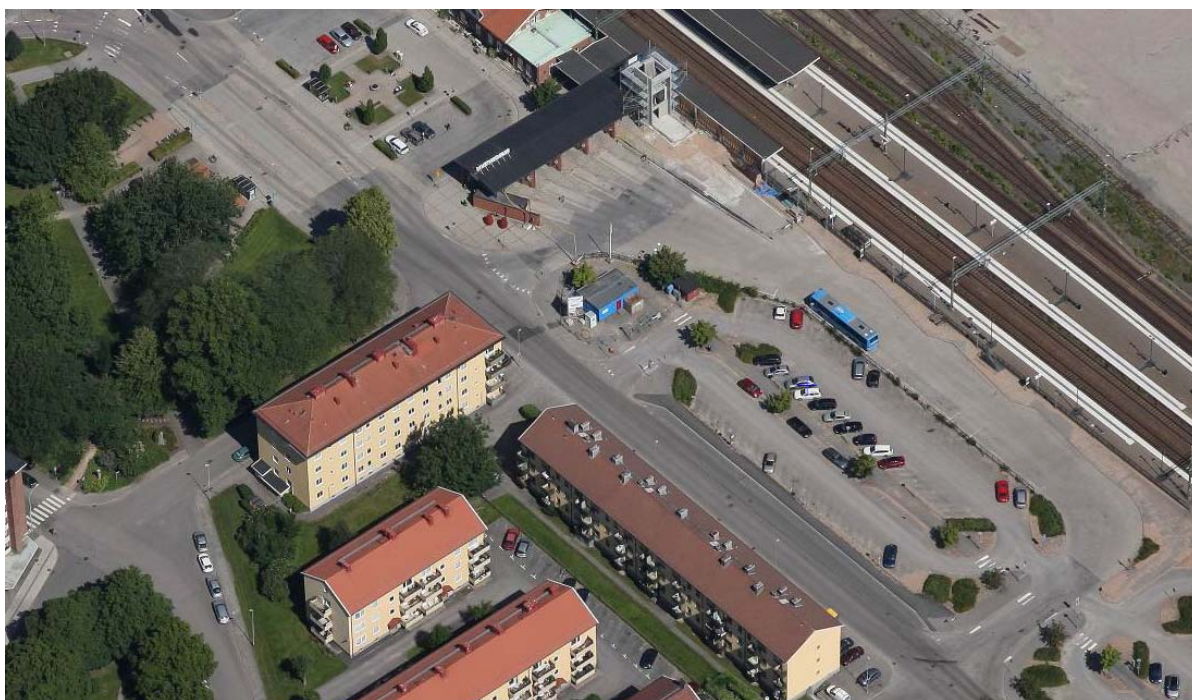




Trollhättans Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för utbyggnad av **REGIONBUSSTERMINAL** Tingvalla



14D ANTAGANDEHANDLING
Enkelt planförfarande

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Plankontoret
Upprättad i maj 2014

ANTAGEN AV BTN 2014-06-10

LAGA KRAFT 2014-07-09

Tillhör Byggnads- och trafiknämndens
beslut 2014-06-10, § 147 betygar;

Peter Andersson
ordförande



Trollhättans Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för utbyggnad av REGIONBUSSTERMINAL Tingvalla

14D ANTAGANDEHANDLING **Enkelt planförfarande**

PLANBESKRIVNING

Handlingarna består av:

- plankarta och planbestämmelser
- planbeskrivning
- granskningsutlåtande

Övriga handlingar:

- fastighetsförteckning
- grundkarta
- Bullerutredning Akustikverkstan
2013-11-29

HANDLÄGGNING

Denna planändring handläggs med s k enkelt planförfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap 7 §. Markanvändningen är tidigare prövad, ändringen är av begränsad betydelse, saknar intresse för allmänheten samt är förenlig med översiktsplanen.

Antagande av detaljplanen föreslås ske i byggnads- och trafiknämnden. Kommunfullmäktige har 1997-02-24, § 25, delegerat till byggnads- och trafiknämnden att i vissa fall anta detaljplaner och områdesbestämmelser under förutsättning att kommunstyrelsen inte har något att erinra.

BAKGRUND OCH SYFTE

I december 2012 togs det nya dubbelspåret för järnvägstrafiken till Göteborg i bruk. I anslutning till detta bygger Trollhättans Stad tillsammans med Västtrafik/ Trafikverket

ut Resecentrum för ytterligare busstrafik och anlägger gångbro till ny pendelparkering norr om bangårdsområdet. Resecentrum skall bli navet i kollektivtrafiken med bytesmöjligheter mellan tåg, regionbuss och lokalbuss. Enkla och tydliga lösningar ska eftersträvas liksom god orienterbarhet och koppling till Centrum och Högskolan Väst. Projekt Resecentrum planeras vara färdigställt under 2016.

För utbyggnad av befintlig regionbussterminal antogs *Ändring av detaljplan för del av Resecentrum* under 2010 (ÄD1/2010). Denna ska läsas tillsammans med *Detaljplan för Resecentrum m m* som antogs 1996 (D5/1997). Västtrafik har därefter konstaterat att regionbussterminalen behöver göras större än tidigare planerat och föreslagna byggrätter är otillräckliga. Detaljplanen behöver därför omarbetas.

Förslaget omfattar samma planavgränsning som ÄD1/2010 och skulle kunna hanteras som "ändring av detaljplan". För att undvika missuppfattningar i tolkningen av detaljplanen upprättas den dock som "ny detaljplan". När denna vinner laga kraft upphör ÄD 1/2010 helt att gälla och D5/1997 upphör att gälla inom den aktuella planavgränsningen.

Detaljplanen syftar till att utöka byggrätten i enlighet med Västtrafiks önskemål och kunna uppföra ny byggnad för regionbussterminal längs Bangårdsgatan. Befintlig parkering utgår och parkering hänvisas i första hand till den nyligen iordningställda pendelparkeringen, norr om bangården.



Översikt

PLANDATA

Planområdet är beläget öster om Bergslagstorget/ stationsbyggnaden och omfattar befintlig regionbussterminal med tillhörande pendelparkering. Planområdet omfattar cirka 0,7 hektar.

PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

Sammantaget bedöms detaljplanen vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 3 kap. Miljöbalken.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

När en detaljplan upprättas, skall kommunen ta ställning till om en miljöbedömning enligt MKB-förordningen (SFS 2005:356) måste göras eller inte. Detta ställningstagande skall motiveras.

Miljöbedömning krävs inte för detaljplaner som avser "små områden på lokal nivå" under förutsättning att de inte omfattas av kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4.

Förslaget innebär en mindre ändring av byggrätten inom kvartersmark för Resecentrum (T₁). En detaljplan enligt förslaget bedöms vara liten på lokal nivå och, det den föreslår, omfattas inte av kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4. Ingen negativ påverkan på riksintresset kan förväntas. Det innebär att genomförandet av detaljplanen inte kan anses medföra "betydande miljöpåverkan" och därför inte behöver genomgå miljöbedömning. Miljökonsekvensbeskrivning ska därför inte upprättas.

Länsstyrelsen har vid samrådet framfört att man delar kommunens uppfattning att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att ge upphov till betydande miljöpåverkan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Översiktsplan 2013, Plats för framtiden, antogs av kommunfullmäktige 2014-02-10. Av dess *Områdesvisa rekommendationer för Trollhättans tätort—Förtätning och utveckling i Centrala staden*, framgår bl a att:

I centrala staden eftersträvas en tät och livfull blandstad. Folk som vistas i området ska uppleva både skönhet, trygghet och trivsel. Idag bor det ca 10.000 personer i området och den stora andelen boende är angeläget att bevara och utöka för att främja ett levande centrum med ett omfattande folkliv. Blandningen av boende, butiker, kontor, hantverk, högskola, kultur och nöjesliv gör stadskärnan unik med sina aktiviteter dag som kväll och även denna blandning av olika verksamheter är angelägen att bevara och utveckla. Centrala stadens ställning som regionalt centrum ska stärkas och utvecklas parallellt med handelscentrat Överby. Med fler boende i centrum ökar underlaget för handel och service, samtidigt som tryggheten ökar när mer folk är i rörelse.

I kapitlet En trafikstruktur för ökande andelar gång-, cykel- och kollektivtrafik framgår: För att 70.000 Trollhättebor på ett hållbart sätt ska kunna resa krävs att vi främjar åtgärder så att en betydligt större andel resor sker med gång-, cykel- och kollektivtrafik än idag. Inom kommunens tätorter ska utvecklingen av trafikstrukturen möjliggöra att större delen av all förväntad trafikökning sker genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Trollhättans resecentrum är kollektivtrafikens gemensamma huvudnav i Trollhättans kommun där i huvudsak samtliga busslinjer angör och bekväma byten kan ske mellan buss, tåg, bil, cykel och gång. Resecentrum byggdes ut under 2012-13 för att öka kapaciteten för både regionalbuss- och lokalbusstrafiken och bussarnas tidtabeller anpassas till tågens ankomst och avgång. Pendelparkeringen byggs ut och en gångbro över spåren knyter samman den med stationsbyggnaden.

I en gemensam målbild för kommunalförbundet Fyrbodal finns målsättningen att antalet kollektivtrafikresor mellan 2006 och 2025 ska öka med 40% i stadstrafiken, med 200% i tågtrafiken och med 20% i övrig trafik.

Riksintressen

Planområdet berörs av riksintresse för flygtrafik (Miljöbalken 3 kap 8 §), avseende den hinderfria höjden. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer (Norge/Vänerbanan).

Energiplan

Energiplan 2012 antogs av kommunfullmäktige 2012-06-25. Denna hänvisar till tidigare energiplaner (1994 och 1998) avseende uppvärmning. I energiplanen redovisas införandet av en särskild detaljplanebestämmelse. Kommunfullmäktige antog i februari 2010 ett dokument med "Krav på energieffektiva byggnader i Trollhättan". Där framgår hur planbestämmelsen skall formuleras och tolkas.

"Uppvärmning får endast ske med fjärrvärme eller annan miljöanpassad värme. Byggnader med högst 500 m² bruttoarea undantas. Det skall tolkas som att värmen inte produceras med olja, kol, naturgas eller torv, inte heller med el, helt eller delvis, under perioden november t o m mars."

Kulturmiljöprogram

Kommunens kulturmiljöprogram, antaget av kommunfullmäktige 1992-02-24, redovisar följande kulturhistoriskt intressanta byggnader i anslutning till planområdet:

Vid "Resecentrum" utgör det gamla stationshuset (1870-tal) den sista kvarvarande stationen längs Bergslagsbanan inom kommunen och skyddas enligt PBL 8:13 (motsvarande 3:12 i ÄPBL). Ingående i "stationsområdet" finns även det lilla vattentornet (uppfört 1924) i fonden på Drottninggatan som utgör ett karaktäristiskt landmärke i staden.

Riskhanteringsplan

Riskhanteringsplan--farliga ämnen och farligt gods-- antogs av kommunfullmäktige 2004-01-28. Planen skall utgöra underlag vid bland annat upprättande av detaljplaner. Föreslagna rekommendationer skall kunna användas direkt i det enskilda fallet och minska behovet av utredningar.

Detaljplaner

Inom planområdet

D5-1997 Detaljplan för Resecentrum m m (*omfattar nuvarande Resecentrum*)

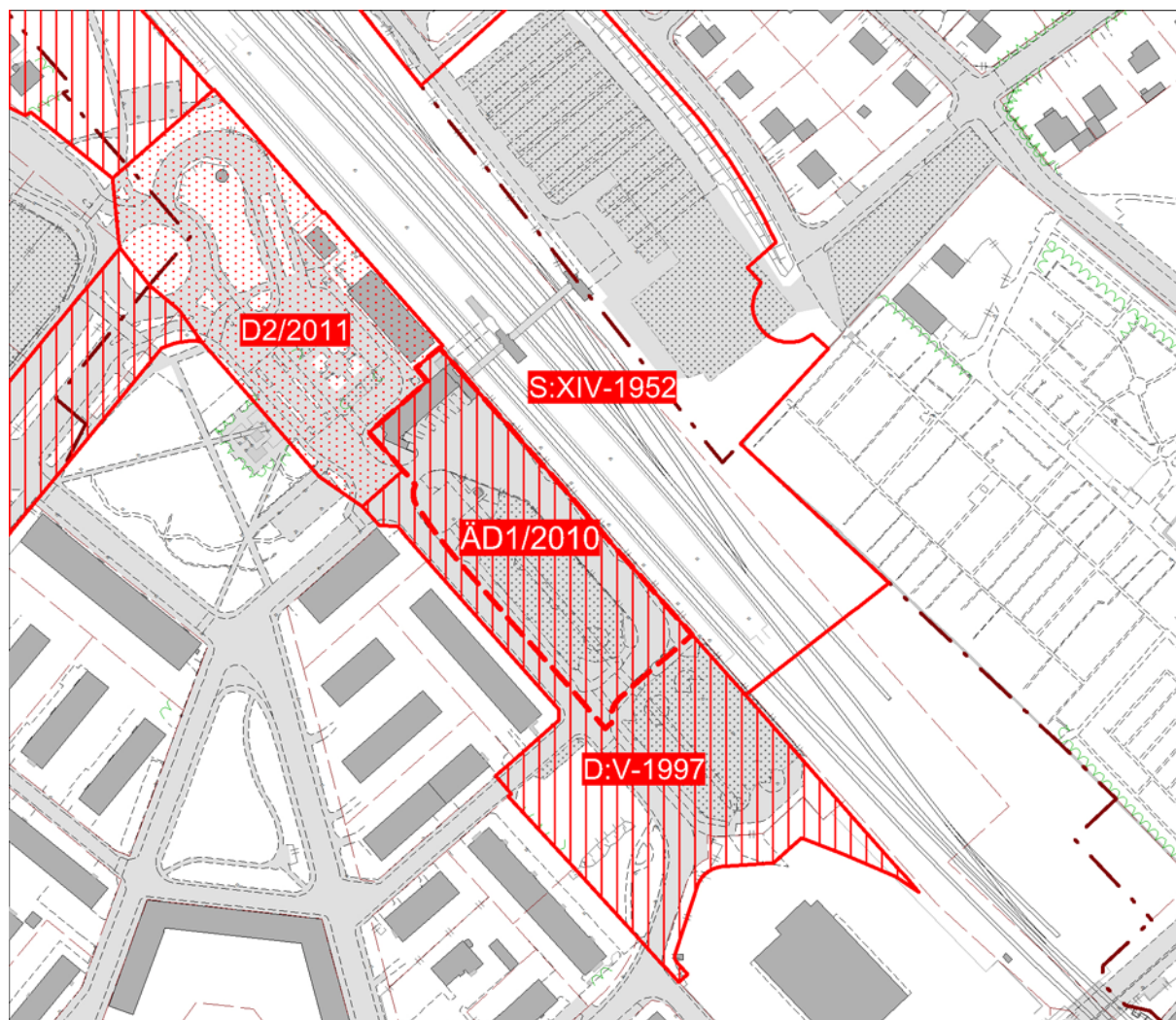
ÄD1-2010 Ändring av detaljplan för Resecentrum m m (*omfattar befintlig samt förslag till ny regionbussterminal*)

I anslutning till planområdet

SXIV-1952 Stadsplan för Järnvägsområdet (*omfattar bangården m m*)

D2-2011 Detaljplan för del av Resecentrum m m (*omfattar ny lokalbussterminal*)

Ändring av detaljplan för Resecentrum m m har genomförandetid som slutar 2015-12-31. Detaljplan för del av Resecentrum m m har genomförandetid som slutar 2016-12-31. Övriga detaljplaner/ stadsplaner saknar genomförandetid men gäller som detaljplaner enligt PBL.



Översikt gällande planer

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består huvudsakligen av befintlig terminalbyggnad samt hårdgjorda ytor för regionbussterminal, körytor och långtidsparkering. Mindre inslag av träd och buskar förekommer vid parkeringsytorna.

Förslaget

Vid utbyggnad av ny bussterminal inklusive kommunikationsytor kommer gestaltningen av de "allmänna" ytorna närmare att studeras. Det är av stor vikt att hårdgjorda, sterila asfaltsytor bryts upp av genomtänkt markbehandling samt planteringsytor.

Geoteknik

De geotekniska förutsättningarna bedöms vara mycket goda. Marklagren består av tunna jordlager ovan berg. Äldre undersökningar vid utbyggnad av Resecentrum och gångtunnel (Flygfältsbyrå 1998, Bohusgeo 1995) visar djup till fast botten på 2-5 meter. Inom planområdet finns inga förutsättningar för att stabilitetsproblem ska kunna uppkomma.

Radon

Särskild radonutredning har inte utförts. Enligt kommunens översiktliga geostrålningskartor bedöms planområdet utgöra normalradonmark. Då byggnader inte är avsedda för permanent vistelse behövs inga särskilda bestämmelser avseende radonskyddad grundläggning.

Resecentrum/ regionbussterminal

Trollhättans resecentrum uppfördes i slutet av 1990-talet. Då tillkom bl a nuvarande terminalbyggnad för regionbussarna.

En utredning angående utformningen av ett nytt resecentrum genomfördes under 2009 genom Arkitekterna Krook&Tjäder, "Trollhättans Resecentrum, Förprojektering inför detaljplan". *Resecentrum skall bli navet i kollektivtrafiken med bytesmöjligheter mellan tåg, regionbuss- och lokalbusstrafik. Enkla och tydliga lösningar skall eftersträvas liksom god orienterbarhet och koppling till Centrum och Högskolan Väst.* Olika alternativ presenterades och diskuterades. Det slutliga valet föll på en "kompakt" lösning med nära koppling mellan de olika trafikslagen och minimala avvikelser från gällande linjesträckningar för stadstrafiken.

Förslaget bearbetades därefter av stadsbyggnadsförvaltningen och Abako arkitekter. Nya hållplatslägen för lokalbussar byggdes ut under 2011 invid "vattentornet". Cykelparkeringar med skärmtak anlades i Järnvägsparken och Bergslagsparken. I december 2012 togs dubbelspåret för järnvägstrafiken till Göteborg i bruk. Under 2013 anlades ny pendelparkering norr om bangården med tillhörande gångbro och trapphus/ hissar till perrongerna.

Stadsbyggnadsförvaltningen utarbetade 2010 ett förslag till ändring av detaljplan för del av Resecentrum. Förslaget innehöll byggrätt för en utbyggnad av regionbussterminalen och byggde på Krook&Tjäders "Förprojektering inför

detaljplan". Vid projektering av ny regionbussterminal under 2013 konstaterades att byggrätten inte var tillräcklig.

Förslaget

Ombyggnaden/ klimatiseringen av befintlig terminalbyggnad har stöd i gällande detaljplan och utförs under sommar-höst 2014.

Vid utbyggnaden av gångbron över stationsområdet försvann en dockningsplats som måste ersättas i den nya terminalbyggnaden. Västtrafik har också framfört att man vill ha ytterligare dockningsplatser för att möta framtida krav på att andra trafikföretag ska kunna utnyttja terminalen. Det aktuella förslaget inrymmer sju nya dockningsplatser samt plats för bussgodshantering vilket medför att terminalbyggnaden behöver förlängas med cirka 35 meter åt sydost jämfört med gällande detaljplan. Utbyggnaden kan komma att ske i etapper där utrymme för hantering av bussgods i så fall byggs i etapp 2. Befintlig pendelparkering kommer att tas helt i anspråk.

En förlängning av terminalbyggnaden längs Bangårdsgatan ger en naturligare avgränsning och avskärmning mot trafikytorna inom terminalområdet än det tidigare förslaget. Utformningen av en 90 meter lång byggnad ställer även krav på en genomtänkt gestaltning.



3D-illustration ny regionbussterminal (utformningen är inte detaljstuderad)



Västtrafiks förslag till ny terminalbyggnad

Sista utbyggnadsetappen för "projekt Resecentrum" är ombyggnad och tillgänglighetsanpassning av uppställningsplatserna för lokalbussarna längs Bangårdsgatan framför stationshuset. Preliminärt kan detta ske under 2015-16.

Inga av de anläggningar som planeras innebär påverkan på riksintresset för flygtrafiken eller järnvägen.

Kultuhistoriskt värdefull bebyggelse

Stationsbyggnaden som är omnämnd i Kulturmiljöprogrammet har skydd enligt PBL 8 kap. 13§. Det innebär att byggnaden inte får förvanskas. Ändring av byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas och dess byggnadstekniska, kultuhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara.

Stationshus av rött tegel (1870-tal) invid gamla Bergslagsbanan. Byggnaden är uppförd efter typritning av Axel Kumlin och är den enda kvarvarande stationen utmed Bergslagsbanan i kommunen.

Även det gamla vattentornet i Järnvägsparken omfattas av skydd enligt PBL 8:13. Vattentornet uppfördes 1924 och användes när ångloken trafikerade Bergslagsbanan. Det utgör ett viktigt landmärke för resenärerna samt ur stadsbildssynpunkt i foden av Drottninggatan.

Förslaget

I gällande detaljplan finns en utformningsbestämmelse för befintlig terminalbyggnad (f₁) *Värdefull miljö. Byggnad ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart.* Bestämmelsen införs även i denna detaljplan som hänsynstagande till stationshuset, att bevaka vid bygglovprövning.



Vy över Resecentrum med stationsbyggnaden och vattentornet

Gator och trafik

Gatunät

Drottninggatan/ Älvhögsatan och Bangårdsgatan har status som huvudgator från/genom centrum till Tingvalla i öster och Hjulksvarn/ Stallbacka industriområde i norr. Hastigheten är begränsad till 50 km/h. Vid utbyggnad av ytterligare busshållplatser för lokaltrafiken längs Bangårdsgatan är det väsentligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, för framförallt gående och cyklister, att hastigheten hålls nere. Därför kommer Bangårdsgatan att höjas upp i anslutning till busshållplatserna och vid utfarten från regionbussterminalen för att prioritera gångtrafiken till och från resecentrum och vid byte av trafikslag.

Gång- och cykeltrafik

I projekt Resecentrum har ingått utbyggnad av tydligare gång- och cykelstråk genom Bergslagsparken mot centrum och Högskolan Väst samt till de nya cykelparkeringarna. Cykelstråk föreslås även längs Tingvallavägen. Gångbanor finns på bägge sidor av Bangårdsgatan.

Förslaget

Inga ytterligare förändringar av GC-nätet föreslås i anslutning till regionbussterminalen i dagsläget. Framtagen Cykelplan (antagandehandling april 2014) redovisar ett förslag till cykelväg längs Bangårdsgatan, öster om Resecentrum. Denna saknar dock prioritering för närvarande. I samband med projektering av terminalområdet föreslås att plats för uppställning av cyklar planeras öster om byggnaden.

Parkering

Vid utbyggnaden av regionbussterminalen försvinner nuvarande pendelparkering (långtidsparkering). Ny pendelparkering har anlagts norr om bangårdsområdet. Korttidsparkering vid angöring är även fortsättningsvis möjlig vid stationshuset samt föreslås tillkomma vid den nya terminalbyggnaden längs Bangårdsgatan.

Hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen och det den föreslår påverkar i sig inte närliggande bostadsbebyggelse. Bangårdsgatan ingår i huvudvägnätet och är i gällande detaljplan utlagd som HUVUDGATA. Ett utbyggt resecentrum med fler bussuppställningsplatser genererar dock sannolikt mer busstrafik vilket kan medföra ökat trafikbuller. Ett förändrat resebeteende till förmån för kollektivtrafiken kan å andra sidan medföra minskad

biltrafik. Detaljplanen för Resecentrum (D5-1997) behandlade bullerfrågan särskilt. Regeringen förelade kommunen att införa särskilda bullerbestämmelser:

- *Buller från gatutrafik inom planområdet får inte orsaka högre ljudnivå än 30 dB(A) ekvivalent/dygn eller 45 dB(A) maximalt kl 22-06 i bostadsrum inom fastigheter som direkt gränsar till planområdet.*
- *Buller från busstrafik inom område betecknat T₁ får inte orsaka högre ljudnivå än 30 dB(A) ekvivalent/dygn eller 45 dB(A) maximalt kl 22-06 i bostadsrum inom fastigheterna Tigern 3 och Tigern 8.*

Planbestämmelsen är fortsatt gällande för bostadsfastigheter som berörs av detaljplanen för Resecentrum m m (D5-1997).

Vid arbetet med "Ändring av detaljplan för del av Resecentrum m m", uppmärksammades särskilt utbyggnaden av regionbussterminalen. Genom planbestämmelse föreskrevs att terminalbyggnaden mot Bangårdsgatan skulle utföras med "tät vägg", med hänsyn till buller och ljussken från bussarna inom terminalområdet.

Akustikverkstan har utfört en trafikbullerutredning; *Om och tillbyggnad av Trollhättans RC/Busstation, daterad 2013-11-29*. Utredningen visar hur två alternativa förslag till utformning av terminalbyggnaden mot Bangårdsgatan inverkar på den totala trafikbullernivån vid närliggande bostadsfastigheter i kv Tigern. Alternativ 1 innehåller en tätsluten vägg mot Bangårdsgatan, alternativ 2 är en öppen lösning mot Bangårdsgatan med bullerskärmar och akustiskt dämpat tak vid dockningsplatserna. Utredningen visar att bullernivåerna vid kv Tigern bestäms av trafiken på Bangårdsgatan samt tågtrafiken på Norge/ Vänerbanan. Ombyggnaden av Resecentrum har ingen inverkan på de totala trafikbullernivåerna.

Förslaget

Åtgärder vidtas för att sänka hastigheten på Bangårdsgatan genom att gatan höjs upp i anslutning till busshållplatserna vid Resecentrum och vid utfarten från regionbussterminalen. Terminalbyggnaden förses med bullerskärmar och akustiskt dämpat tak vid dockningsplatserna.

Luft—miljökvalitetsnormer

Trafiken förorsakar utsläpp av luftföroreningar. Kväveoxid, kvävedioxid, koloxid samt bensen utgör indikatorer på avgaser från trafiken.

Miljöförvaltningen utför mätningar vid några platser inom centrum, exempelvis Bangårdsgatan. Uppmätta halter av kvävedioxid understiger de gränsvärden som utgör miljökvalitetsnorm. Partikelhalten (PM 10) har vid enstaka tillfällen i centrum konstaterats överskrida gällande miljökvalitetsnormer.

Transporter av farligt gods

Järnvägen utgör transportled för farligt godstrafik. Även om befintliga och föreslagna anläggningar/ byggnader finns inom 100 meter från järnvägen, bedöms inte detta ställa krav på någon fördjupad riskanalys. *Riskhanteringsplan--farliga ämnen och farligt gods--* antogs av kommunfullmäktige 2004-01-28. Planen skall utgöra underlag vid bland annat upprättande av detaljplaner. Föreslagna rekommendationer skall kunna användas direkt i det enskilda fallet och minska behovet av utredningar.

Förslaget

Avståndet mellan spårområdet och den nya terminalbyggnaden uppgår till 40 meter vilket tillgodoser Räddningstjänstens krav på tillgänglighet. Behov av eventuella skyddsåtgärder vid ombyggnad av befintlig terminalbyggnad samt vid uppförande av ny byggnad klarläggs vid bygglovprövning/ tekniskt samråd.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Utbyggnad av regionbussterminalen påverkar inte befintliga VA-anläggningar.

Dagvatten

Området utgörs av hårdgjorda ytor (asfalt). Inga ytterligare hårdgjorda ytor tillförs. Dagvattenledningar ansluter till tunnel vid Bergslagsparken. Ombyggnad av interna dagvattenledningar inom terminalområdet blir nödvändiga.

Elförsörjning

För distributionsnätet svarar Trollhättan Energi AB (TEAB). Befintlig transformatorstation inom terminalområdet säkerställs. Ledningsstråket förläggs inom u-område vilket kan överbyggas om tillgängligheten för drift och underhåll kan säkerställas.

Tele

För distributionsnätet svarar TeliaSonera.

Uppvärmning

Fjärrvärmenätet ansluter till stationsbyggnaden. Befintlig terminalbyggnad kommer att byggas om och förses med värme. Den nya terminalbyggnaden kommer dock att vara en öppen byggnad utan uppvärmning.

Särskild planbestämmelse införs med innebörden att *"Uppvärmning får endast ske med fjärrvärme eller annan miljöanpassad värme. Byggnader med högst 500 m² bruttoarea undantas."*

KONSEKVENSER VID GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Nedan följer en sammanfattning av de konsekvenser som kan uppkomma vid utbyggnad av regionbussterminalen.

Miljökonsekvenser

Luftmiljö

Den ökade busstrafiken ger upphov till visst ökat utsläpp av luftföroreningar. Stadsbussarna använder biogas vilket är gynnsamt för luftmiljön och ökar inte växthusgaserna. Området har mycket god luftväxling varför miljö kvalitetsnormerna inte bedöms komma att överskridas i eller omkring planområdet.

Buller

Vägrafiken och järnvägrafiken är de största bullerkällorna i området. Utbyggnaden av regionbussterminalen påverkar inte befintlig bullersituation. En terminalbyggnad längs Bangårdsgatan fungerar som avskärmning mot terminalområdet och järnvägen. Bullerdämpande åtgärder vid dockningsplatserna vidtas.

Bländande ljus

Terminalbyggnadens utformning säkerställer att olägenheter med bländande ljussken inte uppkommer.

Grönstruktur och naturmiljö

Liten påverkan.

Säkerhetsaspekter

Markstabiliteten bedöms vara godtagbar.

Utbyggnad av regionbussterminalen förbättrar säkerheten för resenärer.

GC-trafik och kollektivtrafik

Genomförande av detaljplanen och övriga föreslagna åtgärder i anslutning till planområdet (sista etappen vid projekt Resecentrum) innebär förbättringar jämfört med dagens situation.

Kulturmiljön

Befintlig terminalbyggnad har särskild utformningsbestämmelse med hänsyn till den värdefulla bebyggelsemiljön (stationsbyggnaden).

Nuvarande markanvändning

Påverkas i liten omfattning. Området är redan ianspråktaget för bussterminal och trafikytor.

Påverkan på miljömålen

- Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning
Ökad busstrafik ger något ökade utsläpp vilket påverkar miljömålen negativt. Stadsbussarna använder biogas vilket är gynnsamt för luftmiljön och ökar inte växthusgaserna. Fler "bilister" som väljer att åka kollektivt inverkar positivt på samma miljömål.
- God bebyggd miljö
Utbyggnaden av regionbussterminalen påverkar inte befintlig bullersituation. Utbyggnad av kollektivtrafiken, ett samlat resecentrum samt trafiksäkra GC-vägar/passager av trafikleder inverkar positivt på miljömålet. Anpassning görs till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Organisatoriska och administrativa frågor

Tidsplan

april 2014

maj 2014

juni 2014

hösten 2014

årsskiftet 2013-14

samråd enligt PBL 5:7

underrättelse/ granskning

antagandeprovning

utbyggnad ny terminalbyggnad

regionbussterminalen står klar

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 2020-12-31. Före genomförandetidens utgång får, mot berörda fastighetsägares vilja, detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens slut har kommunen större frihet att ändra eller upphäva planen. Detaljplanen är dock gällande även efter genomförandetidens utgång, tills den ändras eller upphävs.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Allmän platsmark saknas inom planområdet.

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp.

Inom verksamhetsområdet ansvarar kommunen för anläggande, drift och underhåll av VA-anläggningar utanför kvartersmark samt, i förekommande fall, inom särskilda ledningsområden (u-områden) på kvartersmark.

Avtal

Avtal skall upprättas mellan Trollhättans Stad och Västtrafik. Där ska klargöras frågor om markförvärv, respektive parter ansvar för utbyggnaden av Resecentrum m fl anläggningar, när dessa ska ske samt framtida ansvar för drift och underhåll.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen omfattar den kommunala fastigheten Tingvalla 3:1. Från Tingvalla 3:1 avstyckas mark för terminalbyggnad. Ansökan om lantmäteriförrättning görs av Trollhättans Stad. Förrättningskostnader bekostas av Västtrafik.

Trollhättan Energi AB (TEAB) ska ansöka om ledningsrätt för befintligt ledningsstråk till/ från transformatorstationen. Förrättningskostnader bekostas av TEAB.

Tekniska frågor

Detaljutförande av byggnad för regionbussterminal, dockningsplatser, körytor, möblering, cykelparkering och plantering inom terminalområdet m m utreds vidare under projekteringsarbetet.

Utförande av terminalbyggnaden i och i anslutning till ledningsområdet klarläggs vid projekteringen och i samråd med TEAB.

Stationsbyggnaden omfattas av 8 kap. 13§, plan- och bygglagen. Ändring av befintlig byggnad (ombyggnad) ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas och dess byggnadstekniska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara.

I samband med bygglovprövningen och det tekniska samrådet kommer frågor kring behovet av särskilda skyddsåtgärder på byggnaden, kopplade till Riskhanteringsplanens rekommendationer, att diskuteras med Räddningstjänsten/ NÄRF och föreläggas i brandskyddsdocumentation.

Ekonomiska frågor

Utbyggnad av ny regionbussterminal samt ombyggnad av befintlig byggnad finansieras gemensamt av Västtrafik och Trollhättans Stad samt genom statsbidrag.

Trollhättan i maj 2014

STADSBYGGGNADSFÖRVALTNINGEN
Plankontoret

Leif Carlsson
planchef