

Samhällsbyggnadskontoret
Planavdelningen

Planbeskrivning

Detaljplan för Bollnäs Resecentrum

Del av Bro 5:10, Heden 4:114 med flera



*Antagen av kommunfullmäktige i Bollnäs kommun 2018-10-29 § 164
Laga kraft 2018-11-27*

Innehåll

Planbeskrivning.....	1
Inledning	5
Handlingar.....	5
Underlag.....	5
Bakgrund.....	5
Syfte	6
Avgränsning, läge och areal.....	6
Markägförhållanden	6
Tidigare Ställningstaganden.....	7
Beslut om planläggning	7
Regionala planer	7
Översiktsplan (2015).....	8
Vision för Bollnäs stad 2030 – ”Blanda, berika och befolka”	8
Program för detaljplan – Stadsutveckling längs Järnvägsgatan (2017)	8
Detaljplaner.....	9
Behovsbedömning av miljöbedömning	11
Miljöbalken 3,4,5 kap miljöbalken	11
Förutsättningar och förändringar	12
Mark och vegetation	12
Geotekniska förhållanden	12
Fornlämningar/kulturminnen	13
Befintlig bebyggelse	13
Befintlig bebyggelse inom planområdet	13
Befintlig bebyggelse utanför planområdet.....	13
Park utanför planområdet.....	14
Planförslag	14
Resecentrum, centrum och kontor (TKC).....	14
Centrum och kontor i nivå över gata (CK)	14
Resecentrum, centrum och kontor i nivå över torg (TKC)	14
Järnvägsändamål (T).....	15
Tänkt ny bebyggelse	15
Gata (GATA)	17
Torg (TORG)	18
Gångtrafik (GÅNG).....	18
Parkering för bil och cykel.....	18
Utfarter	19

Stråk och kopplingar, tillgänglighet, gång – och cykel	19
Trygghet, brottsförebyggning.....	20
Störningar, hälsa och säkerhet	21
Farligt gods	21
Räddningsvägar, brandposter.....	22
Markföroreningar	22
Deponigas	24
Översvämning.....	24
Buller.....	25
Vibrationer	26
Teknisk försörjning.....	26
Vatten, avlopp	26
Dagvatten	26
Energitillförsel	27
El, tele, data.....	27
Genomförandefrågor.....	27
<i>Organisatoriska frågor</i>	27
Planförfarande.....	27
Preliminär tidplan för detaljplanens framttagande.....	27
Preliminär tidplan för detaljplanens genomförande.....	27
Genomförandetid	27
Huvudmannaskap.....	27
Ansvarsfördelning.....	28
Ekonomiska frågor.....	28
Planeekonomi	28
Fastighetsrättsliga frågor.....	28
Tekniska frågor	28
Ledningar	28
Tekniska utredningar	29
Konsekvenser.....	29
Mellankommunala konsekvenser.....	29
Ekonomiska konsekvenser.....	29
Sociala konsekvenser	30
Ekologiska konsekvenser.....	30
Regionala och lokala miljömål	30
Miljökvalitetsnormer (MKN) för luftkvalitet	30
Miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten	30

Fastighetskonsekvenser.....	31
Bro 5:10	31
Heden 4:114.....	31
Ängen 1.....	32
Bro 4:1	32
Revidering.....	32
Medverkande tjänstemän	32

Inledning

Detaljplanens plankarta är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som ska vara allmän plats, kvartersmark och hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning. Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar och konsekvenser planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att förstå plankartan. Detaljplanen tas fram enligt nedanstående planprocess.



Planprocessen

Handlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande (2018-06-11)
- Granskningsutlåtande (2018-08-13)

Underlag

- Fastighetsförteckning
- Behovsbedömning av MKB
- Planprogram; Stadsutveckling längs Järnvägsgatan
- Samrådsredogörelse planprogram
- Riskhänsyn i planering, Detaljplan för Bro 4:4, m.m., Bollnäs innovations- och upplevelsecenter, rapport. Tyréns (2010-02-09)
- PM Geoteknik Bollnäs Resecentrum, WSP (2017-12-22)
- Dagvatten – åtgärdsplan, Sweco (2018-06-08)

Bakgrund

Ett regionalt och kommunalt arbete pågår för att utveckla hållbara tätorter och transportsystem, vilket innebär ett minskat bilberoende och att allt fler går, cyklar och åker med kollektivtrafik. Bollnäs Resecentrum har en avgörande roll som knutpunkt och bytesställe mellan olika trafikslag. Utifrån antalet resenärer utgör det länets näst största resecentrum.

Resecentrums centrala läge i Bollnäs stad, i Bollnäs kommun och i Gävleborgs län finns en stor potential för utveckling av området. Detta har delvis belysts och studerats i programmet för detaljplan; Stadsutveckling längs Järnvägsgatan. Byggnaden för det nya Resecentrum har möjlighet att kombineras med kontorsarbetsplatser eller för publik centrumverksamhet i de övre våningarna via en stadsmässig funktionsblandning i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Nuvarande Resecentrum anlades under 1980- talet och det har därefter hänt en hel del i området, delvis fysiskt med Wilhelminapassagen under järnvägen som har medfört ett ökat flöde av människor samt att fler bussanslutningar och pendelparkeringar har tillkommit. Antalet resande har ökat vilket har ökat

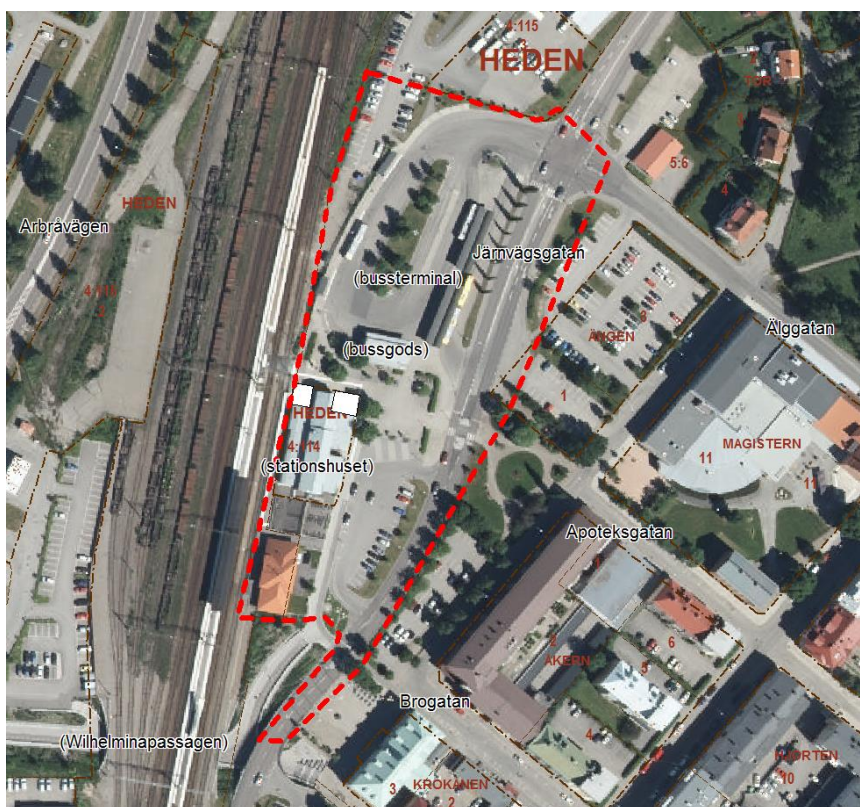
kraven på området i flera bemärkelser. Antalet hållplatslägen har nu blivit för få, resenärsutrymmena svarar inte mot behoven. Det kan även upplevas som rörigt inom terminalområdet vid högt trafik med trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem, samt dålig arbetsmiljö för chaufförerna som följd. Anläggningen är inte dimensionerad för den planerade ökade kollektivtrafiken. Sammantaget svarar inte nuvarande Resecentrum längre mot nuvarande eller kommande krav på ett modernt, väl dimensionerat, tryggt och tillgängligt Resecentrum.

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett nytt Resecentrum som kan kombineras med centrum- och kontorsanvändning.

Avgränsning, läge och areal

Planområdet omfattas av området vid Bollnäs stationshus och busstation. Planområdet avgränsas i väst av järnvägen Norra stambanan, i söder av Wilhelminapassagen, i öster av Järnvägsgatan och i norr av korsningen Järnvägsgatan- Älggatan. Planområdet omfattar cirka en hektar.



Planområdets avgränsning

Markägoförhållanden

- Bro 5:10 ägs av Bollnäs kommun
- Heden 4:114 är privatägd
- Ängen 1 ägs av Bollnäs kommun
- Bro 4:1 ägs av Staten Trafikverket

Tidigare Ställningstaganden

Beslut om planläggning

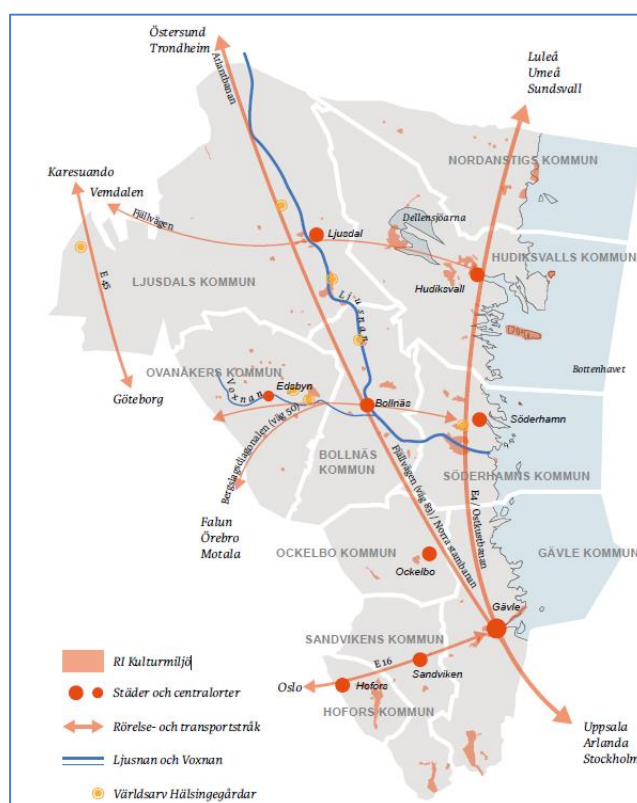
Miljö- och byggnämnden uppdrog Samhällsbyggnadskontoret 8 juni 2015 att ta fram ett förslag till detaljplan för Resecentrum. Den 12 december 2016 beslöt Miljö- och byggnämnden att godkänna upprättat planförslaget för samråd.

Regionala planer

I Regional utvecklingsstrategi för Gävleborgs län 2013-2020 förespråkas ökad tillgänglighet där kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ både i stad och på landsbygden för att möjliggöra pendling för alla. Även i kommunens näringslivspolitiska program påtalas vikten av goda kommunikationsmöjligheter för att skapa ett attraktivt samhälle.

I Länstransportplan 2014-2025 vill man bland annat öka den regionala tillväxten genom att möjliggöra ett mer hållbart resande. Detta kan skapas genom t ex utveckling av kollektivtrafiken och förbättrade förutsättningar för ett hela-resan perspektiv för gående och cyklist.

I Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013-2025 med utblick mot 2025 anges åtta kvantifierbara mål med strategier för att förbättra och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Några av strategierna är exempelvis att det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken och tillgängligheten vid terminaler och centrumhållplatser ska säkras.



Bollnäs i sitt regionala sammanhang, utdrag ur översiktsplan för Bollnäs kommun.

Översiktsplan (2015)

För planområdet gäller översiktsplan för Bollnäs kommun, antagen 14 december 2015. I översiktsplanen finns en uttalad strategi att: *"kommunen ska verka för att resecentrum i Bollnäs tätort ska utvecklas för att förbättra kopplingen mellan olika trafikslag och skapa en attraktiv kollektivtrafik både regionalt och lokalt"*. I översiktsplanen anges även att hänsyn ska tas till bullernivåer, luft- och vattenkvaliteter vid planering av bland annat ny infrastruktur. Med förväntade klimatförändringar ska kommunen planera dagvattenhantering och avloppssystem för kraftiga skyfall för att undvika översvämning. Genom planering skapas bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande. Möjligheten att välja cykel och kollektivtrafik förbättras och dessutom ökar antalet pendlarparkeringar. Vid exploatering säger översiktsplanen att karaktär och historia ska beaktas och ligga till grund för gestaltningen, vid förändringar ska ett tilltalande helhetsintryck eftersträvas. Detaljplanen bedöms inte avvika från översiktsplanens intentioner.

Vision för Bollnäs stad 2030 – "Blanda, berika och befolka"

Kommunstyrelsen antog 6 april 2017 en vision för Bollnäs stad inför framtagandet av fördjupad översiktsplan för Bollnäs stad. Det nya Resecentrumet och stationssamhället har en framträdande roll i visionen för staden.

"År 2030 har Bollnäs stad en Blandad bebyggelse i attraktiva lägen, anpassad för en mångfald av invånare i olika åldrar och med olika bakgrund. Infarterna och stadens resecentrum har omvandlats till välkommande entréer som tydligt uttrycker Bollnäs identitet. Staden har genom en omsorgsfull och hållbar trafikplanering ökat tillgängligheten för samtliga trafikanter samtidigt som separerade stadsdelar knutits samman. Stadens trygga och inbjudande offentliga ytor är alla invånares vardagsrum och används flitigt och flexibelt under hela året."

"Staden har Berikats med ett levande centrum och en tätare kärna, som närmast sig älven och vattnet. Stadskärnan har utvecklats till ett urbant stationssamhälle med ett modernt och kreativt handelsliv som främjar social delaktighet och hållbart resande. Bollnäs stad är ett resmål i sig och har bland annat placerat sig på kartan för dess stadsfiske i världsklass."

"Staden Befolkas av människor som lockas av den livskvalitet staden erbjuder i form av kultur och närheten till ett rikt natur- och friluftsliv. Ett aktivt föreningsliv och goda möjligheter till att försörja sig som företagare eller i den offentliga sektorn gör staden attraktiv plats för boende och arbete. "

Program för detaljplan – Stadsutveckling längs Järnvägsgatan (2017)

Detaljplanen har föregåtts av ett planprogram, godkänt av Miljö- och byggnämnden 2017-05-31. Programmets syfte har varit att föra en tidig dialog med berörda, klargöra förutsättningarna, ge förslag och riktlinjer för framtida planering längs Järnvägsgatan samt att belysa konsekvenserna av föreslagna

åtgärder. Målet med programmet har varit att belysa aktuella frågeställningar och lyfta fram områdets potential för en långsiktig hållbar stadsutveckling i Bollnäs.

Programmets förslag bygger på analyser av tillgängligheten, boendetätheten, boendes avstånd till kollektivtrafik, stadslivs nät, gång- och cykelvägnätets integration (Space Syntax-analys) och fördelningen av flöde (Choiceanalys) inom Bollnäs tätort.

I programförslaget ingår en ny förbindelse över järnvägen, norr om busstationen, som ett komplement till Wilhelminapassagen. Lösningen medger även möjlighet att skapa nya parkeringsplatser med strategiskt bra läge på västra sidan om järnvägen. Längs Järnvägs gatan föreslås ett nord-sydligt gång- och cykelstråk som binder samman stadens befintliga GC-nät. Längs med båda sidor om Järnvägs gatan föreslås bebyggelse i flera våningar.

I programmet föreslås en ny bussterminalbyggnad på samma plats som dagens busstation. En viss justering av Järnvägs gatans sträckning ses som nödvändig för att skapa plats för bussterminalen. Byggnaden kommer att fungera som väntsal där angöring till bussar sker inifrån terminalbyggnaden. Busshållplatserna är avgränsade med staket för allmänheten på grund av olycksrisken. Den befintliga byggnaden vid bussplanen (bussgods) föreslås integreras i bussterminalen och utgöra en del av resecentrum.



Bild ur planprogrammet: förslag på ny sträckning av Järnvägs gatan och bebyggelseförtätning

Detaljplaner

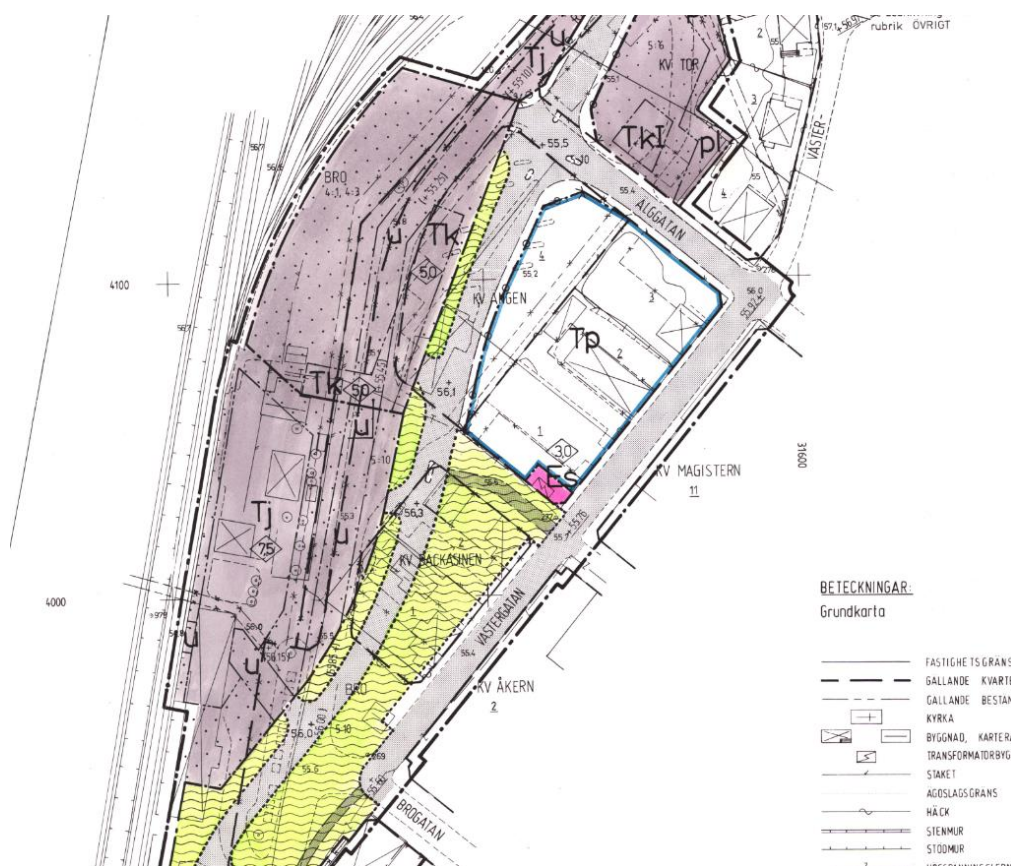
För området gäller fyra olika detaljplaner. De huvudsakliga användningarna i detaljplanerna är järnväg/kollektivtrafik, centrumändamål, parkering, park,

allmän gata och kollektivtrafik. Den tillåtna byggnadshöjden varierar mellan 5-7,5 meter.

För området gäller detaljplanerna:

- Detaljplan för kvarteret Ängen, laga kraft 1993-11-24
- Stadsplan för Järnvägsgatan mm, fastställd 1986-04-25
- Stadsplan för Bollnäs köping, fastställd 1941-02-21
- Detaljplan för del av Heden 4:115 mm, Bollnäs Resecentrum, östra delen, laga kraft 2004-09-27

Inom nuvarande busstation redovisar gällande detaljplan från 1986 markanvändningen kollektivtrafik (Tk). Mark förutom befintligt skärmtak och byggnad får inte bebyggas. Högsta byggnadshöjd är 5 meter. Stationsbyggnaden utgörs av mark för järnvägsändamål (Tj). Högsta byggnadshöjd är 7,5 meter. En stor del av marken ska vara tillgänglig som ledningsområde (u). Järnvägsgatan utgör allmän plats för gata. Allmän mark utmed gatan utgörs av mark för park eller plantering. Detaljplan för kvarteret Ängen redovisar parkering, huvudgata samt park.



Utdrag ur gällande detaljplan som berör stationsområdet och bussterminalen;
Stadsplan för Järnvägsgatan (1986-04-25)

Behovsbedömning av miljöbedömning

Enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen (2010:900) ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, om en detaljplan medger en användning av mark eller byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Enligt upprättad behovsbedömning medför planens genomförande inte betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i PBL. Någon speciell miljökonsekvensbeskrivning upprättas därmed inte. Länsstyrelsen delar denna uppfattning genom yttrande daterat 2015-06-25.

Miljöbalken 3,4,5 kap miljöbalken

Enligt plan- och bygglagen 2 kap. 2, 10 §§ ska bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken (MB) tillämpas vid planläggning. Vid planläggning ska även miljökvalitetsnormerna i MB 5 kap. eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas.

Detaljplanen ligger inom ett riksintresseområde, området utmed Ljusnan från Färila till Bergvik, som i miljöbalkens 4 kap 2 § berörs av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Planområdet ligger inom Bollnäs tätort och området är redan exploaterat och därför påverkas inte det rörliga friluftslivet.

Detaljplanen angränsar till riksintresse för kommunikationer, järnvägen Norra stambanan, enligt 3 kap 8 § MB. Riksintresset ska skyddas mot sådana åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Detaljplanen, som innebär ett nytt Resecentrum med en byggrätt för ändamålen Resecentrum, kontor och centrum på ett avstånd av minst 25 meter från anläggningen, bedöms inte påverka utnyttjandet av järnvägen.

Detaljplanens förhållande på berörda miljökvalitetsnormer, primärt MKN Luft, beskrivs under rubriken konsekvenser.

Planförslaget bedöms sammantaget vara förenligt med miljöbalkens 3, 4 och 5 kapitel.

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

Planområdet omfattar nuvarande Resecentrum invid Järnvägen i centrala Bollnäs. I huvudsak utgörs marken av hårdgjord yta i form av asfalterad väg och parkeringsytor. Vegetationen inom området består av planterade träd utefter Järnväggsgatan och bussterminalen samt och träd och buskar inom torget. Marknivån är något sluttande från Stationshuset som är uppförd på områdets högsta punkt.



Stationshuset



Bussterminalen och Järnväggsgatan

Geotekniska förhållanden

Planområdet ligger inom ett område som enligt SGU:s jordartskarta består av fyllning. Enligt PM geoteknik (WSP 2017-12-22) kan detaljplanerat området delas in i 3 delar utifrån tolkade undersökningar, se figur nedan.



I det röda området består jorden överst av grusigt fyllnadsmaterial ovan en silt som vilar på lera. Fyllnadsmaterialet är grusigt med en mäktighet om ca 0,5-1,5 m. Silten har en mäktighet om ca 0-1,5 m. Lera har påträffats i en

provtagningspunkt i södra delen av den planerade gatan. Mäktighet hos leran går ej att säga då provtagningen har avbrutits innan den har nått lerans underkant.

Det gröna området består jorden överst av grusigt fyllnadsmaterial av varierade karaktär och mäktighet, ovan en silt som vilar på lera. Fyllningen är dominerande sand och har kraftigt varierande sammansättning och mäktighet. Mäktigheten är mellan 0 - 2 m. I sydöstra hörnet av området återfinns silt under fyllningen. Leran är normalkonsoliderad enligt tidigare utförda CRS försök utförda från prover i punkt 6 och 16. Mäktighet hos leran går ej att säga då provtagningen har avbrutits innan den har nått lerans underkant.

I det blåa området är inga provtagningar eller sonderingar utförda och jordlagerföljden går därför ej att tolka.

I rapporten rekommenderas att de två huvudfrågeställningarna i nästa skede gällande geoteknik bör vara;

- Grundläggning av tyngre konstruktioner så som, byggnader och gångbro, detta på grund ut av att lera har påträffats.
- Identifiera grundvattennivån och utreda om detta kommer att påverka framtida schaktarbete. Generellt har ytligt grundvatten noteras i tidigare undersökning.

Fornlämningar/kulturminnen

Det finns i dagsläget inga kända fornlämningar eller kulturminnen inom planområdet. Ytan är som nämnt sedan tidigare störd och avschaktad och består av fyllnad. Strax öster om planområdet ligger emellertid det väl kända grav- och boplatsoområdet från järnåldern, Onbacken, som var bebyggd under ca 100-500 e Kr.

Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse inom planområdet

Bebyggelsen i planområdet utgörs av stationshuset, torg med parkering och busstorg med väderskydd. Stationshuset och en byggnad avsedd för bussgodshantering är uppförda 1986 i lika utformning; röd tegelfasad och med grått falsat plåttak med blåa fönsterramar. Stationshuset varierar i en och två våningar. Söder om stationshuset finns ett teknikhus tillhörande järnvägsanläggningen i ett plan som är vitputsad och har rött tegeltak. Bussperrongen har väderskydd i form av två böjda skärmtak.

Befintlig bebyggelse utanför planområdet

Angränsande bebyggelse utmed korsningen Järnvägs-gatan – Älggatan utgörs av envåningsbyggnader för taxistation och kontorsbyggnad. Utformning och material skiljer sig åt. Öster om Järnvägs-gatan finns parkeringsmark och därefter två, kvarterslånga hus i fyra våningar vid Gamla Järnvägs-gatan. Gemensamt för de husens utformning är tegelfasaderna och höjden.

Park utanför planområdet

På andra sidan gångpassagen över Järnväggsgatan finns Centralparken eller Resecentrumsparken med grusade gångstråk, gräs och fullvuxna träd. Här är riksträdet Ornäsbjörken i Bollnäs stad planterad.

Planförslag

Detaljplanen möjliggör en ny hög byggnad på nuvarande busstation som placeras utefter Järnväggsgatan. Byggnadens bottenplan utgörs av bussterminal och gemensam vänthall för buss, tåg- och taxiresenärer. Bussarna angör i vinkel. Här finns även möjlighet till service. Våningarna i de övre tre planen utgörs av kontor och/eller för centrumfunktioner. I byggnadens övre plan kan gångpassager skapas över gatan till kvarteret öster om gatan. Järnväggsgatan rätas upp och breddas med bredare gång- och cykelstråk och fickparkeringar. Platsen mellan stationshuset och befintlig bussgodsbyggnad kan delvis överbyggas och användas för kontor eller publika funktioner. Ytan mellan byggnaderna benämns som torg har möjligheter att utvecklas med nya rumsliga dimensioner med nya byggnader vid sidan och delvis över. Tillsammans med starkare gång- och cykelstråk ges större förutsättningar för en ökad närvaro och flöde av människor på platsen och en starkare mötesplats.

Resecentrum, centrum och kontor (TKC)

Som markanvändning för det nya Resecentrumet föreslås resecentrum, centrum och kontor (TCK). För det befintliga stationshuset sätts markanvändningen till centrum (ej hotell eller vandrarhem), resecentrum och kontor (CTK). Med användningen resecentrum avses en användning där olika transportslag som tåg, buss, taxi, cykel med mera länkas samman. Med centrum avses en användning för kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Med kontor avses enligt Boverkets allmänna råd kontor och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering.

Högsta byggnadshöjd sätts till 17 m inom område för ny byggnad. Det möjliggör en byggnad som rymmer en högre entrévåning som tvåvåningsbussar kan angöra (cirka fem meter) och därtill tre normalhöga våningar. För yta inom befintlig bussgodsbyggnad och stationshus sätts högsta våningshöjd till 9 m. Ny byggnad för Resecentrum, kontor och centrum ska utformas med entréer vända ut mot gata och/eller torg. Byggnader där människor vistas stadigvarande ska placeras minst 25 m från järnvägsspår.

Centrum och kontor i nivå över gata (CK)

Kvartersmark för centrum och kontor i nivå över allmän gata (KC). Syftet är att ge möjlighet till att kunna knyta ihop byggnader för framförallt kontorsändamål med gångpassage över Järnväggsgatan. Minsta fri höjd är 5 m. Gångbron får som högst uppföras i en våning.

Resecentrum, centrum och kontor i nivå över torg (TKC)

Kvartersmark för resecentrum, kontor och centrum planläggs även i nivå över allmänt torg (TKC). Syftet är att ge möjlighet till en byggnad över torget som sammanbinder de två olika TCK- områdena. Torgytan under kommer att vara öppen, minsta fri höjd är 3 m. Gångbrons högsta antal våningar är en (I).

Järnvägsändamål (T)

Två markområden som inrymmer en transformatorstation och en teknikbyggnad ingår i fastigheten Bro 4:1, dessa ges markanvändningen järnvägsändamål (T). Högsta byggnadshöjd är 5 m.

Tänkt ny bebyggelse

Ny byggnation har att hålla sig till de planbestämmelser som redovisas ovan. Byggnadens tänkta utformning illustreras på nedanstående figurer. Byggnadens bredd eller djup kan variera beroende på vilket alternativ kommunen som exploatör väljer. Oavsett alternativ för hur hög byggnaden ska vara bedöms 11 stycken bussar kunna angöra terminalen. För tillfället är nedanstående alternativ aktuella:

Alternativ 1 innebär enbart en bussterminal i en våning med vänthall. Bussarna angör med hela busslängden utanför byggnaden. Byggnadens bredd är 9 meter.

Alternativ 2 och 3 innebär två eller tre kontorsvåningar ovanpå bussterminalen. Byggnadens bredd kan variera från 16 till 24 meter. Är byggnadens bredd 24 meter blir kontorsytorna väsentligt större och bussarna kan angöra med hela sin längd i byggnaden. Det smalare alternativet innebär att kontorsytorna blir mindre och att endast halva bussen kan angöra i byggnaden.

I bottenvåningen avses funktionerna vänthall, teknikutrymmen, wc och kiosk inrymmas. Golvytan på bottenvåningen blir 760 m² och de övre våningarna blir 1350 m²/våning alternativt 2000 m²/våning. Även om inte fler än en våning byggs bör byggnaden anläggas så att det är möjligt att i ett senare skede utöka antalet våningar. Väntsal för både tåg- och bussresenärer sammanförs till den nya byggnaden. Taxiverksamhet kan lokaliseras till kvartersmark för resecentrum eller centrum. Uppställning av taxifordon kan ske inom torgytan.



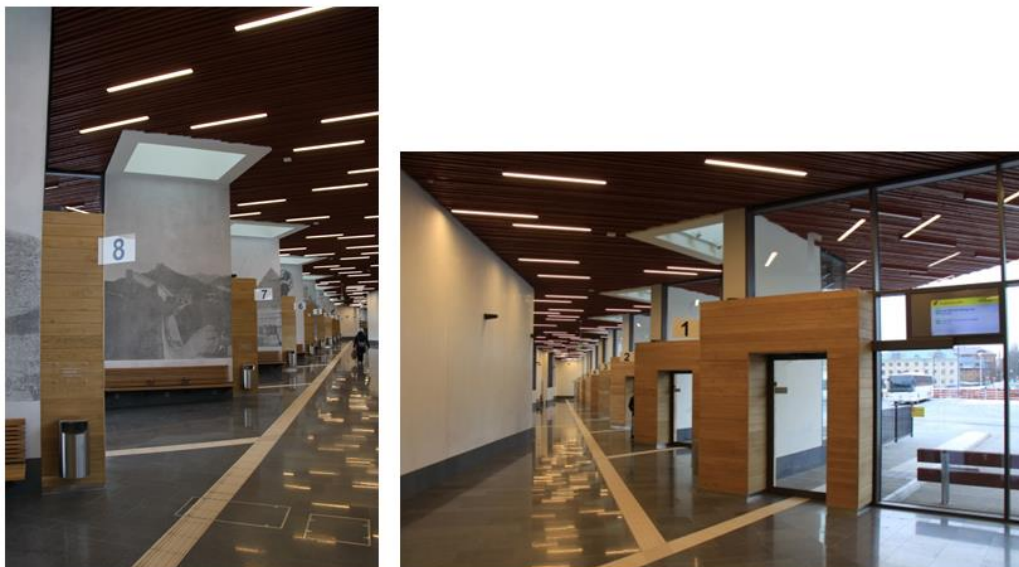
Illustration över Resecentrum i fyra våningar



Illustration över Resecentrum i tre våningar



Illustration över Resecentrum i en våning



Exempel på Resecentrums inre miljö (Faluns Resecentrum)

Gata (GATA)

Genom planområde sträcker sig Järnvägsgatan som går från riksväg 83 i södra delen av Bollnäs centrum till riksväg 50 (Söderhamnsvägen) i norra delen av centrum. Gatan går i utkanten av kvartersstaden parallellt med järnvägen och stickspåren till lokstallarna. Järnvägsgatan är en del av det kommunala huvudnätet och dess primära funktion är huvudgata avsett för trafik mellan tätortens olika delar enligt kommunens trafiknätsanalys¹.

Hastighetsbegränsningen är satt till 40 km/h. Järnvägsgatan har hög framkomlighet med få korsningspunkter. Gatan har en relativt stor bredd som varierar mellan 11-14 meter.

I planprogrammet föreslås ny bebyggelse på ömse sidor om Järnvägsgatan. Gatusträckan skulle därmed ramas in och bilda ett nytt gaturum. I syfte att ge flexibilitet i utformningen av gatan regleras inte fördelningen av körbana, gång och cykelbanor och gatuparkeringar eller gatuhöjd.

Gatan avgränsas med rätare linjer jämfört med tidigare detaljplan. Avsikten är att gatan rätas ut något och på så vis bättre överensstämmer med övrigt gatunät i innerstaden samt får en bättre form i förhållande till ny bebyggelse. Gång- och cykelbanornas bredd avses att utökas på körbanans bekostnad. Vilket bedöms öka säkerheten och ge en attraktivare gata utifrån gångtrafikantens perspektiv med sänkt hastighet som trolig följd. Antalet människor som passerar gatan i de fyra olika vädersräckten och uppehåller sig i området bedöms öka i framtiden.

Gatumarken blir 22 meter i norra delen framför Resecentrum och 10 meter i södra delen. En tänkbar indelning av gatan framför Resecentrumet är gång- och cykel + gatuparkering 8 m, körbana 9 m, gång- och cykel + gatuparkering 5 m. Inom gatumarken inryms ett antal gatuparkeringar som kan användas för

¹ Trafiknätsanalys för centralorten i Bollnäs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2003-10-27.

personbilar eller bussar. Utformningen avseende växtlighet är något som bör beaktas och utvecklas vidare i form av befintlig allé utefter Järnvägsgratan.

Torg (TORG)

Nuvarande yta och parkering vid stationshuset planeras som torg utan närmare bestämmelser i syfte att ge flexibilitet i användningen. De funktioner som finns och även fortsättningsvis är tänkta att finnas är torgytor, det vill säga öppna ytor för vistelse och passager, parkeringsplatser för cyklar och bilar och stråk för gång- och cykel. Taxiuppställningsplatser och köryta kan upplåtas inom allmän torgmark.

Torget är den centrala platsen inom planområdet som knyter ihop tågplattform, bussterminal, stationshus och flera av kopplingarna till övriga staden. Den nya byggnadens södra gavel kommer att vara vänd mot torget och rama in det, vilket bidrar till en ökad rumskänsla. Överbyggnaden kan komma att uppfattas som en portal mellan spårområdet och Bollnäs stad. Förutsättningarna för informationstavlor och skyltning kommer att vara goda. Belysning och utformning är särskilt viktigt för upplevelsen av ytan under överbyggnaden. Torget har som platsbildning stora möjligheter att utvecklas och en del i platsbildningen kan vara namnsättning.

Gångtrafik (GÅNG)

Ett stråk för gångtrafik reserveras utefter bussplanens västra sida. I planprogrammet finns en tilltänkt gångbro över järnvägen vilken skulle nås i det nordvästra hörnet i planområdet. Även om inte gångbron genomförs kommer gångtrafikanter kunna röra sig i nord-sydlig riktning på båda sidor om resecentrumet vilket ökar tillgängligheten och valmöjligheterna. Ett stängsel/staket eller motsvarande avses uppföras mot trafikområdet så att inte allmänheten kan passera genom bussplanen.

Parkering för bil och cykel

Inom föreliggande detaljplan försvinner några befintliga pendlarparkeringar i nordvästra delen av planområdet till förmån för utökad bussplan och gångväg medan det tillkommer några gatuparkeringar/ hämta-lämnarparkeringar utefter gratan. I planprogrammet har parkeringsfrågan studerats för ett större område. I anslutning till stationsområdet (det område som studerats i planprogrammet) finns cirka 235 parkeringsplatser.

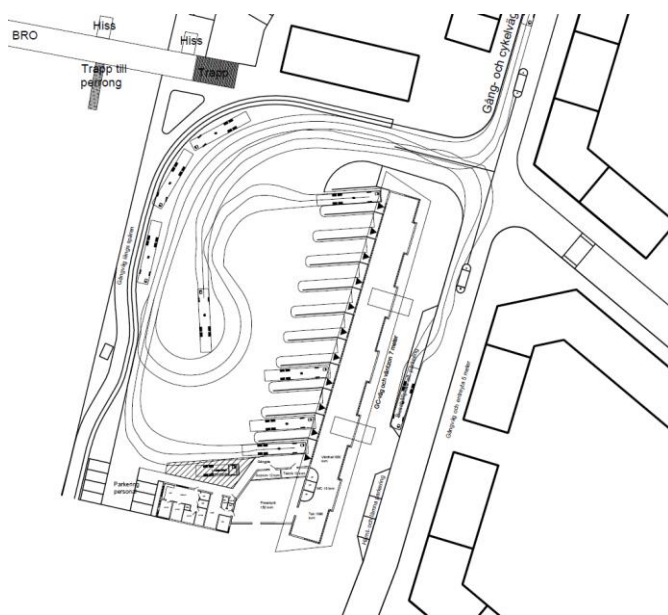
Endast ett fåtal personalparkeringar bedöms kunna inrymmas inom kvartersmarken eftersom större delen av marken kommer att behövas för bussplan och byggnad. Det kollektivtrafiknära läget ger istället mycket goda förutsättningar för arbetande inom planområdet att åka kollektivt till/ från arbetsplatserna. Befintlig cykelparkering finns inom torgmark som bör uppfylla behovet av cykelparkering. Ökar behovet finns möjlighet att utöka cykelparkering öster om planområdet i parkmark samt i kvartersmarken för parkering.

Planförslaget kan ses i relation till den parkeringsstrategi som Trivector har tagit fram för Bollnäs centrum, se Parkeringsstrategi Bollnäs Centrum. Här föreslås bland annat att kommunen bör försöka hitta lösningar i befintliga

parkeringsanläggningar innan ytterligare parkering anläggs. I detta sammanhang kan även lösningar för en hållbar stadsutveckling nämnas, där fokus handlar om förtätning samt förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkeringsutbudet i centrala Bollnäs är stort, med förhållandevis låg beläggning under större delen av dygnet. Inom en radie med ca 10 minuters gångavstånd finns ca 1000 biluppställningsplatser som genom samutnyttjande bedöms täcka det väntade parkeringsbehovet för planområdet.

Utfarter

Bussarnas in- och utfart är tänkt att ske på samma ställe som i dagsläget, det vill säga ut i fyrvägs korsningen Järnväggsgatan – Älggatan. Utfarten blir mellan 10-15 meter bred. Parkeringarna inom torgytan kommer troligen ha kvar de två nuvarande in- och utfarterna. I detaljplanen sätts inget utfartsförbud mot gata utan väghållaren (kommunen) beslutar om utfarter.



Körspår och utfart inom resecentrum

Stråk och kopplingar, tillgänglighet, gång – och cykel

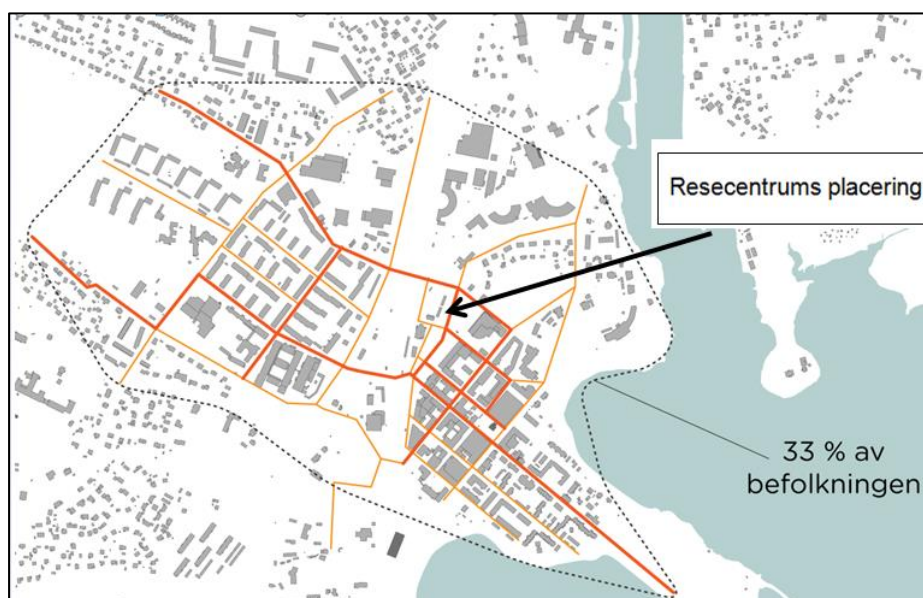
Tanken med placeringen och utformningen av Resecentrum är att byggnaden integreras i staden och inte framstår som en solitär utanför stadskärnan. Att Resecentrum kopplas ihop med det övriga gång-, -cykel- och gatunätet på ett naturligt sätt är därför viktigt.

Resecentrum ska inordnas i och utveckla det rutnätssystem som Bollnäs stad är uppbyggd på. Huvudbyggnadens placering och gatusträckningen är viktig ur detta perspektiv. En ökad tydlighet, goda siktlinjer, och hopkoppling av "stadens skelett" bidrar till att öka orienterbarheten avseende hur man hittar till och från Resecentrum. I detaljplanen föreslås ett nytt allmänt gångstråk utmed Järnvägen, "bakom" Resecentrum, vilket ger fler valmöjligheter och en kortare sträcka för gångtrafikanter i nord-sydlig riktning och ger beredskap för en kortare anslutning till eventuell framtida gångbro över järnvägen.

Via Willhelminapassagen utgör området kring Resecentrum den naturliga kopplingen mellan staden öster och väster om järnvägen ur ett gång- och cykelperspektiv. Ifall ett nytt huvudcykelstråk kommer att utvecklas genom Bollnäs är Resecentrum en given större målpunkt dit det ska vara lätt och naturligt att ta sig till och förbi. Gång- och cykelvägar inom planområdet kan förläggas inom både torg- och gatumark.

Tillgängligheten till och från planområdet är god men kan öka om stråken och passagera över gatorna och längs med gatan förtydligas. Om en ny bro och bussterminalen byggs förväntas Apoteksgatan användas mer frekvent av gående och cyklist. Det är därför viktigt att passagen över gatorna utformas trafiksäkert för gång- och cykeltrafikanterna.

För personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga samt för barn är ovanstående särskilt viktigt. Ur ett sådant perspektiv är även höjdskillnader av extra betydelse. Resecentrum kommer att befinna sig i samma nivå som de allmänna platserna och planområdet saknar större höjdskillnader.



Figuren visar Resecentrums placering i förhållande till huvud- och inom Bollnäs stad bistråk (röd respektive orange linje). Huvudstråket norr om Resecentrum och bistråket öster om det är fiktivt och är beroende av en ny ansutning över järnvägen (planprogrammet: "Stadsutveckling längs järnvägsgatan")

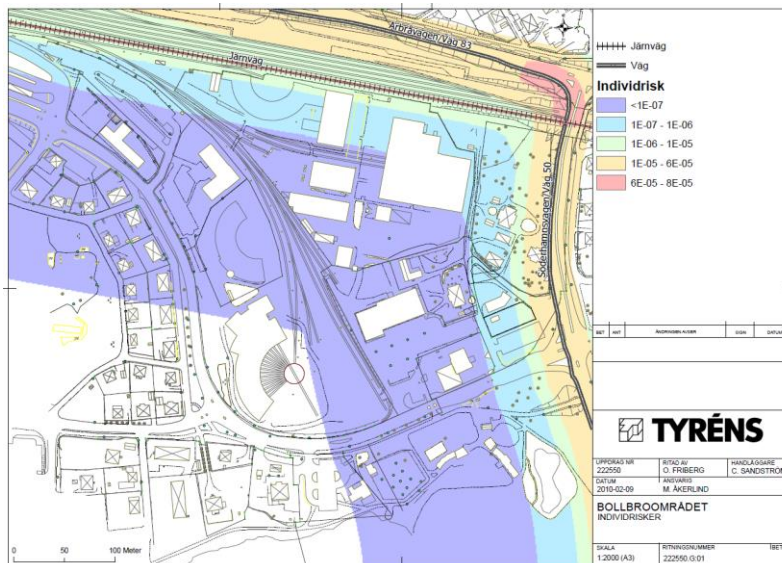
Trygghet, brottsförebyggning

Ökad genomströmning av människor genom resecentrum och en ökad närvaro på platsen bör bidra till att öka den upplevda tryggheten. Byggs området ut enligt planförslaget kommer flera människor att vistas i området, såväl dagtid som nattetid, i form av boende öster om Järnvägsgatan, kontorsarbetare, centrubesökare och resenärer till kollektivtrafik och taxi i resecentrum. Andra viktiga parametrar i att skapa trygghet genom fysiska åtgärder kan vara belysning, överblickbarhet och möjlighet till flera vägval.

Störningar, hälsa och säkerhet

Farligt gods

Både Norra stambanan och Riksväg 83 som ligger i anslutning till planområdet utgör primära transportleder av farligt gods. Med farligt gods avses ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom vid en olycka eller felaktig hantering vid transport. Här ingår även tågurspårningar. Tyréns har i utredning (2010-02-09) för gamla SJ-området studerat olycksrisker orsakade av tåg- och vägtrafik. I figuren nedan redovisas resultatet.



Redovisning av individrisk inom Bollbroområdet. Lila (samt området utanför det lila) innebär "låg" risk. Källa: Riskhänsyn i planering detaljplan för Bro 4:4 m.m., Bollnäs innovations- och upplevelsecenter", rapport, Tyréns 2010.

Planerad ny bebyggelse ligger inom lila zon, som minst är avståndet cirka 43 meter från byggrätt till närmsta spår. Till riksvägen är avståndet över 100 meter. I studien framkommer att kontor i flera plan kan accepteras inom lila zon under förutsättning att:

- Bebyggelsefritt avstånd om 25 m till närmaste transportled upprätthålls gällande ny bebyggelse
- Avstängningsbar ventilation från bemannad plats (reception eller dylikt)

Den nya terminalbyggnaden kommer att ligga längre än 25 m från närmsta spår, vilket säkerställs med en planbestämmelse. I syfte att få byggrätten förenlig med studiens andra krav om avstängningsbar ventilation införs en bestämmelse om att vid fler än en våning kontor eller centrum ska avstängningsbar ventilation finnas. Byggrätten bedöms därför som acceptabel utifrån riskutredningen.

Det befintliga stationshuset ligger inom ljusblå zon. Fastigheten planläggs som centrum (dock ej hotell eller vandrarhem), Resecentrum och kontor och bedöms därför utifrån riskutredningen. Även utökad byggrätt i nivå över torg ligger inom ljusblå zon. Inom ljusblå zon kan enligt riskutredningen kontor i två plan accepteras under förutsättning att:

- Bebyggelsefritt avstånd om 25 m till närmaste transportled upprätthålls gällande ny bebyggelse
- Utan åtgärder kan placering ske i ljusblå zon

Den befintliga stationsbyggnaden har enbart en våning och föreslagen markanvändning för trafik, kontor och centrum bedöms därför förenlig med slutsatserna i studien. En bestämmelse om högsta höjd säkerställer att fler våningar inte tillkommer. Byggnaden ligger invid en perrong och har en obrännbar fasad och tak i form av tegel och plåt. Befintlig kioskverksamhet ryms inom användningen centrum. Ny markanvändning centrum kan därför sägas bekräfta pågående markanvändning. Byggrätt i nivå över torg ligger 25 m från närmaste spår och bedöms därför även som godtagbar ur ett riskperspektiv. Hotell och vandrarhem ingår normalt i markanvändningen centrum, men undantas som möjliga funktioner för centrumanvändningar inom 25 m från spårområdet med tanke på att det utgör en extra känslig och utsatt användning med sovande personer. Detta ligger i linje med översiktsplanens strategi om att RIKTSAM:s rekommenderade skyddsavstånd ska vara vägledande för planeringen.

Räddningsvägar, brandposter

Planområdet är beläget inom område med cirka fem minuters insatstid från Bollnäs brandstation. Närmast befintliga brandposter är belägna vid korsningen Collinigatan-Brogatan, cirka 100 meter från planerad ny byggnad, samt Apoteksgatan-Odengatan cirka 150 meter ifrån.

Markföroreningar

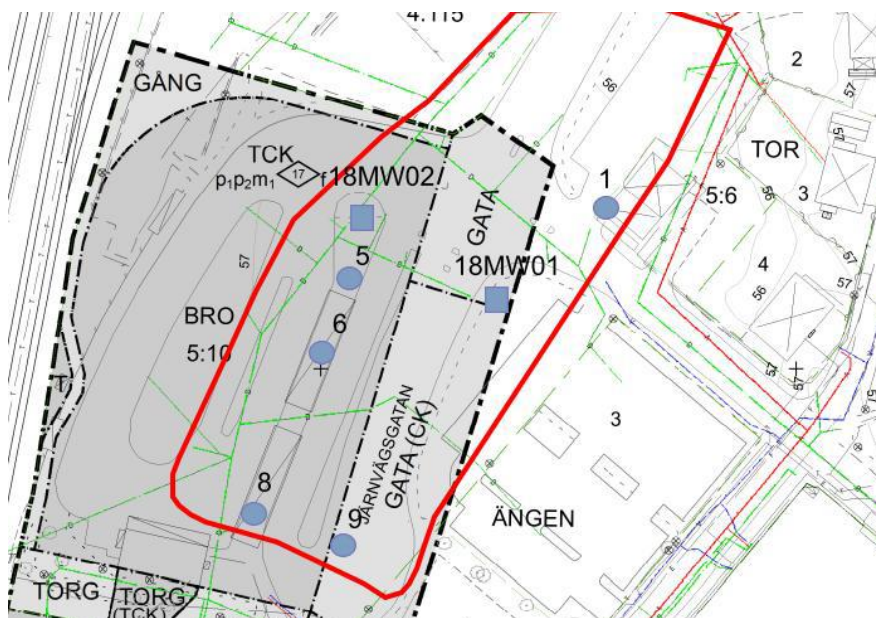
Under 1940-talet till början av 1950-talet deponerades avfall från Bollnäs innerstad på platsen. Avfallet utgjordes sannolikt mest av hushållsavfall. Viss osäkerhet råder kring när deponeringen skedde. Innan deponeringsverksamheten utgjordes området av sankmark. Deponiområdet har bedömts vara mellan 0,6 och 0,7 ha enligt 1 i MIFO inventering (2009-03-09 rev. 2009-07-10).

I Miljöteknisk markundersökning (WSP) som genomfördes i januari 2018 påträffades PAH i halter över MKM i ytlig fyllning (0-0,6 meter under markytan) i en provgrop. Enligt uppgift från MIFO-inventeringen har avfallet deponerats under första halvan av 1900-talet. Hushållsavfallet bestod under denna tid av hög andel organiskt material och avfallsmängderna var små. Enligt MIFO inventeringens riskbedömning är halterna måttliga. I deponins närhet har det funnits lokstallar och verkstäder för järnvägen. Har det förekommit deponering av verksamhetsavfall kan föroreningssituationen vara helt annorlunda i dessa delar av deponin.

Utbredning och mäktighet

Utifrån flygfoton från 1952 har i samband med MIFO-inventeringen 2009 deponins utbredning avgränsats och bedömt till mellan 0,6 och 0,7 ha². Efter granskning av flygfoton från 1945, 1947, och 1951 bedöms framtagna avgränsning och utbredning av deponin vara trolig. Mäktigheten på deponin är svårare att avgöra. Flertalet borrhål gjordes i deponin vid SGI:s undersökning 1986. I figur nedan är borrhålen från 1986 inritade och provgroparna från

januari 2018. Endast i SGI:s borrhål nr 6 påträffades avfall (glasbitar och pappersrester). I övriga borrhål och provgropar har fyllnadsmassor påträffats ovanpå naturligt lagrad jord. Naturligt lagrad jord har påträffats mellan 2 och 5 meter under markytan i de olika provpunkterna. Utifrån befintlig information bedöms deponins mäktighet kunna variera kraftigt mellan minst 2 och 6 meters mäktighet.



Bedömd gräns för deponins utbredning är markerad med en röd linje i kartan. Inom deponins bedömda utbredningsområde finns flera geotekniska borrhål och ett par provgropar. SGI:s borrhållspunkter från 1986 är markerade med blå prickar och provgroparna från undersökningen i januari är blå fyrkanter

Risker

Deponin innehåller i huvudsak hushållsavfall. Vid undersökningen i januari 2018 påträffades PAH:er över riktvärdet för MKM. Problematiken med avfallsdeponier är den stora variationen av avfall och föroreningsnivå som förekommer. Beroende på förorenings innehåll i deponin kan den orsaka oacceptabla hälsorisker på lång sikt och kort sikt. Spridning av föroreningar till grundvattnet kan förekomma om avfall kommer i kontakt med grundvattnet i området eller om infiltrerande dagvatten lakar ut förorening på sin väg genom avfallet ner till grundvattnet. Har oljegropar förekommit på deponin kan föroreningar finnas i fri fas i marken. Föroreningar kan avgå i gasform till luften. Dessa risker har identifierats i undersökningen. Med mer kunskap om deponin kan ytterligare risker tillkomma eller identifierade risker avskrivas.

Fortsatt arbete

I utredningen föreslås ytterligare utredning med rekommendationen att en riskbedömning med platsspecifika riktvärden tas fram. Detta för att med större säkerhet kunna bedöma riskerna på den aktuella platsen och behov av riskreduktion inför byggnation av byggnader. I utredningen behöver deponin få en noggrann avgränsning, innehållet behöver karakteriseras samt spridningsförutsättningarna till grundvatten utredas.

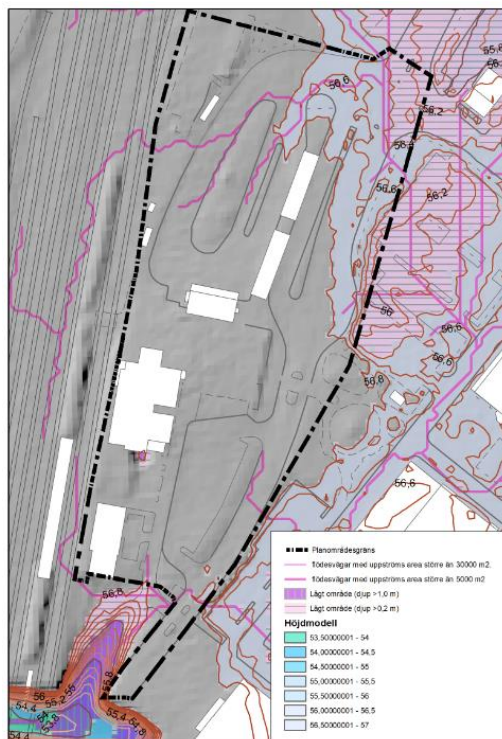
Schakt i förorenad jord är anmälningspliktig. Innan schaktarbeten får ske måste en anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt § 28 Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd göras till tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbetena startar.

Deponigas

Direktmätning av metangas, syrgas och koldioxid utfördes under januari 2018 (WSP) på två platser i deponin. Resultatet var att ingen deponigas detekterades i porluften vid mätningarna i rör 1 och 2.

Översvämning

Planområdet skulle kunna drabbas av höga vattennivåer av två anledningar. Det ena är om vattennivåer i Ljusnan når beräknat högsta flöde på grund av naturliga orsaker. Det andra är om det uppstår extrem nederbörd med flödesvägar för ytavrinning samt ansamlingar av vatten i lågpunkter.



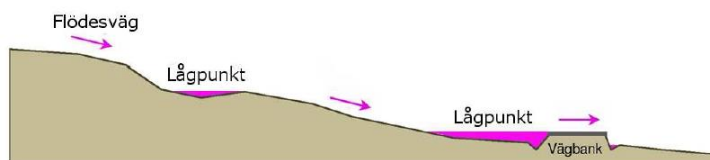
Kartbilden visar planområdet (svart linje) med möjliga flödesvägar för ytavrinning (lila linjer) samt låga områden som kan drabbas av översvämning av extrem nederbörd (lila ytor. Samt beräknat högsta flöde (blå färg)

Beräknat högsta flöde

Ett beräknat högsta flöde (Qklass1) av höga vattennivåer i Ljusnan kan inträffa på grund av naturliga faktorer enligt *Underlag för samordnad beredskapsplanering avseende dammbrott i Ljusnan och Voxnan (2016)*. Flödet är osannolikt men tänkbart och har ingen statistisk återkomsttid. I kartan ovan redovisas högsta beräknad vattenutredning med blå färg. Högsta beräknad vattennivå är 56,8 m (RH2000). Vattennivån når nuvarande busstation men ej stationshuset som ligger något högre. En nivå enligt ljusblå färg innebär ett 20 cm högt vattenstånd.

Extrem nederbörd

Länsstyrelsen i Gävleborgs län tog 2016 fram rapporten *Lokala avrinningsförhållanden i orter i Gävle borgs län* där en lokal terränganalys för att identifiera låga områden (potentiella riskområden) gjordes för bl.a. Bollnäs tätort. Analysen är baserad på de prognoser som redovisades i SMHI:s rapport 2015. Huruvida områdena översvämmas eller ej vid intensiv nederbörd beror på nederbördsbelastning, markens lokala infiltrationsförmåga och hur existerande dränering ser ut med avseende på bl.a. dimensionering och underhåll.



Generell princip för ytaavrinning (källa SMHI; övergripande om kvantitativt vattenunderlag, Klimatanpassning i Gävleborg 2018-01-16).

Riskområde enligt utredningen är i detaljplanen den norra delen av planområdet som utgörs av gatumark och delvis kvartersmark. Potentiella flödesvägar korsar även planområdet i den norra delen.

Fortsatt arbete/ riskhantering

Riskerna med höga flöden är något som berör hela Bollnäs stad och inte enbart planområdet och som Bollnäs kommun avser att hantera i ett större perspektiv i en dagvattenstrategi eller policy för dagvattenhantering. För planområdets utbyggnad har en särskild åtgärdsplan för dagvattenhantering upprättats som bifogas detaljplanen. Denna berör de viktigaste frågeställningarna som ska utredas vidare i en dagvattenutredning i syfte att skapa en god dagvattenhantering och bidra till en säker bebyggd miljö. Vid kommande projektering ska markområde och bebyggelse projekteras med hänsyn till riskerna för rinnvägar och tänkbara höga vattennivåer. Vid akut översvämningsrisk har kommunen en särskild krisplan för hantering av översvämningar från Ljusnan.

Buller

Närheten till järnvägen och gatan innebär att planområdet utsätts för bullerpåverkan. Den planerade markanvändningen i form av resecentrum, kontor och centrum och torg är dock inte en känslig markanvändning i bullerhänseende. Detaljplanens genomförande i form av ett nytt resecentrum med utökad busskapacitet innebär att busstrafiken kan öka och därmed bullernivåerna som avges från Resecentrum och på vägen till/ från Resecentrum. En tätare turtäthet i kollektivtrafiken kan ju i sin tur leda till att personresor i egen bil minskar med påföljande minskad bullerpåverkan som följd.

Kollektivtrafikmyndigheten planerar att införa 20- minuters trafik istället för 30-minuters trafik för fyra stadslinjer i Bollnäs tätort (linje 1,2,3,6) till år 2019. Detta innebär att vardera linje kommer att öka från dagens 28 st. bussar som angör resecentrum per dag till 40 st./dag. Kollektivtrafikmyndigheten arbetar med att införa elbussar istället för dieselbussar vilket skulle ha positiv inverkan på minskade bullernivåer. Ökade bullernivåer från Resecentrum bedöms inte

påverka någon känslig bebyggelse så som bostäder eftersom bostäder inte finns i Resecentrum's direkta närhet. En effekt av den nya byggnaden är att bullret från Resecentrum, och delvis bullret från järnvägen, kommer att avskärmats österut.

Vibrationer

Eftersom planområdet ligger i direkt anslutning till järnvägsområdet riskerar vibrationsnivåerna i planerad bebyggelse att bli höga. Riktlinjer för vibrationsnivåer finns för byggnader för stadigvarande vistelse, som bostäder, men saknas för andra typer av bebyggelse.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten- och avlopp. Ny bebyggelse ska därför anslutas till det allmänna VA- nätet.

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten från tak och hårdgjorda ytor samt dräneringsvatten från fastigheterna. Dagvattnet avleds i dagsläget från planområdet via två huvudledningsnät, separerade från övrigt spillvatten, via Brogatan och Älggatan ut till Ljusnan och Varpen. Dagvattenledningar går i nord-sydlig sträckning inom bussplaneområdet.

Detaljplanen innebär inte att några nya, oexploaterade markytor ianspråkats för bebyggelse. Ett undantag är en mindre grön yta inom bussterminalen som troligen kommer att försvinna till följd av att bussangöringen kommer att disponeras om och att fler bussar kommer att trafikera området. I och med att mängden hårdgjorda ytor inte ökar nämnvärt kommer området inte släppa från sig mer dagvatten gentemot dagsläget.

I samband med ombyggnation av området finns dock möjligheten att genomföra åtgärder för att minska utflödet av dagvatten och i högre grad rena det innan utsläpp. Ett minskat utflöde av dagvatten till ytvattenförekomsten skulle minska påverkan på vattenkvaliteten samt minska belastningen på dagvattenätet och därmed sårbarheten vid exempelvis extrem nederbörd.

Flera åtgärder är möjliga för att i högre grad än tidigare omhänderta och rena dagvatten vid källan, både inom allmän platsmark som torg, park och gata samt inom kvartersmark. Ny byggnad för Resecentrum kan exempelvis ha ett vegetationsklätt tak med sedum vilket absorberar både regnvatten och föroreningar. Växtbäddar är ett sätt att hantera dagvatten som tillsammans med biokol kan effektivisera reningspotentialen. Dagvatten kan ledas till infiltrationsytor vid träd och annan vegetation. Det som bedöms ha störst verkan att rena bussytans dagvatten är oljeavskiljare som förhindrar oljeutsläpp till recipienterna.

Snö inom område för trafik för resecentrum kommer troligen att hanteras inom kommunens ordinarie snöhanteringsprogram genom att större snöhögar

borttransporteras. Angöringsområdet för bussar kan komma att utrustas med värmeslingor.

En separat dagvattenutredning avses utföras inför projektering av planområdet. Till detaljplanen bifogas en åtgärdsplan för dagvattenutredningen som påvisar de viktigaste aspekterna att behandla för en god och säker dagvattenhantering.

Energitillförsel

Ny bebyggelse kan ansluta till fjärrvärmenätet.

El, tele, data

El, tele och datanätet är utbyggt i området.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen handläggs efter ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) eftersom detaljplanen bedöms vara av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse.

Preliminär tidplan för detaljplanens framtagande

Godkännande av Miljö och byggnämnd 19 september 2018

Godkännande av Kommunstyrelsens arbetsutskott 27 september 2018

Godkännande av Kommunstyrelsen 11 oktober 2018

Antagande av kommunfullmäktige 29 oktober 2018

Laga kraft 27 november 2018 (om antagandet ej överklagas eller överprövas)

Preliminär tidplan för detaljplanens genomförande

Projektering	2018
--------------	------

Anläggande av infrastruktur	2019
-----------------------------	------

Byggnation av Resecentrumbyggnad	2020
----------------------------------	------

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft.

Genomförandetiden är den tid under vilken planen är tänkt att genomföras.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och planen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger.

Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen. Detaljplanen fortsätter att gälla efter genomförandetiden till dess den ersätts, upphävs eller ändras.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats. Kommunen ansvarar för uppförande, drift och underhåll av allmänna platser.

Ansvarsfördelning

Bollnäs kommun är ansvarig för det nya resecentrumets tillkomst och övriga åtgärder inom allmän platsmark. Samhällsbyggnadskontoret svarar för planläggning medan Teknik, service- och fritidsförvaltningen ansvarar för planens genomförande.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Planläggningen bekostas av Bollnäs kommuns Samhällsbyggnadskontor. Plangenomförandet bekostas av Teknik, service- och fritidsförvaltningen. Ombyggnad av bussplanen finns medtagen som en åtgärd i länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 vilket innebär att staten medfinansierar. Produktions- och driftskostnaderna har uppskattats till²:

- Alternativ 1: Bussterminal i en våning. Total produktionskostnad är 23 miljoner kronor. Driftskostnad är 68 300 kr/år.
- Alternativ 2: Bussterminal i en våning + tre våningar kontor, 4050 m², totalt fyra våningar. Total produktionskostnad är 115 – 130 miljoner kronor. Total driftskostnad är 224 900 kr/år.
- Alternativ 3: Bussterminal i en våning + 6000 m² kontor i tre våningar, totalt fyra våningar. Total produktionskostnad är 155 – 180 miljoner kronor. Total driftskostnad är 286 900 kr/år. Till skillnad mot alternativ två är bussangöringen fullt överbyggd av kontorsvåningar istället för enbart halva bussens längd.

Fastighetsrättsliga frågor

Bollnäs kommun äger all mark som behövs för det nya resecentrumet. I syfte att underlätta framtida användning och ägande av Resecentrum bör kvartersmarken avstyckas för ändamålet. Planen utformas i övrigt så att någon inlösen av privatägd mark inte är nödvändig.

Ett tänkbart scenario där tredimensionell fastighetsindelning kan innebära ett effektivt nyttjande av den nya byggnaden för Resecentrum är där bottenplanet används för trafikändamål och ovanvåningarna för kontors- och/eller centrumverksamheter. En fastighetsindelning i 3D är även möjlig för de ytor där gångpassage över gatan medges samt för kvartersmark ovan allmänt torg. Kommunen kan inte avyttra allmän platsmark till privata ägare. Ska kommunen däremot äga marken är fastighetsreglering däremot inte nödvändigt.

Tekniska frågor

Ledningar

I samband med ett plangenomförande behöver flera underjordiska ledningar som el, tele, VA och dagvatten behöva flyttas på beroende på byggandens utformning. Bland annat den större dagvattenledningen som går i nord-sydlig

² Presentation av kalkyl- och driftsbudget, Ramböll (2017-03-15)

riktning över tänkt byggnation vilken bör flyttas ut till gatan. Ledningsägaren ansvarar för arbetet men det sker på exploatörens bekostnad.

Tekniska utredningar

Nedan ges en översikt över marktekniska undersökningar som berör planområdet:

- Miljöteknisk markundersökning Resecentrum, Bollnäs 2018-02-26, WSP. Inklusive bilaga 1 (provgroparnas placering), bilaga 2 (fältprotokoll för metangasmätning), bilaga 3 (fältnoteringar), bilaga 4 (analysrapport), bilaga 5 (sammanställning av analyser), bilaga 6 (SGI geoteknisk undersökning 1986)
- PM geoteknik, Bollnäs Resecentrum, 2017-11-22, WSP
- Geoteknisk utredning för Järnväggatans ombyggnad, nytt terminalområde, ny godsbyggnad och taxistation, 1986-04-18, Statens Geotekniska Institut
- MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/ Geoteknik, Ängen 1 och 3, Bollnäs. Slutrapport 2017-06-12, Tyréns
- PM- Geoteknik Ängen 1 och 3, Bollnäs, 2017-06-22, Tyréns
- MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/ Geoteknik Bro 5:10, Bollnäs. Slutrapport 2017-04-25, Tyréns
- PM- Geoteknik, Bro 5:10, Bollnäs, slutrapport 2017-04-25, Tyréns

Konsekvenser

Mellankommunala konsekvenser

Resecentrum i Bollnäs fyller en funktion som nod i ett nord-sydligt och öst-västligt stråk i Gävleborgs län avseende buss- och tågtransporter. Ett utbyggt Resecentrum möjliggör utökad kapacitet för bussangöring vilket bidrar till att utveckla kollektivtrafiken i länet avseende ökad turtäthet och ökad kapacitet. Detta kan också öka sannolikheten att antalet tågresenärer ökar.

Med kontor som möjlig användning möjliggörs ett stort antal kontorsarbetsplatser i ett attraktivt, kollektivtrafikhärläge centralt placerat i Gävleborgs län och i Bollnäs stad. Planen kan därmed bidra till en regionförstoring med möjlighet till goda pendlingsmöjligheter.

Att centrumverksamheter möjliggörs i det centrala läget kan stärka handels- och serviceutbudet i centrala Bollnäs. Det skulle kunna ha inverkan på relationen externhandel-cityhandel och till att handelsresor från andra kommuner till Bollnäs ökar.

Ekonomiska konsekvenser

På kort sikt medför nybyggnad av bussterminal en investeringskostnad för Bollnäs kommun men på sikt kan det innebära ekonomiska vinster för både kommunen och regionen. Nya arbetsplatser i det centrala läget kan ha stor positiv påverkan för den lokala ekonomin. Gjorda investeringar utnyttjas bättre och kollektivtrafiken får bättre underlag. En attraktiv centrummiljö innebär bättre möjligheter för handel och service.

Sociala konsekvenser

En satsning på kollektivtrafiken och resandemiljön kan ses som en förbättring ur jämställdhetssynpunkt då kvinnor statistiskt sett reser mer kollektivt än män. Den upplevda tryggheten på Resecentrum kan öka. Resenären bör uppleva kopplingen mellan olika trafikslag som enklare och mer samlad. Bussarnas turtäthet kan öka vilket kan påverka människors resevanor. Säkerheten kring Resecentrum ökar. Resecentrum som mötesplats kan stärkas. Att den allmänna ytan definieras som torg ger förutsättningar för platsbildning och mötesplats. Det innebär även att Bollnäs får ett nytt torg.

Ekologiska konsekvenser

Regionala och lokala miljömål

De miljömål som anses ha bäring på detta projekt är:

- *Giftfri miljö*
- *God bebyggd miljö – Stad och land i samverkan*
- *God bebyggd miljö – Hållbar bebyggelse*
- *Begränsad klimatpåverkan*
- *Frisk luft*

Planen bedöms inte innebära risk att de lokala eller regionala miljömålen inte uppfylls utan snarare leda till bättre målfyllnad.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luftkvalitet

Enligt en kartläggning som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund gjorde år 2013 av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i sex kommuner i Gävleborg där Bollnäs stad även ingick, så klaras nuvarande miljökvalitetsnormer för luft i hela Bollnäs stad förutom längs med Arbråvägen. Planområdet har i dagsläget en relativt öppen struktur där luften kan blandas vilket minskar risken för koncentrationer av luftföroreningar (luftemissioner och partiklar). Enligt mätningar utförda 2010 trafikeras Järnvägsgatan av ca 3 600 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Beräkningar av Östra Sveriges luftvårdsförbund 2013 visar att luftföroreningarna, PM₁₀ och NO₂, ligger inom intervallet för den nedre utvärderingströskeln avseende PM₁₀, 25-35 µg/m³, längs Järnvägsgatan. För kväveoxid är de beräknade värdena för området mellan Järnvägsgatan och väg 50/83 22-25 µg/m³, d.v.s. under den nedre utvärderingströskeln för kväveoxid (36-48 µg/m³).

En utökad kapacitet för bussterminalen möjliggör fler bussrörelser. Bussarna drivs i dagsläget med diesel vilket gör att en ökning av luftföroreningar i området kan ske. Ett arbete pågår mot att istället införa elbussar. En tätare turtäthet i busstrafiken kan innebära att fler väljer kollektiva färdmedel istället för egen bil vilket bland annat påverkar luftkvaliteten generellt positivt.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten

Varpen, och Ljusnan nedströms Bollnäs ligger utanför planområdet men berörs i och med att dagvattnet leds ut via kulvert till dem. Ljusnan omfattas av kvalitetskrav och åtgärder. Vattenförekomsterna bedöms ha måttlig ekologisk

status medan den kemiska statusen inte uppnår god status. Fastställda miljö kvalitetsnormer ska uppnås till år 2021 eller 2027.

I och med att dagvattnet från planområdet i dagsläget släpps ut via kulvert till Ljusnan och Varpen kan vattenkvaliteten påverkas om inte åtgärder vidtas för att rena det innan utsläpp. Exempelvis som tidigare nämnt, via ett ökat lokalt omhändertagande av dagvatten via växtbäddar, sedumtak och införande av framförallt oljeavskiljare, eller på något annat sätt som minskar utflödet av orenat dagvatten.

Fastighetskonsekvenser

Bro 5:10

Markanvändningen revideras sedan tidigare detaljplan från kvartersmark för järnvägsändamål till allmänna platser och kvartersmark. Kommunen blir huvudman för ny allmän platsmark. En fastighetsreglering av ett markområde från Bro 5:10 till Heden 4:114 är möjlig.

Heden 4:114

Markanvändningen revideras från järnvägsändamål (Tj) till centrum (ej hotell eller vandrarhem), resecentrum och kontor. Planförslaget ger ökade möjligheter till användning jämfört med tidigare järnvägsändamål. Byggrätten utökas i byggnadshöjd från 7,5 m till 9 m. I byggnadsarea finns ännu outnyttjad byggrätt. Byggrätt skapas över torget vilket innebär att fastigheten kan byggas ihop med byggnad inom Bro 5:10. Tillbyggnadsmöjligheter finns även österut i markplan på angränsande fastighet. En fastighetsreglering av ett markområde från Bro 5:10 till Heden 4:114 är möjlig. Kontor och kiosk som bedrivs inom fastigheten blir planenliga.

Väntsalen för tåg- och bussresenärer är i dagsläget förlagd till byggnad inom fastigheten. Väntsalen kommer troligen att flyttas troligen från stationsbyggnaden till den nya Resecentrumbyggnaden i samband med den nya byggnadens färdigställande med konsekvensen att en hyresgäst (X- trafik) flyttar. För Heden 4:114 finns ett officialservitut för rätt att använda ett område för 20 parkeringsplatser (korttidsparkering) inom Bro 5:10. I detaljplanen utgör markområdet kvartersmark för parkering vilket innebär att servitutet kan kvarstå.



Kartan visar servitet för parkeringar

Ängen 1

Del av det sydvästra hörnet planläggs som gatumark istället för parkmark, gata och allmän p-plats.

Bro 4:1

Den del av Bro 4:1 som berörs planläggs för järnvägsändamål. Ingen skillnad från tidigare. Servitut finns för befintlig transformator inom Bro 5:10.

Transformatorstationen Den planläggs som järnvägsändamål.

Revidering

Planen har upprättats i maj 2017 och reviderats efter samråd och granskning i oktober 2017 och juni 2018. I vilka avseenden planen har reviderats framgår i samrådsredogörelsen respektive granskningsutlåtande.

Medverkande tjänstemän

Planen har upprättats av Bollnäs kommuns Samhällsbyggnadskontor, Planavdelningen, i maj 2017 genom tidigt arbete av samhällsplanerare Mikaela Nilsson, vid samråd och granskning av planarkitekt Stefan Norberg. Deltagit i planarbetet har även GIS-ingenjör Martin Blixt och stadsarkitekt Bashir Hajo.

Planavdelningen

Stefan Norberg
Planarkitekt