

Samhällsbyggnadskontoret

Granskningshandling

2017-10-25

Dnr 2015-6257

Välj ett objekt.
Välj ett objekt.
Välj ett objekt.
Stefan Norberg
Planarkitekt
072-529 75 44
Samh.bygg@bollnas.se

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Bollnäs Resecentrum
Del av Bro 5:10, Heden 4114 med flera



1. Inledning

Detaljplan för Bollnäs Resecentrum, del av Bro 5:10, Heden 4:114 med flera har under tiden 2017-06-12 till 2017-07-03 varit föremål för samråd efter beslut av Miljö- och byggnämnden. Planhandlingar har skickats till berörda sakägare med flera. Detaljplanen har varit tillgänglig på kommunens hemsida och på Kundcenter i Bollnäs stadshus. Planen handläggs med ett utökat förfarande och samrådet kungjordes i Ljusnan den 12 juni.

Följande 15 st. skriftliga yttranden har inkommit.

Myndigheter, nämnder, förvaltningar m.fl.:

1. Länsstyrelsen Gävleborg
2. Lantmäteriet
3. Region Gävleborg, X-Trafik
4. Länsmuseet Gävleborg
5. Polismyndigheten
6. Trafikverket
7. Teknik-, service- och fritidsförvaltningen
8. AB Bollnäs Bostäder
9. Kommunalförbundet Södra Hälsingland

Sakägare

10. BRF Brogården
11. Bollnäs stationshus AB
12. Bollnäs Taxi AB

Övriga

13. HSO Bollnäs (Handikappföreningarnas samarbetsorgan)
14. Privatperson (2017-06-27)
15. Privatperson (2017-07-10)

2. Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen Gävleborg

Redogörelse för ärendet

Detaljplanen har överlämnats för samråd till Länsstyrelsen i enlighet med plan och bygglagen 5 kap. Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter. Kommunen avser handlägga detaljplanen med utökat förfarande. Länsstyrelsen delar detta ställningstagande.

Gällande översiktsplan

Detaljplanen strider inte mot gällande ÖP, översiktsplan för Bollnäs kommun antagen 2015-12-14.

Gällande detaljplan

För planområdet gäller detaljplan, fastställd 1941-02-21.

För planområdet gäller detaljplan, fastställd 1986-04-25.

För planområdet gäller detaljplan, antagen 1993-10-18.

För planområdet gäller detaljplan, antagen 2004-08-30.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen saknar ett resonemang i planbeskrivningen gällande påverkan på riksintressen samt mellankommunala frågor. Länsstyrelsens uppfattning är att kommunen i den fortsatta processen tydligare anger hur dagvattenhanteringen ska beaktas samt hur miljömålen uppnås. Kommunen bör även i planen utreda och redovisa hur man planerar att hantera en ev. extrem nederbörd samt översvämningsrisker.

Synpunkter utifrån Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden/statliga intressen:

Riksintressen

Området ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv och järnväg.

Länsstyrelsens bedömning är att riksintresse för friluftsliv inte påverkas negativt av detaljplanen. Länsstyrelsen saknar ett resonemang i planbeskrivningen gällande påverkan på riksintressena.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen saknar ett resonemang gällande detaljplanens påverkan på mellankommunala frågor.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsens uppfattning är att kommunen i den fortsatta processen tydligare anger hur dagvattenhanteringen ska beaktas för att säkerställa att så effektiva riskbegränsande åtgärder som möjligt utförs.

Kommunen bör i planen föra ett resonemang gällande vilka riskbegränsande åtgärder som ska utföras, samt hur snömassor ska hanteras för att säkerställa att fastställda hur MKN i vatten och luft uppfylls samt att berörda miljömål nås.

Förutom de oljeavskiljare som nämns i handlingarna är anläggning av växtbäddar en vanlig reningsmetod av dagvatten. Genom att inkorporera biokol i jorden i dessa växtbäddar kan reningspotentialen effektiviseras ytterligare då biokol är en effektiv absorbent för både näringsämnen och organiska ämnen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsens uppfattning är att man i planen utreder och redovisar en hantering av extrem nederbörd samt eventuella översvänningsrisker. Översvänningsrisk föreligger endast i nordöstra hörnet av planen och enbart för BHF (beräknat högsta flöde).

Det verkar som att kommunen använder sig av MSBs gamla kartering och inte den nya som tagits fram av Svenska kraftnät och Vattenregleringsföretagen vilken ska ha levererats till kommunen.

Buller

Tidigare i planprocessen har Länsstyrelsen påpekat vikten av att buller bör tas upp tidigt i planeringen då det är en strategisk fråga. När det gäller detaljplanen för nytt resecentrum konstaterar kommunen att byggnationen inte kommer att leda till ”några avsevärda” ökade störningsnivåer när det gäller buller. Vad baserar kommunen detta på?

Om den nya byggnaden uppförs i flera våningar så anger kommunen att den kommer den att fungera som en bullerskärm mellan buss- väg- och tågtrafik och eventuella bostäder öster om Järnvägsgatan. Länsstyrelsen saknar mer konkreta uppgifter kring hur mycket trafiken kommer att öka och om det finns några bullerberäkningar gjorda.

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att markföroreningar bör utredas vidare inom planarbetet.

Övriga synpunkter:

Trafikfrågor

Plankartan bör tydliggöras när det gäller ”gång” samt område för ”stängsel” då dessa berör område i närheten av järnväg befintlig och teknikbyggnad. Det är bra att Bollnäs kommun hävdar ett skyddsavstånd på minst 25 meter från järnväg.

Sociala aspekter

Frågan om tillgänglighet räknas sedan 2011 som ett av de allmänna intressena och i PBL förtydligas det att en god livsmiljö utifrån ett socialt perspektiv ska vara tillgänglig för alla samhällsgrupper. Det är därför viktigt att ta med dessa aspekter i redan i detaljplaneskedet. Det innebär att planprocessen även ska pröva möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga får möjlighet att använda det kommande planområdet.

Kommentar: Angående gällande detaljplaner, nedanstående gäller:

- *Detaljplan för del av Heden 4:115 mm, Bollnäs Resecentrum, östra delen, laga kraft 2004-09-27*
- *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*

Ett resonemang om detaljplanens påverkan på riksintressena införs i planbeskrivningen.

Detaljplanens påverkan på mellankommunala frågor införs i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen utvecklas kring dagvattenhanteringen, miljö kvalitetsnormer och miljömål.

Planbeskrivningen utvecklas kring översvämningsriskerna med ny data.

Förorenade områden utreds vidare.

Angående buller. Länsstyrelsen har i yttrandet till behovsbedömningen konstaterat att planområdet ligger i en störningsutsatt omgivning med trafik från både väg och järnväg, men man har inte lyft det till en sådan nivå som länsstyrelsen nu verkar anse vara befogad. Hur mycket trafiken kommer att öka beror på kollektivtrafikmyndighetens beslut. Planbeskrivningen kompletteras med konkreta uppgifter om X-Trafiks planerade utökning av trafik och planens bullerpåverkan belyses ytterligare. Bullerberäkningar har tidigare inte bedömts behövliga. X-Trafik arbetar mot en förändring i fordonslattan och för att införa elbussar, framförallt i stadstrafik för att minska skadliga utsläpp och bullernivåer.

Angående trafikfrågor. Befintlig teknikbyggnad (transformatorstation) inom Bro 5:10 tjänar Bro 4:1 (järnvägsanläggningen) är i samrådsförslaget utlagt inom "T" trafik och inom allmän plats "GÅNG". Efter ytterligare samråd med Trafikverket revideras markanvändningen för transformatorn till T, järnvägsändamål. Servitut finns troligen. Gångytan revideras i en båge runt transformatorn. Markanvändningen för befintlig byggnad söder om stationshuset revideras till järnvägsändamål. En högsta byggnadshöjd sätts om 5 meter.

Sociala frågor utvecklas i planbeskrivningen.

Region Gävleborg, X-Trafik,

Den kommunala uppgiften för stads- och bebyggelseplanering är en viktig förutsättning för kollektivtrafikens möjligheter att utvecklas. Resecentra är viktiga knutpunkter för resenärer att göra byten mellan olika transportslag och kunna få service. Dagens bussterminal har stora brister, X-Trafik ser därför positivt på planförslaget och ser fram emot en ny lösning av resecentrum i Bollnäs, med bättre kapacitet, bättre trafiksäkerhet och bättre komfort och tillgänglighet för resenärerna. X-Trafik vill också understryka vikten av att

bussplanen utformas så att inte gående eller andra fordon än bussar rör sig över bussplanen.

Kommentar: *en bestämmelse finns om att stängsel ska finnas mellan gångväg och bussplan.*

Bollnäs stationshus AB

Övergripande synpunkter

Bollnäs Stationshus AB har lämnat ett samrådsyttrande i juni 2016 över planprogrammet "Stadsutveckling längs Järnvägsgatan". Huvuddelen av de synpunkter som där framfördes har på intet sätt föranlett några förändringar av kommunens planförslag. Endast någon enstaka av synpunkter har bemötts i kommunens samrådsredogörelse. Mot denna bakgrund hänvisar Bollnäs Stationshus AB till vad som framfördes i yttrandet i juni 2016, se bilaga 1. Av vad som där framfördes vill bolaget särskilt lyfta fram följande.

Planområdet har en central placering och funktion för hela Bollnäs tätort. Det är inte möjligt att bedöma planens lämplighet om inte området placeras in i sitt sammanhang och planen även behandlar planområdets betydelse och funktion för hela tätorten. Det är tveksamt om denna typ av s.k. frimärksplan uppfyller kraven i plan-och bygglagen. Genom att inleda arbete med en fördjupad översiktsplan för Bollnäs tätort har också kommunen bekräftat behovet av ett bredare planeringsperspektiv.

När det gäller sambanden inom planområdet har frågorna berörts ytterst översiktligt. Enligt översiktsplanen ska kopplingen mellan de olika trafikslagen förbättras. Planförslaget behandlar överhuvudtaget inte frågan om sambandet mellan tågrespektive bussresenärerna. Kommunen har inte ens någon egen uppfattning om det ska finnas en eller två väntsalar. Exempelvis möjliggör planen två separata väntsalar, en för tågresenärerna och en annan för bussresenärerna. Detta skulle t.o.m. försämrade sambanden mellan trafikslagen och har också tidigare kritiserats av Region Gävleborg.

Någon analys eller beskrivning av rörelsevägarna inom planområdet har inte heller skett. Hur ser exempelvis gångvägen från den nya väntsalen till perrongen ut? Medger planen lämpliga gångavstånd och hur skyddade är trafikanterna för exempelvis väder? I denna fråga, som av kommunen pekats ut som central målsättning, krävs ytterligare utredning för att ett förbättrat samband mellan trafikslagen ska kunna uppnås.

Fastigheten Heden 4:114

Som ägare av fastigheten Heden 4:114 vill Bollnäs Stationshus AB framföra följande. För det fall det skapas ett nytt resecentrum för samtliga resenärer måste fastighetens användning utvecklas. De nya användningssätten bör kunna ge förutsättningar för en sådan utveckling. Vi anser dock att gränsen för användningsområdet "TKC" är alltför begränsat. För att kunna utveckla verksamheten inom fastigheten, och även tillgodose framtida behov för Bollnäs centrum, kan tillbyggnader behövas. I planförslaget har användningsgränsen lagts vid fastighetsgräns. Detta ger inte möjlighet till några tillbyggnationer. För

framtidens behov bör man bortse från dagens fastighetsgräns, och istället utöka användningsområdet, för att möjliggöra lämplig utveckling genom exempelvis tillbyggnationer.

Planförslaget säkerställer inte heller fastighetens parkeringsbehov. Parkering inryms i användningssättet "TORG", men garanterar inte att bilparkeringarna finns kvar. För att säkerställa de behov som fastigheten har, och särskilt vid en utveckling av verksamheten, måste särskilt område avsättas i planen för parkering CP").

Slutligen anser vi att genomförandetiden är alltför kort. En utveckling av området, särskilt om resecentrum för tågresenärer flyttas från fastigheten, kommer att ta tid att genomföra bl.a. med hänsyn till hyresrättsliga regler och ombyggnationer. När kommunen möjliggör att hyresgästen för befintlig väntsal flyttar ut, måste fastighetsägaren säkerställas en tillräckligt lång genomförandetid för de förändringar som planen kan tvinga fram. Enligt vår uppfattning kommer det inte vara möjligt att klara en omställning under en period av fem år, vilket nu föreslagits som genomförandetid. Lämplig tid bedöms i stället vara tio år.

Kommentar: Angående storleken på planområdet skall det inte vara större än vad som behövs med hänsyn till planens syfte enligt plan- och bygglagen 4 kap 32 §. Samhällsbyggnadskontoret anser att planområdet är väl avgränsat utifrån sitt syfte. Av yttrandet framgår inte vilken ytterligare mark fastighetsägarna anser nödvändigt att planlägga. Detaljplanen har föregåtts av ett planprogram som studerade platsen utifrån ett större sammanhang.

Angående samband och väntsal. Sambanden framträder på illustrationerna i planbeskrivningen. Dessa sker över torgytan alternativt genom nuvarande bussgodsbyggnaden. Båda sätten är möjliga i detaljplanen. Resonemanget utvecklas i planbeskrivningen. Man får betrakta detaljplanen utifrån sin kontext där byggrätter medges och markanvändning prövas. Att avgöra var inom kvartersmarken och hur många väntsal som ska finnas avgöras i ett senare skede. Alternativet att enbart ha ett alternativ skulle vara att ta bort användningarna trafik och centrum för Heden 4:114 så att det inte är möjligt med väntsal inom fastigheten. Kommunens avsikt som exploatör är dock att endast en väntsal tillskapas i den nya byggnaden dit både tåg- och bussresenärer hänvisas. Avsikten är även att taxiverksamhet lokaliseras till stationshuset.

Angående utvidgning av Heden 4:114. Det är glädjande att fastighetsägarna ser möjligheter att utveckla fastigheten med det föreslagna utökade användningsområdena centrum och kontor från att enbart järnvägsändamål har varit möjligt. Samhällsbyggnadskontoret anser dock att nuvarande yta för allmänt TORG behövs för de funktioner som ska ingå i torget. Att ge möjlighet till utökad fastighet kan endast ske på bekostnad av torget. Att minska ned torgytan till förmån för kvartersmark bedöms inte lämpat. Det är dock möjligt att ge tillfälliga tillstånd för uteserveringar och dylikt på allmän plats. Det finns dessutom kvar outnyttjad byggrätt på fastigheten, både åt sidorna och uppåt.

Det finns dock möjlighet att i planen pröva en byggrätt för kontor och centrumändamål ovan torget, som skulle kunna sammanbinda byggrätt på bussgodsbyggnaden och stationshuset. Detta prövas i planförslaget.

Angående parkering. Torgytan har medvetet utformats för att vara flexibel i sin användning. Exakt var gång- och cykelvägar, cykel- och bilparkering ska placeras har därför inte redovisats i planen. Därutöver, av samma skäl som ovan, ser inte Samhällsbyggnadskontoret det som en god hushållning av marken att minska den allmänna torgytan till förmån för parkering på kvartersmark. Parkering kan lösas inom fastigheten, genom särskilda avtal på kommunal mark, eller på platser utanför planområdet.

Angående genomförandetid. Det som genomförandetiden avser är rätten att nyttja byggrätten och använda marken för det avsedda ändamålet under den utsatta tiden. Inom Heden 4:114 har byggrätten till stora delar nyttjats (fast inte helt och hållet i höjded). Kommunen bedömer att Resecentrum kan genomföras under 5 år och därför bör genomförandetiden inte vara längre.

Trafikverket

Plankartan bör tydliggöras när det gäller ”gång” samt område för ”stängsel” då dessa berör område i närheten av järnväg befintlig och teknikbyggnad. Det ska framgå hur befintlig användning säkerställs även efter planens genomförande.

Trafikverket ska genomföra stängslingsåtgärder genom Bollnäs 2018 och det är viktigt att vi håller en gemensam dialog så att utformning blir enhetlig. Som det ser ut nu så kommer stängslen väldigt nära varandra och den illustrerade gångvägen kommer då att inramas av stängsel på bägge sidor.

Angående hälsa- och säkerhet har vi inget att erinra då området är ianspråktaget för trafikändamål och inte medför stadigvarande vistelse i stor utsträckning. Det är bra att Bollnäs kommun hävdar ett skyddsavstånd på minst 25 meter från järnväg.

Kommentar: *Befintlig teknikbyggnad (transformatorstation) inom Bro 5:10, tjänar Bro 4:1 (järnvägsanläggningen) och är i samrådsförslaget utlagt inom ”T” trafik och inom allmän plats ”GÅNG”. Efter ytterligare samråd med Trafikverket revideras markanvändningen för transformatorn till T, järnvägsändamål. Servitut finns troligen. Gångytan revideras i en båge runt transformatorn. Markanvändningen för befintlig byggnad söder om stationshuset revideras till järnvägsändamål. En högsta byggnadshöjd sätts om 5 meter.*

Länsmuseet Gävleborg

Länsmuseet framförde några kommentarer och synpunkter angående det nu aktuella området i ett remissvar om planprogrammet i juni 2016. Länsmuseets remissvar finns dock inte omnämnt i kommunens samrådsredogörelse och därför bifogas länsmuseets tidigare remissvar nu som bilaga. Länsmuseet har inga övriga synpunkter att framföra med anledning av det nu aktuella planförslaget utan hänvisar till det tidigare lämnade remissvaret.

Miljön kring Bollnäs järnvägsstation har förändrats kraftigt sedan denna anlades vid 1870-talets slut. Den ursprungliga stationsbyggnaden och det angränsade järnvägshotellet finns exempelvis inte längre kvar. Området präglas idag av blandad bebyggelse i tegel, puts och trä som ligger på ett visst avstånd från den övriga bebyggelsen i centrum. Länsmuseet anser att det är positivt att kommunen enligt planprogrammet har för avsikt att lägga stor vikt vid utformning av den nya bebyggelsen och att denna blir varierad och samtidigt i högre grad än idag integrerad i kvartersstrukturen i Bollnäs centrum. Länsmuseet vill även påtala att det även är viktigt hur övergången till den tidigare SJ-verkstadens kvarvarande tidstypiska byggnader utformas och gestaltas, då detta är en väsentlig del av järnvägssamhället Bollnäs historia.

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar och sannolikt är ytan sedan tidigare störd och avschaktad. Öster om området ligger emellertid det väl kända grav- och boplatsoområdet *Onbacken*, Bollnäs 7:1. Om arkeologiskt material framkommer vid markarbetet ska arbetet omedelbart avbrytas för samråd med länsstyrelsen.

Länsmuseet har inga övriga synpunkter ur kulturmiljöhänseende vad gäller planprogrammets intentioner och förslag.

Kommentar: *planbeskrivningen utvecklas kring fornlämningar.*

Kommunalförbundet Södra Hälsingland, Förebyggandeavdelningen

Då den nya föreslagna terminalbyggnaden kommer att ligga minst 43 meter från spårområdet anser räddningstjänsten att de föreslagna åtgärderna i planbestämmelserna är tillfyllest.

Dock bör tillgången till släckvatten och brandpost utredas innan nybyggnad sker mot bakgrund av att terminalbyggnaden kan bli 4 våningar hög och med möjlighet till invändig angoring för bussarna. Även kommande detaljplaner för angränsande områden kommer att aktualisera nödvändigheten för en utredning av tillgången till brandposter i nu aktuell del av Bollnäs tätort.

Kommentar: *Att avståndet och föreslagna skyddsåtgärder ses som tillfyllest noteras.*

Brandpost finns cirka 100 meter från byggrätten. Behövs mer utredning förutsätts detta ske i samband med bygglovsgivning.

Teknik-, service- och fritidsförvaltningen, Bollnäs kommun

Förvaltningen har tagit del av handlingarna. Förvaltningen har inget att invända mot det som redovisats.

Kommentar: *ingen kommentar.*

Bollnäs Taxi AB

Eftersom samhällsutvecklingen går mot en förtätning av staden med bostäder mm, där vår fastighet Bro 5:6 finns med i planen, så ser vi att taxiverksamheten är en del av det nya resecenter som skall byggas. Bolaget består idag av 15 taxiägare med 14 taxibilar samt 3 mindre bussar. Vi driver traditionell taxiverksamhet dygnet runt årets alla dagar.

Bolaget äger fastigheten Bro 5:6 med friköpt mark om ca. 400 kvm, taxistationen är försedd med tak för 4 bilar, sovrum, 2 kontor, allrum med kök samt 2 toaletter, 2 duschar och förråd. Vi har även en grönyta där chaufförerna trivs om sommaren.

Om tanken är att Bollnäs taxi AB skall flytta till resecenter så är grunden en likvärdig station en självklarhet för oss. Närheten till att hämta/lämna kunder på ett säkert sätt samt närheten mellan fordon och chaufför är en central del. Även de ekonomiska delarna måste beaktas då vi idag har låga kostnader för fastigheten.

En gemensam plats med bussförare ser vi ej idag som en möjlig lösning då vi är ett privatägt AB med vad det innebär. I övrigt så är åsikten att bygga det största alternativet det bästa.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret ser också att taxiverksamhet bör lokaliseras till planområdet/Resecentrum. Det har en direkt koppling till översiktsplanens mål om att resecentrum i Bollnäs tätort ska utvecklas för att förbättra kopplingen mellan olika trafikslag. Detta utvecklas vidare i planbeskrivningen under flera rubriker.

AB Bollnäs Bostäder

Tänkt byggnation

Bollnäs Bostäder förordar alternativ 2 och 3. Till byggrätten som medger trafik-, kontor- och centrumfunktion rekommenderar bolaget även *bostadsfunktion* som tillägg för vån 4. Detta syftar till att göra detaljplanen mer flexibel.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret delar bedömningen att detaljplanen bör vara flexibel vilket bostäder skulle bidra till. Men bostadsfunktionen bedöms inte lämpad på platsen med tanke på närheten till järnvägen med höga bullernivåer och farligt- godstransporter, samt busstrafiken i/invid byggnaden.

Lantmäteriet

Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete

Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att planen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen eventuellt avstycka kvarters-marken till lämpliga fastigheter för trafikändamål och trafik/kontor/centrum- ändamål.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen kan förbättras:

Fastighetskonsekvenser

Fastighetskonsekvensbeskrivningen skulle kunna utökas med att även beskriva konsekvenserna för Bro 4:1.

Antal våningar

Det rekommenderas inte längre att antal våningar ska användas som planbestämmelse eftersom Boverket kommit fram till att det inte är lämpligt att reglera våningshöjd i detaljplan. Se s. 53 i Boverkets konsekvensutredning.

Övrigt/formalia

Längst upp på sida 3 ska det stå 4:114 istället för 1:114.

På sida 7, tredjestycket ska det stå "busslängden" istället för "busslängen".

Plankartan skulle med fördel kunna utökas och legenden göras mindre för att göras tydligare.

För att tydliggöra skillnaden mellan allmän plats och kvartersmark skulle olika grå nyanser kunna användas, så länge det följer Boverkets riktlinjer.

Kommentar: *Höjdbegränsningen revideras till att anges i byggnadshöjd.*

Fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med Bro 4:1.

Fastighetsbeteckningen rättas från 4:114 istället för 1:114.

"Busslängden" rättas.

Plankartan utökas på legens bekostnad.

Gråskalan revideras.

HSO Bollnäs

Tror inte vi i detta läge har några speciella synpunkter utan vi tar med glädje emot handlingarna och följer med spänning utvecklingen av vårt Resecentrum.

Kommentar: *ingen kommentar.*

BRF Brogården

Önskemål/synpunkter om att byggnaderna inte blir högre än två våningar eller lika högt som befintligt stationshus är nu.

Kommentar: *Samhällsbyggnadskontoret ser inte att en högre byggnad än stationshuset skulle påverka BRF Brogården negativt. I syfte att även möjliggöra kontor och centrumanvändning, som ger ett mervärde för staden och byggnaden, måste byggnaden tillåtas bli högre än befintligt stationshus.*

Polisen

Polismyndigheten önskar att de trygghetshöjande åtgärder som går att göra och tänka på innan detaljplanen fastställs finns med i den slutgiltiga planeringen. Idag är Resecentrum ett tillhåll för ungdom och även drogmisbrukare vilket gör att Resecentrum ses som en otrygg plats att vistas på. En strävan vid denna byggnation vore därför att vi har ett gemensamt mål att skapa en av de tryggare platserna i Bollnäs centrum. En del av detta arbete kan göras genom bra fysisk planering.

Några förslag på trygghetshöjande åtgärder:

- Sträva efter naturlig övervakning – att människorna har överblick över området.
- Tillse att det finns flera fasta, nära verksamhet i anslutning till den nämnda kiosk i detta ärende för att undvika den otrygga och utsatta situation som kiosken; Pressbyrån har idag. Fler verksamheter med personal ökar även tryggheten för de besökande.
- Att redan nu diskutera om det krävs kameraövervakning och i så fall vart den behöver sättas upp för att ev. förebygga/beivra klotter/skadegörelse, våld och drogbrott. Denna åtgärd ger en trygghetshöjande effekt till viss del. Även vid bussarna för att förbättra buss chaufförernas trygghet/arbetsmiljö.
- I den mån det är möjligt undvika att skapa dolda platser/utrymmen som inte kan bevakas naturligt.
- Att det finns bra lås, larm/ tekniska åtgärder.
- Att inte plantera buskar/träd som kan skymma eller tillåta att någon kan gömma sig bakom. Även undvika träd/buskar löv som kan orsaka halka och orsaka allergi.
- Att cykelställen placeras där de finns naturlig övervakning
- Att toaletternas placering är väl synliga av alla.
- Att ask koppar inte placeras precis vid ingångarna.
- Att belysning finns på genomtänkta platser som kan skapa otrygghet. Detta med särskild tanke på kvinnors upplevda otrygghet (även äldre).
- Att det skapas en policy där klotter och skadegörelse tas bort inom viss tid för att undvika att den upplevda otryggheten ökar och dessutom ger signaler om att det är en plats som tillåter klotter/skadegörelse.
- Att genomskinlig plats för väggar mm används för att öka den naturliga kontrollen.

Kommentar: förutsättningar att genomföra åtgärderna bedöms finnas med nuvarande planförslag.

Privatperson (2017-06-27)

I planprogrammet verkar det som att ni inte är helt säkra på hur cykeltrafiken som kommer från cykelvägen vid Karlslund/Sundsbro-områdena samt från Brotorget och Långgatan ska ansluta till den nya busstationen. Är det främst via Älggatan, Apoteksgatan eller Brogatan?

Som jag förstår ska all cykeltrafik från södra och sydvästra delen av Bollnäs tätort ansluta via Wilhelminapassagen; cyklister från västra och nordvästra delen av staden kan eventuellt ansluta via den planerade bron eller tunneln norr om busstationen, eller via Wilhelminapassagen. Men ur anslutning från områden som Öster, Karlslund, Rehn och Framnäs ska ske är mer oklart.

Jag önskar att kommunen i samband med beslut om den nya detaljplanen bestämmer sig för att en av gatorna Älggatan, Apoteksgatan eller Brogatan ska bli en så bra cykelväg mot de östra, nordöstra och norra delarna av Bollnäs tätort att den förbindelsen blir det självklara valet för flertalet cyklister. Satsa rejält på att göra en av dessa vägar mycket bra för cyklisten.

Är det oönskat att man ska ansluta med cykel söderifrån via Gamla Järnvägsgatan?

Kommentar: En process pågår inom ramen för fördjupad översiktsplan för Bollnäs stad, där cykelstråk ska utpekas och prioriteras. Ett sådant arbete låter sig svårligen göras inom ramen för en detaljplan, varför det inte kan ske inom föreliggande detaljplanearbete. Samtliga av dessa gators betydelse för kopplingen mellan Resecentrum och övriga staden belyses dock i detaljplanen.

Om man tittar på Trafiknätsanalys för centralorten i Bollnäs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2003-10-27, så utgör Västra Stationsgatan del av "Övergripande GC-nät".

Samhällbyggnadskontoret ser inte att det är oönskat att ansluta Resecentrum söderifrån via Gamla Järnvägsgatan.

Privatperson (2017-07-10)

Varför bygga en sån ytkrävande bussterminal där varje busslinje i princip har en egen hållplats och där varje buss måste backa ur sitt hållplatsläge? Den känns omodern redan i planeringsskedet och ger ingen flexibilitet för framtiden.

Jag föreslår att man behåller nuvarande lösning med en centralt placerad perrong som ger en lösning där ingen buss behöver backa. Avspärningar för resenärer kan lösas på samma sätt som vid den nu föreslagna lösningen. Det borde rimligtvis vara en säkrare lösning för bussförarna. Om den kompletteras med modern digital teknik får man en informationsvänlig teknik för framtiden. Digitala informationstavlor, GPS och ett modernt datorprogram kommer att lyfta tillgängligheten för resenärer. En tavla i väntsalen visar när bussen kommer in till perrongen och när den avgår. En likadan tavla placeras vid perrongen på avgångsplatsen. Liknande tavlor bör placeras vid busshållplatserna för stadstrafiken. TÄNK SPÅRVAGN!!!!

För att öka resandet måste biljetterna vara betydligt billigare än vad det är att åka bil samt tätare turer till områdena utanför Bollnäs centrum. Exvis från Arbrå kostar det 92 kr med buss och ca 90 kr med bil för två personer. Turtätheten är ett annat problem, med bil finns inte det problemet.

Enligt förslaget kommer en bred gångbana att anläggas på Järnvägsgatans västra sida. Jag ifrågasätter behovet av den då det inte finns några målpunkter norr om Bussterminalen. Däremot bör en GC-bana byggas på östra sidan av Järnvägsgatan som en länk mellan Ringvägen och G:a Järnvägsgatan. En Cykelparkering bör då anläggas vid parkområdet mitt emot Järnvägsstationen. På så sätt knyts GC-stråken ihop på ett bra sätt.

För övrigt anser jag att om man minskar parkeringsplatserna i Centrum som de antagna p-talen anger kommer det troligtvis att leda till att besökare till Centrumhandeln minskar på bekostnad av handelsområdena Bollnäs söder och norr. Är det en sådan utveckling de styrande i Bollnäs vill ha, alltså en utarmning av handeln i Centrum?

Kommentar: hur busstrafiken ska arrangeras inom kvarteretsmarken, alltså via en perronglösning eller på det sättet som är presenterat i planhandlingarna, så som kommunen hitintills tänkt sig, bestäms egentligen inte i detaljplanen. Båda sätten bedöms möjliga utifrån planens utformning. Kommunens tänkta lösning är dock som den presenteras i illustrationerna.

Angående digital teknik förutsätts det att det vid byggnation skapas tillfredsställande tekniska lösningar för att redovisa information till resenärerna.

Angående gångbana och målpunkter. Enligt kommunens visioner presenterade i planprogrammet och pågående detaljplanearbete för bandyhall så kommer målpunkterna norr om Resecentrum att bli större. Det breda gaturummet möjliggör GC- bana inom allmän gata på antingen västra eller östra sidan. Det breda gaturummet ger flexibilitet, både bredd på gångväg och gata.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår Samhällsbyggnadskontoret följande revideringar av planhandlingar:

- Planbeskrivningen revideras utifrån kommentarerna ovan.
- Markanvändningen för befintlig transformatorstation (Bro 5:10) och byggnad söder om stationshuset (Bro 4:1) ändras från *Trafik* till *Järnvägsändamål*. En högsta byggnadshöjd om 5 meter införs för sistnämnda byggnad.
- I planen tilläggs möjligheten att bebygga för Resecentrum, kontor- och centrumändamål i nivå ovan torget mellan stationshuset och bussgodsbyggnaden.

Övriga revideringar efter samhällsbyggnadskontorets övervägande:

- Markanvändningen för nya Resecentrum och befintligt stationshus revideras från *Trafik* till *Resecentrum*. Kontor och centrum kvarstår.

- Markanvändningen för bussplanen revideras från *Trafik* till *Trafik för resecentrum*. Korsmark införs, dvs. marken får endast förses med komplementbyggnader.
- Huvudgatan får en något rätare dragning. *Torg* utökas på gatans bekostnad.
- Det möjliggörs att en gångbro för kontors- eller centrumändamål får uppföras över allmän huvudgata.
- Det möjliggörs att en gångbro för kontors- eller centrumändamål får uppföras över allmän huvudgata.
- Planområdet utökas något söderut för huvudgata. Detta för att förhållandet till övriga detaljplaners gränser ska förbättras. Kommunen är markägare både inom berörd mark. Markanvändningen förändras inte jämfört med tidigare plan.

Sammanställning över de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Bollnäs stationshus AB (missnöjd med planförslaget)

AB Bollnäs Bostäder (planförslaget prövar ej bostäder)

BRF Brogården (byggnaden tillåts bli högre än befintligt stationshus)

Privatperson 2017-07-10 (missnöjd med planförslaget)

Planavdelningen

Stefan Norberg

Planarkitekt