallen kompensera. Detaljplanen bör reglera maxhöjd på tillkommande byggnader anpassad till befintlig bebyggelse för att undvika att områdets karaktär påverkas negativt.

Kommentar och åtgärd:

Den enda anledningen till att f.d. kontorsbyggnaden inte redan har försetts med skyddsbestämmelser är för att den inte kan förses med dessa förrän den står på sin nya placering. Det är själva byggnaden som kan förses med skyddsbestämmelser, därav kan heller inte det område dit den planeras att flyttas förses med dessa bestämmelser i förväg. I plankartan har det säkerställts att yta finns för byggnaden i nytt läge i södra delen av området och först därefter kan den förses med skyddsbestämmelser. Då rivning av byggnad kräver rivningslov kan byggnaden inte rivras bara för att fastigheten säljs. Enligt PBL så kan kommunen alltid avslå en begäran om rivningslov om byggnad bedöms vara kulturhistoriskt värdefull eller utgör en del av en miljö med sådana värden. Ingen av byggnaderna inom området har idag några skyddsbestämmelser, något de får genom en ny detaljplan där även flera byggnader förses med rivningsförbud.

Området har länge stått stilla utan intresse för utveckling och det mest sannolika om detaljplanen inte kommer till stånd är att området fortsätter stå stilla och utan underhåll av befintliga byggnader.

Enligt 4 kap. 2 § första stycket 3 a PBL krävs det detaljplan för ett nytt bygglovspliktigt byggnadsverk om byggnadsverkets användning får en betydande inverkan på omgivningen. Med byggnadsverk avses såväl byggnader som andra anläggningar. Nöjesparker, idrottsplatser, kabinbanor, campingplatser och småbåtshamnar är exempel på bygglovspliktiga anläggningar som kan förutsätta planläggning om de får en betydande inverkan på omgivningen. Med inverkan på omgivningen avses bl.a. miljöpåverkan, inverkan på landskapsbilden och den arkitektoniska stadsmiljön och inverkan på förutsättningarna för trafiken och friluftslivet.

Privatperson 2 (inkom 2018-11-28)

Påverkan stadsbild

Några perspektiv har tillkommit efter samrådet. Platserna man valt för dessa redovisar inte på något sätt Bandyhallens påverkan på stadsbilden. Dessutom redovisas byggnaden i en mycket ljus kulör som inte alls stämmer med vad som anges i planhandlingarna.

Synpunkter Rättvisande perspektiv måste tas fram från platser där flertalet innevånare vistas ex. vis Järnväggsgatan vid Järnvägsstationen samt från RV 83 mellan Postgränd och Fabriksgatan. Dessutom måste byggnaden färgsättas i den kulör som anges i planhandlingarna dvs tegelröd fasad och gråsvart tak. Enligt Plan- och Bygglagen skall handlingarna utformas så att det tydligt framgår hur planförslaget påverkar miljön.

Kontor K₁ och Centrum C₁

Planförslaget ger möjlighet att bebygga näst intill hela området med Kontor i fler våningar utan att en enda parkeringsplats redovisas.

Synpunkter Beteckningen K₁ och el bör tas bort.

Parkering

Inte en enda parkeringsplats för besökande redovisas i planförslaget. Planförslaget har kompletterats med en översiktlig redovisning av lämpliga p-platser. Därtill sägs i samrådsredogörelsen att kommunikation kring parkeringssituationen samt skyltning och parkeringsbevakning skall till för att få en fungerande parkeringssituation. Vidare sägs där att befintliga parkeringsplatser kan samnyttjas med föreslagna verksamheter i nu aktuellt planförslag. Synpunkter i den översiktliga redovisningen av lämpliga p-platser ingår parkeringen utanför Kulturhuset samt parkeringsdäcken vid Åhléns, Lindex och Systembolaget. Samhällsbyggnadskontoret har samtidigt fått i uppdrag att planlägga den befintliga parkeringen vid Kulturhuset för bostäder i två till fyra våningar. Alltså är inte dessa p-platser tillgängliga. Det är också märkligt att parkeringsplatserna vid Åhléns, Lindex och Systembolaget redovisas som lämpliga p-platser då de är privatägda och inte kan påräknas utan att ett avtal om nyttjande finns så att det inte är stängda.

I samrådsredogörelsen anges att skyltning och bevakning skall genomföras för att få en fungerande p-situation. Det framgår inte vem som skall göra denna och hur kan man förhindra att besökare står på ex. vis Lidl's parkering och på resandeparkeringen. Det kan också konstateras att många resenärer redan i dag har svårt att hitta p-platser vid resandeparkeringen. Bristen på p-platser måste tydliggöras i ex MKB:n. Den parkeringsstrategi som tagits fram för Bollnäs Centrum Rapport 2016-9 är inte alls lokalt anpassad. Fältstudierna genomfördes i början av februari och slutet av juli och ingen av dessa veckor är representativa för ett normalt parkeringsbehov. Det är märkligt att parkeringsbehovet i Bollnäs Centrum jämförs med det behov som finns för nybyggda delar i centrala Göteborg och Malmö. För dessa områden finns en väl utbyggd kollektivtrafik samt fungerande bilpooler. Biltätheten per 1000 invånare är dessutom nästan dubbelt så hög i Bollnäs som för dessa områden. Den aktuella parkeringsstrategin bör omarbetas så att den utgår från ett normalt parkeringsbehov och tar hänsyn till lokala

förutsättningar som biltäthet och behov av motorvärmplatser och ladduttag för arbetande. En omarbetad p-strategi bör remissbehandlas så att alla kan framföra sina synpunkter.

Kommentar och åtgärd:

I MKB:n konstateras att stadsbilden påverkas positivt genom att området får en mer framträdande roll. Stadsbilden i området idag är inte den bästa, med flera tomma förfallna byggnader. Den ljusa kulören i illustrationerna har använts för att i första hand visa på volymerna som tillskapas, men utan att föregå bygglovsprocessen med en mer exakt gestaltning. Både röda och gula fasader förekommer inom området och gröna inslag på portar och fönster är också ett särdrag som identifierar området.

Avseende möjligheten att bygga kontor inom planområdet så ska parkering redovisas i bygglovsansökningen. Parkering för kontor eller annan verksamhet utöver hallen planeras att tillskapas inom själva byggrätten, men har inte redovisats i detalj då sådan utformning inte har detaljstuderats.

Angående parkeringssituation hänvisas till ovanstående svar under inkomna synpunkter från TSF. Kommunen ser positivt på att parkeringsplatser kan samutnyttjas då olika verksamheter, resande och besökare nyttjar dessa på olika tider på dygnet. Gällande parkering i privata fastigheter bör ett avtal skrivas mellan fastighetsägarna och verksamhetsutövarna på bandyhallen som reglerar parkeringen. Vid event som anordnas av bandyförbundet är det också de som kommer bedriva parkeringsbevakningen.

Privatperson 3 (inkom 2018-12-03)

Planeringen av en bandyhall har pågått i Bollnäs under en lång tid. Trots grava anmärkningar från mig och många andra under samrådstiden fortsätter man att arbeta med den troligen svåraste platsen i hela Bollnäs kommun för en bandyhall. I viss mån har man beaktat inkomna synpunkter men långt ifrån alla. Då man i ringa grad beaktat synpunkter angående Användningssätt, Parkering, Stadsbild, Kulturmiljö och Miljökonsekvensbeskrivning, förkortat MKB, så bedömer jag att detta inte tycks vara rätta platsen för en bandyhall i Bollnäs. Bygg den på Sävstaås eller annat lämpligt ställe och utveckla järnvägsområdet enligt normala principer för stadsplanering där parkeringsfrågan löses på ett riktigt sätt och stadsbild och kulturmiljö beaktas och utvecklas på ett positivt sätt. Mina erinringar framgår nedan under Synpunkter.

Centrum, C₁, redovisas som användning. Planförslaget innebär fortfarande att bland annat butiker, service och kontor i flera våningar kan etablera sig på fastigheten istället för bandyhall. Hela den redovisade byggrätten möjliggör centrumanvändning. Användningen Kontor innefattas dessutom i användningen Centrum och bör därför utgå i valda delar. Besöksanläggning, R₁, redovisas som användning. Enligt Boverket bör R alltid preciseras med vad som avses, vilket ej skett.

Synpunkter:

Ta bort planbeteckningen C₁, centrum för det tänkta bandyhallsområdet då enligt Boverkets riktlinjer planbeteckningen Besöksanläggningar, R, synes tillräcklig. Precisera användningen av beteckningen R. Se not. 1 nedan. Ta även bort beteckningen Kontor inom bandyhallsområdet. Planförslaget möjliggör att hela området används för centrumverksamheter som butiker, kontor, nöjeslokaler, restauranger mm, dock ej köpcentra, hotell eller vandrarhem. Inga parkeringsplatser redovisas inom området och diffus redovisning säger att allmänna p-platser, gator, resandeparkeringar och privata parkeringshus ska användas. Detta synes såväl lagstridigt som ett otillbörligt gynnande av privat fastighetsägare.

Parkering

Planförslaget säger i princip inget om parkeringslösningen. Där står, ”samtidigt begränsas indirekt antalet nya parkeringsplatser för bil genom att begränsad yta avsätts för detta ändamål i planen.” Ingen parkering redovisas i Planförslaget varken inom eller utom planområdet. Illustrationsplan för området saknas. Behovet av antalet parkeringsplatser för besökare till bandyhallen bedöms, med hänsyn till områdets centrala placering i staden, till cirka 400–500 platser och ca 4.000 besökare förväntas som mest. Är detta en realistisk bedömning?

Under rubriken Förutsättningar, Befintliga parkeringar för bilar står: ”Parkeringsutbudet i centrala Bollnäs är stort, med förhållandevis låg beläggning under större delen av dygnet. Inom en radie med ca 10 minuters gångavstånd finns ca 1000 biluppställningsplatser som genom samutnyttjande täcker det väntade parkeringsbehovet för planområdet.”

Synpunkter:

Allt tyder på att parkeringssituationen och tillgängligheten i centrumkärnan kommer att väsentligt försämrats för boende, arbetande och besökande. Man kan dels ifrågasätta redovisad beräknad parkeringsbedömning dels parkeringsutredningen för centrum som bygger på två räkningar i fält v. 28, 2015 och v 5, 2016. Inventeringsdata saknas lördagar för flera parkeringsplatser. Exempel i Parkeringsutredningen tas från Göteborg, Malmö och Stockholm. Det kan ifrågasättas om det är relevant md tanke på kollektivtrafikutbud.

Dessutom talar man sig varm för avgiftsbelagd parkering vilket man säger skulle minska Parkeringsbehovet. Målsättningen är dessutom att minska på antalet parkeringsplatser och ersätta det med bostadsyta vilket ytterligare försämrar tillgängligheten. I Bollnäs i likhet med många mindre kommuner behövs enskilda transportmedel. Arbeta för miljövänliga bilar och bussar i stället för att tvinga fram lösningar som kan få stora, oanade negativa konsekvenser som en väsentligt försämrad tillgänglighet till Bollnäs centrum. Att jämföra parkeringsbehovet för bandyhallprojektet med bl.a. Diggiloo och Grillnatta synes alltför enkelt och schablonartat. I de senare fallen handlar det dessutom om tillfälliga parkerings- och trafikproblem. Här vill man tillskapa ett permanent stort parkeringsproblem då målsättningen är att det skall vara full aktivitet i bandyhallen från morgon till kväll enligt uttalande från projektledningen för bandyhallen i massmedia.

Redovisa maximala behovet av parkeringsplatser om användningen inom området blir besöksanläggning respektive centrumändamål. Redovisa konkret var parkering ska ske vid olika tidpunkter och om det ska ske på allmänna och/eller på privata parkeringsplatser. Den redovisning som sker där huvuddelen av parkeringsbehovet skall ske på allmän plats förefaller vara otillbörligt gynnande av privat fastighetsägare då aktuellt planområde sålts/kommer att säljas till privata. Är konsekvensen av detta att privata fastighetsägare i centrum framgent ej behöver redovisa parkeringsplatser för utökade parkeringsbehov? Detta strider mot PBL:s regler. Trafikmiljö och parkering ska redovisas i detaljplanen enligt Plan- och bygglagen. Dessa frågor bör behandlas även i Miljökonsekvensbeskrivningen då det är en av de största miljökonsekvenserna i planförslaget. Se även not. 2 nedan som redovisar plan-och bygglagens regler för trafik och parkering.

Stadsbild

En nockhöjd på ca 23 meter tillåts vilket innebär en höjd motsvarande ett 8-våningshus, jämför stadshuset. Konsekvenserna av detta redovisas synnerligen bristfälligt med en liten bild på några höga byggnader i centrum. Visa realistiska perspektiv från olika väderstreck.

Det märkliga perspektiv/fotomontage som redovisas på planbeskrivningens omslag visar en svag kontur av en grå/vit bandyhall utan några detaljer eller färgsättning. Så gäller även de fotomontage som redovisas i MKB:n. Svagt, knappt skönjbara volymer och utan färgsättning. Det ger felaktiga och synnerligen intetsägande bilder av förslaget till bandyhall.

Synpunkter:

Vilken påverkan får hallbyggnaden på stadsbilden?

Hur stor upplevs hallbyggnaden när man befinner sig i och i närheten av området i förhållande

till andra byggnader? Bearbeta de bristfälliga fotomontage som redovisas från marknivå inom området och från angränsande stadsdelar. Färgsätt taket förslagsvis med grått och fasader med tegelrött. Det synes uppenbart att man medvetet redovisat bandyhallen med denna diskreta teknik. En ärlig redovisning skulle visa att bandyhallen blir synnerligen dominerande i stadsbilden. Ett perspektiv från Rv 83 och Fabriksgatan ger möjlighet att jämföra med nuvarande högsta byggnad, lokverkstaden som blir kvar. Se sid 31, foto i MKB:n, där man bara i ord beskriver att bandyhallen blir dubbelt så hög som lokverkstaden. Se även not. 3 nedan som visar vad plan- och bygglagen säger om stadsbild och kulturvärden.

Kulturmiljö

Se vidare under MKB nedan.

MKB

Trafik och parkering

Miljökonsekvenserna avseende trafik och parkering för centrum om användningen blir besöksanläggning respektive centrumändamål redovisas ej. Centrum torde bli mer svårtillgängligt för såväl boende, verksamma som besökare. Framkomlighet och trafiksäkerhet torde försämrats.

Synpunkter:

Behandla och redovisa miljökonsekvenserna av planförslaget vad avser parkering och trafik för centrumkärnan.

Kulturmiljö

Enligt Bevarandeprogram för Bollnäs från 1986 är byggnaden som avses rivas, f.d. vagn- och spårväxelverkstad från 1889, en av de två byggnader som har högst kulturvärde tillsammans med f.d. lokverkstaden från 1878. Läns museets utredning 2009:04 är något diffus i sina värderingar och hänvisar även till tidigare utredning.

Synpunkter:

Begrunda konsekvenserna av rivning ur kulturmiljösynpunkt.

Hur ni kan skriva ”*Sammantaget får planförslaget sannolikt små negativa konsekvenser för kulturmiljön*” är svårt att förstå. Det synes uppenbart att stor påverkan sker på kulturmiljö och stadsbild. Se även not. 3 nedan som visar vad plan- och bygglagen säger om stadsbild och kulturvärden.

Användningssätt

MKB:n säger C, K och Torg. Planförslaget säger C och K. Synpunkter:

MKB:n är gjord från förutsättningarna att planbeteckningen Torg finns med i planförslaget. Den behöver justeras med hänsyn till planförslaget. MKB:n och hela planförslaget ska överensstämma med varandra vad avser markanvändningen. Synpunkterna lämnas jämlikt PBL 5 kap. §19.

Planförslaget torde få stora negativa konsekvenser för alla som bor i, arbetar i eller besöker Bollnäs centrum. En ny översyn av planförslaget och förnyad granskning bör ske.

En sammanfattning av planeringsfrågorna som gäller Användning, Parkering, Kulturmiljö och Stadsbild tyder dock på att en annan lokalisering av bandyhallen bör väljas. Inkomna originalyttranden bör bifogas såväl samrådsredogörelsen som granskningsutlåtandet.

Bilagor.

Not 1.

Centrumändamål, C, innebär enligt Boverket: Användningen centrum bör tillämpas för områden för kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Med användningen centrum avses all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Centrum är en samlingsanvändning som är lämplig att använda där syftet är att det ska finnas en blandning av

verksamheter. I centrum ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar. Där ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biografer, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning, hotell, vandrarhem och lättare former av vård och hälsovård som vårdcentral, fot- eller hudvård. Även polisstation, häkte och liknande kan lokaliseras inom centrum. Boverket definierar användningen besöksanläggningar, R, som områden för verksamheter som riktar sig till besökare. Här ingår kulturella och religiösa verksamheter, idrotts- och sportanläggningar med tillhörande byggnader och övriga besöksanläggningar. Användningen betecknas på plankartan med R och bör alltid preciseras med vad som avses. Med användningen besöksanläggningar avses all besöksintensiv verksamhet. Det kan till exempel handla om idrotts- och sportanläggningar och byggnader för kulturella eller religiösa ändamål. Användningen är bred då gränserna mellan sådana verksamheter ofta är flytande, samtidigt som de har liknande behov och krav på kommunikationer och tillgänglighet. I användningen ingår även sådant som kan ses som komplement till besöksanläggningen. Det kan till exempel vara mindre butiker, restauranger, servicehus, verkstäder, garage, parkering och lekplats.

Not.2

PBL 2 kap. Allmänna och enskilda intressen, utdrag

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till...

2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,

PBL 8 kap. PBL Tomter, utdrag

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadseller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,

4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,

6. risken för olycksfall begränsas.

10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

Not.3

PBL 2 kap. Allmänna och enskilda intressen, utdrag

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

PBL 8 kap. Tomter, utdrag

Förbud mot förvanskning

13 § En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas

Kommentar och åtgärd:

Angående stadsbild så har fotomontage tagits fram för att visa volymen ur flera väderstreck i MKB:n. Volymen har avsiktligt gjorts lite genomsläpplig för att både kunna illustrera volymen, men även visa vad den döljer för betraktaren.

Sen slutet av 80-talet och början av 90-talet har SJ-området stått stilla, och under årens lopp har området börjat förfalla och inget har utvecklats. Stadsbilden i området idag är inte den bästa, med flera tomma förfallna byggnader i centrala Bollnäs. Se även ovanstående svar under inkomna synpunkter från Länsstyrelsen Privatperson 1, samt privatperson 2 avseende stadsbild.

Gällande synpunkter kring parkering hänvisas till ovanstående svar under inkomna synpunkter från TSF.

Enligt PBL får en detaljplan inte göras mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med planläggningen. Nuvarande utformning tar hänsyn till detta med nuvarande bestämmelser. För en flexibel plan har både beteckningen C och R använts då exempelvis restaurang och museum skulle kunna vara verksamheter inom området utöver idrottshallen. Båda beteckningarna har preciserats till att inte innehålla köpcentrum, hotell eller vandrarhem. Övrig verksamhet som tillåts kan utformas inom planen och bedöms inte ha någon tillkommande omgivningspåverkan och detaljutformningen av dessa styrs av sina respektive krav i BBR varför ingen ytterligare precisering bedöms behövas. Övriga synpunkter noteras.

Privatperson 4 (inkom 2018-12-06)

Bakgrund

Lokstallsområdet är en viktig del av nutida Bollnäs själ och hjärta, dess ursprung och historia. Viktigt för förståelsen och läsbarheten av dess tillblivelse. Området har stor karaktär och betyder oerhört mycket för många, innefattar många minnen och betydelser.

Risker/konsekvenser

Framsidan på granskningshandlingen dat. 2018.10.18 visar den gigantiska skalan på nya bandyhallen. Om bandyhallen uppförs på lokstallsområdet är det på bandyns villkor, inte utifrån områdets egna. Dess karaktär förändras för alltid. Och inte minst försvåras möjligheten att hitta passande funktioner för övriga byggnader. Området integreras inte övertygande med de centrala delarna i Bollnäs. Enbart gång och cykelväg räcker inte för att införliva detta så viktiga område i staden. Istället förblir området tyvärr en isolerad ö. Att tre bussar kan parkera, plus gästparkering för bortaspelare på området kan inte räcka för bandyns egna behov. Tänk t.ex. alla transporter till träningar för både vuxna och ungdomar, ska de parkera på stadshusparkeringen och promenera därifrån sedan... Ett önsketänkande känns det som, men vanans makt är mycket stor, även för Bollnäsbor. Detta innebär därför ett mycket stort parkeringsproblem för bandyn och även för framtida funktioner i övriga byggnader som blir kvar på området.

Förslaget har också ett haltande resonemang, småskalighet betonas samtidigt som ett till både yta och mycket högre hus än sin omgivning föreslås. Vagnsverkstaden som föreslås rivas är till ytan relativt stor, men inte alls så stor och hög som den föreslagna bandyhallen. Den består av flera mindre delar, som gör att den inte alls upplevs så stor som den egentligen är. I kommentarerna till inkomna synpunkter nämns problemet kortfattat som att bandyfunktionen kräver och därmed motiverar detta. Planförslaget utgår inte från hur den nya byggnaden kommer att fungera och upplevas i området, det visar bl.a. de nya illustrationerna tydligt. Bandyfunktionens krav innebär att det styr hela

lokstallsområdets utformning och (o)möjliga framtid. Inte rimligt alls, sett i ett längre perspektiv i stadens utveckling! Att utforma en överstor byggnad i detta sammanhang så den anpassas till lokstallsområdet som målsättningen anger, blir en omöjlig uppgift. Om 17 meter är lagom som max byggnadshöjd för övriga delar av området, varför ge tillstånd till 23m, lika högt som stadshuset? Det kan inte räcka med att enbart hänvisa till Svenska Bandyförbundets dimensionskrav. Redovisat förslag innebär ca 16-20 ggr större volym än den befintliga lokverkstaden intill. Möjligheten att sänka byggnaden 2 meter innebär bara en marginell minskning av dess volym, och löser inte grundproblemet. Varför uppge högre tillåten höjd än befintliga byggnader har som sägs bli skyddade av denna plan?

I förslaget uppges att uppförandet av ny bandyhall innebär små konsekvenser för kulturmiljövården. Jag förstår inte det resonemanget. Det kan inte vara relevant att jämföra detaljplanens förslag med att inte göra några åtgärder alls på området. Vilka nyttjare fanns när gamla lasaretsområdet och gamla Helsinges sjukhus kom i kommunens ägo? Steg för steg har byggnader där anpassats för nya hyresgäster och gett områdena nytt liv. Varför kan inte lokstallsområdet med sitt centrala läge och unika karaktär också klara av det? Planera istället för ett varierat innehåll med småföretag, kontor och kanske också inslag av bostäder i passande lägen. Det finns många intressanta områden att studera där man arbetat och utvecklat liknande områden. Hur många har inte tyckt att de kvartersstora byggnaderna i centrala Bollnäs var olyckliga för den lilla stadskärnan? Hur många har inte sörjt rivningen av gamla bryggeriet? Och misstaget med hanteringen av Brotorget? Den nya bandyhallens placering på lokstallsområdet anser jag innebära ett ännu större misstag mot Bollnäs kvaliteter och möjligheter.

Parkeringsbehov i framtiden? Vad säger att verksamhet bara kommer att bedrivas på kvällstid i bandyhallen? Och det kan ju för övrigt också pågå andra arrangemang kvällstid i stan. Övriga framtida företag/hyresgäster i området? Vilka parkeringsbehov kan de ha? Var ska alla de besökare parkera som inte väljer att gå eller ta kollektiva färdmedel? Vad händer om vi inte lämnar bilen hemma som hela resonemanget bygger på? Hur löses det i efterhand? Behöver fler byggnader i området offras? Eller minskas byggbara delar i centrum pga. detta? Enligt den nya översiktsplanen föreslås vidare t.ex. att parkeringsytan minskas vid Kulturhuset för att ge plats för nya centrala byggnader...

Enligt min mening innebär detta att den överstora bandyhallen blir gökungen som negativt påverkar såväl lokstallsområdet som centrala Bollnäs för lång tid framöver. Citat från planförslaget: *"Området får inte förlora sin karaktär vilket ställer krav på att arkitektur och struktur skapar en harmoni mellan gammalt och nytt. De föreslagna byggnaderna ska utgöra en naturlig utveckling av den gamla bebyggelsen och hela området ska utvecklas med fokus på balans mellan bevarande och förnyelse. Utformningen av byggnader ska ta hänsyn till de karaktärsskapande element som finns på platsen idag. Styrande principer bör vara att bibehålla en småskalighet så långt det är möjligt."* Bra utgångspunkter och målsättningar som tyvärr inte alls uppfylls i förslaget. Och avvikelser motiveras inte tillräckligt.

Slutsats

Tänk långsiktigt för samhället och kommande generationer. Förslaget har så många stora och svårlösta problem inbyggda så detta är mycket negativt för Bollnäs. Om huvudgreppet hade fungerat kunde det innebära en möjlig lösning men förslaget ger inte lösningar utan bygger in stora problem och risker. Revidera istället förslaget rejält så det utgår från hela lokstallsområdets egna förutsättningar, inte ensidigt utifrån bandyhallens. Med hänsyn till att så många och allvarliga synpunkter inkommit på detta förslag vill jag uppmana er politiker att inte anta detta förslag till detaljplan.

Bearbeta istället planen utifrån hela områdets egna kvaliteter och villkor och integrera området tydligare och bättre till staden. Utveckla genomfarten genom området istället för nuvarande

järnvägsgatan, studera det intressanta förslaget i examensarbetet som finns med i underlaget i arbetet till detaljplanen! Utveckla området utifrån dess egna kvaliteter så det kan bidra till att stärka självkänslan och stoltheten för Bollnäs. Och slutligen hur kan t.ex. Hammarby välja att fortsätta spela utomhus med möjlighet till stora och nöjda åskådarskaror? Kan det kanske också vara så att det är en större upplevelse att se på bandy utomhus?

Kommentar och åtgärd:

För synpunkter kring parkering hänvisas till ovanstående svar under inkomna synpunkter från TSF. Se även kommentar till privatperson 1 och 3. Övriga synpunkter noteras.

Privatperson 5 (inkom 2018-12-05)

Att utveckla Bro 4:4 är bra. Området kan absolut utvecklas som stadsdel och skulle kunna utgöra ett område för lokalisering av nya arbetsplatser för en del av de förväntade statliga utlokaliseringarbeten som förväntas. Området kan då på ett bra sätt komplettera de planer på om och nybyggnad vid Järnvägsgatan och bussplanen. På Bro 4:4 kunde de gamla byggnaderna kompletteras med nybyggnad för kontor och gärna även bostäder om man bygger på höjden. Som arbetsplats för nya jobb ligger området mycket bra till och kollektivtrafiken kan planeras utifrån att det är verksamhet där varje dag.

Att bygga bandyhall inom området är dock ingen bra idé. Det gör att idrotten i Bollnäs splittras ytterligare och samnyttjande av resurser försvåras. Att kollektivtrafiken vid idrotsevenemang framöver kommer att vara allenarådande för publiken är ett alltför optimistiskt tänk.

För Bollnäs framtid är det mycket bra att det finns planer för området vid resecentrum samt Bollnäs norr, söder, öster och väster. Bollnäs ligger som ett nav mitt i Hälsingland och är med sina utspridda handelsområden intressant för många besökare. Eftersom handelsområdena är utspridda kommer bilen att även framöver vara ett viktigt färdmedel för många besökare även för bandybesökare. Därför är det viktigt att det planeras för att möjliggöra parkering med bil även framöver. Centrumhandeln kommer förmodligen att dö om det bara går att parkera i norr och söder.

Kommentar och åtgärd:

Genom att etablera en ishall inom planområdet ges idrotten möjlighet att utvecklas, inte splittras. Det ger även möjligheter att utveckla verksamheterna inom Sävstaås. Detaljplanen skapar möjligheter till en positiv utveckling för idrotten. Det centrala läget för hallen skapar inte bara en hållbar miljöpåverkan utan idrotten görs mer tillgänglig. Ungdomar kan själva ta sig till området, vilket möjliggör för fler att delta, det kan inte förväntas att alla familjer har samma resurser och möjligheter att skjutsa sina barn till idrottsplatser i mindre centrala lägen.

Privatperson 6 (inkom 2018-11-23)

Enligt planförslaget är syftet att skapa ett nytt stadsrum, möjliggöra för nya verksamheter och bevara områdets kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla bebyggelse.

Detta område ska inte användas till att bygga en stor byggnad för en verksamhet som kan nyttjas av enbart ett fåtal kommuninnevånare till en kostnad som är orimlig. Det är rent vansinne att ha två verksamheter som kräver yta, utrustning som ismaskiner och personal att sköta dessa maskiner utspridda. Detta kräver dubbla utrustningar och dubbel bemanning av personal. Dessutom på en mark med stort värde tack vare den centrala placeringen.

Att tro att det går att ändra människors vanor att transportera sig till evenemang eller parkera sin bil ser jag som utsiktslösa. Vi bor i en glesbygd utan fungerande allmänna kommunikationer.

Området är intressant och bör tas till vara. Men att med skattemedel finansiera en bandyhall är inte ansvarsfullt. Vi har stora problem med att bemanna skolorna med behöriga lärare och trots det utarmas skolorna på elevassistenter. Äldreboende planeras att läggas ner trots att det finns ett stort behov för många äldre att få ett sådant. Det vore en lämplig plats att uppföra en högre byggnad för privatbostäder på området. Det skulle då även gå att behålla delar av den befintliga bebyggelsen.

Kommentar och åtgärd:

Hur anläggningen ska driftas är inte frågor som ska beaktas i ett planskede, men kommunen kommer inte ha några kostnader för driften.

Det är inte hållbart att planera områden efter förutsättningen att alla ska transportera sig med bil och att människor inte kan ändra sina vanor. I ett hållbarhetsarbete bör istället ett arbete ske kring att förbättra kollektivtrafiken om behov för det föreligger. Att etablera bostäder på området bedöms inte som lämpligt med tanke på det saneringsbehov som skulle föreligga för att möjliggöra för bostäder. Även järnvägen hade behövts beaktas på ett helt annat sätt vid bostäder på området, båda ur riskhänseende och buller.

3. Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår Samhällsbyggnadskontoret följande revideringar av planhandlingar:

Ändringar i plankarta:

- Plusmark har införts på del av byggrätt för att säkerställa siktlinjer vid utrymning.
- Text om dagvattenmagasin har kompletterats med att det ska förses med avstängningsventil för att omhänderta släckvatten.

Ändringar i planbeskrivning:

- Uppdateringar i texten och komplettering med figur om utrymningsvägar från området har gjorts under avsnittet brandsäkerhet.
- Skrivning om kostnader kopplade till ventilation som vetter bort från järnvägen har strukits.
- Felaktig skrivning om att räddningstjänsten skulle utgöra del av utrymningen har strukits.
- Beskrivningen har uppdaterats med förtydliganden kring allmän platsmark, servitut, X-område samt ansvar kring fastighetsreglering.
- Redaktionella ändringar som till exempel stavfel och ny numrering av figurer.

Bollnäs 2019 01 14

Samhällsbyggnadskontoret
Planavdelningen

Stefan Norberg
Planarkitekt

Bashir Hajo
Stadsarkitekt