

## Detaljplan för fastighet Hofors 11:54 m.fl. i Hofors kommun – enkelt förfarande

Miljö- och byggnadsnämnden i Hofors kommun beslutade vid sammanträde 2014-12-09, § 126, att ställa ut rubricerad detaljplan för samråd.

Detaljplanen har varit utställd på samråd under tiden 2015-03-30 – 2015-04-17.

Nedan förtecknas inkomna synpunkter samt plan- och byggenhetens eventuella kommentarer redovisas i kursiv stil. Yttranden i sin helhet finns tillgängliga hos Västra Gästriklands Samhällsbyggnadsförvaltning, Plan- och byggenheten.

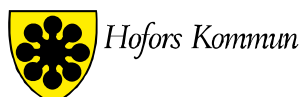
### Redaktionell anmärkning

Förslag till detaljplan har varit ute för granskning i ett tidigare skede och VGS har efter det gjort ett omtag då planhandlingarna inte ansetts kompletta. Denna samrådsredogörelse ska ses som ett nytt dokument baserat på det nya planförslaget vilken inte ska förväxlas med samrådsredogörelsen från den tidigare granskningen.

Totalt har 11 st yttranden inkommit varav 4 st inte har någon erinran, 1 st har erinran samt 6 st som har synpunkter på planförslaget som redovisas nedan.

Remissinstans	Anmärkning	Kvarstående synpunkter
<b>Myndigheter, organisationer m.fl.</b>		
1. Länsstyrelsen Gävleborg	Synpunkter	Ja
2. Trafikverket Region Mitt	Synpunkter	Nej
3. Lantmäterimyndigheten	Ingen erinran	Nej
4. Länsmuseum Gävleborg	Ingen erinran	Nej
5. Gästrike Räddningstjänst	Ingen erinran	Nej
6. Kommunala rådet för funktionshindrade	Synpunkter	Ja

Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning verkar för en hållbar utveckling i Hofors, Ockelbo och Sandviken.



Sandvikens Kommun

Sakägare eller motsvarande		
7. Skanova	Ingen erinran	Nej
8. Gästrike Vatten AB	Synpunkter	Nej
9. X-Trafik	Synpunkter	Ja
10. PP Rallarservice AB	Erinran	Ja
11. PP Rallarservice AB	Synpunkter	Ja

## INKOMNA SYNPUNKTER

### 1. Länsstyrelsen Gävleborg, 2015-04-17

Samråd för detaljplan för del av fastigheten Hofors 11:54 samt Hofors 11:202, Hofors järnvägsstation, Hofors kommun, Gävleborgs län.

#### **Redogörelse för ärendet**

Detaljplanen har överlämnats för samråd till Länsstyrelsen i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap. Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en omgestaltning av området framför järnvägsstationen i Robertsholm. Med planerad omgestaltning skapas en ny och tydlig trafikmiljö där olika funktioner och trafikslag separeras från varandra.

#### *Gällande översiktsplan*

För området gäller översiktsplan antagen 2010-06-14. Föreslagen detaljplan strider inte mot gällande översiktsplan.

#### *Gällande detaljplan*

Gällande detaljplan är fastställd 1939-12-30 och anger området för järnvägsändamål.

#### **Sammanfattande bedömning**

Länsstyrelsen anser att omgestaltningen och upprustningen av området framför järnvägsstationen i Robertsholm är positiv för trafikanterna och resenärerna. Planerade åtgärder förväntas skapa separata och mer funktionella ytor för olika trafikslag och oskyddade trafikanter, ge plats för pendlarparkering, förbättra tillgängligheten för funktionshindrade, skapa en tryggare och mer tilltalande utemiljö genom att utnyttja och omgestalta omgivande grönytor samt ge möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten inom närliggande grönområden. Länsstyrelsen tycker att cirkulationsplatsen bör utformas på ett sådant sätt att träden i denna kan behållas. Träden är en gång planterade och innehar såväl naturvärden som estetiska värden.

#### **Synpunkter utifrån länsstyrelsens särskilda bevakningsområden/statliga intressen**

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån sina särskilda bevakningsområden; Riksintressen, mellankommunala frågor,

miljökvalitetsnormer, hälsa och säkerhet och strandskydd och kan därför godkänna planförslaget för antagande enligt PBL 5 kap 18 §.

### **Övriga synpunkter**

#### *Naturmiljö och landskapsbild*

Träden i cirkulationsplatsen är en gång planterade och innehar såväl naturvärden som estetiska värden. Det vore därför önskvärt att cirkulationsplatsen utformas på ett sådant sätt att träden i denna kan behållas.

#### *Miljöbedömning*

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

#### ***Kommentar:***

*Träden i cirkulationsplatsen kommer dessvärre behöva fällas eftersom det inte finns möjlighet att möta busstrafikens krav på framkomlighet på annat sätt. Beslutet grundas på de gällande markägoförhållandena framför stationshuset. Det är beklagligt att träden fälls men kraven på en fungerande lokaltrafik i området väger tyngre än trädens bevarande.*

## **2. Trafikverket Region Mitt, 2015-04-17**

Samrådsyttrande gällande detaljplan för fastigheterna Hofors 11:54 och Hofors 11:202, Hofors kommun

Ovanstående plan har översänts till Trafikverket för synpunkter. Vi vill framföra följande.

Det är mycket positivt att Hofors kommun tar detta grepp att förbättra miljön kring stationen för att öka tillgängligheten till området. Trafikverket genomför samtidigt en projektering för en ny plattform som ska sammanlänkas med kommunens planerade område. En fortsatt dialog i detaljutformningen måste därför ske.

Under beteckningen J1 kan sista delen ”och ej alstrar trafik” tas bort då det redan finns i benämningen ”ej störande för omgivningen”.

Det behövs även ett förtydligande hur det är tänkt att anslutningen in till vår fastighet Hofors 11:8 ska fungera så att åtkomst till marken säkerställs. Underhållsfordon måste kunna komma in till spärområdet.

#### ***Kommentar:***

*Vi delar givetvis Trafikverkets önskan om att en fortsatt dialog behövs för detaljutformningen. Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning (VGS) välkomnar alltid ett bra samarbete med Trafikverket och kommer att vara tillgängliga för dialoger där ett utbyte av tankar och idéer kan ske.*

VGS förstår vad Trafikverket menar med beteckningen  $J_1$  och en ny planbestämmelse kommer att införas där formuleringen ”och ej alstrar trafik” inte längre ingår i plan- och genomförandebeskrivningen.

Tillgängligheten för Trafikverket till fastigheten Hofors 11:8 är självklart något som skall garanteras. VGS vill klargöra att vägen som ansluter till Trafikverkets fastighet kommer att avgränsas med markeringar i vägbanan och inte genom nivåskillnader eller liknande. Det innebär att de ytor som gränsar till tillfartsvägen är överkörningsbara vilket VGS hoppas ska tillgodose Trafikverkets behov av utrymme.

### **3. Lantmäterimyndigheten, 2015-04-14**

Detaljplan för fastigheterna Hofors 11:54 och Hofors 11:202, Hofors kommun, Gävleborgs län.

Lantmäteriet har tagit del av handlingar till ovanstående ärende och har inget att erinra mot dessa.

#### ***Kommentar:***

*Yttrande noteras.*

### **4. Läns museet Gävleborg, 2015-04-10**

Rörande detaljplan för Hofors 11:54 och Hofors 11:202.

Läns museet ser positivt på planerna och har inget att erinra.

#### ***Kommentar:***

*Yttrande noteras.*

### **5. Gästrike Räddningstjänst, 2015-04-14**

Remissvar: Detaljplan för fastigheterna Hofors 11:54 och Hofors 11:202, Hofors kommun, Gävleborgs län.

Räddningstjänsten har inget att erinra över detaljplanen.

#### ***Kommentar:***

*Yttrande noteras.*

### **6. Kommunala Rådet för funktionshindrade**

Detaljplan för del av fastigheten Hofors 11:54 samt fastigheten Hofors 11:202, Hofors järnvägsstation, Hofors kommun, Gävleborgs län.

Ovanstående detaljplan har Rådets tillgänglighetsgrupp tagit del av och har följande synpunkter på:

Gruppen saknar markeringar för cykelställ, handikapparkeringar och hur belysningen kommer att se ut.

För de med nedsatt syn bör det finnas taktila stråk.

Beläggningen på Torget bör vara asfalt.

Gärna att det finns parkbänkar i anslutning till handikapparkeringen. Att stationshuset är tillgängligt för rullstolar, rullatorer och även en handikapp toalett finns på plats.

**Kommentar:**

VGS vill förtydliga att detta är en detaljplan och inte ett gestaltungsprogram. Placering av bänkar, val av armaturer, markeringar för cykelställ etc. är frågor som hanteras i ett senare skede och inte i en detaljplan. Beläggningen på de allmänna ytorna kommer att vara hårdgjorda vilket bör framgå av den medföljande plan- och genomförandebeskrivningen men kan förtydligas ytterligare. Likaså kommer det att finnas taktila stråk som en del av omgestaltningen av planområdet och dessa kommer att ansluta till de stråk som Trafikverket anlägger i samband med sitt arbete i anslutning till spårområdet. VGS kommer att hålla en fortsatt dialog med Trafikverket i det syftet. Gällande handikapparkeringar framgår även deras placering i plan- och genomförandebeskrivningen. Stationshusets tillgänglighet är en sak mellan berörd fastighetsägare och Trafikverket.

**7. Skanova, 2015-04-01**

Detaljplan för fastigheterna Hofors 11:54 och Hofors 11:202, Hofors kommun, Gävleborgs län.

Skanova har inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

**Kommentar:**

Yttrande noteras.

**8. Gästrike Vatten AB, 2015-04-17**

Yttrande avseende Kungörelse för detaljplan för fastigheterna Hofors 11:54 och Hofors 11:202, Hofors kommun, Gävleborgs län, dnr 364/13.

Gästrike vatten (GVAB) har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och vill framföra att planområdet delvis ligger inom verksamhetsområdet för dagvatten och planområdet är ansluten till kommunalt vatten och avlopp. GVAB vill även upplysa om att inom planområdet ligger flera VA-ledningar som måste tas hänsyn till vid schaktning och eventuell byggnation.

**Kommentar:**

VGS tackar GVAB för att de har uppmärksammat kommunen på VA-situationen inom planområdet. Givetvis måste ledningarna tas i beaktning och ett förtydligande av detta har gjorts i stycket för den tekniska försörjningen i plan- och genomförandebeskrivningen.

**9. X-Trafik, 2015-04-17**

**Detaljplan för del av fastigheten Hofors 11:54 samt fastigheten Hofors 11:202, Hofors järnvägsstation  
Dnr 364/13**

X-Trafik har studerat förslaget till detaljplan och har följande synpunkter:

Utrymmet för cirkulationsplats i korsningen Hubobanan – Faktorsgatan – Bruksvägen är begränsat. Vid detaljprojektering av cirkulationen måste framkomligheten för busstrafiken beaktas särskilt. Sannolikt medför detta att cirkulationsplatsen måste göras asymmetrisk.

Gångväg behövs längs med stationshusets norra sida. Detta för att få en bra gångförbindelse mellan östra och västra delen av området.

Vid normaltrafik så trafikeras hållplatsen samtidigt av en buss. Vid tågstopp eller tågförseningar så ökar antalet bussar som samtidigt anländer. Vid tågstopp kan 1-3 ersättningsbussar utöver ordinarie busstur. Utrymmet för ersättningstrafiken är begränsat och därför kan det bli trångt när det är stopp i tågtrafiken och alla tågresenärer måste byta mellan tåg och buss.

En viktig faktor för att få ett tryggt byte mellan buss och tåg är den visuella kontakten. För resenären har det betydelse att känna trygghet vid byte mellan tåg och buss. För en resenär som är okänd med stationsområdet är det ännu viktigare med en visuell kontakt för att lättare kunna orientera sig. För bussföraren har det stor betydelse att kunna se om tåget anlant och om det är resenärer på väg från tåget till bussen. Detta är speciellt viktigt vid förseningar. Stationshusets placering försvårar i stor utsträckning denna visuella kontakt.

För att få en god bytesfunktion tåg/buss så måste några viktiga punkter säkerställas:

- Att persontågen i första hand använder spår 1.
- Att det finns direkt gångförbindelse väster om stationshuset mellan plattformen på spår 1 och busshållplatsen. (Denna förbindelse ligger utanför planen och regleras därför inte i planen.)
- Att informationstavlor placeras så att de är lätt tillgängliga för resenärer både på plattformen vid spår 1 och vid spår 2/3. Även bussföraren har nytta av att se infotavla med realtidsvisning vid tågförseningar.

Om spår 2 i stor utsträckning används för persontågen så kommer den visuella kontakten mellan buss och tåg att blir undermålig och påverkar byte mellan tåg/buss mycket negativt. Det är av stor vikt att resenären kan se bussen och bussföraren kan se om tåget har kommit och om någon resenär är på väg mellan buss och tåg.

Om Trafikverket sätter upp staket längs med plattformen vid spår 1 och leder gående till/från spår 1:s plattform öster om stationshuset så kommer tillgängligheten till busshållplatsen bli mycket dålig.

Kommer persontågen i första hand att använda spår 2, så borde busshållplatsen placeras öster om cirkulationsplatsen. (Dvs. bussanläggningen borde då ”spegelvändas”.) En placering öster om cirkulationen/stationshuset medför flera fördelar eftersom det ger möjlighet

till bättre körvägar för bussarna och mer utrymme för hållplatsen och det finns större möjligheter att rymma ersättningsbussar vid tågstopp. Dessutom ges visuell kontakt med båda plattformarna.

Spår 1 är avklippt på plankartan m.fl. Är detta riktigt??

**Kommentar:**

*Plankartan i samrådsförslaget är hämtad från Hofors kommuns primärkarta. En grundkarta för planområdet har sedan dess beställts och inkluderats i plankartan med korrekta inmätningar.*

*Hofors kommun är medveten om att cirkulationsplatsen i korsningen Hubobanan – Faktorsgatan – Bruksvägen kommer att behöva en asymmetrisk utformning, det har representant (Per-Hans Ekelund) från X-Trafik lyft på mötet med Byggservicekontoret 2014-02-25. Då fastslogs det att utformningen av cirkulationsplatsen i ovan nämnda korsning skulle skjutas på framtiden och all utformning av cirkulationen ska ske i samråd med X-Trafik. Det är något som plan- och byggenheten ämnar hålla eftersom det är i kommunens intresse att göra det bästa möjliga av situationen med tanke på de premisser som uppdraget för detaljplanen innebär. Dock kan det förtydligas i plan- och genomförandebeskrivningen.*

*Under det ovan nämnda mötet diskuterades att bussarna har specifika behov för framkomlighet som måste beaktas. På grund av de premisserna har X-Trafik själva hjälpt plan- och byggenheten att utforma busshållplatsen med tillhörande bussgata och svängradie på cirkulationsplatsen framför stationshuset. Bussgatan har breddats med avsikt att ge större svängradier för trafikerande bussar och med den upphöjda cirkulationsplatsen ska utrymmet i den vara tillräckliga för bussarna att ta sig fram.*

*VGS kommer att ta behovet av en gångbana framför stationshuset i beaktning men det är kommunens avsikt att leda strömmarna av oskyddade trafikanter söder om stationshuset och på så sätt minimera antalet konfliktpunkter mellan gångtrafikanter och motorfordon.*

*Enligt de ritningar som X-Trafik hjälpte plan- och byggenheten med ska den föreslagna busshållplatsen kunna hantera 2 bussar åt gången vid behov. Samtidigt som det finns utrymme nog i vägbredd vid busshållplatsen för en buss att passera en stillastående buss. VGS anses inte att trafiksituationen kommer upplevas som kaotisk om det skulle komma flera ersättningsbussar åt gången vid eventuella stopp i tågtrafiken. Kommunen utgår från att en buss, i respektive riktning, fylls åt gången med resenärer för att sedan lämna busshållplatsen. I samband med dessa tillfällen kan bussarna komma att få köa och invänta sin tur. Det bör också påpekas att Hofors för tillfället är en mötesstation men det pågår utredningar om att flytta mötespunkterna till andra platser på sträckan. Skulle denna utveckling bli verklighet minskar risken att för många bussar trafikerar stationsområdet under samma tidsperiod.*

*VGS har för avsikt att sätta upp skyltar som tydligt påvisar vart busshållplatsen ligger vilket kommer att föranleda fortsatta dialoger med*

*Trafikverket för hur det ska kunna ske på bästa sätt. Under mötet med X-Trafik 2014-02-25 samtalades det om alternativa visuella kommunikationssystem än direkt siktlinje till perrongen intill spår 2-3 eftersom stationshusets placering försvårar denna visuella kontakt. Då framkom det att det var möjligt att lösa alla de detaljerna i efterhand. Trafikverket har även planer på att arbeta med att göra nya perronger till både spår 1 och spår 2-3 i Hofors där även nya bommar skall sättas upp vid korsning av spår 1 och 2 för tågresenärer till och från spår 2-3. Dessa bommar kommer att ha en tydlig ljudsignal när de fälls vilket borde möjliggöra för en bussförare att höra tågets ankomst och avgång. Plan- och byggenheten önskar en vidare dialog med X-Trafik angående kommunikationssystem om det skulle visa sig vara nödvändigt.*

*Hofors kommun kan inte påverka vilka spår som ska användas för att trafikera Bergslagsbanan. De indikationer som kommunen har fått av Trafikverket är att det kommer vara ett jämnt fördelat nyttjande av spår 1 och 2 i Hofors. På grund av gällande markägoförhållanden som fastställdes innan detaljplaneuppdraget kom till Byggservicekontoret är det omöjligt att flytta busshållplatsen till området öster om stationshuset. Inköp av mark föranleddes av geotekniska undersökningar vars resultat låg till grund för den inköpta marken. Det är även oklart hur X-Trafik menar med att siktlinjerna blir bättre om busshållplatsen placeras öster om stationshuset. VGS menar att det finns byggnader som är nödvändiga för järnvägsdriften som effektivt skymmer sikten till perrongen vid spår 1. De arbeten som Trafikverket kommer genomföra på Hofors station kommer att innebära att ytterligare en teknisk anläggning etableras i anslutning till den befintliga relästationen, vilket skapar ytterligare hinder för sikten.*

#### **10. PP Rallarservice AB, 2015-04-07**

##### **Synpunkter angående den planerade parkeringsytan vid Hofors station**

Den planerade ombyggnationen beskrivs i plan- och genomförandebeskrivningen, men vid en noggrannare genomläsning av detta förslag, finns en rad frågor som ej verkar ha tagits någon hänsyn till.

Det mest anmärkningsvärda är att i planbeskrivningen står det att särskild hänsyn har tagits till de rörelsehindrade samt andra funktionshindrade situation.

Med detta förslag kommer all busstrafik att korsa samtliga resenärers väg till tågen, då de gående kommer att korsa anslutningsbussarnas färdväg.

Tre och en halv sida i utredningen handlar om trafikverkets långtidsplanering som i själva verket är helt utan betydelse för detta projekt, men inte en enda bokstav om det som är av största betydelse.

Nämnligen att Trafikverket har beslutat att ombyggnad av sin del av plattformsanläggningen i Hofors. Det skall byggas en vägskyddsanläggning, dvs. bommar över spår 1 och 2, samt att den provisoriska plattformen på spår 1 blir byggd enligt trafikverkets



bestämmelser. Taktillplattor samt all informationsutrustning är samlad till den östra sidan då den huvudsakliga passagerarströmmen anvisas till spår 2 då detta är huvudspåret. Detta kommer att innebära att passage på västra sidan av stationshuset inte kommer vara möjlig eller lämplig för varelse fotgängare eller fordonstrafik med nuvarande förslag.

Det innebär således att all passage av gående samt rullstolsburna kommer att ske på stationens östra sida. Samtliga passagerare som skall åka buss eller bil, kommer at bli tvingade att korsa bussgatan, samt att gå i den framför stationshuset.

Bussförarna kommer ej att kunna se tågen från sin hållplats, och detta kan innebära att exempelvis någon rörelsehindrad eller av andra orsaker långsam person, kommer att bli från åkt.

Plattformsombyggnaden har byggstart vecka 19 2015 då upphandlingen av entreprenör för detta projekt skall vara avslutad. Hofors kommun var kallad till byggmöte om detta men deltog ej.

När det gäller den tilltänkta bussgatan så kommer det som sagt vara genomförbart med den tilltänkta bussgatan att framkomlighet finns, MEN det är på flera ställen exakta minimikraven för svängradier. D.v.s. inga toleranser finns för felstyrning av dessa fordon. Dessutom finns det bara plats för 1 buss i taget att stanna och lasta i passagerare. Noteras kan att vid trafikstörningar är det ibland 3 st. bussar på plats.

Med andra ord så är målet med ökad säkerhet inom kommunens del av anläggningen ej uppfylld.

Fastigheten Hofors 11:173 kommer att förlora sina utfartsmöjligheter på stora delar, det innebär i praktiken att exempelvis räddningstjänst ambulans mm en kan vända inne på denna fastighet. Om ett fordon parkerar eller får stopp vid infarten, kommer fastigheten vara helt avskärmad. Dessutom är markvärmeanläggningen inom byggområdet. Säkerheten för barn i denna fastighet kommer att bli en otrygg miljö.

Jag har i tidigt stadium av detta tittat på alternativa lösningar samt påtalat det för kommunens tjänstemän, och har en bra lösning som innebära att detta projekt blir betydligt billigare i utförande, samt att säkerhetsnormerna blir uppfyllda. Det förslag som jag framför innebär att en bussgata byggs på östra sidan av nuvarande parkering med infart före förskolan gång och cykelväg byggs separat på förslagsvis den östra sidan om bussgatan in. Bussarna kommer att ha sina anvisade hållplatser franskilt från övrig trafik. Svängradierna för bussarna kommer att vara mycket större.

Problemet är att kommunens tjänstemän ej har lyssnat när detta framfördes vid ett möte mellan trafikverket kommunen och mig långt innan den avdelade tomten vart avstyckad. Diskussionen var att kommunen skulle ta över all mark av trafikverket på stationssidan, då jag också var erbjuden att köpa denna mark av trafikverket. Av någon anledning har man alltså styckat av en del av marken innan man visste hur man ville bygga.

Trafiken framför förskolan kommer att halveras av bussarna med detta förslag.

Hela området kommer upplevs som mycket ljusare. Större grönytor kan anläggas Cykel och Gångvägar är åtskilda från trafik.

Miljömässigt kommer det föreslagna alternativet att vara bättre.

Motorvärmare finns i dagsläget att tillgå om behov skulle finnas.

***Kommentar:***

*Plan- och byggenheten har svårt att se nackdelarna att i plan- och genomförandebeskrivningen sträva efter en miljö som har tydliga stråk utan höjdskillnader för att underlätta för personer med funktionsnedsättning oavsett om det gäller individer med svårigheter att röra sig, personer med synskador, perceptionssvårigheter etc. VGS strävar efter att skapa en situation som är så lättorienterad som möjligt för alla som anländer till stationsområdet oavsett deras förmågor och kapacitet. För att skapa tydliga stråk med målpunkter har plan- och byggenheten valt att förlägga de stråken på stationsbyggnadens västra sida där resenärer endast behöver korsa bussgatan då den endast används för busstrafik som för närvarande trafikerar området en gång i timmen. På så sätt anser kommunen att det är mindre trafik på den gatan än vad det är i det trafikrum till vilket all annan motortrafik är hänvisad till.*

*Kommunen är medveten om att det kommer bli brister i siktlinjerna mellan den nya placeringen av busshållplatsen och perrongen vid spår 2-3 men plan- och byggenheten har samtalat med X-trafik om att det går att lösa med andra insatser för att uppmärksamma bussförarna att tågen har inkommit till stationen. Den ombyggnation som spårområdet vid stationen i Hofors kommer att genomgå innebär även att bommar sätts upp vid passagen över spåren från perrongen vid spår 2-3 kommer ha en tydlig ljudsignal när bommarna sänks vilket även dem bör kunna ge bussförarna en förvarning om att något händer. Likaså bör det nämnas att busstrafiken regleras av en tidtabell där det framgår att det kommer nya bussar inom ett förutbestämt intervall. Hur huvudmannen för busstrafiken väljer att trafikera stationsområdet är inte en fråga som regleras av detaljplanen.*

*Förslag till detaljplan har i ett tidigare skede varit ute för granskning men det har därefter tagits ett omtag kring planen vilket föranlett att planhandlingarna reviderats. Det avsnitt som handlade om Trafikverkets långtidsplanering är numera inte en del av plan- och genomförandebeskrivningen. Plan- och byggenheten har full förståelse för PP Rallarservice ABs åsikter i ärendet men planens förutsättningar har gjort att planförslaget kommer att stå fast. Det finns inte i detta skede någon möjlighet att utöka planområdet ytterligare vilket innebär att busstationens lokalisering fortsatt kommer att vara belägen väster om stationsbyggnaden. En tydlig skyltning ska leda trafikanter i området på ett trafiksäkert sätt och fortsatta diskussioner ska föras med Trafikverket i samband med genomförandet gällande stråk och trafiksäkerhet.*

*Plan- och byggenheten kan endast beklaga att det inte fanns representanter från Hofors kommun närvarande vid det möte som fastighetsägaren nämner. Anledningen beror på att de mail som skickades från Trafikverket inte nådde sin mottagare. Mailen var avsedda att komma till Magnus Andersson i egenskap som planhandläggare och planarkitekt men mailen nådde aldrig fram även om det har visat sig att det var rätt mailadress på dem. Det innebär att det någonstans i IT-systemet hos Hofors kommun funnits en bugg. Detta har påtalats till både IT-avdelningen och till IT-chefen för att försöka råda bot på detta. Det är sannerligen inte en bra situation när korrespondens försvinner. Plan- och byggenheten har även påtalat detta för Trafikverket och en ursäkt har även framförts för att ingen från plan- och byggenheten närvarade på mötet.*

*X-trafik har hjälpt plan- och byggenheten med utformningen av bussgatan och det är deras beräkningar av svängradier som ligger till grund för utformningen. Plan- och byggenheten utgår ifrån att dem känner till sina fordons krav på utrymme samt vilka krav de ställer på sina busschaufförer.*

*Plan- och byggenheten anser att det är fullt möjligt för ersättningsbussar att vänta på sin tur vid busshållplatsen de gånger som fler än 1-2 bussar anländer till stationen samtidigt. Trafikverket utreder om Hofors station ska fortsätta att vara en mötesstation eller inte. Skulle Hofors förlora sin status som mötesstation kommer tågen att inkomma vid olika tider vilket kommer minska trycket på busshållplatsen.*

*Plan- och byggenheten anser att planförslaget medför en betydligt högre säkerhet än hur trafiksituationen ser ut idag. I dagsläget delar såväl skyddade som oskyddade trafikanter på samtliga ytor vilket bidrar till en omstrukturerad trafikmiljö. Gemensamma ytor mellan de olika trafiklagen kommer som PP Rallarservice AB påpekar fortfarande att finnas, men med nya lokala trafikföreskrifter och en tydlig disposition av utrymmen och skyltning kommer platsen att fungera på ett säkrare sätt.*

*Mycket riktigt så förändras utfartsmöjligheterna för Hofors 11:173 i och med den nya detaljplanen men den utfart som finns i fastighetens södra del är planstridig gentemot den gällande detaljplanen B1. Faktum är att den nya detaljplanen följer de gränser som är uppsatta i detaljplan B1. Dock så har fastighetsägaren av Hofors 11:173 och Hofors kommun kommit fram till en uppgörelse där kommunen överlåter mark till Hofors 11:173 för att tillgodose behov på ökad yta för utryckningsfordon. Detta illustreras i plankartan med en användnings gräns som visar den föreslagna tomtgränsen. Angående värmesystemet som finns inom byggområdet har även den frågan löst genom en överenskommelse mellan fastighetsägare och Hofors kommun.*

*Det är ett politiskt beslut att området skall omgestaltas och planhandläggaren måste anpassa sig efter de tomtgränser som finns i och med att marken har köpts av Hofors kommun från Trafikverket, något som gör det omöjligt för handläggaren att exploatera några ytor utanför planområdet. Handläggaren kan inte annat än utgå från av att besluten*

*fattades av personer med kunskap och med geotekniska undersökningar som underlag.*

*Plan- och byggenheten anser att det är upp till fastighetsägaren att utnyttja de motorvärmare som han förfogar över efter sin förmåga men för att skapa en attraktivitet för pendlare med tåg avser Hofors kommun att skapa förutsättningar för att hyra motorvärmare på pendlarparkeringen.*

### **11. PP Rallarservice AB, 2015-04-16** **Stationshuset i Hofors**

#### **Synpunkter angående ändring i detaljplan.**

Den planerade ombyggnaden av stationsområdet kommer att innebära en upprustning av området vilket är bra.

Den omfattas av en detaljplan sen 1939, vilket innebär att fastigheten har ett begränsat användningsområde redan idag.

Med tanke på att denna fastighet även skall fungera som väntsal, att vara i blickfånget för resenärer som anländer ställs dessa frågor.

Varför skall fastigheten inte kunna användas som bostad?  
De boende är medvetna om att tågdrift samt passagerarutbyte sker på fastigheten.

Vilken lagtext är det som hindrar detta?

Detaljplanen som styr detta skall ju omarbetas i o med ombyggnaden av parkeringsytorna.

Av vilken anledning kommer texten in att endast två våningar , ej inredningsbar vind in i det här sammanhanget? Vilken lagtext hindrar detta?

Det skrivs i förslaget att fastigheten ej får användas som hotell eller konferens.

Vilken lagtext bygger detta på?

Syftet med att detta klargörs är att det skall finnas ett naturligt samt bärkraftigt användningsområde för stationshuset.

Att belägga byggnaden med så omfattande restriktioner kan innebära att framtida användning av fastigheten försvåras.

Om så sker, finns risk att framtida ägare inte har möjlighet att upprätthålla standard på byggnaden.

I värsta fall kan det bli att det i slutändan blir en belastning för kommunen om underhållet inte sköts på rätt sätt.

En dialog mellan fastighetsägaren samt kommunala tjänstemän efterlyses, inte bara få ett svar att det inte går att ändra.

**Kommentar:**

*Plan- och byggenheten uppskattar sannerligen att fastighetsägaren till stationsbyggnaden anser att en upprustning av stationsområdet är bra. Det visar att båda aktörer vill nå en lösning som är bra för anläggningen.*

*I kap 2 § PBL (2010:900) säger "det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag." I kap 1 § PBL säger "...Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig och hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och kommande generationer."*

*I den gällande detaljplanen, B1, är inte boende tillåtet inom fastigheten annat än som tjänstebostad för den personal som ansvarade för delar av järnvägsdriften. Det är något som härstammar från en svunnen tid då tågtrafiken var av en annan karaktär än vad den har idag. Det innebär att de som drev stationen vid den aktuella tidpunkten, dvs. personalen som verkade på stationen i Hofors hade en tjänstebostad där. Det innebar inte att utomstående personer hade rätt att bo i stationshuset.*

*De bestämmelserna återspeglas i den nya detaljplanen eftersom Bergslagsbanan är utpekad som en rekommenderad rutt för farligt gods anser plan- och byggenheten att det inte är lämpligt att tillåta boende så tätt inpå spårområdet. Som stöd till detta beslut utöver lagen där de kommunala tjänstemännen ska verka för trygga boende miljöer för kommunens invånare används även dokumentet "Riskhantering i detaljplaneprocessen" som är en riskpolicy för markanvändning intill transportleder med farligt gods. Dokumentet används som ett nationellt verktyg för arbetet med ställningstaganden för hur marken skall användas intill transportleder som kan bli potentiella riskområden. I det dokumentet finns det olika klasser av rekommenderad markanvändning beroende på avståndet till transportleden. Stationshuset i Hofors ligger endast cirka 10 meter från spårområdet och enligt "Riskhantering i detaljplaneprocessen" bör det området användas för odlingsmark, ytparkering, friluftsområde i form av motionsspår etc. samt trafik. I Hofors kommuns översiktsplan, som vann laga kraft 2010-06-14, är det fastslaget att "Riskhantering i detaljplaneprocessen" skall användas vid den fysiska planeringen i kommunen. Eftersom fastighetsägaren driver en verksamhet på fastigheten anser plan- och byggenheten att det ska finnas möjligheter för att ha både kontor och även någon form av icke-störande industrietablering på fastigheten för att skapa ytterligare användningsområden för framtiden. Hofors kommun anser att det är ytterst olämpligt att ha bostadsändamål i stationsbyggnaden med tanke på närheten till spårområdet men har efter samråd med Trafikverket, gällande definitionen av stadigvarig vistelse, valt att tillåta hotell- och/eller konferensverksamhet i stationsbyggnaden. Trafikverkets definition av stadigvarig vistelse är vad som kan beskrivas med fast bostad och det är den långvariga exponeringen som ger upphov till den stora risken för liv och hälsa. Således är inte riskerna för*

*exponeringen vid korttidsboende, såsom uthyrning av rum i form av vandrarhem eller liknande, lika stora då det inte rör sig om en långvarig exponering som vid fast bostad. Plan- och byggenheten har även efter ett samtal med fastighetsägaren sett nyttan av att ha möjligheter för café- och/eller restaurangverksamhet i stationsbyggnaden. Det måste poängteras att det har tillkommit fler användningsområden för fastigheten som inte finns i den gällande detaljplanen vilket ger en mer flexibel användning av stationshuset gentemot dagens situation.*

*Stationsbyggnaden är som fastighetsägaren själv konstaterar en anläggning som ska vara i fokus för resenärer som anländer till stationsområdet men skapar även en fond för omgivningarna. Stationshuset är en gammal byggnad som ger karaktär till den omgivande bebyggelsen och själva stationsområdet. Därför anser Hofors kommun att byggnaden inte ska förvanskas med att flera våningar byggs till på en så karaktärsskapande anläggning.*

*Bestämmelsen att vinden ej får inredas gavs till fastigheten för det fanns en rädsla att det skulle förvanska stationshusets karaktär och identitet men efter att ha övervägt det närmare har plan- och byggenheten valt att ta bort den bestämmelsen då det kan vara en begränsning i det framtida användandet av fastigheten som kontors- och industrilokal.*

*Plan- och byggenheten delar inte fastighetsägarens åsikt om att det inte finns några naturliga och bärkraftiga användningsområden för stationshuset eftersom det har fungerat som verksamhet sedan det uppfördes. I samband med att den nya detaljplanen vinner laga kraft skapas flera användningsområden som inte har varit möjliga enligt den gällande detaljplanen varvid plan- och byggenheten ser det som att det tillkommer ytterligare förutsättningar för framtida fastighetsägare att bedriva verksamheter på fastigheten.*

*Självklart eftersträvar även Hofors kommun att en dialog med fastighetsägare, både nuvarande och framtida, gällande hur det ska kunna upprätthållas en god standard på byggnaden. Plan- och byggenheten ser inte att de bestämmelser som styr den nya detaljplanen kommer att påverka fastighetsägaren att upprätthålla en god standard på byggnaden. Skulle det komma till en situation där byggnaden blir en belastning för kommunen finns det andra metoder att driva på en upprustning av fastigheten såsom vitesförelägganden men det är givetvis inget som någon tjänsteman på kommunen önskar att använda sig av.*

## SAMMANFATTNING OCH VIDARE HANDLÄGGNING

Följande ändringar av planförslaget har gjorts efter samrådet:

- Under planprocessen har förändringar skett som påverkat planhandlingarnas utseende, disposition, diarienummer etc. Det beror på en omorganisation där Byggservicekontoret i Hofors kommun upphört att existera till förmån för den nya förvaltningen, Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning (VGS), som bildades den 1 april 2016 och har sitt säte i Sandviken.
- Bussgatans bredd har utökats i plankartan.
- Gatan på cirkulationsplatsens västra del har korrigeras och är nu synlig i plankartan.
- Långtidsparkeringens utformning har korrigerats med hänsyn till bussgatans nya bredd.
- Plan- och genomförandebeskrivningen har kompletterats med information från den bullerutredning som genomfördes 2016-06-17.
- Plan- och genomförandebeskrivningen revideras med information från inkomna yttranden gällande bland annat cirkulationsplatsernas utformning och att samråd ska ske med X-Trafik i genomförandet. De hårdgjorda ytornas material har preciserats och hur Trafikverkets servicefordon ska nå spårområdet förklarats.
- Ett förtydligande har gjorts gällande teknisk försörjning med vatten- och avlopp utifrån Gästrik Vatten ABs synpunkter.
- Planbestämmelsen ”vind får en inredas” för fastigheten Hofors 11:202 har tagits bort då bestämmelsen kan medföra svårigheter att bedriva verksamheterna kontor och icke störande industri inom fastigheten.
- Planbestämmelsen **C** tillkommer vilket tillåter café- och restaurangverksamhet i stationsbyggnaden.
- Planbestämmelserna **T**, **J1**, **K1** redovisas och slås ihop med bestämmelse **C** till en gemensam planbestämmelse, **TJKC1**. Planbestämmelsens beskrivning omformuleras till: ”Stationsbyggnad med väntsal. Tillåter anordning av café- och restaurangverksamhet, kontor och icke störande industri”.
- Planbestämmelsen **m1** tillkommer efter genomförd bullerutredning som ställer krav på bullerdämpande åtgärder för ny- eller ombyggnad på fastighet Hofors 11:173.
- Planbestämmelsen **parkering** har ersatts av bestämmelserna **parkering1** för pendlarparkeringen samt på- och avstigningsparkering i cirkulationsplatsen och **parkering2** för handikapparkeringen.
- Den utökning av tomtmark för fastigheten Hofors 11:173 som beslutades om genom överenskommelse efter mötet mellan fastighetsägare och representanter från Hofors kommun har förts in i plankartan samt plan-och genomförandebeskrivningen.

Kvarstående sakägare från samrådet:

- Trafikverket
- X-Trafik
- Gästrike Vatten AB
- Skanova
- PP Rallarservice AB
- BRF Tolven
- Tekniska kontoret, Hofors kommun

### **Förslag till beslut**

Förvaltningen beslutar att skicka ut förslaget till detaljplan för granskning.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN**

Christer Åberg  
Planhandläggare

Matti Lappi  
T.f. Plan- och byggchef