

Hej,

Vi inkommer med en rad synpunkter:

- Objektiva synpunkter
- Begäran om ersättning för minskat marknadsvärde
- Subjektiva synpunkter, hur vi personligen upplever förändringen och jämförelse med hur liknande projekt utförts i Storfors
- Förslag på förbättringar / bidrag för att göra det så bra som möjligt.

### **Våra objektiva synpunkter:**

Planbeskrivningen skall ge en god överblick över syften och konsekvenser av förändringar som görs av detaljplan och nybyggnation av en kommunal verksamhet. Kommunen, som är den initierande och beslutsfattande parten, och också har långtgående rättigheter till att genomföra förändringar, är samtidigt skyldig att agera opartiskt och transparent.

Vi anser att flertalet punkter – varav några mycket viktiga – förbisetts genom att man redovisat kommunens egna bedömningar där slutsatser inte motiverats eller beskrivits alls. Både i kommunens egen planbeskrivning och i bifogad konsultrapport saknas källhänvisningar, vilket gör det omöjligt för utomstående att följa hur man kommit fram till olika slutsatser.

Man använder ofta svepande och diffusa beskrivningar i sina resonemang, som sedan används för att komma till en slutsats, vilket gör det svårt att förutse verkliga konsekvenser och risker med projektet.

En av kommunens främsta uppgifter och syftet med gällande lagstiftning och regelverk är att vara opartiska och förutsägbara för dem som berörs av en förändring, vi anser att flera punkter inte uppfyller detta syfte med det material som gjorts tillgängligt.

Syftet med ändringen av detaljplanen för kvarteret Björnen är att kommunen vill kunna bygga en kommunal verksamhet (äldreboende). Eftersom nuvarande detaljplan endast tillåter boende och inte verksamhet i området, skall planen ändras. Eftersom ändringar trots allt måste ske med hänsyn till områdets nuvarande karaktär, tycker vi kommunen vinklat sin beskrivning så den ger intryck av att den nya byggnaden skall likställas med boende, och harmonierar med befintlig karaktär och bebyggelse. Vi förstår att viss iver finns att få igenom projektet snabbt, men man får inte glömma bort transparensen och att området inte får bli otrivsamt, det gynnar ingen.

---

Genomförs bygget blir kvarteret aldrig sig mera likt igen, och vi undrar, har man ställt sig nedan frågor:

- Är det troligt att trivseln kommer öka eller minska för de som bor i området (syftandes på 'mysfaktorn' / livskvalitet)?
- Rent generellt, vilken ambition har Filipstads kommun att öka eller minska tilldragningsfaktorn så att fler eller färre flyttar till eller bor kvar i staden? Gynnar genomförandet på angiven plats den ambitionen?
- Kommer trafiken i området öka eller minska? Hur påverkar ökad eller minskad trafik tilldragningsfaktor och livskvalitet för boende i området (kommer t ex ökad trafik upplevas som positivt eller negativt)?
- Är det eftersträvansvärt eller inte eftersträvansvärt att ha grönområden i centrala delar i staden? Om inte, varför? Om ja, varför skall man då bygga just här?
- Äldreboendet: Kommer de äldre ha möjligheter till promenader i lugn och vacker miljö? Om inte, tycker kommunen / huvudmannen för boendet inte att det behövs, eller har äldre och / eller deras anhöriga inga sådana behov?
- Saknas alternativa platser i / runt Filipstad som erbjuder vackra och lugna omgivningar?

Genomgående beskriver kommunen förändringen som om den harmoniserar med områdets nuvarande karaktär. Intrycket är att man på punkt efter punkt bortsett ifrån eller förminskat konsekvenserna av den nya kommunala verksamheten, i syfte att få det att framstå som om det nya också är ett 'boende'.

Man måste kalla en spade för en spade, kommunen borde varit mer objektiv i sina slutsatser, och på ett trovärdigt sätt redovisa det nya projektet precis som det är.

En kommunal verksamhet går inte att jämföra eller likna vid ett bostadskvarter, och för att undvika kritik åratals efteråt, tycker vi det varit bättre att beskriva projektet mera neutralt. Projektet ger heller inte intryck av att höra ihop med någon större, mer övergripande plan för hur kommunala verksamheter skall förläggas i framtiden, så som Storfors gjort.

De viktigaste punkterna som måste utredas mer noggrant är följande (refererar till rubriker i planbeskrivningen).

1. Rubr. "Översiktsplan": Kommunen skriver bl a: *"Ny bebyggelse bör prövas med hänsyn till lämplighet avseende placering och utformning där hänsyn tas till samlade miljöbilder och bibehållande av ursprunglig karaktär i möjligaste mån. En avvägning bör göras mellan nytillskott och befintlig bebyggelsemiljö, efter respektive plats/delområdes förutsättningar och vad dess omgivning tål eller tillåter.*

**[kommunens slutsats]:** *Detaljplanen bedöms ligga inom översiktsplanens viljeinriktning och att bidra till ovanstående mål för bebyggelseutvecklingen."*

- Vi undrar hur man kommit fram till denna slutsats? Motivering saknas. Det framgår av bild nedan tydligt hur den planerade byggnaden ter sig i förhållande till andra kringliggande byggnader. T o m jämfört med befintliga två större flerbostadshus i kv Björnen / Lodjuret (som idag är ensamt de klart största byggnaderna i kvarteret) så framgår att det planerade nybygget blir stort och dominerande i bredd, djup, antal sammanlänkade byggnadskroppar, även höjden blir betydande. Sammantaget gör byggnadsvolymen att den kommer avvika kraftigt från all annan befintlig bebyggelse. Som det beskrivs i kommunens handlingar, är området nu bebyggt med övervägande andel villabebyggelse i privat ägo. När kommunen gör sin bedömning skall den göras med utgångspunkt i verkligheten. Den nya byggnaden kommer inte ha liknande arkitektur som miljonprogramshusen, och det kommer heller inte se ut som en större villa. Den kommer se ut precis som en kommunal verksamhet, inget annat. Alltså liknar den inget annat som idag finns i området! Vi vill veta hur har man resonerat när man kommit fram till slutsatsen att det nya bygget harmoniserar med befintlig bebyggelse och karaktär i kvarteret?



## 2. Rubr "Detaljplaner":

*"Planområdet omfattas av Filipstads stadsplan från år 1907. I planen finns särskilda bestämmelser för kvarteret som anger att det endast får bebyggas med bostadshus, att de ska placeras intill byggnadslinje eller gata, inte närmare tomtgränsen än 6 m och maxhöjden för stenhus är 11 m. Tomtens areal får enligt planen högst uppta tre tiondelar".*

Det är uppenbart att förändringen av DP samt uppförandet av den nya byggnaden avviker väsentligt från den gamla detaljplanen.

- Hur har man resonerat när man kommit till slutsatsen att en kommunal verksamhet med 40 boende, 15-25 anställda (?) på dygnsbasis, dagliga leveranser av gods (lastbilar), post, mat (lastbilar), tvätt (lastbilar), anhöriga, interna kommunala leveranser (lastbilar?), anställdas resor till / från arbetet (skiftgång) och eventuellt framtida nyttjande av parkeringsplatser för kommunens poolbilar jämförs / jämföras med hur nuvarande boende privatpersoner påverkar området i form av trafik och rörelse?

Vi som bor i kvarteret idag är till övervägande delen vanliga privatpersoner. Det är uppenbart att karaktären av bostadskvarter kommer att förändras, eftersom man bygger upp en så pass stor verksamhet mitt i ett gammalt, lugnt bostadsområde. Bullernivå, störande biltrafik på obekväma tider, luftkvalitet mm kommer att förändras, möjligtvis i stor omfattning (beräkningar saknas!), vilket är negativt för alla som idag bor runt om.

## 3. Rubr "Bebyggelseområden – planförslag":

Kommunen slår fast: *"Ny bebyggelse ska anpassas efter omkringliggande vad gäller höjd och placering. Inom stadsdelen som för övrigt består av framför allt villabebyggelse bedöms placeringen av äldreboendet mellan de två flerfamiljshusen passande".*

Vidare slår man fast: *"ny bebyggelse planeras harmonisera med omkringliggande vad gäller skala och avstånd mellan byggnader. Bestämmelserna i planen ligger i linje med grundidén den gamla stadsplanen".*

Den gamla stadsplanen har särskilda bestämmelser avseende bebyggelseslag, och uttrycker mycket klart att området "endast får bebyggas med bostadshus". Det torde vara uppenbart att man inte avsåg hus av planerad typ.

Ändring av DP samt uppförandet av en kommunal verksamhetsbyggnad av det slag som avses kan inte betraktas som bostadshus, oavsett om det de facto planeras bo äldre personer permanent i huset. Det den ursprungliga planen avser är vanliga bostäder. I sådana bor människor, främst familjer, där vistas man när man inte är på

jobbet / skolan, där finns inga anställda med skiftgång som sköter om de boende, inga dagliga leveranser av färdigmat, gods, tvätt osv.

Med samma kreativa tolkning skulle man kunna jämställa många andra slag av verksamheter med bostäder, bara någon kan bo i byggnaden. Exempelvis fängelser, hotell, eller campingplatser?

Vi begär att kommunen förtydligar hur man kommit till sina slutsatser? Se bilder längre ned på likadant hus som byggs i Storfors. Vi vill bli veta: På vilket sätt passar en så stor och dominerande byggnad i 2010-talsarkitektur ihop med befintlig äldre villabebyggelse och miljonprogramets 50/60-tals flerbostadshus? Har man analyserat risken att området kan få karaktären av kargt verksamhetskvarter av samma slag som i många andra småkommuner? Dagens karaktär är ett lugnt och mysigt bostadskvarter. Även om grönområdet inte är bebyggt eller används till något speciellt ändamål, tillför växtligheten öppenhet och trivsel. Många kommuner strävar efter att ha många och stora grönområden i stadskärnan, det finns inget självändamål att stadskärnan alltid måste förtätas, särskilt inte i småstäder?

4. Rubr. "Gator och trafik" samt rubr "Miljö kvalitetsnormer – planförslag":  
Kommunen slår fast under 'gator och trafik': *"I en trafikmätning från 2005 uppmättes en årsmedeltrafik (ÅDT) på 543 fordon. En viss ökning av biltrafiken kan antas ha skett från detta mättillfälle, men med hänvisning till att inga stora förändringar skett i närområdet bedöms trafikökningen som marginell"*.

Man slår vidare fast under 'planförslag':

*"planområdets användning bedöms inte alstra någon större mängd trafik [källa / underlag till slutsats saknas] Personalen på äldreboendet förväntas ge en liten ökning av trafik morgon, eftermiddag och kväll när skifte sker. Under dagtid förväntas cirka 12 personer arbeta på boendet" [övriga skiftanställda då, åker de inte i bil? Varför anges inte tot antal anställda per dygn och endast dagtidare? Källa / underlag saknas].*

Samt under 'Miljö kvalitetsnormer – planförslag':

*"Planförslaget bedöms inte medföra överskridanden av gällande MKN enligt 5 kap. miljöbalken. Påverkan på utomhusluften bedöms bli marginell, med störst påverkan vid leveranser till verksamheten eller när personalen har skiftbyte i det fall de kommer med bil. Dock kan båda dessa topptillfällen bedömas ge en begränsad påverkan både i omfattning och tid" [hur / varför tror man så? Vi drabbas då vi bor mitt emot, vg inkom med riktiga beräkningar då källa / underlag saknas].*

Hur har kommunen resonerat på ovan punkter? Vänligen redovisa detaljer hur man kommit till slutsatserna 'marginell' och "inte alstra någon större mängd trafik"? Det verkar diffust. Har några beräkningar gjorts över huvud taget? Om ja, varför finns de inte med som bilagor? Om inte, varför har det inte gjorts?

Det är viktigt att beakta i vilket syfte lagstiftningen finns: I detta fall för att säkerställa en gift- och bullerfri miljö för människor som bor och vistas i området. Därför är det

---

viktigt att inte bara gå på paragrafer, utan även att ta hänsyn till på vilket sätt trafiken sker, och hur den skulle ha varit utan tilltänkt kommunal verksamhet.

Kommunens syfte är välment, och man vill naturligtvis inte vill bidra till att på något sätt försämrade boendemiljön och trivsel för oss som redan bor i området sedan lång till tillbaka, men i sin iver att genomföra projektet kan tidspress och förbiseenden kan göra att det ändå blir så, och när bygget är på plats är det försent.

Man bör göra en bättre analys för att säkerställa att riskerna verkligen är så obefintliga som man antar. Enda sättet att göra det är genom att metodiskt göra en analys av hur mycket trafikutsläpp & buller verkligen ökar?

Följande punkter måste därför utredas och jag begär därför att kommunen låter göra en ny, mer exakt beräkning baserad på verkliga förhållanden:

- Hur många anställdas fordon beräknas mer exakt komma / lämna platsen per dygn? Med i beräkningen måste man ta även övrig personal utöver vårdpersonalen, övrig personal mm. Var dessa medräknade i uppskattningen '12 personer dagtid'? Denna uppskattning verkar dessutom felaktig, då man endast räknar med 1 skift av 3, verksamheten pågår väl dygnet runt?
- Exempel: Om det arbetar 12 personer dagtid + 4-8 vardera skift em / natt är det totalt 20-28 personer per dygn eller upp mot 2½ ggr så många som angivet i planförslag. Varför räknas inte alla anställda med? Samåkning bör vara sällsynt, likaså gående / cyklande till arbetsplatsen. Antaget de flesta åker egen bil, särskilt under kalla / mörka / regniga årstider, betyder bara de anställda en trafikökning med ca +5% baserat på den gamla, utdaterade trafikmätningen.
- Utsläpp / avgaser: Planerar arbetsgivaren att ålägga anställda som tar egen bil till arbetsplatsen att använda motorvärmare kalla årstider, och kommer kommunen att se till att fungerande motorvärmare finns till alla anställdas & kommunalt ägda parkerade fordon för att minska utsläppen vid kallstarter? Om sådana planer inte finns, hur mycket ökar då onödiga utsläpp? En kall motor släpper som bekant ut många ggr mer farliga partiklar än en varm, och utsläppen i verkligheten motsvarar då en mycket större mängd fordon. Vi som bor mittemot är bara några meter bort från parkeringen.
- Kommer hemtjänsten eller liknande närliggande verksamhet inom kommunen att ha ärenden till verksamheten? Om ja, hur många in/utpasseringar beräknas ske per dygn och på vilka tider?
- Kommer parkeringen användas av andra fordon än de anställdas, t ex kommunens pool / tjänstebilar? Om ja, i vilken omfattning? Det ökar ju på trafikmängden.



- 
- Hur många godsleveranser kommer ske till verksamheten per dygn (t ex postnord, DHL, Schenker, DSV, Bring, Jetpak, taxikurir mfl ledande godsföretag)? Observera att alla dessa utom taxi använder lastbil.
  - Flyttbilar när boende flyttar in / ut? Hur många på årsbasis (bör baseras på omsättningen av lägenheter), och är det i första hand bilar eller lastbilar som används?
  - Sophämtning, renhållning, fastighetsskötsel mm? Vilka slags fordon och hur ofta? I planbeskrivningen görs antagandet "verksamheten förväntas alstra en del avfall". Det förstår alla, men hur mycket? Hur ofta kommer sophämtning ske och sker det endast i samband med ordinarie sophämtning på malmgatan (torsdagar jämna veckor), vilket inte medför trafikökning, eller måste mer frekvent hämtning ske, allt hämtning på andra tider än privatpersoners avfall, och därmed ökar trafiken med lastbil?
  - Hur många gånger per dygn sker leveranser av mat, och med vilka slags fordon? Lastbil? Vilka tider? Även tidigt och på helger?
  - Hur ofta hämtas / lämnas tvätt, och med vilka slags fordon? Lastbil? Och på vilka tider?
  - Hur många övriga fordon beräknas passera verksamheten per dygn? T ex externa leverantörer såsom sköterskor / vårdpersonal, läkare, ambulans, sjuktransporter, taxi, färdtjänst, fotvård, hårklippning, lokala entreprenörers varuleveranser mm? Används i huvudsak personbilar, mindre lastfordon/buss eller större?
  - Det är viktigt att ta hänsyn till typen av fordon. Större fordon än personbilar har ofta högre utsläpp pga sin tyngd, de bullrar och stör mer, dessutom drivs de av diesel vilket ökar mängden utsläpp av kväveoxider (NOx), och det är också en av många saker som skiljer ut sig markant om man jämför verksamheten med privatboende. Privatpersoner åker sällan i lastbilar eller bussar, och därmed motsvarar olika besök till verksamheten ett högre antal personbilar när man sammanställer konsekvenser av den ökande mängden trafik i området.
  - I hur stor omfattning beräknas anhörigas besök ske? På vilka tider? Genomsnittligt antal fordon / dygn?
  - Hur ofta kommer intern förflyttning (av anställda) ske mellan Älvkullen och det nya boendet? Och hur mycket extra trafik genererar det? Konsultrapporten (checklista behovsbedömning), som bl a används som underlag för slutsatser, förutsätter att anställda förväntas gå emellan arbetsplatserna, eftersom det 'endast' är 150 m mellan dem. Konsulten har förmodligen aldrig undersökt detta, då 150 m stämmer endast om man är en fågel. Han kallar dessutom Malmgatan för Malmvägen på flera ställen i rapporten (Nykroppa?). Går man till fots är sträckan mycket längre.

Det är rimligt att anta få anställda kommer promenera emellan, särskilt inte kalla och mörka och regniga årstider. Det bör ske i huvudsak med bil. Kommunen bör beräkna hur ofta det kommer ske, och hur många fler bilresor det skapar.

Vi har bott på Malmgatan sedan 2002, och ser tydligt hur trafiken ökat, särskilt sedan högerregeln togs bort i korsningen malmgatan – ringvägen och gatan gjordes till huvudled. Då fler trafikanter använder gatan som genomfartsled för att det blivit bekvämt och snabbt, har intensiteten och framför allt hastigheten ökat. Nästan ingen håller hastighetsbegränsningen 50. En mätning från 2005 kommer vara ca 15 år gammal när nybyggnationen påbörjas, med väsentligt förändrade trafikförhållanden, och inte minst ändrad attityd hos många bilförare, vilket gör den utdaterad, och därmed olämplig att basera sina slutsatser på.

På grund av detta samt övriga punkter som motiverats bör kommunen låta göra en ny mätning innan man går vidare för att inte riskera framtida tvister angående trafikens påverkan på närmiljön (luftkvalitet och buller). Åter igen så är det stor skillnad på kommunal verksamhet och ett sömnigt bostadsområde såsom ursprungliga planen anger, något vi tycker kommunen helt förbisett i sina bedömningar och slutsatser.

Vi bor precis mitt emot tänkt in / utfart från äldreboendet, om den förläggs till malmgatan. Då man valt en alldeles för liten tomt till den stora byggnaden bör möjligheterna till variation av parkeringens placering vara begränsade. Vi verkar oavsett vart in/utfart placeras få parkeringen placerad mitt emot vårt hus, endast några meter bort. Vi kommer drabbas av ökat trafikbuller från bilar och lastbilar som har ärenden till / från den nya verksamheten, tidiga mornar, även på helger. Vi vill självklart veta hur den nya verksamheten kommer påverka oss, och då kan vi inte godta diffusa antaganden som slutsats att trafikökningen endast är 'marginell'. Dessutom helt utan några underlag som styrker detta.

Marginell (obetydlig) ökning hade varit tillämplig möjligtvis om man planerat bygga ett vanligt en- eller flerfamiljshus, vilket inte är fallet här.

- Samtliga punkter jag efterfrågat en bättre beräkning på ovan, är ju trafik som idag inte sker i det aktuella området då ingen kommunal verksamhet pågår.
- Det är också trafik som inte hade tillkommit om området bebyggt med vanliga bostäder såsom ursprungliga planen anger, därför är det viktigt även för kommunen att ta reda på hur den egna verksamheten påverkar buller och utsläpp i tätorten.

Vi ser det som uppenbart att trafikintensiteten kommer öka på malmgatan, med försämrad luftkvalitet och buller som följd. Frågan är hur mycket?

Vi drabbas särskilt hårt eftersom samtliga fordon som har ärende t/f den kommunala verksamheten bromsar in eller accelererar precis utanför vår bostad. De som lämnar verksamheten och kör ut på malmgatan kommer oftast göra det med kall motor, vilket medför helt orenade avgasutsläpp bara några meter från vårt hus (*det är ett vedertaget faktum att avgasrening på motorer inte fungerar förrän man varmkört några km*), dessutom extra påtagligt kall årstid.



Är det rimligt att anta att anställda skulle gå till jobbet, eller är det mest sannolika att man i verkligheten åker bil t/f sin arbetsplats.

Vi begär därför att kommunen gör en mycket mera noggrann analys och beräkning över hur trafikökningen kommer se ut i verkligheten, det är vår hälsa och boendemiljö som direkt påverkas.

Vi begär därför att planförslaget inte tas upp till beslut förrän man har skaffat mer kunskap om vilken mån den nya verksamheten kommer ha negativ miljöpåverkan för oss och övriga boende i området. Även Länsstyrelsen skall informeras angående riktlinjer och riskfaktorer för miljön.

---

### **Våra invändningar som direkt berörda sakägare / orsakande av förmögenhetsskada:**

Området idag är ett vackert naturområde av typen 'allmänning'. Området är grönt, öppet och lummigt. Vi (och säkert många andra) anser att det är vackert med sina höjdskillnader och uppväxta gamla träd.

I dagens många gånger fula asfalterade stadskärnor saknas ofta grönområden. Vatten, naturområden mm är de faktorer som all mäklarstatistik visar uppskattas mest av människor.

Om nuvarande detaljplan följdes korrekt skulle vanliga bostäder kunnat byggas på tomten. Då bostäder av arkitekturen som miljonprogrammet inte längre byggs, är det mest troliga scenariot att om något skulle byggas på tomten, så vore det i första hand 1-4 vanliga villor (1-familjshus), alternativt flerbostadshus i modern 2010-talsarkitektur, som alltså liknar mer vanliga villor än gamla 60-tals miljonprogramskolossal. Området hade gått att göra attraktivt, mysigt och dynamiskt genom att anlägga byggnader på olika höjd som landskapet medger.

Oavsett hade vanliga bostäder varit ett mera naturligt inslag i området, då bostadskaraktären, öppenheten och lugnet i området bibehållits och i enlighet med ursprunglig plan. Som vi påpekat tidigare, är det – oavsett hur väl kommunen än menar i sitt förslag – mycket stor skillnad på bostäder och en kommunal verksamhet.

För oss som boende i villa mitt emot området drabbas vi direkt genom att utsikten kommer förändras från ett vackert grönområde till att få en större parkeringsplats med många bilar i förgrunden och en i storlek och form avvikande, massiv verksamhetsbyggnad i bakgrunden, se fotomontage nedan. Vi är införstådda med att området skulle kunna komma att bebyggas då det ligger inom stadsplanerat område. Men uppenbart är det sämre att bli granne med kommunal verksamhet än om privatbostäder byggs.

Kommunen har också valt en för stor byggnad till en för liten tomt, vilket riskerar leda till en förfulad kvartersbild än om man valt att bebygga i rätt proportioner och i estetisk harmoni med områdets nuvarande karaktär och tomtens storlek.

Det gör att den samlade effekten för vår del blir påtaglig, och kommer påverka vår fastighets marknadsvärde väsentligt negativt, jämfört med om området bibehållits som det är, alternativt bebyggt med bostäder.

Enligt 14 kap §10 plan- och bygglagen är kommunen skyldig att betala enskilda fastighetsägare ersättning för förlorat marknadsvärde när beslut om förändring tagits, t ex när en detaljplan ändras. Ev annan lagstiftning kan finnas som stödjer samma syfte.

Värderingsmetod: Enligt all tillgänglig kunskap (statistik hos bl a fastighetsmäklare) avseende en privatbostads (villa) värderingskriterier är läget och utsikten ("det du ser") det kriteriet som mest påverkar en fastighets marknadsvärde.

Vi begär därför att Filipstads kommun, om man beslutar att ändra detaljplanen ersätter oss för minskning av marknadsvärdet på vår fastighet enligt gällande lagstiftning.

Vid bedömning om belopp, skall oberoende värderingsman / män anlitas.

Vi kommer medverka aktivt under processen med att inkomma med förslag på hur det nya bygget och dess runtomliggande miljö bör utformas för att det skall bli så trivsamt som möjligt, i den mån kommunen önskar det.

**Våra subjektiva synpunkter:**

Det är positivt att nysatsning görs, det nya äldreboendet kommer säkerligen erbjuda en god boendestandard och bra arbetsmiljö för personalen. Det vi anser är mindre bra är placeringen och (avsaknad av) omkringliggande miljöer samt svårigheter för framtida expansion.

Idén att uppföra en så stor byggnad på en så liten tomt är inte det bästa alternativet. Den kommer upplevas stor och dominant, och riskerar göra hela kvarteret fulare och mer otrivsamt. Med hänsyn till att förhållandet mellan proportioner, estetik och markyta så kräver en större byggnad också en större tomt, både för att fungera väl praktiskt men även för att inte ta dominans i ett område.

Det nya bygget är en nästan identisk byggnad som Storfors kommun uppfört på skolområdet söder om Kroppaskolan, den är just nu i slutfasen av uppförandet. Vi har gjort en jämförelse.

Storfors har en genomtänkt plan för hela det stora området där de olika skolorna och idrottshallarna ligger;

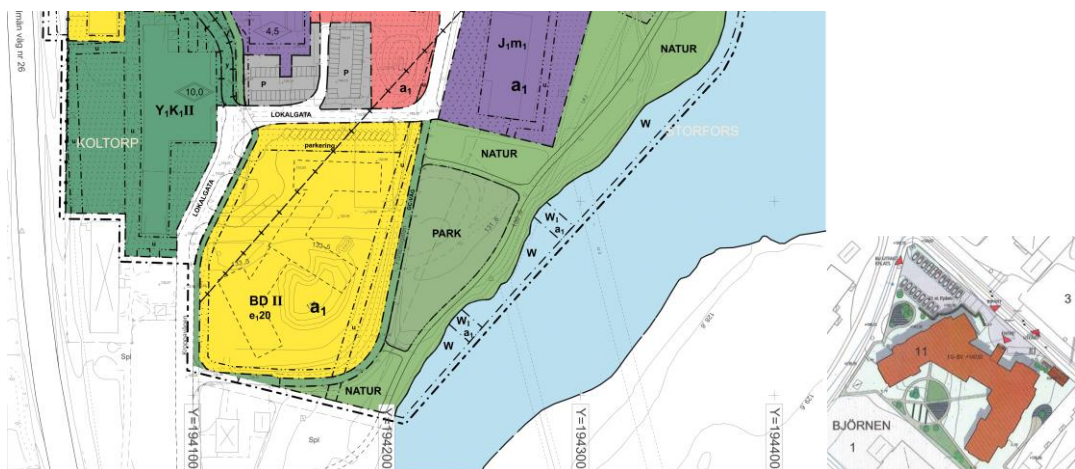
- Området är i huvudsak ett skol- och verksamhetsområde, kombinerat med likadan bebyggelse av flerbostadshus, där flera används för kommunala boenden.
- Området harmoniserar väl genom byggnadernas avstånd, området är öppet, vidsträckt, mellan skolbyggnaderna ligger rastgårdar, lekplatser och liknande. Det inre området är bilfritt, det finns gång- och cykelbanor runt om alla byggnader.
- Runt om finns förutom några flerbostadshus i likadan arkitektur, några privata verksamhetsbyggnader av typen lätt industri, bl a Snickargården har sin verkstad där. Inga villor finns inom området.
- Kort sagt, området är väl lämpat från början, och framtida expansion tillåts utan intrång i villakvarteren.

Äldreboendet i Storfors jämfört med Filipstad:

- I Storfors har det nya äldreboendet uppförts på en lämplig tomt, och den har tillhörande omgivningar med park bakom, egen väg av typen ringled, och nära till rekreation. Området runt boendet är sammantaget större än den mark man planerat i Filipstad och förmodligen en högst nödvändig storlek för den typen av verksamhet om det skall bli praktiskt och trivsamt?
- I Storfors är avstånd till kringliggande bebyggelse är likvärdigt som övriga byggnader i området och runt om byggnaden har en ny väg anlagts för att underlätta transporter mm till verksamheten så trafik undviks vid andra byggnader eller på gatorna. Det innebär inte bara större säkerhet för alla, det innebär även en lugnare trafikmiljö med mindre buller och utsläpp.
- Det nya bygget i Storfors harmoniserar med övrig bebyggelse, det är stort och luftigt, och blir också praktiskt då tillräckligt med plats finns för att driva verksamheten. Det

stör heller inte de kringboende, då de är mer än ett helt kvarter bort, där kommunen valt att inte bygga några verksamhetsbyggnader.

- I Filipstad har man valt att 'klämma in' en lika stor (den blir jättelik!) byggnad på en i sammanhanget alldeles för liten tomt som ligger mitt i ett vanligt bostadskvarter, bestående av vanliga villor och två flerbostadshus(!). Byggnadskroppen blir så stor att den upptar nästan hela markytan, med minimalt med plats över för en parkering, som uppenbarligen blir mindre än den i Storfors, trots att antalet boende / anställda är likvärdigt. Byggnaden kommer att bli helt dominerande i området, då den tar upp ett helt kvarter i storlek. Vi som boende mitt emot kommer få bokstavligen en jättefasad av en verksamhetsbyggnad mitt framför vårt hus. Vi hade självklart sett att området bebyggt med sådant som ursprungliga syftet uttrycker; Vanliga bostäder.



I Storfors har man förlagt äldreboendet (gult) i ett redan befintligt kommunalt verksamhetsområde, ca 4-5 ggr större än vad som syns på bilden (vänster). I praktiken en hel stadsdel. Äldreboendet ligger i anslutning till lämpliga omgivningar såsom parker, strövmråden, gång- och cykelbanor. I Filipstad (höger) kläms byggnaden in på en för liten tomt, där tomtgränsen smiter precis utanför huskroppen. Området är utan rekreationsområden, knappt med plats för parkering, och helt utan promenadstråk för de äldre. Det lilla 'torg' som bildas på baksidan är inte tillräckligt. Boendet omges av trafikerade gator, smala trottoarer varav en gata redan nu är en av de mest intensivt trafikerade i centrum. Samtliga gator runt om saknar bänkar eller liknande viloplats, förutom i lekparken.

- I planbeskrivningen menar kommunen att den nya byggnaden harmoniserar med övrig bebyggelse och dess ursprungliga karaktär. Vi är helt oförstående till den slutsatsen, då den nya byggnaden blir en koloss som läggs på en alldeles för liten tomt. Resultatet blir att byggnaden slutar bara några meter från tomtgränsen, landskapets nivåskillnad på 3-4m (hela tomten är i en sluttning ner mot centrum) kommer tvinga att bygga den i souterräng, vilket gör att byggnaden kommer bli onödigt hög, såvida man inte tänker sig spränga bort hela berget? Vi anser det tänkta bygget kommer inte alls att harmonisera med övrig bebyggelse, det kommer bli helt dominerande, det syns tydligt på bilder, ritningsförslag och hur byggnaden skall disponeras på den nya tomten. Byggs den enligt förslaget så saknas harmoni, estetik och proportioner. Det är som att ta på sig en tre storlekar för liten tröja, inte titta i spegeln och intala sig att det harmoniserar. Hur tänkte man här? I det avseendet ser vi att Storfors kommit längre i sin planering, då man anlagt byggnaden på en lämplig

tomt, i lämpligt område med passande funktionella omgivningar så att den harmoniserar med övriga i kvarteret.

- I Storfors finns möjligheter att bygga ut äldreboendet om så behövs, om ett antal år. Här saknas den möjligheten helt, ett annat boende blir på helt annan plats.
- I Filipstad finns inga andra verksamheter intill som är anledning till att lägga boendet på utpekad plats. Synergieffekter med andra verksamheter, finns det?
- I Storfors har de boende en mycket vacker kringliggande miljö att se fram emot. Bara något 50-tal meter bakom äldreboendet finns gång- och cykelstråk med sittbänkar längs med Mögsjöns strand. Anställda, äldre på egen hand och anhöriga som vill ta med boende på promenader kan göra det i en vacker, lugn miljö utan trafik.
- I Filipstad har man helt bortsett från den möjligheten, det nya äldreboendet kommer inte att ha något annat än trafikerade gator runtom, och inga fina miljöer alls, förutom lekparken som inte kan anses särskilt lugn, är förmodligen utan nytta för de äldre? Vintertid plogas aldrig trottoarerna, vilket gör att personer på boendet inte kommer kunna gå utanför området. Det är synd och omodernt att man helt bortser från behovet av vackra utemiljöer i anslutning. Nya generationer äldre ställer allt högre krav, och man hade nog tjänat i längden på att ha en bättre kringliggande miljö.
- Summerat tror vi förändringen i kvarteret blir negativt för de redan boende här, byggnaden för stor, tomten för liten, och runt verksamheten blir trångt och bökit, och utan möjlighet till trivsamma utemiljöer för de boende.



*I storfors anläggs äldreboendet på en stor och luftig tomt, med liknande verksamheter i anslutning. Praktiska runtomgående vägar och i proportion och harmoni med övrig byggnation i området. Vägen i förgrunden är en egen infartsväg, lämpligtvis har huskroppen lagts långt från gatan...*





*... så att förbipasserande trafik i området kan ske utan störningar...*



*... och praktisk in / utpassering fungerar. P-platser för anställda på sidan byggnaden, inte framför entrén.*



*Kvarteret är präglad av nästan uteslutande kommunal verksamhet med skolor, idrottshallar mm. Ett karaktärsdrag är att alla byggnader fått gott om luftig plats med praktiska infarter så att inget upplevs som trångt / bökit. Det ger trivsel och en säker trafikmiljö...*



*... bara 50 m bakom äldreboendet finns gång- och cykelvägar, parkbänkar mm med utsikt över Mögsjön som de boende, personalen och anhöriga kan njuta av. Inga trafikerade gator ivägen.*



Området Björnen (panoramabild)...



.. är idag ett lugnt bostadsområde, med attraktiv grönska mitt i.



.. hade planen följts hade här möjligtvis kunnat byggas vanliga bostäder, t ex ett par villor (foto taget från vår garageuppfart).

*Utsikten kommer att förändras och kvarteret blir sig aldrig mera likt (nedan enkelt fotomontage). Snyggt? Bibehålls den "ursprungliga karaktären"? Gräset i förgrunden lär försvinna, och ersättas av karg asfalt? Vad kommer dominera? Kommer området bli vackrare och mer attraktivt?*



---

### **Våra förslag till trevligare utformning, om man går vidare med bygget:**

1. In / utfart: I planförslaget anges ett par alternativ, ett med in/utfart mot malmgatan enligt skiss, som hamnar nästan mitt emot vår garageuppfart. Det andra förslaget indikerar in / utfart i anslutning till korsningen malmgatan / Finshyttegatan.

Förutom av rent egoistiska skäl såsom att vi inte önskar en utfart precis framför vårt hus med ökad aktivitet som följd, så har vi följande förslag som ger fördelar för alla:

Korsningen malmgatan – Finshyttegatan är förhållandevis vidsträckt. De flesta fordon passerar korsningen. Anlägg en liten ”platt” rondell i korsningen, dvs en mindre rondell med en liten kulle i mitten, men som går att gena över, åtminstone delvis, så även stora / långa fordon kan svänga. Kullen skall vara så pass stor / hög att man inte kan passera rakt över med bil i hög hastighet, det blir alltså ett naturligt farthinder.

Anlägg in / utfart i hörnet av området mot denna rondell, då ansluter fyra vägar (malmgatan / v:a malmgatan, Finshyttegatan n/s samt in/utfarten till nya äldreboendet till rondellen.

Rondellen kommer sänka hastigheten på främst malmgatan och göra korsningen säkrare. Övergångsställe för gående och cykel anläggs precis innan rondellen på alla vägar utom Finshyttegatan norrut (smal väg, inga trottoarer finns där). Att inga allvarliga olyckor hänt i korsningen är ren tur då många trafikanter håller långt över dubbla hastighetsbegränsningen, flera kör så fort att man inte hör däckens fladdra över järnvägsövergången (de flyger över). Motorcyklar och fyrhjulingar kör sommardag extremt snabbt förbi. Vintertid åker stadens bilbusar mer på tvären när man sladdar fram. Med en rondell tvingas man sänka hastigheten, och en rondell är fullt möjlig och hyfsat billig att anlägga, då ingen järnvägstrafik kommer ske under överskådlig tid (bommar och annan utrustning har delvis demonterats, järnvägen är helt slut).

Sker in / utfart från en liten rondell, hamnar den dessutom ungefär lika långt ifrån samtliga boende runt om på malmgatan / Finshyttegatan, det blir lite mera rättvis fördelning på de ev ökande trafikstörningar in / utfarten medför.

Skulle man inte anlägga en rondell och in/utfart där, och istället ha en separat från malmgatan i höjd med vår uppfart enligt skiss, innebär det att man av trafiksäkerhetsskäl måste anlägga farthinder 50-100 m på båda sidor in / utfarten, annars blir in/utfarten direkt livsfarlig då fordon som kommer i hög hastighet från västra malmgatan har så hög fart och ingen sikt (pga krönet) att olyckor kommer ske förr eller senare. Dessutom kommer vi att störas onödigt mycket av passerande bilar på malmgatan som hamnar 'på kö' när fordon svänger in / ut till verksamheten, särskilt under morgon och eftermiddagar när trafiken är ganska tät.

Genom att gå på förslaget om en liten rondell i befintlig korsning uppnår man flera goda saker; naturligt hastighetshinder, ingen extra inbromsning / acceleration som

sker om separat infart väljs, inga köer på gatan, och in / utfarten hamnar i en redan befintlig korsning, och blir då mer 'neutral' för alla som bor i närheten. Anlägger man dessutom ett par fartgupp av betydande storlek på nedre delen av malmgatan före och efter korsningen mot ringvägen, så kommer hastigheten att sjunka rejält i hela området vilket naturligtvis ökar säkerhet, buller, utsläpp och trivsel för alla. Att få ner hastigheten är också önskvärt för de anställdas skull, de få som promenerar eller cyklar till arbetet behöver en lugnare hastighet om det skall kännas tryggt varje dag.

Det är också som bekant en lekpark mitt emot verksamhetens område, att ha en till utfart så nära in/utfarten mot lekparken ökar riskerna då många barn och barnfamiljer korsar gatan vid lekparken. Anläggs in/utfart koncentrerat till redan befintlig korsning längre västerut, blir området runt lekparken säkrare.

Infart via rondell i nämnd korsning förutsätter omdisposition av bilparkeringen, då delar av den skissade parkeringen blir infart.

Övrigt:

Övre delen av Malmgatan från korsn Ringvägen upp till korsn Finshytttegatan bör beläggas med parkeringsförbud samt ev stoppförbud för att undvika att anhöriga och andra med ärende till verksamheten parkerar på gatan.



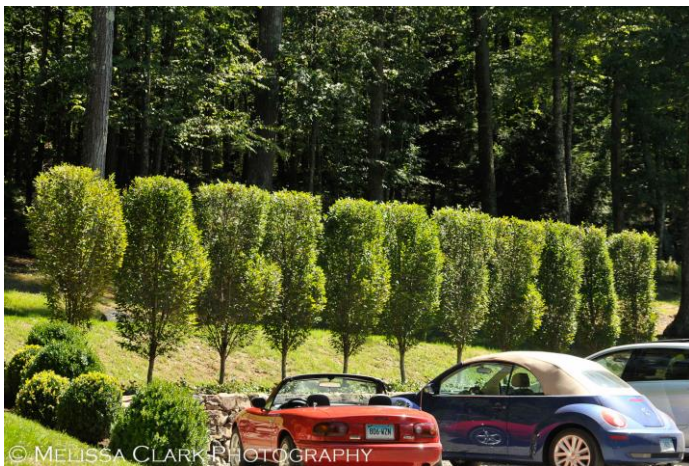
## 2. Parkeringen:

Som tidigare påpekats vill ingen ha en asfaltparkering framför sitt hus som utsikt. Vi förstår samtidigt att parkeringen måste finnas där när verksamheten har många anställda. För att öka trivsel för alla, föreslår vi att parkeringen inte görs enligt standardmall, utan att man låter arkitekten visa sina färdigheter och göra en vacker(!) parkeringsplats.

Vi blir lite oroliga, för redan på planeringsstadiet har ribban lagt lågt, på skissen kommunen bifogat i sitt samrådsmaterial är en vanlig (asfalterad?) parkering av standardtyp inritad, en sådan blir garanterat otrivsam och ful. Praktisk ja, men det går att göra smartare än så. Tomtens alltför lilla storlek begränsar möjligheterna, men vi ser gärna att man ändå gör ett försök.

Flera exempel finns, men lägger man in häckar och träd på olika ställen, särskilt i mitten och som avgränsning mellan, så försvinner känslan av en karg, asfalterad parkeringsplats. Några exempel hur det kan se ut:





---

Address

Telephone



Några exempel på mindre lyckade (bilderna nedan kommer tyvärr upp när man googlar på "kommunal parkeringsplats"... Bilden i mitten är f ö från grannkommunen Karlstad):



Vi föreslår att man planterar en häck mellan parkeringen / området och malmgatan med plantor som är gröna även på vintern, förslagsvis smaragd-tujor. De är billiga och tåliga, och då ökar passerandes och vår trivsel som boende när man slipper se bilarna i frontlinjen.

Undvik 'betongplank' som avgränsare på parkeringen. Använd häckar, natursten och buskar. Undvik suggor och alla andra billiga fula lösningar som bara ökar otrivsel. Be arkitekten göra något alldeles extra så kan de ha det som referensobjekt på hur man lyckas göra en bilparkering trivsamt.

Måste parkeringen bara asfalterad? Går det att använda betongstenar eller plattor såsom exempelbild 2 ovan visar?

Kan dessutom parkeringen anläggas i flera mindre delar enligt bildexempel med avgränsande träd, t ex efter var 4:e bilplats och en svängd parkering med rutor i olika vinklar mot varandra, minskar karaktären av en karg plats av typen "fyrkantig, billigast möjliga parkering för mesta möjliga antal bilar". Kombinerar man det med träd och plantager på väg upp mot entrén, då kan utemiljön även på framsidan, vid parkeringen bli riktigt trevlig. Då blir det välkomnande även för besökare som går upp mot entrén.

Då minskar även karaktären av 'kommunalt verksamhetshus' av gamla typen, t ex Älvkullen som har en stor, asfalterad plan framför huset, det är kargt och fult. Praktiskt ja, trivsselfaktor, nej.

Det går utmärkt att kombinera med praktiska saker såsom tillgänglighet för varuleveranser mm. Smart utformat går det att uppnå båda, och lite växtlighet gör så mycket, och kostar så lite.

Ska nu kommunen besluta om att bygga, sätt ner foten och höj ribban, bestäm att det ska bli ett referensbygge andra kommuner kan ha som exempel på att det går att kombinera både en rationell verksamhet med hög trivsselfaktor. Se exempel på 'retirement homes':







Inspiration från England / USA





Inspiration från USA



Stockholm





Stockholm



Jönköping





Södra Sverige



Hjo kommun