

Samhällsbyggnadskontoret

Dnr 16-6433

Samh.bygg@bollnas.se

Planbeskrivning

Detaljplan för Bro 4:4 m.fl.
Bollnäs kommun, Gävleborgs län



Antagen av Kommunfullmäktige 2019-02-25 § 37
Laga kraft 2019-11-26



Innehåll

Inledning	4
Syfte	4
Bakgrund	4
Planförslaget i korthet	5
Läge och areal	5
Markägare	6
Planhandlingar	6
Bilagor	6
Tidigare ställningstaganden	6
Tidigare utredda lokaliseringsalternativ	6
Uppdrag	7
Översiktliga planer	7
Regionala och lokala miljömål	8
Detaljplaner, fastighetsplan, områdesbestämmelser	8
Behovsbedömning och MKB	8
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap miljöbalken	9
Förutsättningar	9
Natur och kultur	9
Befintlig bebyggelse	13
Trafik och tillgänglighet	14
Planförslaget	16
Föreslagen bebyggelse	16
Bevarande av befintlig bebyggelse	16
Friytor	17
Tillgänglighet	17
Trafik och gator (GATA, CYKEL)	18
Gestaltning	21
Störningar, hälsa och säkerhet	24
Riskbedömning	24
Brandsäkerhet	26
Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet	30
Strålning	30
Buller	30
Teknisk försörjning	32
Vatten/avlopp	32
Dagvatten	32
Värme och energi	34

Tele	34
El.....	34
Restprodukter/avfall.....	34
Konsekvenser	35
Hållbar utveckling	35
Konsekvenser för närboende.....	36
Naturmiljö	36
Miljökonsekvensbeskrivning.....	36
Administrativa frågor.....	38
Genomförandetid	38
Planförfarande	38
Planavgift	38
Genomförande	39
Organisatoriska frågor	39
Fastighetsrättsliga frågor.....	40
Ekonomiska frågor	41
Medverkande.....	41

Inledning

Planförslaget avser utveckling av fastigheten Bro 4:4 i centrala Bollnäs. Planen upprättas i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900) med utökat planförfarande, se figur 1. Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan är vägledande. Utökat förfarande tillämpas mot bakgrund av att planförslaget anses ha betydande intresse för allmänheten samt innebära betydande miljöpåverkan. Samråd och granskning omfattar sakägare, boende, myndigheter samt andra som kan tänkas beröras av eller ha intresse av planen.



Figur 1. Detaljplaneprocessen vid utökat förfarande.

Detaljplanens plankarta är den handling som är juridiskt bindande och som ligger till grund för kommande bygglovsprövningar. Planbeskrivningen är ett komplement till plankartan och syftar till att öka förståelsen för och underlätta tolkningen av plankartan. Här beskrivs planområdets förutsättningar samt de konsekvenser och förändringar som planförslaget innebär.

Syfte

Detaljplanens huvudsakliga syfte är att möjliggöra uppförandet av en bandyarena i det så kallade SJ-området. Därtill möjliggör planen även etablering av nya verksamheter (t.ex. centrumnära verksamheter, kontor och besöksanläggning) samtidigt som delar av områdets kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla bebyggelse bevaras och vidareutvecklas. Planförslaget syftar övergripande till att skapa ett nytt stadsrum i centrala Bollnäs.

Bakgrund

Planområdet är en del av SJ-området, vilket ofta också benämns Bollbro-området, i centrala Bollnäs. I modern tid har området utgjort en viktig plats för tågtrafik och industri. Idag används endast delar av området, däribland verkstadsbyggnader för service av tågfordon. I övrigt är många av byggnaderna utrymda och där bedrivs ingen verksamhet. På fastigheten Bro 4:4 används ingen av byggnaderna för tågverkstad. En gammal verkstadsbyggnad har dock omvandlats till en skateboardhall/fritidsgård (kallad Gumpels).

Platsen anses vara hjärtat i Bollnäs stads uppkomst och expansion vilket gör att ett väl genomtänkt, respektfullt och varsamt förhållningssätt är nödvändigt. Ett fullständigt bevarande är dock inte realistiskt eller eftersträvänsvärt mål eftersom det riskerar att göra det svårt att fylla de tomma lokalerna som finns inom området med verksamheter som annars skulle kunna ge en långsiktigt hållbar ekonomi. Områdets centrala betydelse genererar en uppenbar potential i att utveckla och tillskapa nya verksamheter och funktioner. Här finns goda förutsättningar för att ta till vara en central plats i staden och skapa ett levande stadsrum.

Planförslaget i korthet

Syftet med detaljplanen är att utveckla Bro 4:4 m.fl. som en del av det gamla SJ-området och därmed vidareutveckla Bollnäs centrum. Förändringarna ska bidra till en intressant och attraktiv utveckling av området, där olika behov och ändamål kan tillgodoses. Detaljplaneförslaget möjliggör byggnation av en arena för bandy och annan idrottsverksamhet samt andra byggnader för service-, stöd- och komplementfunktioner samt utemiljöer och stråk för gång- och cykeltrafik.

Planförslaget innebär att områdets grundläggande förutsättningar för utveckling förändras. En plats som tidigare har använts för tågtrafik och verkstad utvecklas till att bli en mötespunkt för evenemang, upplevelser och utevistelse. Med denna förändring omvandlas platsen från ett slutet, mer eller mindre otillgängligt område, till en allmän plats med krav på tillgänglighet, säkerhet och attraktivitet.

Läge och areal

Planområdet omfattar cirka 4,1 ha och är beläget i centrala Bollnäs tätort, se figur 2. I väst och syd avgränsas planområdet av järnvägen Norra stambanan respektive uppställningsspår för tåg. I norr återfinns en bostadsfastighet och i nordöst finns affärsverksamhet (Lidl) och vandrarhem (Voltersberg). Cirka 70 meter norr om planområdet löper riksväg 50 i väst-östlig riktning. På västra sidan av järnvägen, ca 60 meter väster om planområdet, löper riksväg 83 i nord-sydlig riktning. Ljusnan rinner ut i sjön Varpen, ca 100 meter öst om planområdets östligaste del.



Figur 2. Planområdets ungefärliga avgränsning (röd streckad linje).

Markägare

Följande fastigheter och fastighetsägare finns inom planområdet:

- Bro 4:1 – Staten, Trafikverket, Borlänge
- Bro 4:4 - Bollnäs kommun
- Bro 5:29 - Privat
- Heden 4:116 – Privat

Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)

Bilagor

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Dagvattenutredning
- Riktlinjer vid gestaltning
- Riskutredning
- PM Släckvatten
- PM Utrymningsvägar och insatsmöjligheter, utlåtande Brand

Utöver ovanstående bilagor finns även ”Karta över markförlagda ledningar” och ”PM Sanering” tillgängliga under planprocessen.

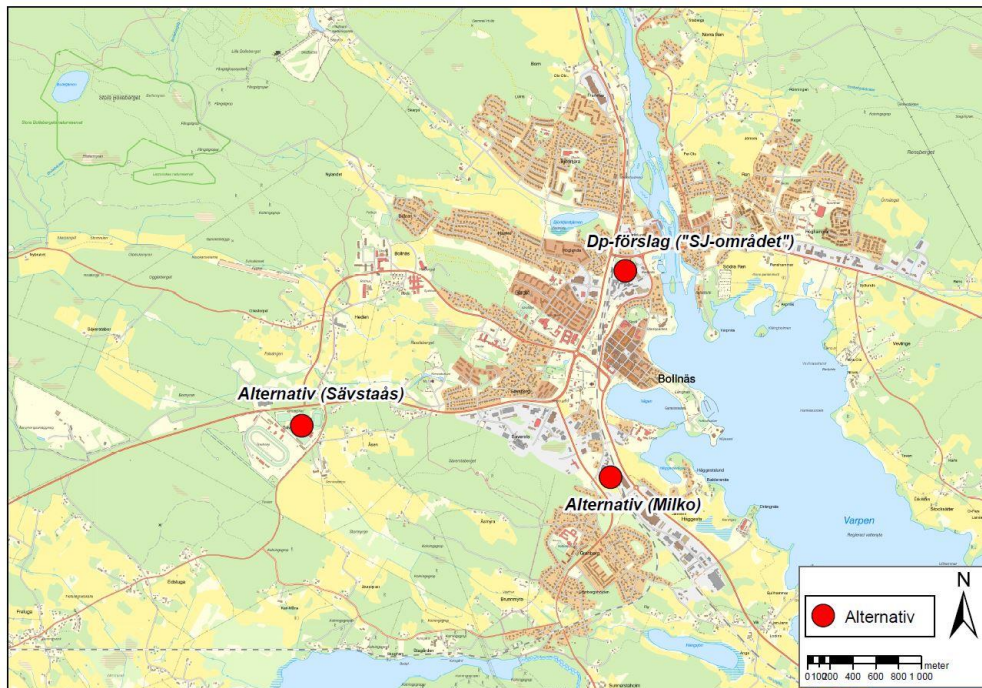
Tidigare ställningstaganden

Tidigare utredda lokaliseringsalternativ

Förutom det nu aktuella planområdet har två alternativa lokaliseringar för arenan i Bollnäs undersökts i tidigare skeden; Sävstaås och Milko, se figur 3. För- och nackdelar med respektive lokaliseringsalternativ finns redovisade i rapporten ”Bandyhall i Bollnäs? 3 lägen – minst 5 alternativ” (HLM, 2012-06-20). Resultaten sammanfattas kortfattat nedan.

Om bandyhallen skulle anläggas vid Sävstaås eller vid Milko skulle hallen vara mindre tillgänglig och ett kollektivt resande till platsen skulle medföra byten för flera resenärer. Erfarenhet och forskning har visat att om medborgarna ska välja kollektivtrafik ska det vara enkelt, t.ex. i form av få byten. De alternativa lokaliseringarna skulle därför leda till mindre kollektivt och hållbart resande till platsen och innebär därmed en begränsning av tillgängligheten jämfört med om bandyhallen ligger nära resecentrum (planförslaget). En central lokalisering möjliggör för bandygymnasieeleverna att ta sig till hallen på egen hand och för publik att åka kollektivt till matcherna. Det skulle även kunna ge positiva synergieffekter för Bollnäs centrum.

En fördel med att anlägga hallen i Sävstaås skulle vara att vägkapaciteten redan finns där och inga nya trafiksäkerhetsproblem skulle uppstå. Bandyhallen skulle ligga nära andra idrottsanläggningar, vilket skulle underlätta för familjer med barn som utövar olika sporter. Däremot skulle det krävas bil för de flesta för att ta sig dit och det skulle vara en risk för trafikstockning på riksvägarna vid elitmatcher.



Figur 3. Tidigare utredda lokaliseringsalternativ Sävstaås och Milko, samt planförslaget ("SJ-området").

Milko-alternativet erbjuder ytor för parkeringsplatser och för de flesta gångavstånd in till centrum. Alternativet innebär ett uppblåsbart tält för tusentals åskådare. På grund av trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem skulle en lokalisering vid Milko troligtvis innebära att Mobackes korsning stängs. Detta skulle medföra att trafiken måste ledas in i centrum, vilket i sin tur skulle försämra trafiksituationen på riksväg 50 och riksväg 83. En eller två gång- och cykelportar skulle även behövas byggas under järnvägen. Trafikverket motsatte sig denna lokalisering.

Uppdrag

Miljö- och byggnämnden beslutade 2018-08-31 att en detaljplan ska upprättas för området, diarienummer 16-6433.

Översiktliga planer

Den kommunala Översiktsplanen för Bollnäs kommun, antagen 2015-12-14, betonar att förtätning bör ske i kommunens serviceorter. Det aktuella planområdet redovisas i detta sammanhang som en del av ett större område med potential för förtätning. Vidare lyfter översiktsplanen att *"Bollnäs kommun ska skapa förutsättningar för aktiva verksamheter, entreprenörer, företag och organisationer att utvecklas; till exempel inom turism- och upplevelsenäringsar."* Den tilltänkta bebyggelsen skapar just sådana förutsättningar.

Planförslaget bedöms vara förenligt med Översiktsplanens intentioner. De föreslagna förändringarna innebär bland annat att områdets huvudsakliga användning anpassas till verksamheter och nya servicefunktioner, vilket dessutom är en viktig del av en förtätningsprocess. Vidare är planförslaget förenligt med översiktsplanens ambitioner att skapa förutsättningar för ett hållbart resande. Området anpassas för gång- och cykeltrafik och får viktiga kopplingar till kollektivtrafik.

Regionala och lokala miljömål

Planförslaget tar avstamp i såväl nationella som lokala miljömål. Förutom regeringens miljökvalitetsmål från 1999 har Bollnäs kommun egna lokala miljömål, antagna 2013. De lokala miljömålen kompletterar de nationella målen, med särskilt fokus på det geografiska läget och de lokala förutsättningarna för kommunen. För bedömning av måluppfyllelse för de nationella miljömålen, se avsnitt 7 i bilaga Miljökonsekvensbeskrivning.

Detaljplaner, fastighetsplan, områdesbestämmelser

Detaljplaneområdet berör följande befintliga detaljplaner:

- Detaljplan 102 (laga kraft 1929). Huvudsaklig planbestämmelse av betydelse inom detaljplanen är *J*, vilket innebär *järnvägsområde*.
- Detaljplan 505 (laga kraft 2004). Huvudsakliga planbestämmelser av betydelse inom detaljplanen är *Marken får inte bebyggas*.
- Detaljplan 111 (laga kraft 1937). Huvudsaklig planbestämmelse av betydelse inom detaljplanen är *J*, *järnvägsområde*.
- Detaljplan 112 (laga kraft 1938). Huvudsaklig planbestämmelse av betydelse inom detaljplanen är *J*, *järnvägsområde*.

Behovsbedömning och MKB

En särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats för detaljplanen, se bilaga. Enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen (2010:900) ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, om en detaljplan medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som kan medföra en risk för betydande påverkan av miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

Bollnäs kommun tog 2017-06-08 fram en behovsbedömning för ny detaljplan för fastigheten Bro 4:4 i Bollnäs. I den dras slutsatsen att genomförandet av planen kan få negativa effekter som inte bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan om förebyggande åtgärder vidtas. Trots det bedöms en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken behövas. Länsstyrelsen har yttrat sig gällande kommunens behovsbedömning (2017-06-19) och bedömer att planen kan medföra risk för betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning behöver göras i samband med framtagandet av detaljplanen.

Syftet med processen vid framtagandet av en MKB är att integrera miljöaspekterna i planprocessen så att negativa miljökonsekvenser minimeras. MKB-dokumentet redovisar en bedömning av miljökonsekvenserna knutna till den planerade bebyggelsen inom fastigheten samt ger förslag på åtgärder som avhjälpel eller minskar de eventuella negativa effekter som detaljplanen medför. De miljöaspekter som behandlas i MKB:n är kulturmiljö, stadsbild, vattenkvalitet, förorenad mark samt klimatanpassning ur perspektivet översvämningsrisk. Dessa aspekter har bedömts kunna medföra en risk för betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvenserna för aspekterna beskrivs för detaljplaneförslaget och för ett nollalternativ. En sammanfattning av den framtagna MKB:n kan ses i avsnitt ”Konsekvenser”.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalken (MB) kap. 3, 4 och 5. Markens användning bedöms generera bäst utnyttjande avseende beskaffenhet, läge och föreliggande behov, i enlighet med 3 kap 1 § MB. Planområdet består av ett antal känsliga kulturbyggnader, vilka ska skyddas enligt 3 kap 6 § MB. Markens beskaffenhet kan anses vara mest lämplig för kommunikationer och industriell produktion, enligt 3 kap 8 § MB. Centrumutveckling anses dock vara prioriterat med tanke på områdets centrala läge. Planförslaget anses inte medföra några negativa konsekvenser för kommunikationer lokalt eller regionalt och industriell produktion förespråkas av kommunen i mindre centrala områden. Planområdet berörs av riksintresse för rörligt friluftsliv enligt miljöbalken 4 kap. Både länsstyrelsen och kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte påverkar riksintresset på ett negativt sätt. Planområdet gränsar direkt till riksintresset för järnväg (Norra stambanan) och ligger cirka 60–70 meter från riksintressena för väg (väg 50 och väg 83). Kommunen bedömer att genomförandet av planen inte riskerar att leda till påtaglig skada på riksintressena med de anpassningar som har gjorts, se avsnitt ”Planförslaget”, ”Störningar, hälsa och säkerhet” och ”Konsekvenser” samt bilaga Miljökonsekvensbeskrivning. Miljökvalitet och miljökvalitetsnormer tillgodoses enligt 5 kap MB.

Förutsättningar

Natur och kultur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är tagen i anspråk och är till största del hårdgjord. Den gamla verkstadsbebyggelsen dominerar miljön. Förutom ett fåtal träd och en mindre grönyta saknas idag gröna inslag eller planteringar på området. Befintlig vegetation utgörs av en grönyta ovanpå skyddsrummet i nordvästra delen av planområdet samt sex stycken lindar och ett antal tallar. De sex lindarna är värdefulla ur ett landskapsperspektiv och skapar en viktig rumslighet på platsen. Träden blir dock svåra att bevara vid uppförande av föreslagen bebyggelse.

Geotekniska förhållanden

Området sluttar svagt åt söder från en mindre moränrygg direkt norr om fastigheten Bro 4:4, där de närmsta bostadshusen finns. Närmsta ytvatten är Ljusnan. Enligt SGU:s jordartskarta består jordlagren inom Bollnäsområdet av lera-finmo, se figur 4.

Enligt Teknisk PM/Geoteknik (Sweco, 2018-06-25), se bilaga, bör fyllning och lera grävas bort ner till morän vid grundläggning av byggnader. Moränen ligger på ett varierande djup mellan 1,6 m-3,0 m, men kan även förekomma på ett större djup. Bandyhallen föreslås grundläggas på pelare stående på plintar på packad fyllning av grus på fast botten av morän. Om möjligt gjuts plinten i torrhet vilket innebär att schaktgropen ska länshållas. Både fyllning och länsvatten är troligen förorenade vilket ställer krav på att omhändertagande utförs på ett ur miljösynpunkt godtagbart sätt.

Grundvattenytan i området kan vid kraftig nederbörd och/eller snösmältning stundtals ligga nära markytan. Om byggnaden grundläggs under marknivå ska det säkerställas med dränerande lager och avledning av grundvatten att ytan inte kan stiga så mycket att den orsakar upplyft av bottenplattan. Om byggnaden ska grundläggs under grundvattenytans nivå krävs det ytterligare en hydrogeologisk utredning för att bedöma hur grundvattenytan kan sänkas varaktigt. En djupare grundläggning ner mot nivån för moränen kommer att kräva en tätspons runt byggnaden och kontinuerlig pumpning av grundvatten inom sponten för att hålla nivån nere. En större avsänkning av grundvattenytan kan även leda till en omgivningspåverkan i form av sättningar på närliggande objekt som är grundlagda på lera.



Figur 4. Karta över områdets jordartstyper.

Risk för översvämning eller erosion

Den lågupplösta äldre karteringen av SMHI och Räddningsverket (1999) visade att området var inom ett område med översvämningsrisk för både 100-årsflöde och högsta beräknade flöde. Enligt detaljerade karteringar av Ljusnans vattenregleringsföretag (2016) utifrån högupplöst laserdata berörs inte planområdet av varken 100-årsflöde eller högsta beräknade flöde från Ljusnan. Åtgärder bedöms därmed inte vara nödvändiga att göra i detaljplanen för att förebygga översvämning från Ljusnan.

Förorenade områden

Inför kommunens planerade köp av fastigheten Bro 4:4 utförde Statens geotekniska institut, SGI en *översiktlig miljöteknisk markundersökning* under april 2008. Resultatet visade att halterna av framförallt olja i marken översteg riktvärdena för mindre känslig markanvändning. I en punkt i områdets södra del var också blyhalten mycket hög i både jord och grundvatten. Efter den första utredningen framkom även att det förekommit impregnering med kreosot inom området. SGI bedömde därför att det förelåg behov av ytterligare undersökningar.

Mot bakgrund av de rekommendationer som gavs i ovanstående rapport genomfördes en *fördjupad miljöteknisk undersökning* av fastigheten Bollnäs Bro 4:4", i juni 2008. Syftet med den fördjupade undersökningen var att fastställa förekomst av eventuella föroreningar från kreosotimpregneringen samt avgränsa de konstaterade eventuella föroreningarna i möjligaste mån. Resultatet av undersökningen visade att mark och grundvatten har förorenats av den tidigare verksamheten inom fastigheten. SGI poängterade att ytterligare föroreningar därmed kan finnas.

Med utgångspunkt från resultaten av undersökningarna har SGI bedömt att åtgärder behövs inom fem delområden inom fastigheten. Framförallt är det halter av olja i mark och grundvatten som överstiger gällande riktvärden. I en punkt i den södra delen av fastigheten är också halten bly över relevanta riktvärden.

Utöver ovanstående sammanställningar finns idag bl.a. följande underlag gällande markföroreningar på området:

- *Miljöteknisk markundersökning av fyra objekt på fastigheten Bro 4:1*, Sweco (2014-09-19).
- *Översiktlig undersökning Bollnäs Bangård*, Banverket (2009-01-12)
- *Historisk inventering, Fastigheterna Bro 4:4, Bro 4:1, Heden 4:117*, Sweco (2013-10-14)
- *Kompletterande miljöteknisk markundersökning inklusive riskbedömning av fastigheten Bollnäs Bro 4:4, Bollnäs huvudverkstad* (Sweco, 2015-12-01)

Utifrån befintliga utredningar av markföroreningar beskriver *PM Inför sanering av förorenad mark* (2018-03-28) hur en sanering kan utföras och följas upp. I PM:et beskrivs att området generellt har en spretig föroreningsbild med både organiska och oorganiska föroreningar. Området föreslås därför saneras genom schaktsanering ner till de platsspecifika riktvärden (PSRV) för handel och centrumverksamhet som beräknats för Bro 4:4. Vidare poängteras att den provtagning som genomförts på området har varit riktad, dvs koncentrerad till ytor där man har förväntat sig att hitta föroreningar och visar att det punktvis finns jordmassor med halter över gränsen för farligt avfall. Grundvattenytan ligger troligen relativt ytligt inom området vilket gör att risken för inträngning av vatten i schakter är stor. Detta innebär en ytterligare spridningsväg för föroreningar lösta i vatten. Om länshållning blir aktuell ska vattnet därför insamlas, provtas och eventuellt renas innan utsläpp till ledningsnät eller recipient får ske. Inför en sanering behöver ett kontrollprogram tas fram. Enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, ska även en anmälan upprättas om efterbehandling av förorenade områden som kan medföra mer än ringa risk för spridning eller exponering av föroreningar.

Av ”Kompletterande miljöteknisk markundersökning inklusive riskbedömning av fastigheten Bollnäs Bro 4:4, Bollnäs huvudverkstad” (Sweco, 2015-12-01) framgår att de platsspecifika riktvärdena (PSRV) har räknats fram med Naturvårdsverkets Excel-baserade beräkningsprogram version 1,00. Platsspecifika riktvärden har beräknats för två scenarier, varav ”Handel och annan centrumverksamhet” är relevant för den aktuella detaljplanen. De avsteg som har gjorts från Naturvårdsverkets generella antaganden är:

- Relevanta exponeringsvägar
 - Intag av dricksvatten bedöms inte vara en exponeringsväg eftersom inget dricksvattenuttag inom fastigheten eller närområdet förekommer idag eller planeras i framtiden.
 - Intag av frukt, bär, svamp och grönsaker bedöms inte vara en exponeringsväg eftersom området är ett handelsområde.
- Relevanta skyddsobjekt
 - Markecosystem bedöms inte vara ett skyddsobjekt eftersom området är utfyllt och det finns begränsande förutsättningar för att skapa en miljö i marken som stöder naturliga funktioner. För att växter och djur ska etableras på området krävs annan typ av jord än de grusiga, steniga fyllnadsmassor som finns på området idag, oavsett föroreningshalt.
 - Grundvattnet bedöms inte vara ett skyddsobjekt eftersom det inte finns några skyddsvärda grundvattenmagasin inom närområdet. Grundvattnet från fastigheten dräneras av den kulvert som passerar genom fastighetens södra del så spridning från området med grundvatten vid sidan om kulvert bedöms vara begränsad.

En planbestämmelse har införts om att startbesked för åtgärder ovan mark som innebär en väsentligt ändrad markanvändning inte får ges innan markföroreningar har sanerats inom kvartersmarken. Att saneringen av förorenad mark knyts till just startbesked för åtgärder ovan mark beror på att markarbeten (t.ex. grundläggning av nya byggnader) ska kunna genomföras innan eller samtidigt som saneringen av marken görs.

Radon

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon. Området utgör låg- eller normalriskområde med avseende på markradon.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Upptäcks fornlämningar måste arbetet omedelbart avbrytas och arkeologisk expertis tillkallas.

Strandskydd

Strandskyddet återinträder för ett område där en detaljplan upphävs eller ersätts med en ny plan. Strandskyddet vid Ljusnan är 100 meter och berör den östra delen av planområdets mark för allmän plats GATA. Kommunen har, i samband med att planen antas, för avsikt att upphäva strandskyddet för den berörda marken. En fri passage (enligt 7 kap 18f § miljöbalken) upprätthålls genom att resterande mark mellan planområdet och strandlinjen (cirka 90 meter) är till största del allmänt tillgänglig genom bl.a. Karlslundsbadet. Eftersom den aktuella planen inte medger byggrätt närmare Ljusnan än vad gällande detaljplan gör kommer genomförandet av detaljplanen inte att förändra förutsättningarna för växt- och djurlivet. Om särskilda skäl föreligger kan strandskyddet upphävas i enlighet med 7 kap 18 c § miljöbalken.

De särskilda skäl som kommunen anser föreligger för ett upphävande av strandskyddet i det här fallet är att:

- området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18 c § första stycket första punkten miljöbalken)

Kommunen gör bedömningen att intresset att ta det redovisade området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap 17 § plan- och bygglagen). På plankartan finns en planbestämmelse a₁ om upphävande av strandskyddet.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet

SJ-området i Bollnäs består av ett flertal byggnader vilka har ett kulturhistoriskt värde och ger området en industriell karaktär. Järnvägsområdet som det ser ut idag har byggts ut i omgångar under främst 1800-talets sista decennier och 1900-talets början. Upplevelsen av att man befinner sig i en verkstadsmiljö är påtaglig även om verksamheten har betydligt mindre omfattning nu än under SJ:s storhetstid. De byggnader som finns kvar idag har haft centrala funktioner för den tidigare verksamheten på området. I den nordvästra delen av planområdet finns dessutom ett skyddsrum.

Inför upprättande av nytt planförslag för SJ-området har Läns museet Gävleborg tagit fram ett kulturhistoriskt underlag, vilket sammanfattas i rapporten *Järnvägsområdet i Bollnäs – Kulturhistoriskt underlag för upprättande av detaljplan* (2009). Rapporten belyser det sammanhängande områdets karaktär och de kvaliteter som finns i bebyggelsen samt dess omgivningar. Resultatet utgör därmed underlag för detaljplanens olika skyddsbestämmelser samt dess ställningstaganden kring bevarande, utveckling och förnyelse.

Byggnaderna inom området är uppförda i rött tegel eller klädda med träpanel. Färgsättningen av området är konsekvent, än dock med några få undantag. Dominerande inslag är rött tegel med gröna eller brunröda fönster och dörrar, alternativt gul träpanel med gröna fönster och dörrar.

Järnvägsspårens dragning har en mycket betydelsefull roll för förståelsen av platsen. Två huvudstråk av byggnader är uppförda längs banan norrut respektive Järnvägsgränd och skiljer sig tydligt åt. Längs banan norrut grupperar sig ett flertal av verkstadsbyggnaderna kring en gemensam gårdsplan.

Bebyggelse utanför planområdet

Närmaste bostäder finns söder och öster om planområdet på andra sidan Järnvägsgränd. Norr om planområdet på fastigheten Bro 5:29 finns också bostadshus. Serviceverksamheter erbjuds i Bollnäs centrum och stadsdelen Gärdet samt Renområdet. Där finns ett rikt utbud av butiker, restauranger, skolor, daghem, bibliotek m.m.

Trafik och tillgänglighet

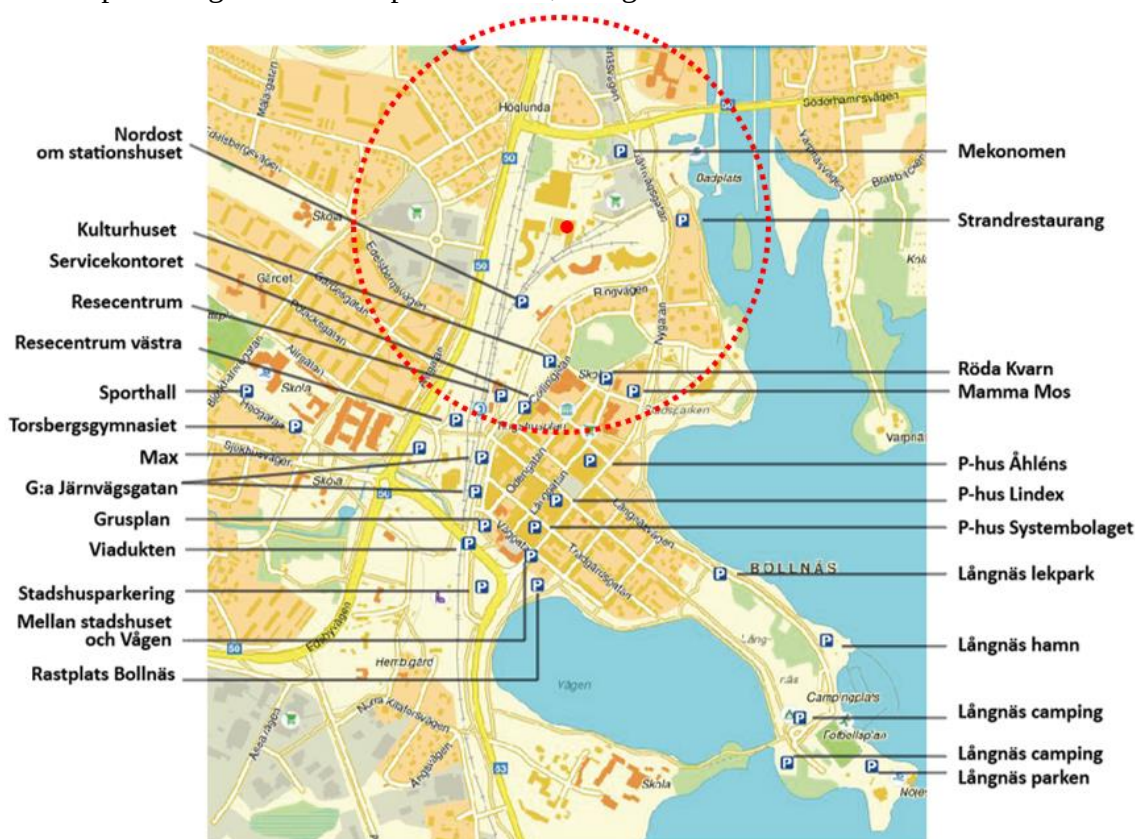
Befintliga trafiklösningar till och från området är bristfälliga med olika typer av barriärer som försvårar och begränsar tillgängligheten för både oskyddade trafikanter och bilister.

Biltrafik

I väster begränsas tillgängligheten till området av riksväg 83 och järnvägens (Norra stambanan) banområde. Korsningspunkter saknas helt. I norr begränsas tillgängligheten till området av den höjdskillnad som riksväg 50 utgör. Sträckan från korsningen med Järnvägsgränd till korsningen med riksväg 83 saknar helt korsningspunkter för oskyddade trafikanter. I öster begränsas tillgängligheten till området av Järnvägsgränd och i viss utsträckning även Ljusnan, då ett stort antal boende som kan tänkas besöka området bor öster om Ljusnan och där enda korsningsmöjligheten är bron på riksväg 50. Järnvägsgränd är i första hand en barriär för oskyddade trafikanter och då framförallt på sommaren då badet vid Ljusnan genererar många besökare. I söder begränsas tillgängligheten till området av framförallt järnvägens stickspår men även av Järnvägsgränd, då den saknar korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter.

Befintliga parkeringar för bilar

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 täcker det väntade parkeringsbehovet för planområdet, se figur 5.



Figur 5. Markparkeringar och parkeringar i parkeringshus i centrala Bollnäs enligt Parkeringsstrategi Bollnäs Centrum (Trivector, 2016). Röd ring markerar ett fågelavstånd på cirka 500 meter från bandyhallens huvudentré. Utöver dessa parkeringar finns många kantstensparkeringar längs gatorna i centrala Bollnäs som är lediga kvällstid. 32 nya kantstensparkeringar har även anlagts längs Nygatan.

Gång- och cykeltrafik

Det är stora brister i gång- och cykelnätet inom området, då befintlig gång- och cykelväg öster om Järnvägsгатan fortsätter söderut längs Nygatan, se figur 6. Gående och cyklar är därmed hänvisade till blandtrafik längs Järnvägsгатan ner mot Resecentrum. Den enda anslutningen till området är österifrån via två övergångsställen, direkt före och efter busshållplatserna i höjd med Preem, för anslutning till gång- och cykelvägen öster om Järnvägsгатan. Bollnäs kommun planerar att stärka gång- och cykelförbindelserna till resecentrum som kommunens transportnod.



Figur 6. Övergripande gång- och cykelvägnät enligt "Trafiknätsanalys för centralorten i Bollnäs kommun" (2003-10-27). Planområdet är markerat i rött.

Kollektivtrafik

Planområdet har i och med sin närhet till både järnvägsstationen och busstationen (150–300 meter söderut) en stor potential att bidra till både ett ökat kollektivtrafikresande och en ökning av antalet personer som går och cyklar inom och till och från Bollnäs centrum. Det finns två busshållplatser på Järnvägsгатan cirka 150 meter öster om planområdet.

Planförslaget

Föreslagen bebyggelse

Den norra delen av området anses vara bäst lämpad för ny bebyggelse. Här föreslås vagnsverkstaden rivas för att ge plats åt en ny bandyarena. Den nya anläggningen kan få plats mellan den tidigare lokverkstaden och den nuvarande skateboardhallen Gumpels (f.d. verkstad) och rymma 4 000 åskådare. Den föreslagna ytan för bandyarenan regleras genom huvudsaklig användning ”Besöksanläggning, dock ej hotell eller vandrarhem” (R₁). Söder om den föreslagna platsen för bandyhallen möjliggör planförslaget för ny bebyggelse genom bl.a. användningarna C₁ (se nedan) och K (kontor).

Större delen av planområdet får användningen ”Centrum, dock ej köpcentra, hotell och vandrarhem” (C₁) och ”Kontor” (K), vilket möjliggör för bland annat service, handel, restauranger, museum och kontor. Användningen avser framförallt ombyggnationer och därigenom nya användningsområden för den befintliga bebyggelsen, där exempelvis lokstallarna skulle kunna användas för museum och restauranger.

Bevarande av befintlig bebyggelse

Förslag till bevarande av befintlig bebyggelse utgår från det kulturhistoriska underlag som har tagits fram av Läns museet Gävleborg (2009). Figur 7 visar vilka byggnader som ska bevaras eller flyttas. Siffrorna i text hänvisar till figuren. I den södra delen bevaras lokstallarna (1), lokverkstaden (2) samt smedjan (3). I den norra delen bevaras skateboardhallen (4) och i den östra delen bevaras den gamla vaktstugan (7). Därutöver kommer den gamla kontorsbyggnaden (6) att flyttas till annan plats inom området. Eftersom flytt av byggnad enligt plan- och bygglagen är detsamma som rivning på den nuvarande platsen och nybyggnad på den nya platsen är det inte möjligt att reglera byggnadens kulturhistoriska värde i detaljplanen med t.ex. skydds- eller bevarandebestämmelser då dessa endast går att använda på befintliga byggnader i sitt nuvarande läge. Avsikten är dock att den gamla kontorsbyggnaden ska monteras ner från sitt nuvarande läge för att flyttas till ett nytt läge inom planområdet och där återuppbyggas. I likhet med övriga befintliga byggnader som får skydds- och bevarandebestämmelser är även denna byggnad tänkt att bevaras i sitt nuvarande skick, trots att detta inte är möjligt att reglera med bevarande- och skyddsbestämmelser. Planförslaget öppnar upp för ombyggnationer och därigenom nya användningsområden för den befintliga bebyggelsen, där exempelvis lokstallarna skulle kunna fungera för kontor och restauranger.

Bevarande av befintlig bebyggelse regleras genom ett antal egenskapsbestämmelser vilka avser skydda viktiga kulturvärden.

- r₁ – bestämmelsen avser rivningsförbud och används på de byggnader som ej får rivas.
- q₁ – bestämmelsen avser skydd av kulturvärden och används i syfte att säkerställa att förändringar i den bevarade bebyggelsen tar sin utgångspunkt i att återskapa och upprätthålla områdets karaktär.

- k_1 – bestämmelsen avser varsamhet och används med syfte att säkerställa att underhållsmetoder samt material- och kulörval vid underhåll utgår från den befintliga bebyggelsens karaktärsdrag.



Figur 7. Bilden visar de byggnader planförslaget avser skydda och bevara.

Friytor

Planförslaget möjliggör så att torgytor, lek, rekreation och grönytor ska kunna skapas mellan byggrätterna, framför allt längs de gångstråk som genom ”prickmark” (mark som inte får förses med byggnad) skapats i den södra halvan av planområdet både förbi de befintliga byggnaderna och den nya tilltänkta bebyggelsen. Detta är en viktig del i att tillskapa ett stadsrum för allmänheten. Med en begränsning i byggnadsarea samt bestämmelser med ”prickmark” och n_1 (marken får inte användas för parkering) skapas förutsättningar att spara markyta för detta ändamål.

Utformningen av friytor bör ta tillvara på möjligheten att skapa stråk, siktlinjer samt olika typer av aktiviteter i det offentliga rummet. Med hjälp av exempelvis trädader och planteringar samt belysningsstolpar kan friytorna utgöra tydliga stråk. Genom att integrera planteringar och sittplatser kan de öppna ytor dessutom bidra till att skapa trygga miljöer där människor ges möjlighet att stanna upp och umgås.

En variation av markbeläggningar kan hjälpa till att skapa en struktur och därigenom olika typer av vistelsezoner på området. Klassiska material såsom asfalt och betongmarksten kan kompletteras med exempelvis platsgjuten betong, med olika bearbetning, och brädriven betong. De befintliga järnvägsspåren kan integreras i de nya markbeläggningarna och på så sätt även fortsättningsvis utgöra en visuell struktur för förståelsen av platsen.

Tillgänglighet

Det centrala läget för planområdet och närheten till alla kommunikationer innebär att hela området kan bli lättillgängligt. Området föreslås göras tillgängligt för allmänheten och härigenom skapa förutsättningar för ett levande stadsrum. Såväl utemiljöer som verksamheter utgör viktiga komponenter för att tillgängliggöra ett stadsrum för alla.

För oskyddade trafikanter innebär en exploatering av planområdet nya möjligheter till ökad tillgänglighet till området i sig men även att tillgängligheten till övriga delar av Bollnäs stadsdelar förstärks.

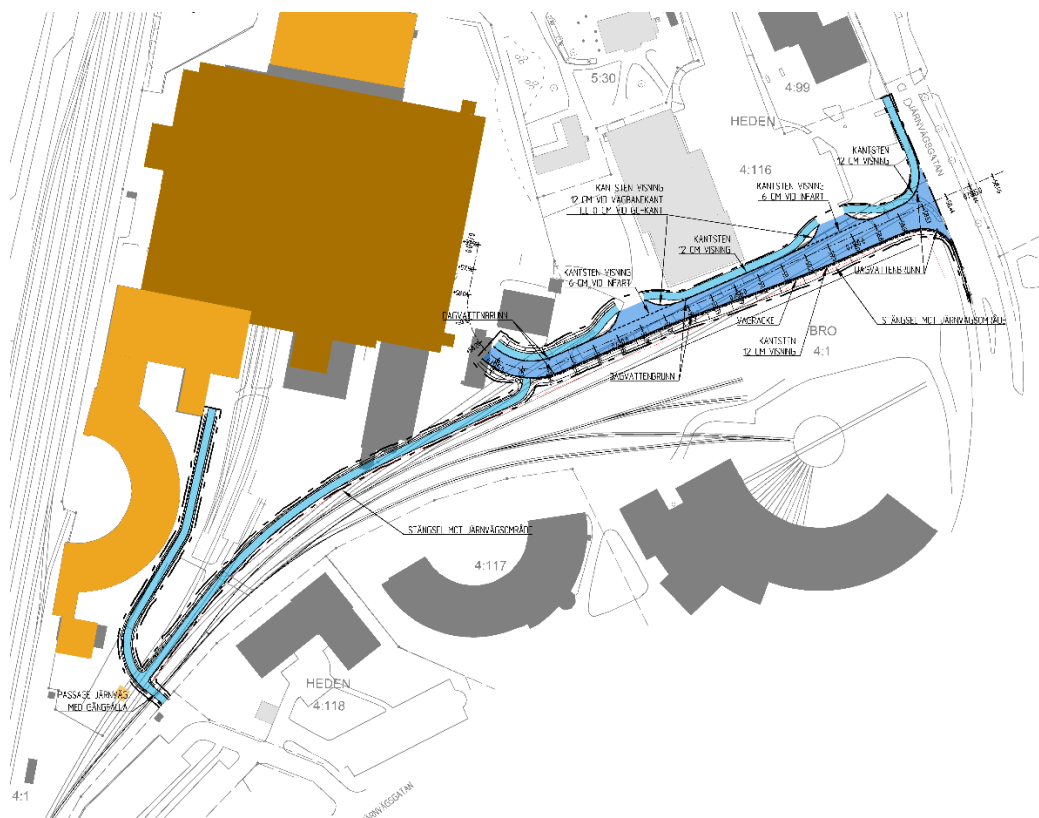
Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga
Anpassning för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga ska göras för markytor, parkeringar samt nya byggnader. Markbeläggningar ska väljas för att möta krav om tillgänglighet. På samma sätt ska gångvägar anpassas i bredd samt lutning i längd- och sidled. Det är viktigt att utformning av bandyarenan görs tillgänglig för alla genom hissar, ramper, handikaptoaletter. Entréer ska placeras i förhållande till gångbanor och parkeringar på ett strategiskt sätt.

Trafik och gator (GATA, CYKEL)

Planförslaget utgör del av kommunens ambitioner, att öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel samt arbeta för att minska andelen bilresor. När det gäller biltrafik tillskapas en ny infart (GATA, CYKEL), se figur 8. Samtidigt begränsas indirekt antalet nya parkeringsplatser för bil genom att begränsad yta avsätts för detta ändamål i planen.

Föreslagna trafiklösningar förhåller sig till kommunens planeringsdokument för trafikanalys och parkering:

- *Trafiknätsanalys för centralorten i Bollnäs kommun*, Bollnäs kommun (2003-10-27) tar ett övergripande perspektiv på trafiksituationen i Bollnäs och pekar bland annat ut behovet av fler säkra cykelvägar centralt.
- *Åtgärdsvalsstudie genomfart Bollnäs*, Trafikverket (2017-12-01) föreslår ett antal konkreta åtgärder för nya trafiklösningar i Bollnäs och pekar bland annat ut förbättrad standard för gång- och cykelvägnätet.
- Trivector har tagit fram *Parkeringsstrategi Strategi Bollnäs Centrum*, 2016-06, vilken bland annat visar att beläggningen på befintliga bilparkeringsplatser är låg över dygnet sett samt att samutnyttjande är möjligt. Här lyfts också behovet av fler cykelparkeringar.
- En trafikutredning har gjorts av Vectura (2010-03-04), med syfte att få en bild av hur trafiksituationen för bilister, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik är idag och hur de kommer att påverkas av en exploatering av området. Sammanfattningsvis visar utredningen att trafiksituationen kan klaras av utan att större omfattande om- eller nybyggnationer av vägnätet måste göras. Däremot krävs det ett mer omfattande nybyggande av gång- och cykelanslutningar till och inom området för att uppnå god tillgänglighet för oskyddade trafikanter.



Figur 8. Förslagsskiss vägskorsning och anslutning gata och GC-väg från Järnvägs-gatan. Med reservation att del av GC-vägen leds om söder om infartsvägen.

Gator

Planförslaget bedöms vara genomförbart utan större omfattande om- eller nybyggnationer av vägnätet. En ny infartsväg in till området Bro 4.4 anläggs från Järnvägs-gatan i höjd med Lidl, i anslutning till de befintliga järnvägsspåren. I det sydöstra hörnet av fastigheten Heden 4:116 införs utfartsförbud mot Järnvägs-gatan och den nya gatan. Anslutningar till Lidl's parkering samt varuintag anpassas till följd av detta. Befintlig södra infart till Lidl tas bort, se figur 8. Preems befintliga servitut över Heden 4:116 (Lidl) föreslås ändras och anpassas till den nya anslutningen till Lidl.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Planförslaget möjliggör ett centralt gång- och cykelstråk. Härigenom binds SJ-området samman med centrum via resecentrum samt med Renområdet och Framnäs via Karlslundsbadet.

Området kopplas samman med Järnvägs-gatan vid två punkter, se figur 8. I öst tillskapas en ny gång- och cykelväg (CYKEL) utmed de nuvarande spårens sträckning. Den ansluter till övergångstället över Järnvägs-gatan i höjd med Preem för att sedan följa den nya infartsvägen in till området. Ytterligare ett gång- och cykelstråk anläggs från södra delen av Järnvägs-gatan och in till området genom en ny plankorsning (T_1, x_1) där gång- och cykelvägen går över uppställningsspåret (järnväg), för att därefter anslutas till den mark som i gällande detaljplan är planlagd som allmän plats (GATA) från järnvägen ner till Järnvägs-gatan längre söderut. Rätten till x -område avses ske genom servitut och kostnaderna för anläggande av plankorsningen faller på kommunen som huvudman för allmän platsmark.

De två cykelstråken binds dessutom samman genom en sträckning längs planområdets sydöstra gräns (CYKEL). Gång- och cykelvägen är tänkt att vara separerad med kantsten.

Skolvägar

De nya GC-vägarna skapar en förstärkt länk i gång- och cykelvägnätet. Detta skulle kunna innebära tryggare skolvägar för barn som tar sig till skolan till fots eller med cykel.

Kollektivtrafik

Nuvarande kollektivtrafik kommer kunna nyttjas för att ta sig till och från området, mycket tack vare närheten till både järnvägsstation och busstation. Detta skapar förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande när planområdet knyts samman med bland annat resecentrum. Det finns också två busshållplatser vid Järnvägsgränd öster om planområdet.

Närheten till kollektivtrafiken utgör en viktig faktor till varför antalet bilparkeringsplatser inom planområdet kan begränsas. Parkeringsstrategin för Bollnäs Centrum betonar bland annat att det fortsatta arbetet med hållbar stadsutveckling bör nyttja Bollnäs resecentrum och kollektivtrafiken.

Parkering för bilar

Behovet av antalet parkeringsplatser för besökare till bandyhallen bedöms, med hänsyn till områdets centrala placering i staden, till cirka 400–500 platser. Planförslaget möjliggör för nya parkeringsplatser i viss utsträckning, cirka 50 platser för personal, 3 platser för gästgästande spelarbussar samt handikapplatser. Parkeringsplatserna är i första hand tänkta att användas för anställda, spelare samt funktionärer. Antalet nya parkeringsplatser kan anses vara relativt få i förhållande till områdets storlek samt planerade verksamhet, men är resultatet av bedömningen att det inte behövs fler parkeringsplatser på området. Tanken är att besökare ska kunna parkera i andra delar av centrala Bollnäs (cirka 1 000 parkeringsplatser) och enkelt kunna ta sig till hallen ändå, se befintliga parkeringar i figur 5. Vid behov kan även parkeringar komma att planeras på västra sidan av järnvägen Norra stambanan, mellan järnvägen och riksväg 50, vilket kan komma bandyhallens besökare till del.

Planförslaget kan ses i relation till den parkeringsstrategi som Trivector har tagit fram för Bollnäs centrum (*Parkeringsstrategi Bollnäs Centrum, 2016-9*). 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 är förtätning samt förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

De befintliga parkeringarna i centrala Bollnäs, se figur 5, kan samnyttjas av besökare till verksamheterna på planområdet under dagtid, och besökare till arenan under kvällar och helger. Vid evenemang finns således parkeringar inom gångavstånd. Detta har visat sig fungera väl vid andra stora evenemang i centrala Bollnäs, exempelvis Grillnatta och Diggilo.

Därtill kommer t.ex. information och kommunikation kring parkerings-situationen vid besök till planområdet samt skyltning och parkeringsbevakning inom planområdet, i planområdets närhet och till/från rekommenderade parkeringsplatser vara avgörande för att få till en fungerande parkeringssituation.

Kommunen är medveten om att många kommuninvånare är beroende av att kunna använda personbil för att kunna ta sig mellan de olika kommundelarna och in till Bollnäs centrum. Väl inne i Bollnäs centrum anser kommunen att personbilar inte ska behöva användas i samma utsträckning för att ta sig mellan olika målpunkter inom Bollnäs centralare delar.

Parkering för cyklar

Den parkeringsstrategi som har tagits fram av Trivector betonar att planeringen av cykelparkeringar i Bollnäs Centrum behöver ta hänsyn till den förväntade och önskade ökningen av cyklister. Detta ökar behovet av antalet offentliga cykelparkeringsplatser för besökare i centrum och verksamheter samt att platserna har en god kvalitet. Med utgångspunkt i detta bör en besöksanläggning som ska inrymma 4 000 besökare ta höjd för cirka 800–1 000 parkeringsplatser för cykel.

Gång- och cykelvägen samt kringliggande ytor bör utformas med användaren i fokus. En av de viktigaste faktorerna för att cyklister ska kunna ta sig fram smidigt mellan olika målpunkter är att cykeln kan parkeras så nära målpunkten som möjligt. Detta betyder att det oftast är bättre med flera mindre cykelparkeringar i anslutning till varje entré, jämfört med en större cykelparkering. Vidare kan olika markbeläggningar användas för att skapa kontraster och distanser där gång- och cykelvägen integreras med intilliggande torgytor utan att hamna i konflikt med de aktiviteter som pågår i övrigt.

Gestaltning

I ramen för planarbetet har ”Riktlinjer vid gestaltning av ny och omgestaltning av befintlig bebyggelse inom järnvägsområdet i Bollnäs” (Sweco, 2018) tagits fram (se bilaga). Följande avsnitt berör gestaltungsfrågor på ett övergripande plan med utgångspunkt i de framtagna riktlinjerna.

Stadsbild

En viktig del av planförslaget är att tillgängliggöra en central plats. En sådan förtätning påverkar stadsbilden, vilket ställer krav på att områdets utveckling sätts i relation till stadens rum i ett större sammanhang. Det är viktigt att området får bra kontakt med nuvarande centrum och angränsande stadsdelar på ett tilltalande sätt.

Planförslagets placering av byggnader, torgytor och trafiklösningar knyter ihop områdets befintliga struktur med centrum och närområden. Norra stambanans järnvägsspårs dragning används fortsättningsvis för orientering av bebyggelsen och de olika trafiklösningarna.

Följande bestämmelser avser styra områdets struktur och därmed dess påverkan på stadsbilden:

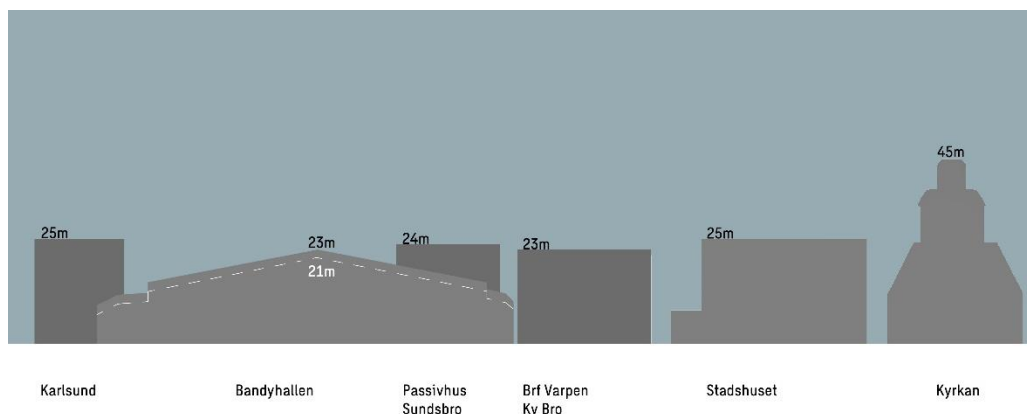
- ”prickmark” (mark som inte får förses med byggnad).
- ”korsprickad mark” (marken får endast förses med skärmtak eller liknande byggnadsdelar som inte påverkar nyttjandet av ytan som utrymningsväg”
- b₄ – ”marken får endast förses med ramp eller liknande byggnadsdelar” syftar till att möjliggöra en entré till bandyhallen för ismaskiner
- e₂ – bestämmelsen avser utnyttjandegrad i byggnadsarea (1 500 m²) för ny bebyggelse i den sydöstra delen av planområdet.
- e₃ – bestämmelsen avser utnyttjandegrad i byggnadsarea (300 m²) för ny bebyggelse i den sydligaste delen av planområdet.

Utöver dessa bestämmelser bör nya byggnader orienteras i den befintliga bebyggelsestrukturen i enlighet med ”Riktlinjer vid gestaltning av ny och omgestaltning av befintlig bebyggelse inom järnvägsområdet i Bollnäs”, där det framgår att byggnader inom den aktuella delen av det f.d. SJ-området är orienterade antingen parallellt med eller vinkelrätt mot järnvägsspåren för Norra stambanan.

Utformning av ny bebyggelse

Området får inte förlora sin karaktär vilket ställer krav på att arkitektur och struktur skapar en harmoni mellan gammalt och nytt. De föreslagna byggnaderna ska utgöra en naturlig utveckling av den gamla bebyggelsen och hela området ska utvecklas med fokus på balans mellan bevarande och förnyelse. Utformningen av byggnader ska ta hänsyn till de karaktärsskapande element som finns på platsen idag. Styrande principer bör vara att bibehålla en småskalighet så långt det är möjligt. Vidare kan exempelvis belysningsarmaturen behållas för att lyfta fram och bevara upplevelsen av området.

Den föreslagna bandyarenan innebär ett dominant inslag i den känsliga miljön och ska därför ägnas särskild uppmärksamhet. Planförslaget möjliggör en relativt stor byggnad som kommer att bidra till att planområdet får en mer framträdande roll i stadsbilden. Den fördubblade nockhöjden (mäts från markplan till yttertaketets högsta del) jämfört med nuvarande bebyggelse inom planområdet medger en byggrätt med få motsvarigheter i Bollnäs. En jämförelse med andra högre byggnader i Bollnäs kan ses i figur 9. Utformningen av bandyhallen bör därför ske med stor försiktighet och med anpassning till den befintliga bebyggelsen. För att arenan ska bli en naturlig del av området bör den också följa den övergripande strukturen. Formen bör därmed vara rektangulär och byggnaden bör orienteras längs järnvägsspåren i väster eller vinkelrätt mot dessa. Aktuellt förslag till utformning av arenan tar till vara nämnda principer. Fasaderna bevarar dessutom nuvarande silhuett av vagnverkstaden.



Figur 9. Siluetter, bandyhallen i förhållande till andra byggnader i Bollnäs stadsbild. Angivna höjdangivelser är ungefärliga. Illustrationen visar den högsta möjliga nockhöjden på cirka 23 meter för bandyhallen enligt planförslaget. Om en grundläggning väljs där bandyhallen grävs ner kan nockhöjden minskas till cirka 21 meter (streckad vit linje).

Följande bestämmelser används i syfte att områdets karaktär ska bibehållas:

- f_2 – bestämmelsen reglerar att den bevarade bebyggelsen ska utgöra förebild för utformning av fasaden på den nya bebyggelsen (inkl. bandyarenan).
- f_3 – bestämmelsen reglerar så att den föreslagna nya bebyggelsen utformas med sadeltak. Detta med syfte att ta till vara på områdets befintliga karaktärsdrag där sadeltak är dominerande.
- Högsta nockhöjd 81 m över angivet nollplan reglerar den föreslagna bandyarenan och skapar möjligheter för en 23 m hög byggnad. Påverkan på stadsbilden är oundviklig. Samtidigt är bestämmelsen en avvägning mellan möjligheten att uppföra en bandyarena och samtidigt begränsa risken att en så pass stor byggnad dominerar omgivningarna mer än nödvändigt. Om en grundläggning väljs där bandyhallen grävs ner kan nockhöjden minskas till cirka 21 meter. Detta förutsätter dock att noggrannare utredningar påvisar att en sådan grundläggning är möjlig med hänsyn till bl.a. grundvatten.
- Högsta nockhöjd 72 m över angivet nollplan reglerar byggrätt för den nya bebyggelsen i planområdets sydöstra del. Bestämmelsen öppnar upp för en 14 m hög byggnad till taknock. Här används en lägre nockhöjd för att säkra att de generellt lägre höjderna på befintliga byggnader kan fortsätta utgöra områdets viktiga karaktärsdrag.
- Högsta nockhöjd 67 m över angivet nollplan reglerar byggrätten för den nya bebyggelsen i planområdets södra del och för en utbyggnad västerut av Gumpels. Bestämmelsen öppnar upp för en 9 m hög byggnad till taknock. Här används en lägre nockhöjd för att säkra att de generellt lägre höjderna på befintliga byggnader kan fortsätta utgöra områdets viktiga karaktärsdrag. Befintlig byggnad "f.d. kontor" (nr 6 i figur 7) avses att flyttas till den södra delen av planområdet.
- Högsta nockhöjd 64 m över angivet nollplan reglerar byggrätt för skyddsrummet (C_2) i planområdets nordvästra hörn. Bestämmelsen syftar till att bevara nuvarande skyddsrumskonstruktion och dess nuvarande höjd.

Därutöver gäller varsamhetskrav (8 kap. 17 § PBL) och förvanskningförbudet (8 kap. 13 § PBL) vid tillståndsprövning. För åtgärder som berör kulturvärden kan det i beslut om kontrollplan ställas krav på antikvarisk sakkunnig (10 kap. 6, 7 och 23 § PBL).

Störningar, hälsa och säkerhet

Riskbedömning

Enligt ”Vägledning för planläggning intill transportleder för farligt gods” (Länsstyrelsen i Dalarna, PM 2012:11)¹ ska en riskhanteringsprocess genomföras när detaljplaner tas fram inom 150 meter från en farligt gods-led för väg eller järnväg. Planområdet ligger intill järnvägen Norra stambanan samt 60–70 meter från Riksvägarna 50 och 83, vilka utgör primära transportleder av farligt gods.

Med anledning av områdets närhet till primära transportleder har detaljplanearbetet föregåtts av riskbedömningar:

- ”Riskhänsyn i planering ”Detaljplan för Bro 4:4 m.m., Bollnäs innovations- och upplevelsecenter” (Tyréns: 2010-02-19) kopplat till en tidigare planering av området, samt
- ”Kompletterande riskutredning för bandyhall och kontor vid järnväg inom Bollbroområdet, Bollnäs” (Sweco: 2018-10-02), som utgår ifrån resultatet från den första utredningen och anpassar bedömningen utifrån den nu aktuella detaljplanen.

Sammantaget bedöms en acceptabel risknivå för aktuell detaljplan kunna uppnås om följande åtgärder genomförs:

- Stödmur för att förhindra urspårning och spridning av brandfarlig vätska där det ligger bebyggelse som uppmuntrar till stadigvarande vistelse inom 25 m från spåret. Muren ska uppföras med minsta höjd om 1 meter och anläggs lämpligen på ett avstånd om minst 5 m från spårmittpunkt (se detaljer kring utformning av muren i riskutredning (Sweco, 2018). Mark finns reserverad för detta på plankartan (m₃ och m₄). För den södra delen av lokstallet är det utrymmesmässigt inte möjligt att uppföra en stödmur/skyddsmur mellan lokstallet och järnvägen. För att byggnaden ska kunna användas för stadigvarande vistelse behöver fasaden förstärkas för att klara en påkörningslast som motsvarar det som muren är dimensionerad för. En bestämmelse (m₅) införs om att fasaden som är exponerad mot järnvägen² Norra stambanan ska förstärkas invändigt för att uppnå samma funktion som skyddsmuren enligt m₃ och m₄. Höjden på en godsvagn är vanligtvis runt fyra meter. Eftersom en vagn kan komma att köra rakt in i fasaden görs bedömningen att förstärkningen behöver göras med knappt en vagnshöjd, dvs. cirka 3 meter. Om ingen

¹ Eftersom Länsstyrelsen Gävleborgs län inte har tagit fram en egen vägledning används i detta fall vägledningen från Länsstyrelsen Dalarnas län, vilken bedöms applicerbar på den aktuella planen.

² Med fasad eller tak som är ”exponerat mot järnvägen” avses både de delar av en byggnad som ligger parallellt och vinkelrätt med järnvägen.

förstärkning av fasaden görs får ingen stadigvarande vistelse³ medges i denna del av byggnaden. För skyddsrummet (C₂) och den del av bandyhallen som ligger närmare järnvägen än 12 meter där tekniska utrymmen är tänkta att förläggas finns bestämmelse om att ingen stadigvarande vistelse får finnas (m₂). För den aktuella delen av bandyhallen finns även bestämmelse om att marken endast får bebyggas under marknivå (b₃). Uppförandet av skyddsmuren (m₃ och m₄) kopplas även till bestämmelser om att startbesked för åtgärder ovan mark som innebär en väsentligt ändrad markanvändning inte får ges innan skyddsmuren har uppförts i enlighet med m₃ respektive m₄. Skyddsmur enligt m₄ är endast knutet till byggrätten i den sydligaste delen av planområdet (a₂) och behöver därför endast uppföras för att startbesked ska kunna ges för åtgärder ovan mark för det aktuella delområdet (a₂), inte för övriga delar av planområdet. Att uppförandet av skyddsmur enligt m₃ och m₄ knyts till just startbesked för åtgärder ovan mark beror på att markarbeten (t.ex. sanering av förorenad mark och grundläggning av byggnader) ska kunna genomföras innan eller samtidigt som grundläggningen görs av skyddsmuren. Av samma anledning krävs inget bygglov för uppförande av skyddsmur enligt m₃ och m₄ (se administrativ bestämmelse). Förstärkningen invändigt av, den mot järnvägen exponerade, fasaden på den södra delen av lokstallet (m₅) kopplas även till en bestämmelse om att startbesked för åtgärder som innebär stadigvarande vistelse inte får ges innan förstärkningen av fasaden har utförts i enlighet med m₅ (a₃). Om ingen förstärkning görs av fasaden får ingen stadigvarande vistelse medges i denna del av byggnaden.

- Avstängningsbar ventilation (b₁). Detta förutsätter att ett utsläpp upptäcks och att rutiner för avstängning fungerar alternativt någon typ av automatiskt system. En olycka som leder till större utsläpp bör dock vara av sådan karaktär att räddningstjänsten larmas.
- Ventilation (friskluftsintag) ska placeras på fasad eller tak som vetter bort från järnvägen/som inte är exponerad vid olycka på järnvägen (b₂). Syftet med åtgärden är att minska den mängd brandfarlig och giftig gas samt rökgaser som kan komma in i byggnaden vid en olycka med farligt gods på Norra stambanan. Planförslaget ställer endast detta krav (b₂) på nya byggnader med hänvisning till att det med anledning av de skydds- och bevarandebestämmelser för kulturmiljön som finns på befintliga byggnader inte är säkert att det är lämpligt att utföra sådana ombyggnationer av ventilationen samtidigt som det kan innebära betydande merkostnader vid ingrepp i sådana typer av byggnader.
- Icke brännbart material alternativt brandklass EI30 ska användas i fasad och tak som är exponerat vid en olycka på järnvägen och inom 40 meter från närmsta spår (m₁). Det kan innebära att byte av fönster och fasadmateriäl är nödvändigt.
- Utrymning ska möjliggöras bort från järnvägen/på fasad som inte är exponerad mot järnvägen (f₁). Det är också lämpligt att huvudentrén placeras i riktning bort från järnvägen. Undantag kan göras för

³ Med "ej stadigvarande vistelse" menas i detta fall markanvändningar som inte uppmuntrar människor att vistas längre stunder inom det aktuella området. Detta kan t.ex. vara parkering, trafik, tekniska anläggningar, friluftsliv, djurhållning och odling (om det är utomhus) och t.ex. teknikrum, förråd och garage (om det avser delar av en byggnad).

byggnader placerade mer än 40 meter från järnvägen. Denna bestämmelse innebär att det fortfarande är möjligt att även ordna utrymningsvägar mot järnvägen, men att dessa inte är lämpliga att använda vid en olycka på järnvägen. Olyckor kan inträffa på andra ställen än på järnvägen Norra stambanan, både inom och utom planområdet, och det är därför lämpligt att nya byggnader (t.ex. bandyhallen) möjliggör utrymningsvägar för olika olycksscenarier där så många utrymningsmöjligheter som möjligt finns. Planering kommer krävas från verksamhetsutövaren för att utrymma på rätt sätt beroende på scenario. Detta är inget som kan regleras i detaljplanen utan måste hanteras organisatoriskt av verksamhetsutövaren i driftskedet genom lagen om skydd mot olyckor (LSO). Där framgår att alla som äger eller nyttjar en byggnad eller annan anläggning ska ”vidta de åtgärder som behövs för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand”. I de allmänna råd (SRVFS 2004:3) som kompletterar lagen sägs att detta bör uppfyllas genom ett systematiskt brandskyddsarbete, vilket inkluderar både tekniska och organisatoriska åtgärder. Det är i dessa organisatoriska åtgärder som beredskapsplanering inbegrips.

- Området mellan byggnaderna och järnväg får inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Den aktuella detaljplanen uppmuntrar i sin utformning inte till stadigvarande vistelse på den aktuella marken, främst genom ”prickmark” samt genom att området är relativt tillslutet längs järnvägen.

För att minska risken för spårspring kommer Trafikverket att sätta upp stängsel mot järnvägsanläggningen inom ramen för det nationella stängslingsprojektet. Stängsel sätts upp dels ovanpå stödmuren (m₃ och m₄) mot Norra stambanan, dels mot uppställningsspåren i söder. Avtal om etablering och underhåll av stängsel ska tecknas mellan berörda parter innan detaljplanen antas.

Brandsäkerhet

Brandvattenförsörjning ska anordnas inom planområdet i enlighet med VAV-P76 och VAV-P83. Planbestämmelse om detta finns på plankartan. Räddningstjänsten ska kontaktas för vidare diskussion kring brandvattenförsörjningen samt brandposternas placering då arbeten med vatten- och avloppssystemet närmar sig.

En brand på planområdet väntas inte ge upphov till mer än 150 m³ släckvatten enligt PM Släckvatten (Sweco, 2018-09-26). Denna mängd kan omhändertas inom planområdet exempelvis genom nyttjande av fördröjningslösningar som anläggs för dagvatten, se avsnitt ”Dagvatten” och planbestämmelse på plankartan. Dessa fördröjningslösningar kan, med god marginal, omhänderta aktuella volymer. Avstängningsventil behöver då installeras i fördröjningslösningarna så att släckvattnet inte riskerar att ledas ut i dagvattennätet.

Räddnings- och utrymningsvägar

För de stråk som behövs för räddningstjänstens fordon liksom för utrymning av planområdet vid en eventuell olycka införs på plankartan ”prickmark” (marken får inte förses med byggnader) eller ”korsprickad mark” (marken får endast förses med skärmtak eller liknande byggnadsdelar som inte påverkar nyttjandet av ytan som utrymningsväg) och n_1 (marken får inte användas för parkering). Särskilt kan nämnas:

- Skateboardhallen (Gumpels) kommer inte byggas ihop med hallen vilket leder till en passage mellan byggnaderna som kan nyttjas som utrymningsväg.
- Förlängningen av Verkstadsvägen västerut norr om Gumpels fram till skyddsrummet i det nordvästra hörnet av planområdet kommer att fungera som räddningsväg för räddningstjänstens fordon. Vändplats ska ordnas för räddningstjänstens fordon (inre radie 4 m, yttre radie 7,6 m, svepradie 8,3 m) direkt öster om skyddsrummet. Denna plats ersätter de tidigare tankarna om att räddningstjänstens fordon skulle få tillgång till området mellan bandyhallen och järnvägen, vilket inte längre är aktuellt med hänsyn till räddningstjänstpersonalens säkerhet.
- Befintlig trappa i nordöstra hörnet av planområdet kan nyttjas som utrymningsväg från marknivån vid Gumpels upp till Verkstadsvägen.

Som utrymningsvägar ut ur planområdet bedöms följande kunna användas:

- Förbättrad trappa mot Verkstadsvägen i nordöstra hörnet av planområdet, se punktlistan ovan.
- Den nya gatan med gång- och cykelväg (GATA, CYKEL) i östra delen av planområdet mot Järnvägsgatan.
- Den nya plankorsningen för gång- och cykeltrafik i södra delen av planområdet mot Järnvägsgatan.

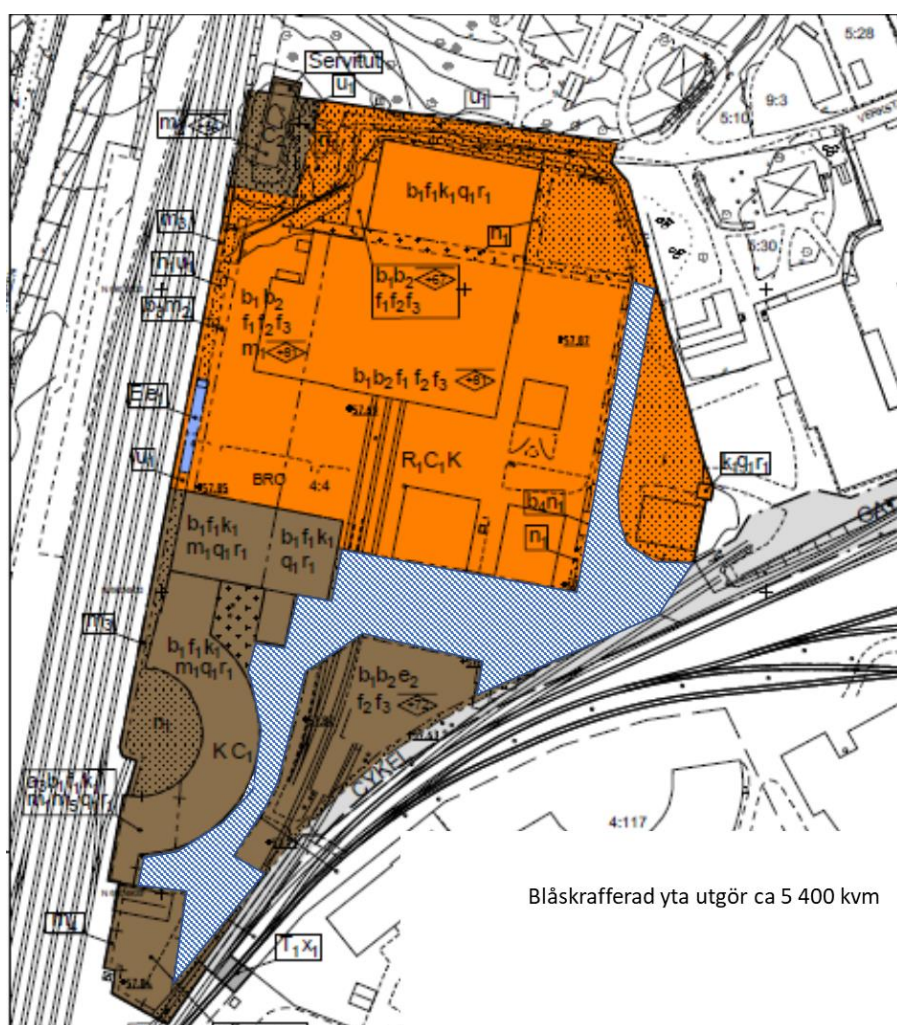
Att flera utrymningsvägar ut från området säkerställs i planen minskar risken för konflikter i tillgängligheten mellan räddningsfordonen och utrymmande personer som lämnar området.

Av ovanstående har de två huvudsakliga utrymningsvägarna (punkt 2 och 3 ovan) en samlad bredd om ca 17 m, vilket är ca 3 meter utöver det bedömda behovet för att utrymma området på ett säkert sätt.

Utöver dessa två stora utrymningsvägar finns alltså ytterligare möjlighet för persontrafik att utrymma via trappa upp till Verkstadsvägen i nordöstra hörnet av planområdet samt via nordvästra hörnet där access för servicefordon till nätstationen kommer etableras. De båda huvudsakliga utrymningsvägarna är plana och därmed tillgänglighetsanpassade, dock finns inga krav på att samtliga utrymningsvägar ska vara tillgänglighetsanpassade och de extra möjligheterna för utrymning ingår inte i den samlade bedömda bredd för huvudsakliga utrymningsvägarna som även överstiger ställda krav.

Av bilaga ”PM Utrymningsvägar och insatsmöjligheter, utlåtande Brand” (Brandskyddslaget, 2018) framgår att de föreslagna utrymningsvägarna i planen är tillräckliga för att klara en utrymning av planområdet samtidigt som en räddningsinsats görs av räddningstjänsten.

Enligt BBRs råd för analytisk dimensionering kan ett antagande om $2,5$ person/ m^2 användas (antagandet avser persontäthet gällande för exempelvis samlingslokal för stående och sittande). Den förutsättningen skulle betyda ett behov om $1\,600\,m^2$ vid vistelse av $4\,000$ personer inom området. Planområdet omfattar minst $5\,000\,m^2$ fri yta inom området utanför de ytor som är avsedda för parkering och byggnader, vilket mer än väl tillgodoser behovet av en buffertzon utan risk för köbildning, se figur 10. Kapacitet finns alltså även om alla personerna skulle stanna på området istället för att utrymma vidare via någon av vägarna ut från området.



Figur 10. Blåskrafferad yta visar del av den tillgängliga friyta som finns inom området.

Då det inte är möjligt att förhindra personer från att vistas på tillfartsvägar för räddningsfordon, finns inget syfte med att ha särskilt separerade tillfartsvägar för räddningsfordon. Utrymningsvägar samt tillfart för räddningsfordon säkerställs dock genom tillräcklig samlad bredd för det dimensionerade antalet personer samt räddningsfordonens behov av körbanebredd.

Brandskyddslaget har använt nedanstående förutsättningar i sin bedömning:

Personflöden för utrymning: 1,1 person/(meter*sekund) – Detta i enlighet med BBRAD för kända utrymningsvägar. Detta då man i en utomhusmiljö ser var man ska gå och därmed rör sig som i en känd miljö.

Persontäthet på yta: Det är inte ansatt ett specifikt värde utan det är kontrollerat att det inte blir orimligt höga persontätheter om alla mot förmodan skulle stanna inom området på den yta vi tittat på. 2-2,5 personer/m² är persontätheter som anges på olika ställen i BBR och BBRAD för denna typ av verksamhet. I andra sammanhang är det dock inte ovanligt med persontätheter på runt 4 personer/m² i enligt med andra källor.

Gånghastighet: Det är ansatt 1 meter/sekund, vilket är enligt BBRAD med hänsyn till personer med rörelsesvårigheter, det vill säga ett ganska konservativt värde om man ser till populationen som helhet.

Av bilaga Riskutredning framgår att både den nya gatan österut från planområdet och Verkstadsvägen i norr är möjliga att använda som utrymningsvägar vid en samtidig olycka vid Preem.

Som räddningsvägar för räddningstjänsten bedöms följande kunna användas:

- Förlängningen av Verkstadsvägen fram till vändplats vid skyddsrummet, se punktlistan ovan.
- Den nya gatan med gång- och cykelväg (GATA, CYKEL) i östra delen av planområdet mot Järnvägsgatan.
- Den nya plankorsningen för gång- och cykeltrafik i södra delen av planområdet mot Järnvägsgatan. Plankorsningen bör utformas som en gångfålla med öppningsbara grindar (öppning med så kallade ”brandkårsnyckel”). Grindstolparna bör placeras en liten bit ifrån väggkanten på gång- och cykelvägen så att en fri bredd på 3,4-3,5 meter mellan stolparna skapas för att möjliggöra passage för räddningstjänstens fordon.

Särskild körväg för räddningstjänstens fordon i samband med utrymning och släckinsats (räddningsväg) ska vara skyltad och ha uppställningsplatser som rymmer erforderligt fordon. Räddningstjänsten ställer bl.a. följande krav på räddningsvägarnas standard och utformning, vilket bedöms kunna uppfyllas för alla de utpekade räddningsvägarna:

- Minst 3 meter körbanebredd
- Minst 4 meter fri höjd
- Maximalt 8 % lutning i längsriktning
- Maximalt 2 % tvärfall
- Minst 50 meter vertikalradie
- Minst 7 meter innerradie i kurvor samt tillräcklig breddökning och hindersfritt sidoområde före, genom och efter kurvan
- Hårdgjord yta som klarar 100 kN axeltryck.

Planområdet är beläget inom cirka 5 minuters insatstid från Bollnäs brandstation.

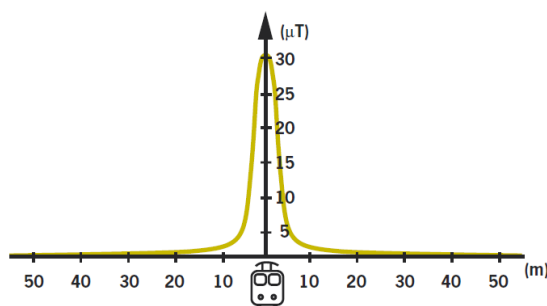
Se även avsnitt ”Riskbedömning”.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet

Trafikmängden till och från områdets förväntas öka, framförallt i samband med evenemang på kvällar och helger. Förändringar i luftkvaliteten som konsekvens av planförslaget beräknas dock bli små. Luftkvaliteten kan försämrats vid enskilda tillfällen, men utan större förändringar sett över dygnets timmar. Dessutom innebär planförslaget nya lösningar för att besökare ska kunna ta sig till fots, cykel eller med kollektivtrafik, vilket innebär att färre behöver ta bilen.

Strålning

Magnetfältet från järnvägens kontaktledning är svagt då inget tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Detta magnetfält får en varaktighet på några minuter och är starkast vid järnvägen och avtar med avståndet från banan, se figur 11. Då det inte finns något tåg på den aktuella sträckan alstras normalt inget magnetfält. På ett avstånd av 20 meter från kontaktledningen är det elektromagnetiska fältet när tåget är mer än 2,5 kilometer bort ungefär lika stort som det som normalt finns i bostäder och kontor. På ett avstånd av 20 meter när tåget passerar kan det elektromagnetiska fältet uppgå till cirka 1 μT , ungefär samma strålning som genereras från en tvätt- eller diskmaskin, och betydligt mindre än vad som genereras från en dammsugare. Utifrån detta, i kombination med att vistelsetiden för den enskilda individen i området närmast järnvägen är förhållandevis kortvarig utifrån den markanvändning som medges jämfört med en boendemiljö, görs bedömning att inga åtgärder krävs i detaljplanen med hänsyn till den elektromagnetiska strålningen.



Figur 11. Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar, enligt "Elektromagnetiska fält omkring järnvägen" (Banverket, 2003). Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz.

Buller

Lagstiftning, regler och riktlinjer

Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. PBL ger också kommunen möjligheter att besluta om planbestämmelser som reglerar skydd mot bullerstörningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Vid byggbuller och industribuller gäller även riktvärdena för vård- och utbildningslokaler.

I *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader*, SFS 2015:216, som trädde i kraft den 1 juni 2015 finns bestämmelser om riktvärden för utomhusbuller från spårtrafik, vägar och flygplatser:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för bostäder över 35 kvadratmeter
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för bostäder på 35 kvadratmeter eller mindre
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden

Riktvärden för bedömning av bullerbegränsning vid byggplatser (se figur 12) bör tillämpas. Värdena för ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq}) är angivna som frifältsvärden under dag, kväll respektive natt. För permanentbostäder, fritidshus och vårdlokaler anges även ett värde för maximal ljudnivå (tidsvägning; Fast) (L_{AFmax}) nattetid under tiden 22-07.

I de fall verksamhet pågår endast del av period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid under vilken verksamheten pågår. För verksamhet med begränsad varaktighet, högst två månader, t ex spontning och pålning, bör 5 dBA högre värden kunna tillåtas. Vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme, bör upp till 10 dBA högre nivåer kunna accepteras. Detta bör dock inte gälla kvälls- och nattetid. I de fall verksamheten är av begränsad art och även innehåller kortvariga händelser bör höjningen av riktvärdet få uppgå till sammanlagt högst 10 dBA.

Område	Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag	Kväll	Dag	Kväll	Natt	
	07-19	19-22	07-19	19-22	22-07	
	L_{Aeq}	L_{Aeq}	L_{Aeq}	L_{Aeq}	L_{Aeq}	L_{AFmax}
Bostäder för permanent boende och fritidshus						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
<i>Inomhus (bostadsrum)</i>	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Vårdlokaler						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	-
<i>Inomhus</i>	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Undervisningslokaler						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	-	-	-	-	-
<i>Inomhus</i>	40 dBA	-	-	-	-	-
Arbetslokaler för tyst verksamhet ¹⁾						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	70 dBA	-	-	-	-	-
<i>Inomhus</i>	45 dBA	-	-	-	-	-

¹⁾ Med arbetslokaler menas lokaler för ej bullrande verksamhet med krav på stadigvarande koncentration eller behov att kunna föra samtal obesvärat, exempelvis kontor.

Figur 12. Tabellen visar riktvärden gällande bullrande verksamhet på byggplatser.

Buller från planområdets verksamheter

Närmaste bostadshus ligger ca 50 meter från planområdet och drygt 150 meter från planerad bandyhall. Flera tusen människor kommer röra sig vid vissa enskilda tillfällen på området. Bandyhallen kommer ofta besökas på kvällar och helger och övrig användning inom planområdet på vardagar. I huvudsak kommer befintliga parkeringar i närheten användas och endast personal planeras använda parkering inne på området. Det trafikflöde som alstras kommer därför vara lägre än normalt vid en motsvarande besöksanläggning på andra ställen samtidigt som påverkan kommer att vara koncentrerad i tid till de tillfällen då matcher eller evenemang arrangeras. Verksamheterna i planområdet bedöms inte ge upphov till buller i den omfattning, tid och styrka sammanvägt, att det kommer att innebära en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken. Med hänvisning till att evenemang och matcher hålls inomhus, den begränsande tidsomfattning som det sammantaget rör sig om sett till ett år samt planområdets läge liksom karaktär på omgivande bebyggelse och användning bedöms varken planområdets verksamhet i sig eller trafiken till och från området innebära en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken.

Buller under byggtid

Byggtidens påverkan är begränsad, men kan periodvis innebära störningar för omgivningen. Skadebegränsande och återställande åtgärder samt kontroll under byggtiden är därför av stor vikt vid planering och projektering. Byggverksamhet bör planeras så att bullerstörning till omgivningen begränsas genom att verksamheten så långt möjligt förläggs till mindre störningskänslig tid. För att minimera störning under byggtiden föreslås att ett avskärmande plank sätts upp. Exakt utformning och placering behöver diskuteras före byggstart, med syfte att säkerställa att påverkan minimeras. Se även i bilaga Miljökonsekvensbeskrivning.

Teknisk försörjning

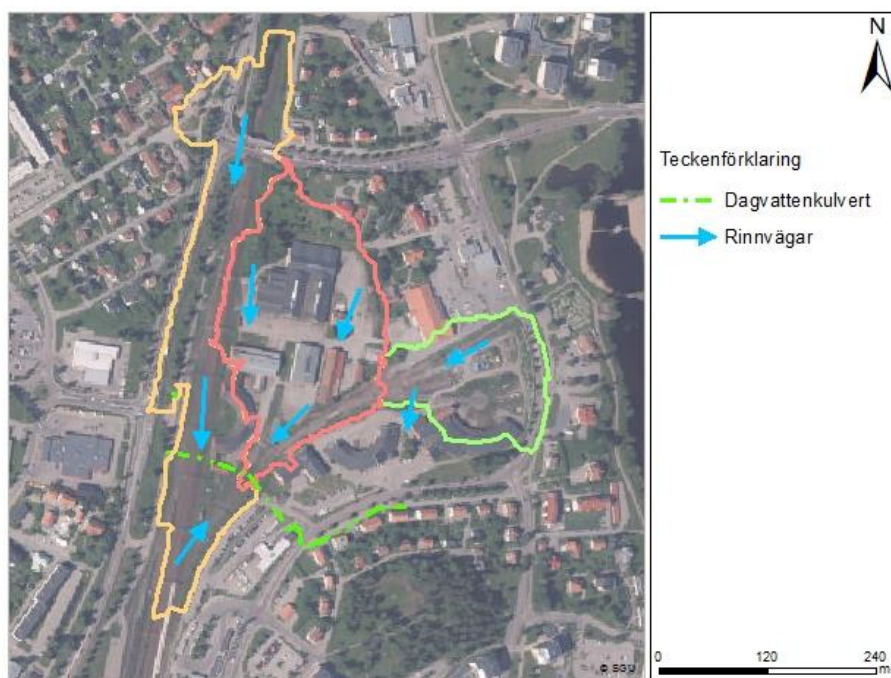
Vatten/avlopp

Planområdet är anslutet till det kommunala verksamhetsområdet för vatten- och avlopp. Nya ledningar ska kopplas samman med det befintliga nätet.

Dagvatten

Som en del av Miljökonsekvensbeskrivningen för denna detaljplan har en särskild dagvattenutredning tagits fram av Sweco. Dagvattenutredningen är även en bilaga till detaljplanen.

Största delen av planområdet avrinner idag söderut (gult och rött område), se figur 13. I öster (inom grönt avrinningsområdet) finns ett lågpunktsområde där dagvattnet ansamlas vid större regn för att sedan avrinna ytligt söderut mellan husen.



Figur 13. Avrinningsområden för detaljplaneområdet.

För att minska de effekter som en exploatering får på dagvattenflödet skall dagvatten i största möjliga utsträckning fördröjas vid källan. För området ska grönytor generellt uppmuntras eftersom vegetationstäckta ytor skapar trög avrinning och möjliggör fastläggning av sediment och föroreningar istället för att de transporteras till recipienten. På grund av markförhållandena i planområdet är det inte lämpligt att infiltrera dagvattnet i marken. Marken kommer bara saneras till den grad som åtgärds målet kräver och vissa hotspots kan finnas kvar i marken även efter sanering. Om dagvatten infiltreras kan det föra med sig markföroreningar ut till recipienten. Inom planområdet bör därför fördröjnings- och reningsåtgärder utföras med tät botten, samt underliggande dränering ovan tätskiktet, för att undvika att dagvatten infiltrerar och föroreningar sprids.

För att fördröja dagvatten från hustak och hårdgjorda ytor kan ytliga eller underjordiska fördröjningsmagasin (t.ex. nedsänkta växtbäddar) användas. Den volym som måste tillskapas för att kunna fördröja dagvatten inom kvartersmarken vid ett skyfall är cirka 300 m³. Planbestämmelse har införts om detta på plankartan.

Höjdsättningen i området ska ske på ett sådant sätt att byggnader inte skadas vid marköversvämningar. Tydliga lågstråk bör skapas för att säkerställa att avledning av dagvatten kan ske på ett säkert och kontrollerat sätt även vid extrema nederbördssituationer när dagvattensystemet är fullt. Marken ska luta bort från byggnaderna så att regn som faller på byggnaderna rinner bort från byggnaderna. Det är inte acceptabelt att leda dagvatten från en tomt till en annan om det medför olägenheter. Det bör också säkerhetsställas att inga lokala lågpunkter skapas i samband med byggnationen.

Eftersom exakt utformning av byggnader och utemiljö inom planområdet ännu inte är bestämd är det inte lämpligt att med detaljplanen låsa fast föreskrivna markhöjder inom kvartersmarken eller reservera särskilda delområden för detta ändamål. Plankartan begränsar dock byggrätten genom bl.a. ”prickmark” (marken får inte förses med byggnad), vilket gör att mark reserveras där byggnader inte får placeras men där bl.a. dagvatten är möjlig att hantera. I den fortsatta projekteringen av utemiljön är det viktigt att dagvattenutredningens rekommendationer och förslag på åtgärder tas i beaktande.

För att minska risken för spridning av föroreningar och sediment från vägar inom området genom dagvattnet kan svackdiken eller makadammagasin med rännstensbrunnar anläggas, beroende på vilken yta som finns tillgänglig. Dagvatten från allmän plats ska fördröjas inom den allmänna platsen.

Värme och energi

Alternativa förnyelsebara uppvärmningsformer bör uppmuntras att nyttjas. Fjärrvärmeanslutning eller uppförande av en lokal värmecentral för biobränslen i området är exempel på åtgärder som ligger i linje med de lokala miljömålen. Fjärrvärmenät finns strax öster om planområdet och i den södra delen, till vilken aktuell nyetablering kan anslutas.

Tele

Telekablar och kommunikationer finns på planområdet. Vid behov av förändringar av ledningar ska Telia Sonera. Genomgående teleledningar skär genom planområdets östra del och kommer att behöva flyttas. I planen har ett u-område (u_1 – område som ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar) lagts ut genom den östra delen av planområdet dit ledningar kan flyttas. Ledningar kan även förläggas till allmän plats inom planområdet.

Ei

Den föreslagna exploateringen av området påverkar befintliga nätstationer och elledningar. Ellevio AB är ansvarig för elnätet i Bollnäs kommun och ska kontaktas vid förändringar gällande ledningar, matningar och mätstationer. Detta gäller såväl nydragningar som flytt av ledningar. Den västra nätstationen regleras i planen med ett område för tekniska anläggningar (E) med maximal exploateringsgrad på 30 m² (e_1). Befintliga högspänningsledningar norrifrån till denna nätstation behöver flyttas västerut närmare järnvägen. I planen har ett u-område (u_1 – område som ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar) lagts ut för det nya läget av dessa ledningar. Ledningar kan även förläggas till allmän plats inom planområdet. Den östra nätstationen föreslås tas bort. Matning till framtida byggnader inom byggrätten för KC₁ söder om bandyhallen föreslås ske från nätstationen söder om den nya plankorsningen (benämnd ”Försäkringskassan” på Ellevios karta).

Restprodukter/avfall

Avfallshanteringen på området ska skötas enligt kommunens avfallsplan, 2015-2020. Ny bebyggelse ska säkerställa att det finns utrymme för avfallshämtning.

Konsekvenser

Hållbar utveckling

Hållbart resande

Planförslaget utgör del av kommunens ambitioner att öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel samt arbeta för att minska andelen resor som sker med bil. Nya stråk för gång- och cykeltrafik knyts samman med befintliga och skapar trygga anslutningar i tätort samt förbättrade kopplingar till kollektivtrafik. Genom att begränsa antalet parkeringsplatser för bil tvingas besökare välja alternativa färdmedel för att ta sig till området. Sammantaget kan planförslaget bidra till en positiv förändring av beteendemönstret för hur människor tar sig runt i centrala Bollnäs. Det blir enklare att välja hållbara alternativ.

Planförslaget skapar förutsättningar för en förstärkt upplevd trygghet i det offentliga rummet, med utgångspunkt i ambitionen att skapa förutsättningar för social hållbarhet. Utformningen av gång- och cykelstråk, friytor samt belysning kan bidra till en trygg upplevelse av att vistas på platsen samt möjliggöra för människor i alla åldrar att vistas i det offentliga rummet. Genom att fokusera på barns och kvinnors särskilda utsatthet i sådana miljöer finns en stor potential i att skapa en upplevd trygghet för alla grupper. Området kopplas samman med andra centrala platser i Bollnäs och möjliggör för trygga transportsträckor där cykel, gång och kollektivtrafik blir givna transportmedel.

Social hållbarhet

En viktig del i att skapa förutsättningar för social hållbarhet är att fokusera på olika typer av aktiviteter i det offentliga rummet samt bebyggelsens olika ändamål. För att en plats ska kunna locka till sig olika grupper besökare krävs kunskap om olika behov och intressen. En sådan analys bör framförallt ta hänsyn till ett jämlikhetsperspektiv där både män och kvinnors behov tas till vara och synliggörs i ett tidigt skede. Planförslaget möjliggör för olika aktiviteter och ändamål, men garanterar inte nödvändigtvis en jämlik användning av de byggda strukturerna. Ett sådant förhållningssätt kräver fortsatta analyser genom utvecklingen av området och dess specifika innehåll.

Ekonomiska konsekvenser

På kort sikt medför områdets förändringar investeringskostnader för kommunen och fastighetsägare. På längre sikt innebär planförslaget dock sannolikt ekonomiska vinster för såväl kommun som fastighetsägare. Områdets attraktivitet förstärks genom diverse nya användningsområden. Bandyhallen kan locka till sig en större mängd besökare vilket kan få positiva effekter för handel och service i Bollnäs centrum. Dessutom inkluderas service och handel samt kontor på själva området. Detta kan generera en konstant tillströmning besökare. Området kopplas samman med övriga Bollnäs och skapar förutsättningar för ett nytt levande stadsrum, vilket stärker dess attraktivitet ytterligare.

Konsekvenser för närboende

Trafikmängden och besöksantalet till och från området förväntas öka, framförallt i samband med evenemang på kvällar och helger. Planförslaget möjliggör för besökare att ta sig till och från området med olika färdmedel, vilket innebär att trycket på biltrafiken kan hållas nere. Tack vare ett begränsat antal bilparkeringar på området sker tillströmningen av besökare i närområdet framförallt via gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Närmsta bostad är ca 50 meter från planområdet och ca 150 m på den planerade bandyarenan. Bedömningen görs att inga störningar uppkommer för de närboende som innebär en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken.

Naturmiljö

Marken inom planområdet är redan tagen i anspråk och till största del hårdgjord. Befintliga träd på området kan eventuellt behöva tas ner. Planförslaget medför därmed mindre konsekvenser för naturmiljön.

Miljökonsekvensbeskrivning

Samlad bedömning MKB

Den sammanfattande bedömningen är att konsekvenserna av ett genomförande av planförslaget för miljöaspekterna redovisas i figur 14.

PLANFÖRSLAG	POSITIVA KONSEKVENSER						NEGATIVA KONSEKVENSER				
	Stora	Märkbara-Stora	Märkbara	Små-Märkbara	Små	Oförändrade	Små	Små - Märkbara	Märkbara	Märkbara-Stora	Stora
Miljökonsekvenser											
Kulturmiljö							X				
Stadsbild				X							
Vattenkvalitet			X								
Förorenad mark			X								
Översvämningsrisk								X			

Figur 14. Sammanfattande tabell gällande miljökonsekvenser av planförslaget.

Kulturmiljö

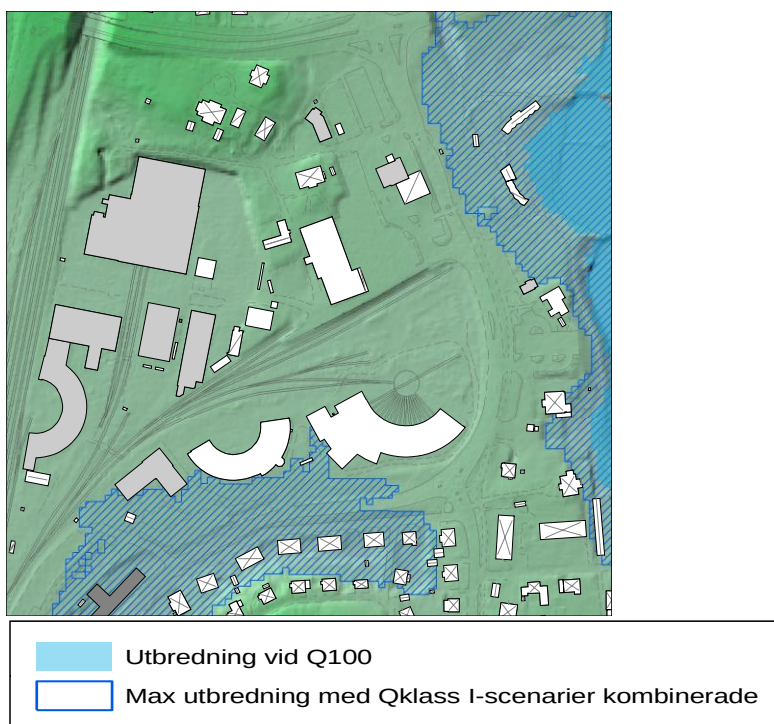
Sammantaget får planförslaget sannolikt små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Det öppnar för rivning av ett flertal byggnader men samtidigt säkras de kvarvarande genom q- och k-märkningar samt rivningsförbud. Området kommer att vitaliseras och göras tillgängligt men samtidigt ges förutsättningar för nya byggnader som tydligt kommer att förändra dess karaktär.

Stadsbild

Sammantaget kommer planförslaget sannolikt att innebära små-märkbara positiva konsekvenser för stadsbilden. Både en ändrad användning och nya byggnader av större dimensioner kommer att bidra till att planområdet får en mer framträdande roll i stadsbilden. Den fördubblade nockhöjden medger en byggrätt med få motsvarigheter i Bollnäs vilket får påverkan på stadssiluetten. Planförslaget kommer att tillgängliggöra området för allmänheten i betydligt högre utsträckning än idag och ett flertal kulturhistoriskt värdefulla byggnader kommer att få ett långsiktigt skydd.

Översvämningar

Hela planområdet ligger utanför översvämningssområdet för högsta beräknade flöde, 100-årsflöde och lågpunkter enligt den mest högupplösta karteringen av Ljusnans vattenregleringsföretag (2016), se figur 15 samt bilaga Miljökonsekvensbeskrivning. Rekommenderad höjdsättning och dagvattenlösningar enligt dagvattenutredningen bör följas inom planområdet för att minska risken för att skapa lågpunkter och för att ta hänsyn till flödesvägarna.



Figur 15. Utbredning vid Q100 (100-årsflöde) och maxutbredning med Qklass I-scenarier kombinerade (högsta beräknade flöde) för Ljusnan. Källa: Ljusnans vattenregleringsföretag, 2016. Karta tillhandahållen av Bollnäs kommun.

Dagvattenflödena från området kommer öka efter exploatering då större ytor hårdgörs. I plankartan finns ingen reglering som styr hur avrinningen inom planområdet ska utföras. Inte heller finns regleringar som säkrar att de flödesvägar som finns utpekade inom planområdet säkerställs. Plankartan medför ny bebyggelse som kan påverka flödesvägarna inom planområdet och medföra konsekvenser uppströms. I områden som är förorenade innebär en översvämning i många fall att risken för att föroreningar sprids ökar. Planförslaget medför dock en viss sanering av den förorenade marken och att en större del av ytan hårdgörs. I kombination med att översvämningssrisken är låg bedöms risken för att föroreningar sprids vid en översvämning som mindre än i nollalternativet. Planförslaget reglerar även att det inom kvartersmarken ska finnas fördröjningsmagasin för dagvatten med sammantagen kapacitet på 300 m³.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra små-märkbara negativa konsekvenser.

Sanering

Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändrad markanvändning som ställer krav på sanering så att markföroreningar tas bort. Detta medför reducerade risker för människors hälsa och minskad spridning till omgivande mark och vatten. Värde av detta bedöms som måttligt, då känsligheten (kopplat till risk för exponering av förorening) är lägre utifrån planerad markanvändning (centrumverksamhet / handel), jämfört med om marken skulle bebyggas med bostäder.

Påverkan, det vill säga effekten av de saneringsåtgärder som följer med planförslaget förväntas sammantaget bli positiv för berörda skyddsobjekt. Detta under förutsättning att sanering utförs så att framtagna åtgärds mål nås. Sammantaget bedöms härmed genomförandet av planen ge upphov till märkbar positiv konsekvens med avseende på markföroreningar.

Förorenad mark inom denna detaljplan kommer att saneras till uppsatta åtgärds mål innan området bebyggs.

Vattenkvalitet

Under förutsättning att marken till viss del saneras och dagvattenhanteringen utformas med fördröjningsvolymen och reningsåtgärder enligt föreslagen omfattning i framtagna dagvattenutredning, bedöms planförslaget medföra märkbart positiva konsekvenser för vattenkvaliteten.

Administrativa frågor

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 förändras.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Planförslaget bedöms ha betydande miljöpåverkan samt vara av intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse.

Planavgift

Om Samhällsbyggnadsbolaget IB Service AB fullgör sina skyldigheter enligt planavtalet (Dnr 16-6433) uttages ingen planavgift, enligt kap 12 § 9 PBL, i samband med bygglov för den bebyggelse som ska ske på fastigheten enligt den detaljplan som avtalet avser.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

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

Fastighetsägaren ansvarar för uppförande, drift och underhåll av kvartersmark.

Ansvarsfördelning

Exploatören är ansvarig för planens genomförande samt åtgärder inom kvartersmark.

Exploatören kommer att ansvara för sanering av förorenad mark inom kvartersmark innan det bebyggs/eller annan markanvändning medges.

Bollnäs kommun är ansvarig för planens genomförande inom allmän platsmark. Samhällsbyggnadskontoret svarar för planläggning medan teknik och service ansvarar för planens genomförande.

Avtal

Bollnäs kommun har beviljat Bollnäs Bandy en option att köpa fastigheten Bro 4:4 under vissa förutsättningar, enligt beslut från miljö- och byggnämnden 2016-08-31.

Kommunfullmäktige har fattat beslut om en försäljning av Bro 4:4 (KF 2017-12-18 §230, Dnr 2017-00361 Dp 253).

Begäran från Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB och Bollnäs Bandy om att få förvärva fastigheten Bollnäs Bro 4:4 beviljades av kommunfullmäktige 2017-12-18. Köpeavtal av marken, i enlighet med beslut i kommunfullmäktige, bör upprättas innan planen antas. Tillträde för den nya ägaren till Bro 4:4 sker tidigast efter att planen vunnit laga kraft.

Kommunfullmäktige har antagit Plan- och bygglovstaxa 2011 vilken anger att kostnad ska utgå för att upprätta eller ändra detaljplan. Miljö- och byggnämnden har 2018-08-31 beslutat att plankostnaderna ska redovisas i ett planläggningsavtal. Planläggningsavtal har upprättats mellan Samhällsbyggnadsbolaget IB Service och Bollnäs kommun, Samhällsbyggnadskontoret (Dnr 16-6433).

Samhällsbyggnadsbolaget svarar för upprättande av detaljplanen och samhällsbyggnadskontoret (SBK) svarar för handläggningen. SBK upprättar grundkarta, fastighetsförteckning, behovsbedömning MKB, samrådsredogörelse, granskningsutlåtande samt utför den formella handläggningen fram till antagande enligt plan- och bygglagen, 5 kap.

Avtal om etablering och underhåll av stängsel ovanpå stödmur/skyddsmur (m_3 och m_4) ska tecknas mellan Trafikverket och ägaren till Bro 4:4 i samband med att detaljplanen antas.

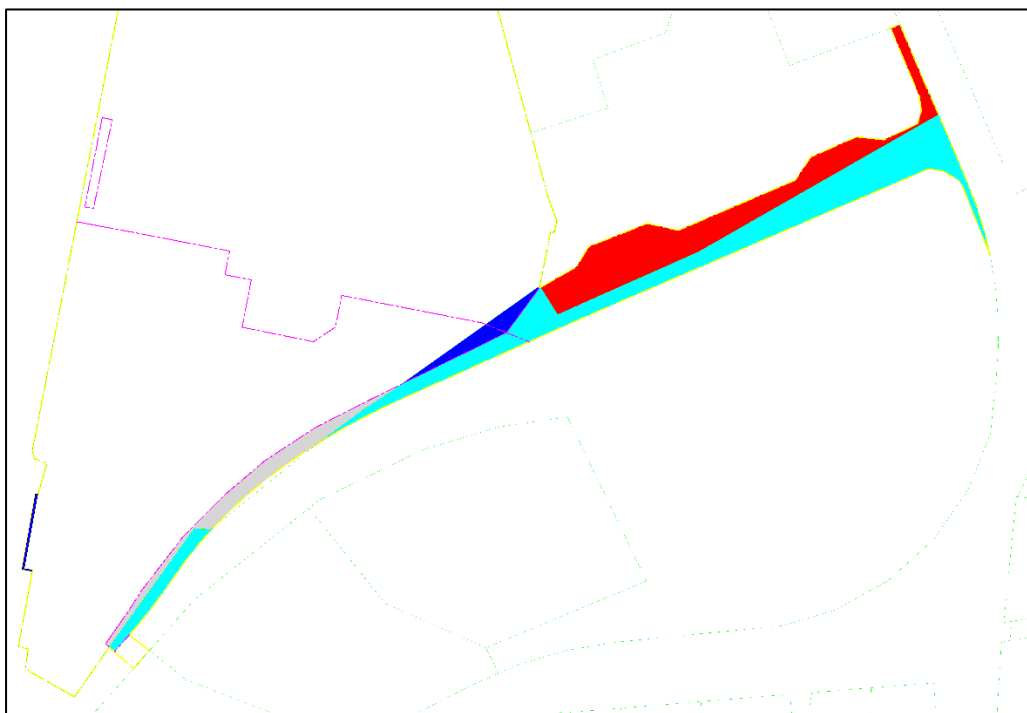
Fastighetsrättsliga frågor

I den nordvästra delen av planområdet finns ett skyddsrum (C_2). Skyddsrummet är beläget på Bro 4:4 samt Bro 5:29 med stöd av servitut. Enligt avtal daterat 2010-06-08 ger fastighetsägaren för Bollnäs Bro 5:29 kommunen rätt att för all framtid bibehålla den underjordiska byggnaden. Servitutsrätten för skyddsrummet ska även fortsättningsvis finnas kvar till förmån för Bro 4:4.

Servitut (21-IM2-93/12628.1) för utfart över Heden 4:116 (Lidl) till förmån för Bro 4:4 avses att upphävas. Utfarten löses istället genom den nya gatan som anläggs från Järnvägsgatan fram till Bro 4:4.

Servitut (2183-04/35.1) för väg över Heden 4:116 (Lidl) till förmån för Heden 4:99 (Preem) avses att ändras så att utfarten till allmän plats inte sker direkt mot Järnvägsgatan utan mot den nya gatan som anläggs till Bro 4:4. Av figur 8 framgår var nya in- och utfarter avses att placeras.

Vid ett genomförande av detaljplanen kommer fastighetsreglering av följande fastigheter att behöva göras, se figur 16 och tabell 1. Kostnader för erforderliga fastighetsbildningar avses att betalas av Bollnäs kommun.



Figur 16. Fastighetsregleringar mellan olika fastigheter och för olika ändamål. Gula linjer är detaljplanegränser, magenta linjer är användningsgränser, gröna linjer är nuvarande fastighetsgränser. Se tabell 1 för teckenförklaring av ytor.

Tabell 1. Fastighetsregleringar mellan olika fastigheter och för olika ändamål. Se även figur 15.

Fastighet som tillförs mark	Fastighet som avstår mark	Areal (uppskattat)	Syfte med regleringen (färg i figur 15)
Bro 5:10	Heden 4:116	1 694 m ²	Allmän plats GATA, CYKEL (röd)
Bro 5:10	Bro 4:1	2 385 m ²	Allmän plats GATA, CYKEL (cyan/turkos)
Bro 5:10	Bro 4:4	514 m ²	Allmän plats CYKEL (grå)
Bro 4:4	Bro 4:1	254 m ²	Kvartersmark RC ₁ , KC ₁ (blå)

Ekonomiska frågor

Exploatör bekostar detaljplanens upprättande, alla nödvändiga utredningar för planens upprättande samt den kommunala handläggningen av detaljplanen. Övriga tekniska åtgärder, sanering samt rivning bekostas av exploatör om inte annat avtalas mellan berörda parter.

Kostnad för flytt och skydd av ledningar bekostas i enlighet med överenskommelse mellan exploatör och ledningsinnehavare. Överenskommelse bör tecknas innan planen antas.

Genomförandet av detaljplanen bekostas av exploatör på enskild mark respektive Bollnäs kommun på allmän mark.

Medverkande

Planen har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, Bollnäs kommun i samarbete med Samhällsbyggnadsbolaget i Norden och konsulter från Sweco:

- Bashir Hajo, Samhällsbyggnadskontoret, Bollnäs kommun
- Jenny Linghede, Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB
- Isak Jakobsson, Sweco Society AB (dessförinnan Frida Feil och Malin Ramnemo, Sweco Architects AB), planförfattare

Samhällsbyggnadskontoret
Planavdelningen

Bashir Hajo
Stadsarkitekt