

Upprättade år 1985	Dnr
Ärende Stadsplan för Järnvägsgatan m.m. Bollnäs tätort	
Registerområde Bollnäs	
Kommun Bollnäs	Län Gävleborg

Till akten hör

.....1..... band

.....37..... numrerade sidor

..... inneliggande karta

.....1..... annan karta

rollad
plan

1986:402

Förslag till ändring av stadsplan
för Järnvägsgatan m m
i Bollnäs tätort och kommun, Gävleborgs län. (Tillhör karta BOL
9:6) Reviderat i september 1985

STADSPLANEBSKRIVNING

Tillhör länsstyrelsens i Gävleborgs län beslut
den 25 april 1986 betygar

Maudha Skärm

Tillhör kommunfullmäktiges
beslut 1985 12 16, § 283
Betygar i tjänsten

Gun Hansson

Gun Hansson
ordförande

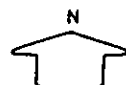


ORIENTERINGSKARTA

TILLHÖRANDE FÖRSLAG TILL ÄNDRING
AV STADSPLAN FÖR JÄRNVÄGS-
GATAN MM I BOLLNÄS TÄTORT
OCH KOMMUN



PLANOMRÅDE



SKALA 1:8000

0 200 400 600 M

H A N D L I N G A R

Planförslaget utgöres av

1. Stadsplanekarta
2. Stadsplanebestämmelser

Till planförslaget hör även följande handlingar:

1. Stadsplanebeskrivning
2. Grundkarta upprättad på fastighetskontoret.
Fastighetsredovisningen hänför sig till 1985 05 31
3. Kommunalekonomisk utredning upprättad på fastighetskontoret
4. Illustrationskarta (BOL 9:6 i)

P L A N D A T A

Planområdet är beläget i tätortens centrala del omedelbart öster om järnvägen. Omfattningen framgår av orienteringskartan.

AREAL

Planområdets areal uppgår till ca 6.4 hektar och är tidigare detaljplanlagt.

P L A N E R I N G S F Ö R U T S Ä T T N I N G A R

BEFINTLIGA PLANER

Generalplan, områdesplan

Generalplaneskiss upprättad på stadsarkitektkontoret i september 1974 redovisar genomfartstrafiken på västra sidan av järnvägen.

Områdesplan för Bollnäs centrum antagen av kommunfullmäktige 1978 anger som en av målsättningarna att - trafik utan mål i centrum skall ledas utanför centrumområdet, dels längs Magasinsgatan, dels längs en ombyggd och upprustad gata omedelbart öster om järnvägen. Längs denna nya Järnvägsgata skall framtida parkeringsplatser lokaliseras så att de inre delarna av centrumområdet avlastas från trafik. Parkeringshus redovisas både i kv Framtiden och kv Ängen.

Detaljplaner

För planområdet gäller följande stadsplaner.

Av Kungl. Maj:t fastställda:

för Björkhamre köping	1929 04 05
för Bollnäs köping	1941 02 21
för Ohnbacken	1942 03 13
för kv Annexet	1945 03 23
för området norr om kyrkan	1966 10 19

Av länsstyrelsen fastställda:

för kv Domaren	1945 11 30
för delar av Bollnäs stad	1963 11 29
för kv Åkern	1970 07 21
för kv Gnistan m m	1970 09 28
för kv Magistern	1973 03 06
för Häggesta 8:118, Säversta 8:23	1973 09 12
för kv Åkern m m	1978 02 08
Säversta 7:73 - östra industriområdet	1979 10 30
för kv Jerusalem	1982 07 14

Följande stadsplaner gränsar till planområdet.

för Björkhamre köping	1939 02 01
för Norra delen av Nygatan	1962 11 28
för Öster om Nygatan	1982 09 09

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN, MARKENS ANVÄNDBARHET

Terrängförhållanden, vegetation

Marken inom området är relativt plan. Stora delar utgör hårdgjorda körytor samt bebyggda centrumkvarter.

Värdefull vegetation har mätts in och redovisas på plankartan.

Geotekniska förhållanden

Översiktlig geoteknisk undersökning i planerat vägläge har utförts av K-konsult, Sundsvall 1981 10 29. Undersökningen visar att grunden under befintlig överbyggnad till övervägande del består av silt och siltig morän. Lokalt vid kvarteret Frej kan lera förekomma. Mellan kvarteren Bäckasinen och Balder förekommer fyllning som utgörs av sprängsten, sand och grus på lokalt förekommande organiska jordar. Med föreslagna gatuhöjder förekommer inga sättnings- och stabilitetsproblem för föreslagen gata.

Bebyggelse

Kv Framtiden: I kvarterets södra del finns ett äldre nyrenoverat hus i två våningar inrymmande en mindre hotellrörelse samt ett mindre gårdshus.

I norr finns dels en liten byggnad för bilförsäljning dels en för bilservice.

Kv Bäckasinen: Kvarteret inrymmer två äldre före detta bostadshus som kontoriserats. Omedelbart söder om kvarteret finns en liten kiosk för taxi och pressbyrå.

Bebyggelsen väster om kv Bäckasinen består av stationshuset och ett flertal gamla byggnader tillhörande SJ.

Kv Ängen: Bebyggelsen utgörs i kvarterets norra del av ett äldre hus innehållande kontor och söder därom av ett äldre flerbostadshus i tre våningar samt i dess västra del av busstationen.

Norr om korsningen Ringvägen/Nygatan finns ett äldre bostadshus samt en mindre bilverkstad.

Vägar och trafik

Järnvägsgatan/Ringvägen går parallellt med järnvägsområdet och ansluter till Nygatan i norr och söder. Dessa två gator har ett flertal tvärgator.

Till Järnvägsgatan ansluter Våggatan, Trädgårdsgatan, Stationsgatan och Brogatan.

Till Ringvägen ansluter Älggatan, Västergatan samt Villavägen.

I området vid järnvägsstationen är mellan Järnvägsgatan och spårområdet stora ytor iordningställda för markparkering. Även i kv Tor och Ängen finns markparkering.

Markägoförhållanden

Huvuddelen av marken ägs av kommunen och SJ. I kvarteret Framtiden, Bäckasinen, Ängen samt norr om kv Frej finns privatägd mark.

P L A N F Ö R S L A G

Syftet med planförslaget är dels att genomföra en trafikomläggning så att Nygatan avlastas dels möjliggöra en nybyggnad av kombinerad järnvägs- och busstation.

Bebyggelseområden

Ett mindre område för allmänt ändamål föreslås i kv Framtidens södra del.

Omedelbart väster om kvarteret Bäckasinen redovisas ett område för järnvägsändamål. Avsikten är att en byggnad i en våning skall uppföras innehållande bl a väntutrymmen för både järnvägs- och bussresenärer, pressbyråkiosk, godshantering samt erforderliga administrationslokaler.

Bollnäs tätort är skyddsrumsort. Brist råder inom området. Frågan om skyddsrumbehovets storlek får lösas i samband med projektering.

Friytor

Stor hänsyn har tagits till befintlig vegetation vid planförslagets utformning.

Vid genomförandet föreslås dessutom en omfattande nyplantering.

Parkremsan mellan Järnvägsgatan och spårområdet söder om stationshuset får en i höjd varierad plantering av både träd och buskar.

Omedelbart söder om stationshuset görs en förtätad trädplantering.

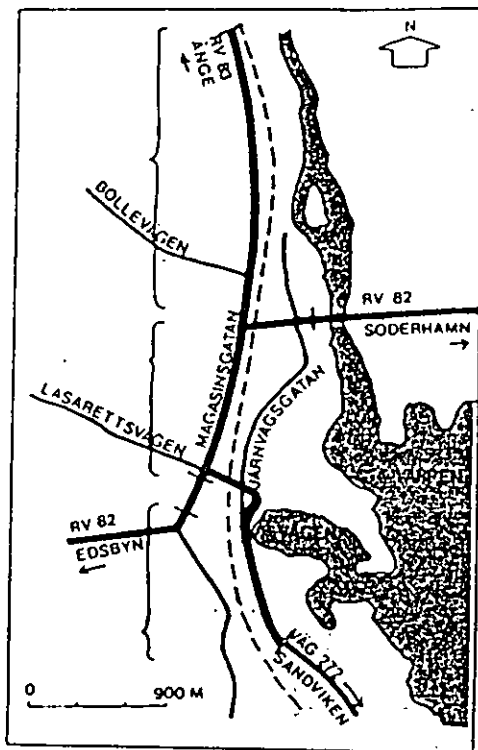
Området mellan Järnvägsgatan och Västergatan får en plantering i huvudsak enligt bilagd illustration.

I norr i anslutning till Ringvägen föreslås en del befintliga alléträd flyttas till föreslagen sidoremsa.

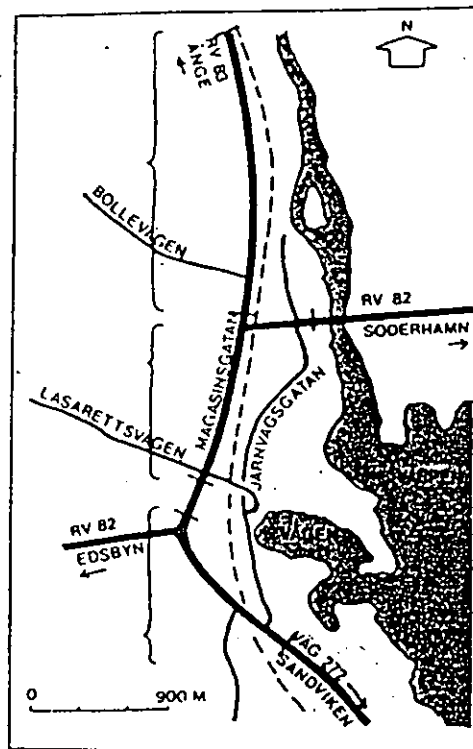
Vägar och trafik

Gatunät

Tätortens framtida övergripande trafiknät framgår av följande illustrationer, där genomfartstrafik getts kraftigare markering.



Etapp I



Etapp II

Järnvägsgatan föreslås få en funktion som huvudgata utan genomfartstrafik. Den ansluts till en början i söder till väg 272/Nygatan. När Saverstaviadukten byggs i etapp II ansluts Nygatan till en genomgående Järnvägsgata.

Vid kv Annexet förlängs Trädgårdsgatan fram till den föreslagna nya Järnvägsgatan. Den befintliga gatan intill kvarteret redovisas som en enkelriktad parallellgata till den nya huvudgatan.

Även Stationsgatan föreslås ansluten till huvudgatan, men endast för utfartstrafik.

I norr redovisas dels Älggatan dels Nygatan ansluten.

Ringvägen i norr föreslås få en funktion som lokalgata för kv Balder och Frej med anslutning till dels Nygatan dels Västergatan.

Från järnväg- och övriga trafikområden i planområdets västra del föreslås fem anslutningar till huvudgatan varav tre stycken redovisas som enkelriktade. Se även illustrationsplan karta Bol 9:6 i.

Gång- och cykeltrafik

Ett delvis separat gång- och cykelstråk redovisas längs den nya Järnvägsgatans hela längd. I norr föreslås Ringvägen/Västergatan utnyttjas.

Kollektivtrafik

Ett område för taxi föreslås i södra delen av kv Tor.

Ett större trafikområde för bussarnas behov redovisas i väster intill stationsområdet. Bussplanen föreslås få en utformning i huvudsak enligt bilagd illustration, där bussresenärernas säkerhet och bekvämlighet getts en hög prioritet, bl a genom trafikseparering och påstigningsramp utformad med tak.

Parkering och angöring

Större markparkeringar föreslås i dels kv Framtidens norra del dels i kv Ängen. Dessa områden kan maximalt inrymma ca 200 bilplatser.

Gatuparkering för totalt ca 50 bilar redovisas i Västergatans södra del samt intill kv Annexet.

På järnvägsområdet intill stationshuset redovisas parkering i den omfattning som täcker det behov SJ angett.
Se illustrationsplan karta BOL 9:6 i.

Immissioner och klimat

Trafikbuller

I trafikprognos för Bollnäs tätort har maximalt trafikflöde för den ombyggda Järnvägsgatan beräknats uppgå till ca 9200 fordon/dygn år 1990. För dessa beräkningar förutsätts att Nygatan stängs i höjd med Ohnbacken vilket har som följd att all biltrafik från norr till centrum passerar den nya gatans norra del. Den avstängningen är ej aktuell.

Trafiksystemets utformning för nu aktuellt planförslag innebär att trafik till centrum från norr kommer att fördelas mellan Nygatan och den nya järnvägsgatan. Trafikflödet för huvudgatans norra del kan beräknas uppgå till ca 6200 fordon/dygn 1990.

En översiktlig vägtrafikbullerutredning har utförts av Ingemanssons Akustikbyrå AB, Stockholm 1980 12 23. Utförda bullerberäkningar grundar sig på ett maximalt trafikflöde på ca 9200 fordon/dygn, samt gatan i ett läge något närmare husen än nu aktuellt förslag.

En korrigerigering av dessa beräkningar till nu aktuella förutsättningar visar att ljudnivåerna kommer att ligga i närheten av redan befintliga nivåer, dvs ca 60 - 62 db (A). Åtgärder för att reducera inomhusnivåerna för ifrågavarande hus bedöms därför inte vara erforderliga.

Fastigheten Tor 1 har utomhusrekreationsytorna vända mot trafikleden, varför ett bullerplank här skulle få en god bullerdämpande effekt. Sålunda föreslås ett från gatan ca 1,5 m högt tätt plank utföras längs västra samt ca 10 m längs södra gränsen.

Med hänsyn till vägtrafikbullret föreslås att en beläggningstyp väljs som ger lägre bullernivåer än en normalbeläggning, exempelvis en öppen dränerande medelfin beläggning.

Luftföroreningar

Bilavgaskommittén har föreslagit riktvärden för luftkvalitet vad gäller koloxid och kvävedioxid. Dessa ämnen anses normalt vara de ur luftföroreningssynpunkt dimensionerande faktorerna. Följande riktvärden föreslås.

För koloxid: 8 timmars medelvärde 10 mg/m³ (milligram)
1 timmes medelvärde 30 mg/m³

För kvävedioxid: 1 timmes medelvärde 190 g/m³ (mikrogram)

Beräkningar vid närmast liggande bebyggelse längs Järnvägsgatan ger koloxidvärden under 7 mg/m³ som 8 timmars medelvärde. Halten kvävedioxid beräknas till under 150 g/m³ som 1 timmes medelvärde.

Beräkningar visar att förhållandena ej väsentligt kommer att förändras med nu föreliggande planförslag i förhållande till befintlig miljö.

På grund av bensinens blyinnehåll rekommenderar dock livsmedelsverket att man ej odlar storbladiga grönsaker typ sallad, spenat, olika sorters kål etc, på område som ligger närmare än 25 m från väg med ett trafikflöde överstigande 3000 f/dygn.

Om bilavgaskommitténs skärpta avgasreningskrav antages kommer både blyutsläpp och övriga föroreningar succesivt att minska.

Teknisk försörjning

Området för planerat stationshus ingår i kommunens värmeplan. Frågan huruvida stationshuset skall anslutas till fjärrvärmenätet får avgöras i samband med projekteringen.

Erforderliga områden för transformatorer och allmänna underjordiska ledningar redovisas.

ÖVRIGT

Fastigheterna Tor 1 och 2 föreslås få vägservitut över fastigheten Bro 5:6 för att på så vis kunna dels bibehålla dels bygga nytt garage i anslutning till deras gemensamma tomtgräns.

PLANGENOMFÖRANDE

Stationshuset med tillhörande parkering avses byggas i SJ:s regi med förmodad byggstart hösten 1985. Medel på ca 10 milj kr finns upptagna i verksamhetsplanen för åren 1984 - 1986.

Övrig markparkering, bussplanen samt parkytor avses byggas i kommunens regi.

Vägverket är väghållare för Järnvägsgatan från söder upp till järnvägsstationen. För den norra delen är kommunen väghållare. Eventuell kostnadsfördelning får tas upp i samband med projektering.

31

Schablonberäknade kostnader finns upptagna i kommunens budget för 1984 för järnvärgsgatan. Budgeterad summa är ca 5,9 milj kr.

SAMRAD

Samråd har skett med samtliga berörda markägare, vilkas synpunkter till vissa delar har beaktats. Följande synpunkter har av olika anledningar ej kunnat beaktas.

Ägaren till fastigheten Framtiden 1 hävdar att för fastigheten gällande plan skall ligga kvar om inte en överenskommelse om fastighetsförvärv kan träffas.

Ägaren till fastigheten Bro 9:2 anser att om en överenskommelse om överlåtande av fastigheten inte träffas bör planförslaget utformas så att tomten kan nyttjas för befintlig verksamhet även i framtiden.

Ägaren till Ängen 2 anser att del av kv Ängen bör redovisas för bostadsbebyggelse i stället för parkering. Parkering bör kunna lösas i något annat kvarter.

- Områdesplan för Bollnäs Centrum redovisar hela kv. Ängen för parkeringsändamål. Överslagsberäkningar av bilplatsbehovet för nu aktuellt detaljplane-förslag har också gjorts och visar på att i princip hela kv. Ängen måste nyttjas för bilparkering.

Ägarna till fastigheterna mot Ringvägen i kv Balder anser att frågan om boendeparkering bör studeras då det enligt föreliggande planförslag kommer att bli stor brist på parkeringsplats.

- Möjligheterna att ordna boendeparkering för kv. Balder har studerats. Genom att Ringvägen enligt förslaget kommer att få en funktion av bostadsgata synes viss kantstensparkering kunna accepteras.

Flera av fastighetsägarna i kv Tor har framfört önskemål om att åtgärder bör vidtas som skydd mot luft- och andra föroreningar.

- En analys av luftföroreningar har utförts och redovisas i planförslaget. Denna visar att inga väsentliga förändringar inträffar för kvarteret. Ingen ändring av planförslaget synes erforderlig.

Samråd har även skett med länsstyrelsen, varvid följande synpunkter framförts.

Vägförvaltningen anser att Stationsgatan inte bör anslutas till Järnvägs-gatan. Vidare bör antalet in- och utfarter till stationsområdet begränsas. Slutligen ifrågasätts om de två busshållplatserna vid infarten till stationsbyggnaden är nödvändiga.

- Stationsgatan är i områdesplan för Bollnäs centrum redovisad som gågata. Att genomföra en sådan anses för närvarande orealistiskt med tanke på relativt långa avstånd till bilparkering. Butikerna bedöms då få en avsevärt minskad tillgänglighet. Då desutom varuförsörjning sker från Stationsgatan, föreslås en enkelriktad bilgata med kantstensparkering. För att inte minska tillgängligheten och

göra trafikrörelserna för krångliga, föreslås en anslutning till Järnvägsgatan. Med en sådan lösning bibehålles tillgängligheten till stor del, samtidigt som gångbanorna kan göras bredare. Ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt synes en utfart mot Järnvägsgatan att föredra framför en rundfart på gamla Järnvägsgatan.

- I nu föreliggande planförslag föreslås att fem detaljplanlagda gatukorsningar med Järnvägsgatan/Ringvägen utgår. Tre stycken föreslås bibehållas. TRADS:s riktlinjer för vad som kan tillämpas vid besvärliga planeringsförutsättningar uppfylls i huvudsak. Emellertid kan icke det rekommenderade avståndet hållas mellan korsningarna Trädgårdsgatan och Stationsgatan. För att förbättra den situationen redovisas Stationsgatan endast med utfartstrafik till Järnvägsgatan. I övrigt kan TRAD:s riktlinjer för god standard vad gäller korsningsavstånd med god marginal uppfyllas.

Vad gäller antalet in- och utfarter till järnvägs- och busstationsområdet kan först konstateras att järnvägsområdet måste nås med separat in- och utfart. Detta på grund av att området skall inrymma separat godshantering och trafikeras med lastbil med släp på den begränsade markytan.

Den separata utfarten från bussplanen har mycket noga övervägts bl a genom att ett stort antal alternativlösningar studerats. Den nu föreslagna utformningen bedöms ge så stora fördelar för bussresenärerna att en sådan lösning totalt sett är att föredra, samtidigt som utfarten dessutom har relativt ringa trafik.

De två busshållplatserna för lokalbussarna längs Järnvägsgatan föreslås utgå och i stället nyttja bussplanen då bussresenärerna som stiger av eller på i huvudsak har stationsområdet som startoch målpunkt.

Utformningen av bussplanen har skett i samråd med forskare som medverkar vid Transportforskningsberedningens pågående utredning om bussterminalers utformning.

Länsantikvarien anför att vid en så total omvandling av en central stadsmiljö bör ställas stora krav på att resultatet får mycket hög kvalitet, både funktionellt och estetiskt. Det är också väsentligt att alternativ undersöks som innebär en bättre kontinuitet med den historiskt givna och för Bollnäs historia och framväxt så viktiga järnvägsmiljön.

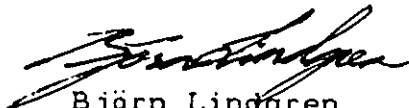
Länsantikvarien anser att gamla stationshuset t ex kan bevaras utan att det försämrar funktionen i det nya stationsområdet. Detta skulle minska behovet av nybyggnadsvolym. Då skulle också den tegelbyggnad som nu måste rivras för det nya stationshuset, kunna bevaras. Det är inte övertygande visat att dessa rivningar är nödvändiga av ekonomiska, funktionella och miljömässiga skäl. Dessa byggnader bör alltså finnas kvar som planeringsförutsättningar.

Länsantikvarien anser vidare att Västergatan idag är en stillsam och ganska fin gatumiljö tillhörande rutnätsplanen i Bollnäs. De enskilda byggnaderna har inget framträdande kulturhistoriskt värde men de är karaktäristiska för Bollnäs och bildar som nämnts en tilltalande miljö. Planförslaget utplånar denna gatumiljö och gör den till en del av parkerings- och trafikmiljön framför järnvägsstationen. Detta innebär också att det klumpiga och iögonfallande kv Akern exponeras mot järnvägsstationen. Rivning av byggnader vid Västergatan bör föregås av en noggrann analys av parkeringsbehovet så att rivningar inte sker i onödan.

- Beträffande bebyggelsen inom järnvägsområdet har även alternativet att bibehålla nuvarande järnvägsstationen studerats men förkastats av SJ som en icke acceptabel lösning. Av funktionella och tekniska skäl måste en ny järnvägsstation placeras norr om den nuvarande varför ej heller denna bebyggelse kan sparas. Befintliga träd skall dock i möjligaste mån bevaras.

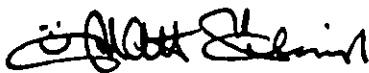
Ett bevarande av bebyggelsen längs Västergatan har diskuterats mycket ingående. Därvid har både Kommunstyrelse och Byggnadsnämnd beslutat att kv. Bäckasinen redovisas som parkmark samt kv. Ängen för parkeringsändamål. Emellertid skall en rivning av huset i kv. Ängens nordöstra hörn anstå tills vidare. Kommunstyrelsens beslut krävs enligt 1985:06:06, § 184. För att markera Västergatans gaturum föreslås att befintlig vegetation sparas samt att gaturummet kompletteras med ytterligare vegetation och plank.

Stadsarkitektkontorets planavdelning


Björn Lindgren
planarkitekt


Göran Göransson
planingenjör

Bollnäs i juni 1985


Mats Ökvist
stadsarkitekt

Tillägg till beskrivning:

Med hänsyn till inkomna erinringar föreslås följande revideringar.

Bebyggelseområden

Ett redovisat mindre område för allmänt ändamål i kv. Framtidens södra del föreslås utgå ur planförslaget.

Den västra områdesgränsen mellan Tj- och Tk-området norr om plane-

rat stationshus föreslås justerad österut i enlighet med SJ:s önskemål. På nämnda Tk-område föreslås även en byggnadsrätt för föreslaget skärmtak samt för en byggnad för bussgods.

Vägar och trafik

Väggatan föreslås ansluten till den nya Järnvägsgatan i stället för Trädgårdsgatan. Vidare föreslås att den befintliga Järnvägsgatan omedelbart väster om kv. Framtiden ligger kvar och utgör en i nordlig riktning enkelriktad gata.

Trädgårdsgatan vid kv Framtiden föreslås utgå ur planförslaget.

Markparkering i kv. Framtiden föreslås utgå ur planförslaget.

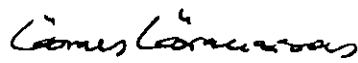
I höjd med det planerade stationshuset föreslås den nya Järnvägsgatan breddas så att plats för refuge finns. En mindre justering av områdesgränsen föreslås.

Teknisk försörjning

Området för transformator väster om kv. Framtiden föreslås utgå ur planförslaget.

Stadsarkitektkontorets planavdelning


Björn Lindgren
planarkitekt


Göran Göransson
planingenjör

Bollnäs i september 1985


Mats Ökvist
stadsarkitekt

Förslag till ändring av stadsplan
för JÄRNVÄGSGATAN m m,
i Bollnäs tätort och kommun, Gävleborgs län. (Tillhör karta Bol 9:6)

Reviderat i september 1985

STADSPLANEBESTÄMMELSER

Tillhör länsstyrelsens i Gävleborgs län beslut
den 25 april 1986, betygar

Maudha Sköm

Tillhör kommunfullmäktiges
beslut 1985 12 16, § 283
Betygar i tjänsten

Gun Hansson

Gun Hansson
ordförande

För redovisat BFIIv-område avses stadsplanebestämmelser fastställda 1945 11 30 gälla.

1 § PLANOMRADETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.

2 mom Specialområden

- a) Med Ta betecknat område får användas endast för gatutrafik och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.
- c) Med Tk betecknat område får användas endast för kollektivtrafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- e) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

2 § MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får inte bebyggas.

2 mom Med pl och punktprickning betecknad del av kvartersmark skall anordnas som planterat skyddsområde och får inte bebyggas eller användas för upplag eller parkering.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGAENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Med x betecknad del av gata skall hållas tillgänglig för gångtunnel under gatuplanet.

2 mom Med z betecknad del av parkmark skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

3 mom På med u betecknad mark får inte vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § BYGGNADS UTFORMNING

1 mom På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.

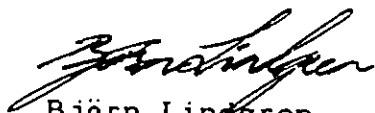
2 mom På med I eller, III betecknat område får byggnad inte uppföras till större höjd än respektive 4,2 och 11,0 meter.

3 mom På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

5 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får inte anordnas över områdesgräns som även betecknats som ofyllda cirklar.

Upprättat på stadsarkitektkontorets planavdelning



Björn Lindgren
planarkitekt



Göran Göransson
planingenjör

Bollnäs i juni 1985



Mats Ökvist
stadsarkitekt

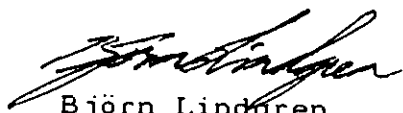
Tillägg till bestämmelser:

Med hänsyn till inkomna erinringar föreslås följande revideringar.

1 § 1 mom Byggnadskvarter utgår ur planförslaget.

4 § 2 mom På med I betecknat område får byggnad inte uppföras till större höjd än 4,2 meter.

Upprättat på stadsarkitektkontorets planavdelning

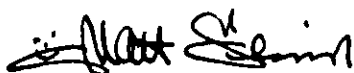


Björn Lindgren
planarkitekt



Göran Göransson
planingenjör

Bollnäs i september 1985



Mats Ökvist
stadsarkitekt