

Samhällsbyggnadskontoret

Stefan Norberg
Planarkitekt
Samh.bygg@bollnas.se

Granskningshandling

2018-06-11

Dnr 2015-06257

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Bollnäs Resecentrum
Del av Bro 5:10, Heden 4:114 med flera



Inledning

Detaljplanen har varit tillgänglig för granskning under tiden 2017-12-15 till 2018-01-08. Underrättelse om granskning har tillskickats länsstyrelsen, lantmäteriet, berörda sakägare med flera. Planen har varit tillgänglig på kommunens hemsida och på Kundcenter i stadshuset. Detaljplanen handläggs med ett utökat förfarande. Nedanstående skriftliga yttranden har inkommit. Yttrandena åtföljs av skriftliga kommentarer från planavdelningen huruvida synpunkten tillgodoses.

Inkomna synpunkter utan erinring

Trafikverket
Lantmäteriet

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen Gävleborg

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i samband med att den ställts ut för granskning under tiden den 13 dec 2017 – 5 jan. 2018. Länsstyrelsen har av kommunen fått förlängt svarsdatum till 2018-01-12.

Detaljplanen strider inte mot gällande ÖP, översiktsplan för Bollnäs kommun antagen 2015-12-14.

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, så att ett tillräckligt skydd mot störningar samt risker säkerställs.

Synpunkter

Länsstyrelsens konstaterar att kommunen i planhandlingarna anger att risk föreligger både för översvämning i Ljusnan och skyfall men inga åtgärder eller utredningar föreslås för att förebygga risken. Länsstyrelsens uppfattning är att kommunen ska utreda konsekvenserna av översvämning samt skyfall. En åtgärdsanalys bör upprättas som tydligt visar hur man avser att dagvattenhanteringen ska hanteras, för att säkerställa att så effektiva riskbegränsande åtgärder som möjligt utförs.

Enligt planhandlingarna i granskningen så har kommunen inte använt sig av den senaste översvämningskarteringen för Ljusnan, som man ska ha fått i samband med att beredskapsplaneringen för dammbrott genomförts. Den karteringen är avsevärt mer detaljerad än den man använt vilket Länsstyrelsen påpekade redan i samrådet som visar att översvämningsrisk enligt 100-årsflöde gäller för stor del av planområdet samt att översvämningsriskför beräknat högsta flöde (BHF) gäller hela planområdet.

Detaljplanen ska baseras på senaste underlag. Mycket av bebyggelsen från planprogrammet (bild på sid 6) ligger i riskområdet för 100-årsflödet. Länsstyrelsens lågpunktskartering skall enbart ses som en indikation på områden där risk föreligger. Om den visar på risk så krävs ytterligare utredningar för att fastställa vilken risk som föreligger och hur man ska hantera riskerna för att minimera dessa. Stora områden runt planområdet påverkas också, så lösningen för planområdet måste också inkludera att man inte flyttar problemen upp- eller nedströms.

Kommentar: *Kommunen har inte haft tillgång till den senaste översvämningskarteringen för Ljusnan. Efter diskussioner med länsstyrelsen har kommunen fått det, och det har visat sig att 100-årsflödet inte berör planområdet. Beräknat högsta flöde (BHF) och eventuella riskområden för skyfall berör däremot planområdet. Texten kring detta utvecklas vidare i planbeskrivningen. Hur detta ska hanteras och konsekvenserna av det, utvecklas vidare i planbeskrivningen.*

Kommunen har i planbeskrivningen föreslagit olika lösningar för att hantera dagvatten på plats och har valt att inte ha några bindande bestämmelser om åtgärder. I kommunen fortgår ett arbetet med att ta fram en kommunal strategi för dagvattenhantering som kommer att belysa frågeställningarna i ett större

En åtgärdsanalys upprättas och bifogas detaljplanen som visar hur dagvattenhanteringen avses att hanteras, för att säkerställa att så effektiva riskbegränsande åtgärder som möjligt utförs. Åtgärdsplanen ska utgöra stöd för den senare projekteringen och för hanteringen av dagvatten inom planområdet.

Grunden för att länsstyrelsen ska överpröva kommunens antagandebeslut, enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion). anses utifrån de nya fakta som uppkommit, samt genom de övriga vidtagna åtgärderna i planen, vara obefogad.

Bollnäs stationshus AB

Övergripande synpunkter

Bollnäs Stationshus AB har tidigare lämnat skriftliga yttranden i ärendet daterade 201606-06 samt 2017-07-03. Huvuddelen av de synpunkter, som framfördes i dessa båda skrivelser, har inte föranlett några förändringar av kommunens planförslag. Mot denna bakgrund hänvisar Bollnäs Stationshus AB till vad som tidigare framförts, särskilt avseende planens begränsade område och brister i hantering av sambanden med övriga delar av tätorten samt vidare sambanden inom planområdet särskilt mellan de olika trafikslagen och rörelsevägarna för resenärerna.

Utöver ovanstående kan tilläggas att antalet parkeringsplatser för de verksamheter som ska lokaliseras till resecentrum synes bli alltför begränsade jämför 2 kap 6 § plan- och bygglagen). I planbeskrivningen (sid 15) anges, att endast ett fåtal personal-parkeringar bedöms kunna inrymmas inom kvartersmark, men att det kommer att finnas mycket goda förutsättningar att åka kollektivt till och från arbetsplatserna. Någon närmare analys av

parkeringsbehovet, exempelvis utifrån gällande parkeringsnormer, har inte redovisats. Enligt bolagets uppfattning bör en djupare analys av behovet av parkeringsplatser genomföras och frågan lösas innan planen skall prövas för antagande.

Fastigheten Heden 4:114

Som ägare till fastigheten Heden 4: 114 vill Bollnäs Stationshus AB framföra följande.

Planförslaget innebär, att vår fastighet i sin helhet omgärdas av allmän platsmark. Genom att marken för Stationshusets tidigare parkeringsplatser nu anges som TORG uppkommer stora frågetecken för vår fastighets framtida funktion, som tveklöst kommer att kräva såväl tillfart som parkering. Se 8 kap 9 § punkt 4, samt 10 och 12 §§ PBL.

Angöring till fastigheten, exempelvis godstransporter, har hittills skett från Järnväggsgatan. Detta område blir enligt förslaget i sin helhet "TORG". Det är inte möjligt, att på något sätt lägga privata rättigheter inom allmän plats, och möjligheten till permanent angöring för vår fastighet omöjliggörs därför med detta förslag.

I Boverkets anvisningar för detaljplaner står följande för "Torg": *Användningen torg inrymmer olika typer av torg med tillhörande verksamheter och ska vara avsett för ett gemensamt behov. Ett torg är en öppen plats som ofta har en hårdgjord yta och saknar omfattande vegetation. Torget avgränsas av byggnader eller andra stadsbyggnadselement och kan användas för till exempel handel, utskänkning och allmän kommunikation. Torget kan även användas för möten och evenemang. Grundprincipen är att ett torg endast tillfälligt får upplåtas för enskild verksamhet."*

Detta kommer att på ett betydande sätt försvåra användningen och kanske till och med omöjliggöra utvecklingen av verksamheten för vår fastighet. Planbeskrivningen innehåller inte några överväganden kring dessa frågor. Bollnäs Stationshus AB ifrågasätter även, om de begränsningar som således införs genom den nya planen utgör en s.k. planskada som medger ersättningsrätt enligt 14 kap plan och bygglagen.

Som tidigare framförts kommer planförslaget innebära att vår fastighets parkeringsplatser försvinner. På sid 26 i planbeskrivningen anges också, att fastighetens servitut kommer att upphävas i samband med planens genomförande. Planförslaget pekar inte heller ut någon lösning på parkeringsfrågan, och vår fastighets behov tillgodoses därmed inte genom planen. Vi måste i egenskap av direkt berörd fastighetsägare ställa frågan, hur kommunen utan diskussioner/samråd och förhandlingar kan lämna denna fråga obesvarad inför fortsatta arbetet med plangenomförandet.

Frågan om tillfart och parkering är en avgörande fråga och måste klaras ut innan planen skall ställas ut inför antagandeprocessen, eftersom det handlar om vår fastighets möjligheter att överleva liksom även möjlighet till utvecklingen av verksamheter i vår befintliga byggnad. Vi förutsätter givetvis, att

verksamheterna i vår fastighet fortsättningsvis skall ha stor betydelse för tätorten och ge möjligheter att skapa verksamheter som bidrar till ett levande och tryggt område.

Det servitut som avser vår fastighets rätt till parkering har tillkommit genom en lantmäteriförrättning, dvs utgör ett s.k. officialservitut. Officialservituten har en starkare ställning än avtalsservituten, vilket bland annat innebär, att de alltid gäller mot tredje man och följer per automatik med när fastigheten byter ägare. Ett servitut, som bildas genom fastighetsreglering är i princip orubbliga, då de gäller för all framtid alternativt fram tills annat beslutas av Lantmäteriet. Eftersom parkeringsservitutet tillkom i samband med en fastighetsreglering i samband med försäljning av mark 2008, så finns det en stor osäkerhet om Lantmäteriet kommer att acceptera att det bara upphävs utan att fastighetens behov löses på annat sätt. Kommunen synes enligt vad som skrivits i planbeskrivningen (sid 26) utgå från att servitutet upphävs utan vidare genom att detaljplanen antas. Detta är således inte korrekt. Frågan om förutsättningarna för upphävande av servitutet måste därför klaras ut för att detaljplanen med den föreslagna torg-ytan ska kunna antas.

Mot bakgrund av ovanstående beskrivning är det vårt krav att planförslaget ändras på så sätt att parkeringsplatserna blir kvar och därmed även fortsättningsvis utgör kvarterersmark, med bibehållet servitut. Vidare måste kommunen även för vår fastighet göra en ny bedömning av parkeringsbehovet utifrån bl.a. gällande parkeringsnorm, där de nya användningsmöjligheterna (TKC) ska vara utgångspunkt.

För det fall det skapas ett nytt gemensamt resecentrum för samtliga resenärer måste vår fastighets användning utvecklas i annan riktning. För att kommunens mål om ett levande och tryggt område ska kunna uppfyllas är det nödvändigt, att det skapas goda förutsättningar för kommersiell verksamhet i åtminstone byggnadens bottenvåning. Som tidigare framförts, anser bolaget att gränsen för användningsområdet "TKC" är alltför begränsat, även efter det tillägg som nu föreslås i nordlig riktning.

Bolaget har under hand till kommunen föreslagit en utökning av byggrätt för vår byggnad mot öster, vilket lämnats till Samhällsbyggnads kontoret. I planbeskrivning motiverar dock kommunen sitt ställningstagande med, att det inte är lämpligt att minska "torgytan" till förmån för kvarterersmark. Bolaget delar inte denna uppfattning och vill bl.a. peka på att det redan idag finns stora torgytor i närområdet, exempelvis Tingshustorget. Man måste också beakta att den enligt planförslaget föreslagna ytan för TORG idag använd för bilparkering i första hand för resande och att denna funktion ändras/minskas på nu aktuell yta genom det nya resecentrats tillkomst. Däremot måste naturlig parkering och angöringsplatser finnas för vår byggnad för att den ska ges möjlighet till överlevnad.

Bolaget saknar i planförslaget information och redovisning för hur vår fastighet med ett föreslaget nytt och utvidgat användningssätt ska kunna fungera, samtidigt som planförslaget under rubriken "Fastighetskonsekvenser" föreslår att parkeringsplatserna tillhöriga fastigheten genom officialservitut nu ska

upphöra. Vår uppfattning är att servitutet för parkeringen är tillkommet för vår fastighet och lagakraftvunnet och kan inte upphävas juridiskt enbart för att en ny planbestämmelse påförs markområdet.

18 kap 9-12 §§ PBL finns också tydliga regler för att parkering och andra för verksamheten erforderliga anläggningar ska planeras och anordnas utifrån vad den aktuella fastigheten med byggnadsverket genererar. Vi finner det obegripligt att kommunen utan förhandling eller överenskommelse försöker ändra de grundläggande förutsättningarna för vår fastighets avsedda funktion och existens, utan att ge sakliga motiv eller information för sin ståndpunkt.

Bolaget vidhåller sin inställning att genomförandetiden är alltför kort, och att lämplig tid är tio år. Genomförandetiden är avgörande för att fastighetsägaren ska ha en trygghet i genomförandet av de investeringar och förändringar som krävs. I samrådsredogörelsen (sid 8) hävdar kommunen, att "byggrätten till stora delar nyttjats". Detta är direkt fel och visar på en begränsad förståelse för fastighetsägar-perspektivet. Byggrätten handlar inte enbart om den befintliga byggnadens volym utan även om byggnadens användning. Eftersom nya användningsmöjligheter nu införs kan man istället hävda, att ingen del av den nya byggrätten i form av ny användning har påbörjats och än mindre genomförts. Det kommer att krävas en omvandling från resecentrum till kommersiella verksamheter, vilket förutsätter en långsiktig trygghet för nödvändiga förändringar, där även tio år är en kort tidsperiod. I detta avseende bör bolaget och kommunen ha ett gemensamt intresse.

Planekonomi

I avsnittet om planekonomi (sid 23 i planbeskrivningen) anges att någon inlösen av privatägd mark inte är nödvändig. Samtidigt framgår det på sid 26 att dagens officialservitutet för parkering till vår fastighet bör hävas.

I samband med fastighetsreglering 2008 inrättades ett servitut för parkering till förmån för Heden 4: 114. Servitutet ger rätt att använda utpekade områden inom Heden 5: 10 för 20 st parkeringsplatser. Servitutsområdet ligger inom det område som enligt planförslaget är utlagt som "TORG". För genomförandet av planen kommer det således, att krävas inlösen av rättigheten, med stöd av 14 kap 14 § plan-och bygglagen. Det ska även ske en prövning mot bestämmelserna i fastighetsbildningslagen, där fastighetens behov måste vara lösta för att servitutet ska upphävas. Bolaget kräver att inlösenfrågan måste lösas innan detaljplanen antas, bl.a. för att den ekonomiska konsekvensen för kommunen av planen ska vara klargjord vid antagandet.

Sammanfattning

Förslaget innebär att vår fastighet isoleras från stadskärnan och fråntas för byggnadens funktion och användningssätt nödvändig parkering och lastning-lossning av varor från fastigheten. Det är också svårt att förstå, att vårt stationshus i detta ändrade läge inte ska ges möjlighet till tillbyggnad trots att tidigare parkeringsyta får mindre betydelse för reseparkering och avlämning/hämtning av (tåg) passagerare.

Vi anser att förslaget till ändrad detaljplan uppvisar så stora sakliga och formella brister att det bör omarbetas, och därefter gå ut på ny granskning. Som bolaget redovisat i tidigare skrivelser liksom i denna skrivelse synes föreliggande planförslag strikt utgå uteslutande från det nya resecentrats intressen, och helt bortse från vår fastighet och dess framtida funktion och utveckling.

I ett brev till planavdelningens Tony Stark 2014-06-10 föreslog vi att det skulle startas upp en process för att ta fram ett gemensamt (berörda fastighetsägare) program för planområdet. Vår uppfattning är att kommunen valt sin egen väg. Vi ifrågasätter därför kommunens planarbete där vi skriftligt och muntligt redovisat våra åsikter och förslag, men egentligen aldrig fått igång någon dialog kring planen. Slutligen vill vi framföra att vi ser positivt på utvecklingen kring resecentrum och medverkar gärna med ett framtagande av en ändrad detaljplan där vi hittar optimala lösningar för alla berörda intressenter.

Kommentar:

Utfart

Fastigheten får angöra till GATA över TORG. Godstransporter med mera över den allmänna platsen är förenligt med ändamålet. Skillnaden mellan den allmänna platsen GATA och TORG är det här avseendet ingen. Det vill säga att alla har rätt att beträda allmän plats. Godstransporter och liknande räknas inte som enskild verksamhet på det sätt som avses i Boverkets allmänna råd. Fastighetens behov av att kunna nå sin egen fastighet med körfordon för godshantering med mera har dock inte belysts tillräckligt i planbeskrivningen vilket är beklagligt med tanke på de farhågor det skapat. Planbeskrivningen förtydligas avseende detta.

Parkering

Planen revideras så att TORG minskas ned genom att ersättas av kvartersmark för parkering (P). Därmed kan parkeringsservitutet kvarstå och fastighetens parkeringsplatser bibehålls i befintligt läge. Parkeringsytan kan även användas för taxiverksamhet med dagens lösning med infart-utfart och uppställning. En ytterligare yta för befintliga parkeringar blir kvartersmark för parkering.

Genomförandetid

Under dialog med företrädare för Stationshuset AB har kommunen fått uppfattningen om att Stationshuset återtog sin uppfattning från samrådet om en önskad förlängd genomförandetid varför det kvarstod på 5 år till granskningsskedet. Kioskverksamhet som bedrivs i dagsläget kan klassas som centrumverksamhet samt kompletterande verksamhet för järnvägsändamål. Byggnaden används även för kontorsverksamhet i dagsläget. Användningen av byggnaden för föreslagen markanvändning kan därför redan påstås ha genomförts. Det ska påminnas att byggrätten kvarstår även efter genomförandetiden och kräver ny planläggning för att kunna revideras. Genomförandetiden bedöms kunna kvarstå på fem år.

Tillbyggnad, planförslagets fördelar för fastigheten
 Detaljplanen har av naturliga skäl varit inriktad mot det nya resecentrumet och inte att se över byggrätten för aktuell fastighet. En utökad byggrätt som sträcker sig ända ut till gatan, i likhet med Stationshuset AB:s förslag, påverkar negativt de allmänna ytorna vid Resecentrum. Inom fastigheten finns redan outnyttjad byggrätt om minst 100 kvm på markplan. Byggrätt kvarstår även på höjden.

Likväl prövas en ny byggrätt för samma ändamål som fastigheten har på tidigare torgmark, alltså rakt västerut ut från Heden 4:114. Byggrätten ger tillbyggnadsmöjligheter. En byggrätt över torgmark finns även sedan tidigare planförslag.

Fastigheten får i och med planförslaget stora fördelar jämfört med tidigare eftersom markanvändningen utökas.

Övrigt

Ett program för planområdet har genomförts, dock för ett större område. Företrädare för kommunen och fastighetsägarna har vid ett flertal tillfällen haft dialog.

Sammanfattning: Stationshuset AB får sina synpunkter tillgodosedda avseende infart och parkering samt att planen ställs ut för en ny granskning. En utökad byggrätt prövas även inom kommunens fastighet. Genomförandetid om 5 år kvarstår dock.

Skanova

Skanova har markförlagda kablar av betydande karaktär inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>. Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>. För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätförvaltning på tfn: 072 – 211 84 84.

Kommentar: *planbeskrivningen kompletteras med att exploatör bekostar eventuell flytt av ledningar.*

Ellevio

Antas alternativ 2 eller 3 ser vi att det kan behövas ett nytt E-område för en nätstation inom detaljplanen beroende på verksamhet i lokalerna. Vi har idag en befintlig 10kV-ledning utmed Järnvägsgatan och in mot Apoteksgatan som vi vill ha ett u-område för. I övrigt finns lågspänningsledningar och serviser i området som måste tas hänsyn till vid exploatering. Se bifogad karta där ledning framgår. För övrigt har vi inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: *u- området bedöms inte nödvändigt eftersom ledningarna ligger inom allmän platsmark för torg och gata. I samband med exploatering förutsätts att ledningskoll görs. Eftersom behovet av nätstation för är oklart och kan inrymmas för ändamålet inom befintlig kvartersmark revideras inte planförslaget.*

Kommunalförbundet Södra Hälsingland, Förebyggandeavdelningen

För detaljplanen anges att kvartersmark får användas för resecentrum, centrum och kontor. Inom beteckningen C – centrum ryms handel, service och samlingslokaler, men även tillfällig övernattnig som hotell och vandrarhem. Den utredning gällande farlig gods på järnvägen och säkerhet som använts för detaljplanen är en tidigare som utförts för gamla SJ-området (Tyréns, 2010-02-09). Från utredningen presenteras endast hänsyner tagna gällande K – kontor, C – centrum finns inte behandlat på något sätt. Resonemang bör föras gällande hur C – centrum påverkar antalet personer som vistas på platsen och om det i sin tur påverkar risken, samt om fler eller andra åtgärder behöver vidtas för att kompensera en eventuellt ökad risk.

Hotell och vandrarhem ryms inom C – centrum och är ett användningssätt som skiljer sig från K – kontor och även de andra möjliga verksamheterna inom C – centrum. Personer som vistas på hotell och vandrarhem kan vara sovande och har då sämre möjlighet att uppfatta vad som sker utanför byggnaden. Därför föreslås att beteckningen C – centrum preciseras till C1 – centrum, utom hotell och vandrarhem.

Kommentar: *användningen centrum som planeras inom 25 m från spårområdet revideras så att hotell eller vandrarhem ej medges med anledning av närheten till farligt godsled. Detta ligger i linje med översiktsplanens strategi om att RIKTSAM:s rekommenderade skyddsavstånd ska vara vägledande för planeringen.*

Helsingvatten

Resecentrum ligger inom verksamhetsområdet för vatten och avlopp i Bollnäs kommun. Detta innebär att VA-lösningen för de planerade byggnaderna blir via anslutning till det kommunala ledningsnätet. Dagvattenledningar finns utbyggt i området. Stationsbyggnaden försörjs idag med en vattenservisledning (PEM 50) från Tinghustorget. Servisvattenledningen till Bussgodset (PEM32) är anlagd från Collinigatan genom Vänortsparken. Inga huvudledningar för vatten finns inom detaljplaneområdet.

En huvudledning för dagvatten är anlagd på fastighetens mark. Ledningen rinner från Gärdesområdet via området vid Banverkets kontor, öster om nuvarande bussterminal, väster bussgodset, väster om stationsbyggnaden och korsar Järnvägsgatan. Det är en betongledning med dimension 600.

En huvudledning för spillvatten från Gärdet är anlagd söder om stationsbyggnaden. Ledningen korsar järnvägen och byggnaden belägen söder om stationshuset. Den rinner sedan vidare ner till Brogatan där den är anlagd parallellt med huvudledningen för dagvatten. Spillvattenledningen är en betongledning med dimensionen 500.

Huvudledningarna måste vara åtkomliga för framtida drift- och underhållsåtgärder. För att åstadkomma detta kan inga planer på byggnader godkännas närmare än 3 meter från dessa ledningar. Vid bussgodset kommer den planerade byggnaden att omöjliggöra en framtida åtkomst av dagvattenledningen.

På bifogade kartor har dessa huvudledningar gulmarkerats. Övriga VA-ledningar är av normalare dimensioner och får betraktas som det blivande resecentrums egendom, förutom dagvattenledningarna från parkeringen på fastigheten Ängen 3. Inga ledningar inom området finns med i Helsingevattens saneringsplaner för ledningsnätet.

Kommentar: huvudledningarna bedöms kunna flyttas vid behov ut till den allmänna platsmarken gata. Exploatör bekostar detta medan ledningsägaren ansvarar för arbetet. Planbeskrivningen kompletteras med information kring ledningens dimension.

Sammanfattning och revideringar

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

- Två delar av TORG överförs till kvartersmark för parkering. Syftet med den ena delen är att ha kvar möjligheten till att upplåta parkeringsplatser till enskilda med befintligt servitut. Syftet med den andra delen är att skapa en sådan möjlighet.
- Kvartersmark med byggrätt för Resecentrum, centrum och kontor utökas på bekostnad av TORG. Syftet är att ge möjlighet till utvidgad centrumanvändning och tillbyggnad av Stationshuset. Realiseras inte ett marköverlåtande används ytan även fortsättningsvis som torg.
- Användningen centrum som planeras inom 25 m från spårområdet revideras så att hotell eller vandrarhem ej medges med anledning av närheten till farligt godsled.
- Ordningen i vilken markanvändningen för Bro 4:114 kastas om i syfte att förtydliga centrumanvändningens ökade betydelse jämfört med tidigare detaljplan. Markanvändningen blir därmed: centrum (ej hotell eller vandrarhem, resecentrum och kontor. Ur bygglovssynpunkt har omkastningen dock ingen betydelse.
- Åtgärdsplan för dagvattenhantering tillförs detaljplanen. Som visar hur dagvattenhanteringen avses hanteras, för att säkerställa att så effektiva riskbegränsande åtgärder som möjligt utförs. Planbeskrivningen justeras utifrån denna.
- Planbeskrivningen revideras avseende hur planområdet berörs av och konsekvenserna av beräknat högsta flöde (BHF) och skyfall. Planbeskrivningen revideras även avseende att planområdet inte berörs av 100-årsflödet.
- Planbeskrivning kompletteras med framtagen Markmiljöteknisk undersökningsrapport, geoteknisk rapport och Parkeringsstrategi Bollnäs Centrum.

Sammanställning över de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Fastighetsägaren till Heden 4:114 har i väsentliga delar fått sina synpunkter tillgodosedda med säkerställda parkeringar, tillgång till fastigheten och möjlighet till tillbyggnad etcetera men ej avseende att planens genomförandetid utökas.

Till följd av ändringarna föreslås att planen ställs ut på en ytterligare granskning.

Planavdelningen

Stefan Norberg
Planarkitekt