



2002-07-24

Norra Station, Bokeberg, Hässleholms tätort

Byggnadsnämnden i Hässleholms kommun har den 11 juni 2002, antagit förslag till detaljplan för Norra station, Bokeberg, Hässleholms tätort.

Vid besvärstidens utgång den 4 juli 2002 har inga överklagande inkommit enligt 13 kap 2 § plan- och bygglagen.

Byggnadsnämndens beslut har därmed vunnit laga kraft den 4 juli 2002.

BYGGNADSNÄMNDEN

Agneta Westerberg
Byggnadsnämndens sekreterare

Kopia till:
Kommunfullmäktige i Hässleholm

DETALJPLANEN
Antagen av BN 2002-06-11 § 213
Laga kraft 2002-07-04

BESKRIVNING

tillhörande

Detaljplan för NORRA STATION, Bokeberg,
Hässleholms tätort och kommun, Skåne län.

PLANENS PÅVERKAN

Kommunen bedömer att aktuell detaljplan inte medför någon betydande påverkan på miljö, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser. Någon miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte ingå i handlingarna.

HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs av plankarta med bestämmelser. Till planen hör planbeskrivning, illustrationsplan med kvalitetsprogram, planprogram, genomförande- och beskrivning, grundkarta samt markägareförteckning.

Underlagsmaterial till planen är bl.a. "Riskanalys 1997", Räddningstjänsten, Hässleholms kommun, samt "Utredning av magnetiska fält inom kv Verkstaden", Öhrns Ingenjörskontor Hässleholm (2001-02-15).

SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av IT-Center som föreslås innehålla skola och företag med denna inriktning i nära anslutning till resecentrum. Södra delen av kv Donatorn möjliggörs bostadsbyggnation i form av radhus.

Dessutom föreslås viss service finnas, och på delar av området tillåts bostäder byggas i de två övre våningarna.

PLANDATA

Planområdet omfattar i stort kvarteren Verkstaden och Donatorn. Den största delen av berörd kvartersmark är i kommunal ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

I aktuellt område gäller detaljplaner fastställda eller antagna 1947-12-05, 1979-02-26, 1987-09-08 samt 1993-11-09. Området gränsar dessutom till detaljplan antagen 1995-01-17.

I den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms tätort, antagen av Kommunfullmäktige i februari 1995. Aktuell detaljplan strider inte mot intentionerna i översiktsplanen, denna fördjupade översiktsplan pekar på att området är ett lämpligt förändringsområde för bostäder. Området ligger nära stationsområdet och detta kan medföra en del störningar, speciellt på den östra delen av planområdet. På grund av detta föreslås att bostäder endast förläggs i den västra delen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Tidigare verksamhet

I området har kommunala elverket och sedan sydkraft haft sin verksamhet i kv Verkstaden. Kv Verkstaden utgör en del av Hässleholms första industriområde, på 1860-talet inrättades ångkvarnen, senare kom matfabriken/bryggeriet och 1907 elektricitetsverket (senare Energiverket).

En elfirma har funnits i fastigheten Donatorn 1 i många år, på Donatorn 2 och 5 finns bostadshus. På Donatorn 3 har diverse mindre verksamheter och förråd funnits och på Donatorn 4 fanns en smedja (senare verkstadslokal), byggnaderna på dessa två fastigheter revs 1980 och har sen dess varit parkering.

Bebyggelse

Kv Verkstaden är bebyggd med byggnader som inrymt f.d. kommunala energiverket, de flesta byggnaderna kommer på sikt att rivas för att ge plats för ny bebyggelse. Dock föreslås två byggnader bevaras och rivningsskyddas, se nedan.

En stor transformatorstationen ligger i den östra delen av kvarteret. För att kunna utnyttja hela området för ny bebyggelse föreslås att transformatorstationen flyttas till annan plats. Detaljplanearbete har påbörjats för att hitta en ersättningsplats.

Kv Donatorn innefattas av tre obebyggda tomter, två enbostadshus, samt en mindre verksamhetsfastighet, befintliga hus inom kvarteret föreslås rivas och ge plats för ny bebyggelse.

Ny bebyggelse föreslås inom aktuella kvarter byggas i "längor", kv Donatorn föreslås byggas i första etappen. Mot Kaptensgatan föreslås kafeteria och samlingslokaler, "mer offentliga" avdelningar, och inne i kvarteret högskoledelarna, "mindre offentliga" avdelningar. I kvarterets södra del föreslås bostadsområde, i form av radhusbebyggelse i två våningar.

Byggnationen planeras byggas i huvudsak i tre våningar. Se illustrationsplan och kvalitetsprogram.

Fyra våningar tillåts byggas i nordvästra delen av kv Verkstaden mot kv Lille Mats. Kvarteren västerut, dvs kv Verkmästaren och kv Lille Mats, är bebyggda i sex våningar.

Byggnation skall utföras i huvudsak enligt illustrationsplanen med tillhörande kvalitetsprogram.

Kulturhistorisk bebyggelse

I kv Verkstaden utpekas ett par byggnader som kulturhistorisk bebyggelse. I kommande byggnation föreslås en integrering av elektricitetsverkets byggnad. Denna byggnad föreslås Q-märkas och få ett bevarandeskydd, för att slå vakt om dess karaktär. Även verksamhetsbestämmelser föreslås, föreskrivande att ursprungskaraktär skall eftersträvas vid ombyggnad. Rivningsskydd föreslås för byggnaden.

Byggnad i gathörnet Kaptensgatan - Magasinsgatan föreslås också att Q-märkas och få bevarandeskydd och för att slå vakt om dess karaktär. Även

rivningsskydd föreslås för denna byggnaden, f.d. bryggeriets disponentbostad.

För att inte de äldre byggnaderna ska bli "kvävda" av de nytilkommande, föreslås lägre bebyggelse i dess närhet och att en del mark avprickas.

Torg

Planområdet har utökats till att gälla även området vid järnvägsångbrons anslutning som förvandlas till torg, från att ha varit cykelparkering. Detta torg föreslås öppnas upp och bli en naturlig mötesplats mellan Norra Station och resecentrum. Cykelparkeringen föreslås flyttas till östra delen av kv Verkstaden.

Trafik och parkering

Maltgatan föreslås öppnas upp och bli genomgående mellan kv Donatorn och kv Skepparen dessutom föreslås gatan fortsätta en bit in i kv Verkstaden och avslutas i vändplan. Maltgatan, delen inom planområdet, föreslås ändras till gårdsgata. Gårdsgata innebär att motorfordon inte får framföras i högre hastighet än gångfart och att motorfordon skall lämna företräde åt gående. Detta ger en bra tillgänglighet samtidigt som de verksamma inom området kan röra sig säkert, på grund av den låga hastigheten. Kaptensgatan läggs som lokalgata, men föreslås att "möbleras" så att körfältet blir begränsat. En bred gångbana anläggs i söder och trädplanteringar görs utmed båda sidorna om körbanan.

Kollektivtrafiken, speciellt järnvägen, erbjuder goda förbindelser till området. Stadsbussar trafikerar området, övrig busstrafik finns redan etablerad på resecentrum.

Det centrala och stationsnära läget bör bidra till ett miljövänligt färdssätt, även blandningen av bostäder och verksamheter kan ytterligare bidra till detta.

Ett parkeringsgarage för allmän parkering skall byggas i östra delen av kv Verkstaden, möjlighet att bygga parkeringsgarage föreslås även i den västra delen av kvarteret, samt i kv Donatorn. Ytparkeringar på kvartersmark för personbilar kommer att anordnas, i västra delen av kv Verkstaden men också på gårdarna med tillfart i väster samt från Magasinsgatan.

Störningar

En bestämmelse föreslås skrivas in i detaljplanen för högsta tillåtna bullervärden från trafik utomhus resp inomhus för bostäder, undervisningslokaler och verksamheter, enligt gällande riktlinjer.

Dessutom föreslås en bestämmelse om att årsmedelvärdet för magnetfält ej bör överstiga 0,2 μT för bostäder, eller i lokaler för kontor och undervisning. En utredning har gjorts, februari 2001, om magnetiska fält inom kv Verkstaden. Utredningen visar på förhöjda magnetfält utanför transformatorbyggnaden, eftersom både hög- och lågspänningsställverk, transformatorer mm finns i byggnaden. Förhöjda magnetfältsvärden finns också i den gamla elverksbyggnaden mot Kaptensgatan, där källan förmodligen är vagabonderande strömmar samt lokala källor, såsom nät till stolpbelysning i gatan.

Vid projektering i samband med byggnationen ska utformningen av bl.a. fasader ske så att minsta möjliga reflexutbredning av buller åstadkoms i området.

Teknisk försörjning

Fjärrvärme finns i området och ny byggnation kommer att anslutas till befintligt fjärrvärmenät.

Ny transformator, nätstation, anordnas i byggnationens närhet och befintliga ledningar flyttas ut i gatumark.

Fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte inom området.

Riksintressen

Planområdet ligger strax väster om järnvägsstationen. Järnvägen är riksintresse, vilket beaktas i detaljplanen. Järnvägen och dess goda förbindelser är en av förutsättningarna för att utveckla aktuellt område. Den skola och de företag som ska utvecklas i området kräver bra förbindelser och tillgänglighet. Hässleholm är en viktig knutpunkt för (gods- och) persontrafik på södra stambanan.

Endast en marginell avvikelse kommer att ske från det generella säkerhetsavståndet på 40 m från järnvägsspår till bebyggelse. En del av de spår som används för fjärrtrafik och transport av farligt godsvagnarna ligger på 38 och 43 meter från närmsta byggrätt i aktuell detaljplan. Här finns dock hinder för avåkning från trafikerade spår i form av en perrong 8 m bred och 1 m hög, samt ett område med fyra uppställningsspår, 15 m brett.

MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

Stadsbilden

Området är redan idag ianspråktaget, därmed används ingen "ny mark" för aktuell bebyggelse. Föreslagen bebyggelse förstärker karaktären av ett stadslandskap, eftersom bebyggelsen föreslås förtätas. Förslaget enligt illustrationen och tillhörande kvalitetsprogram innebär en god anpassning till strukturen i staden gällande höjd, volym och utformning.

Aktuellt område föreslås öppnas upp för insyn och tillgänglighet från bl.a. resecentrum, och inbjuda till bildandet av nya mötesplatser.

Transformatorstation

Transformatorstationen som ligger i den östra delen av kv Verkstaden, elektromagnetisk strålning har bl.a. mätts runt denna. Resultatet visade att ett område närmast södra delen av byggnaden uppmätte $< 0,2 \mu\text{T}$, som är det rekommenderade riktvärdet. Utanför den norra delen av byggnaden däremot uppmättes betydligt $> 0,2 \mu\text{T}$.

För att kunna utnyttja hela området för ny bebyggelse föreslås att transformatorstationen flyttas till annan plats. Detaljplanearbete har påbörjats för att hitta en ersättningsplats.

Vägtrafik

Kaptensgatans trafiksiffror ligger idag på ca 900 fordon/dygn, Hantverkaregatan har ca 600 fordon/dygn, Magasinsgatan ca 1500 fordon/dygn och Brunnsgatan ca 400 fordon/dygn. Aktuell detaljplan genererar en trafikallstring på ca 1000 – 1200 fordon /dygn, vilket ger Kaptensgatan 2100 fordon/dygn, Hantverkaregatan 1600 fordon/dygn och Magasinsgatan ca 2500 fordon/dygn. Inklusiva de av planen genererade trafikallstring blir beräknade bullervärden för Kaptensgatan (i kvartersgräns) 56 dBA ekvivalent. Beräknade bullervärden för Magasinsgatan (i kvartersgräns) 59 dBA ekvivalent. Beräknade bullervärden för Hantverksgatan (i kvartersgräns) 57 dBA ekvivalent.

En uppräknig av trafiksiffrorna till år 2010 skulle innebära för Kaptensgatan ca 2350 fordon/dygn, Hantverkaregatan ca 1800 fordon/dygn och Magasinsgatan ca 2800 fordon/dygn. Beräknade bullervärden för gatorna för år 2010 är i stort sett samma dBA som ovan.

Tillgängligheten mellan de två kvarteren kan säkerställas genom att del av gatan inom området föreslås få hastighetsdämpande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Järnväg

Aktuellt område ligger nära Hässleholms stationsområde, med hög trafikintensitet. Detta är en stor järnvägsknut, södra stambanan, Kristianstadsjärnvägen och Veingejärnvägen korsar varandra här.

Beräknade bullervärden för närmast liggande kvartersgräns, ~40 m från spår, med markanvändning skola, kontor och centrumbebyggelse visar ekvivalentnivåer: frifält 66 dBA och inomhus 36 dBA. Maxnivåer (för alla tåg) frifältsvärde 83 dBA och inomhus 53 dBA.

Bostäderna föreslås byggas som närmst ~100 meter från det västligaste järnvägsspåret. Beräknade bullervärden med detta avstånd visar ekvivalentnivåer: frifält 56 dBA och inomhus 26 dBA. Maxnivåer (för alla spår): frifältsvärde 70 dBA och inomhus 40 dBA. Inomhusvärdena visas efter korrektion för fasadisolering -30,0 dBA.

En planbestämmelse föreslås som anger högsta tillåtna bullervärden för trafikbuller, vilket innefattar både väg och järnväg.

För att minska reflexutbredning från järnvägsbuller föreslås att utformning av fasader särskilt studeras. Uteplatser måste anordnas på så sätt att bullernivåerna ej överstiger 55 dBA, ev måste bullerskydd anordnas.

Risk med farligt gods på järnvägen

En Riskanalys har gjorts 1997, som bl.a. behandlar järnvägarna genom Hässleholm, av Skyddsavdelningen på Räddningstjänsten i Hässleholm. Det fraktas en stor mängd farligt gods genom området. Riskanalysen omfattar hela kommunen och behandlar flera olika verksamheter och omfattas av risköversikt, faktaredovisning, analys, riskinventering, överväganden mm. Enligt denna riskanalys kan olycksrisker i samband med transport av farligt gods delas in i tre kategorier:

Fasta ämne, får begränsad utbredning koncentrerad till olycksplatsen och låga risker för omgivande miljö.

Flytande ämne, kan utbreda sig på lite större område i anslutning till olycksplatsen, vätskan begränsas av diken, brunnar och andra lågpunkter. Vätskan kan breda ut sig och dränera i marken och påverka grundvattnet. Är vätskan brandfarlig kan antändning ske och påverka miljön kring olycksplatsen.

Utsläppande gaser, begränsas inte av naturliga hinder eller hinder upprättade av räddningstjänsten. Utbredning begränsas endast beroende av flödesstorlek och rådande väderförhållande. Transporteras gasen kondenserad eller kyld blir styrkan mycket kraftig, ett läckage kan breda ut sig över stora områden med dödliga koncentrationer upp till flera kilometer. Om den dessutom är brandfarlig kan omfattande skador uppkomma i samband med gasmolnsexplosioner.

Slutsats: Den olycksrisk som skulle påverka aktuellt planområde är en olycka med *utströmmande gas*, men enligt ovan kan ett område påverkas flera kilometer beroende av väder och omfattning på utsläppet. Med de förhärskande vindarna från sydväst skulle i första hand östra delen av staden utsättas.

Risker för denna typ av olyckor kan inte byggas bort, även om man skulle välja att lägga en bred byggfri zon utmed järnvägen i centrala staden. En sådan åtgärd skulle dessutom motverka både nationella, regionala och lokala miljömål, som t.ex. hushållning med mark och vatten, minskning av utsläpp, minskning av fordonstrafik, ökning av kollektivtrafiken.

Räddningstjänsten skall enligt riskanalysen kunna göra en kemdykarinsats med skyddsgrupp vid en olycka. Detta med uppgift att snabbt kunna göra livräddning eller konsekvenslindrande åtgärder, t ex täta ett läckage eller lägga vattendimma mot ett gasmoln, invalla läckagespill.

Säkerheten på järnvägen är hög och tankvagnarna är mycket kraftigt byggda och tål en hel del "våld". Erfarenhet från tidigare olyckor tas tillvara och säkerheten utvecklas ständigt. Regelbundet samarbete förekommer kontinuerligt mellan Räddningstjänst, Banverket och SJ (Jernhusen AB). Regler för hur farligt godsvagnar skall hanteras, både vid rangering och om ett läckage har uppstått, har framtagits både för SJ Gods och Räddningstjänsten. Räddningstjänstens utbildning och insatsövningar förändras och uppdateras ständigt.

Denna riskanalysen ligger till grund för Räddningstjänstplanen för Hässleholms kommun, där bland annat Räddningstjänstens organisation, insatstider, samverkans- och övningsplaner finns. Enligt uppgift från Räddningstjänst skall riskanalysen inom en snar framtid uppdateras och kompletteras. Utdrag och slutsats har tagits fram i samarbete med Räddningstjänst.

Endast en marginell avvikelse kommer att ske från det generella säkerhetsavståndet på 40 m till bebyggelse. Järnvägstrafik sker inte på de västligaste spåren, dessa är endast uppställningsspår, och används ytterst sällan. All uppställning av farligt godsvagnar sker på godsbangården i Kärråkra, dvs ca 1000 m norrut från personperrongerna. En del av de spår som används för fjärrtrafik och transport av farligt godsvagnarna ligger 38 resp 43 m från kvartrersgräns i aktuell detaljplan. Detta är enligt de regler som framtagits av både Räddningstjänst och SJ Gods.

Hinder för avåkning från trafikerade spår finns i form av först en perrong 8 m bred och 1 m hög, samt ett område med fyra uppställningsspår, 15 m brett.

Miljökonsekvensnormer

Miljöbalken ger regeringen möjlighet att utfärda föreskrifter om lägsta miljö-kvaliteten (miljökvalitetsnormer) för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Dessa kvalitetsnormer fastställs för att komma till rätta med faktiska eller framtida miljöproblem.

De miljökvalitetsnormer som hittills fastställts i förordningen om miljökvalitetsnormer (2001:527) tangeras inte inom planområdet. Den eventuella trafikökning som kan förväntas innebär inte heller något överskridande av normerna.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

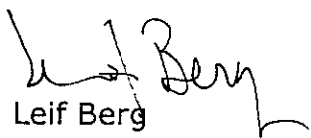
Genomförandetiden för detaljplanen slutar tio år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

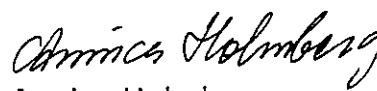
Tomtindelning som fastställdes 1960-05-19 upphör att gälla för fastigheten Skepparen (nr 4), ej fastighetsbildad.

På grund av närheten till järnväg med mycket transport av farligt gods kan vid bygglov krav ställas på vissa tekniska lösningar, för att skydda människor inom byggnaden vid olycka. Lösningar kan vara t.ex. nödstopp av ventilation, tillgänglighet för räddningsfordon och rutiner vid VMA-larm (viktigt meddelande).

Byggnation skall i huvudsak utföras enligt illustrationsplan med tillhörande kvalitetsprogram.

STADSBYGGNADSKONTORET i Hässleholm i april 2001.


Leif Berg
Stadsbyggnadschef

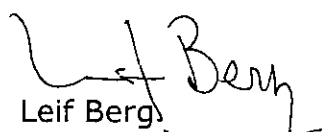

Annica Holmberg
Planingenjör

Revidering efter samråd

Revideringen avser en bearbetning av det vinnande förslaget i arkitekt-tävlingen för Norra Station, "Insite" av Metro Arkitekter AB, Malmö.

Förutom ovanstående bearbetning har en del justeringar och kompletteringar gjorts av planhandlingarna.

STADSBYGGNADSKONTORET i Hässleholm i mars 2002.

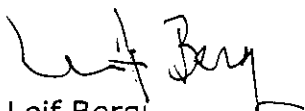

Leif Berg
Stadsbyggnadschef


Annica Holmberg
Planingenjör

Revidering efter utställning

En del justeringar och redaktionella ändringar har gjorts i planbeskrivning och planhandlingarna.

Revideringen avser bestämmelsen P-PLATS som förlängs ut under Kaptensgatan, i korsningen med Maltgatan.

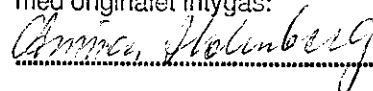
STADSBYGGNADSKONTORET i Hässleholm i juni 2002.

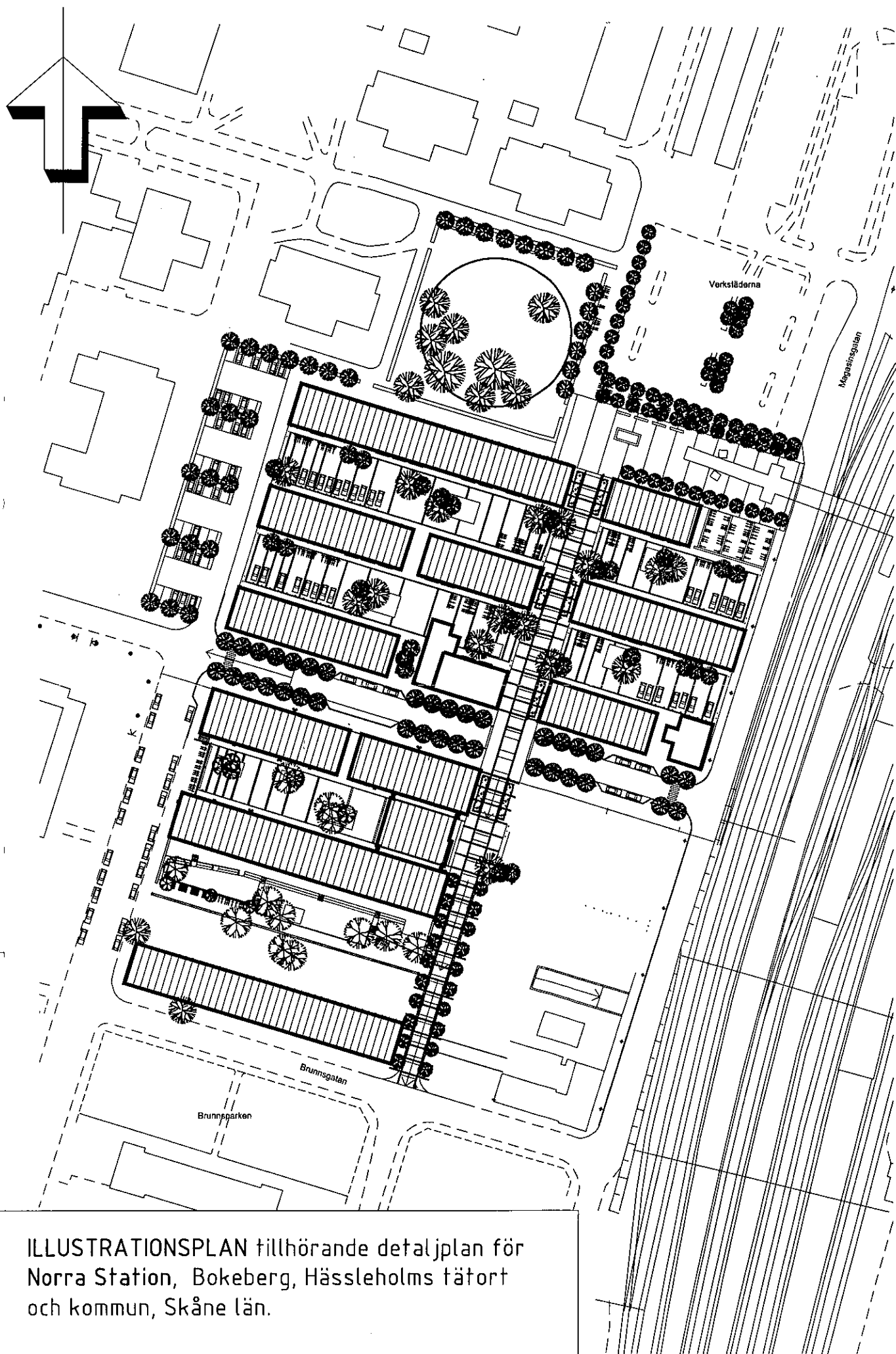
Leif Berg
Stadsbyggnadschef



Annica Holmberg
Planingenjör

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:


.....



ILLUSTRATIONSPLAN tillhörande detaljplan för
Norra Station, Bokeberg, Hässleholms tätort
och kommun, Skåne län.

Skala 1:1000

Detaljplanen
Antagen av BN 2002-06-11 § 213
Laga kraft 2002-07-04

KVALITETSPROGRAM FÖR NORRA STATION.

Text tillhörande illustrationsplan

Ambitionen med planen är att skapa en intim och sammanhållen yttre miljö samt att ge Norra Station ett annonsvärde både ut mot järnvägen och som miljö att vistas i. "Bruksgården" som mötesplats utgör stadsdelens centrala tema. Detta bygger på en noga samordning av bil- och cykelparkering, entréer, rumsbildande växtelement samt sittplatser i sol och skugga.

Den smala huslängan samspelar med de äldre, q-märkta bruksbyggnaderna i skala och införlivar dem i en ny helhetskomposition. Detta ger Norra Station en tydlig, egen identitet. Dessutom skapas en intressant kontrast mellan de långsträckta husen med sina luftiga gårdar väster om järnvägen och den gamla kompakta stadskärnan öster om järnvägen. Hässleholms forna godshanterings- och verksamhets område ges en ny innebörd, som framhäver den gamla stadskärnans strikta rutnätsplan.

Byggnadernas mått och typologi samt planens tydlighet ger Norra Station en beredskap för olika framtidsscenarioer beträffande innehåll och funktion. Planens flexibilitet och gårdarnas kvalitéer är däremot beroende av byggnadernas placering, orientering, höjd- och breddmått.

BRUKSGÅRDEN

De viktiga gestaltningselementen för gårdsmiljön är markbeläggningen mellan husen, sockeln och de rumsbildande planteringslådorna. Om Norra Station ska upplevas som en sammanhållen stadsdel för olika verksamheter, är det viktigt att dessa tre element får gemensam utformning. Planteringslådornas innehåll samt byggnadernas övre våningar kan till viss del varieras utan att helheten går förlorad. Dock bör övervåningarna utföras i skivmaterial eller glas.

Markbeläggningen är särskilt viktig för att hålla samman området norr och söder om Kaptensgatan. Den fungerar som det gemensamma golv alla verksamheter har tillgång till. Kaptensgatan går härmed "in i och igenom" området. Illustrationsplanen redovisar en beläggning av ljust asfaltgrus, ett material som reflekterar ljuset fint nere på gården. Byggnaderna kantas av en zon betongplattor för att skapa en frihet i placeringen av entréer. Den markerar samtidigt en gångzon längs fasaden som bilar och cyklar hålls utanför.

Betongsockeln skyddar bottenvåningen från slitage och har samma ljusa färg som markbeläggningen. Den låga sockelhöjden på 2.6 m skapar en intimitet när man visas invid husen och färgsättningen på sockel och mark håller samman gårdsrummet.

Planteringslådorna utgör de rumsbildande elementen på gårdarna. Det är viktigt att lådan är rejäl för att bryta ner det långa gårdsrummet. Lådans placering på illustrationsplanen är studerad för att skilja av parkeringen från den delen av gården som erbjuder fler sittmöjligheter. Det är viktigt att beakta innehållet i planteringslådorna för att bryta vinden mellan husen. Varje gård kan med fördel ges en egen karaktär med olika växtslag medan lådan i sig håller ihop områdets identitet.

PARKERING

Illustrationsplanen är väl studerad beträffande parkering (Malmö Stads parkeringsnorm för biltäta ytterområden) och tillgänglighet. Parkeringslösningen är beräknad för att klara Norra Stations interna parkeringsbehov. Detta tillgodoses med ett p-hus i Skepparen 1 (se p-beskrivning: Trafikstruktur 020220). Ökad exploateringsgrad med byggnation mellan huslängorna ställer krav på p-hus även i kv. Verkstaden. Observera att ytterligare en nedfartsramp, utöver den som redovisas i illustrationsplanen, är svår att placera utan negativa effekter på vistelsemiljön.

(Det vinnande tävlingsförslaget förespråkar ett lågt p-hus norr om Norra Station, där tillfartsmöjligheten är bättre. Dessutom kan man få dagsljus, bättre orienteringsmöjlighet med uppsikt över järnvägen samt ett billigare p-alternativ. Se p-utredning 011130 för ant. p-platser och kostnadsöverslag.)

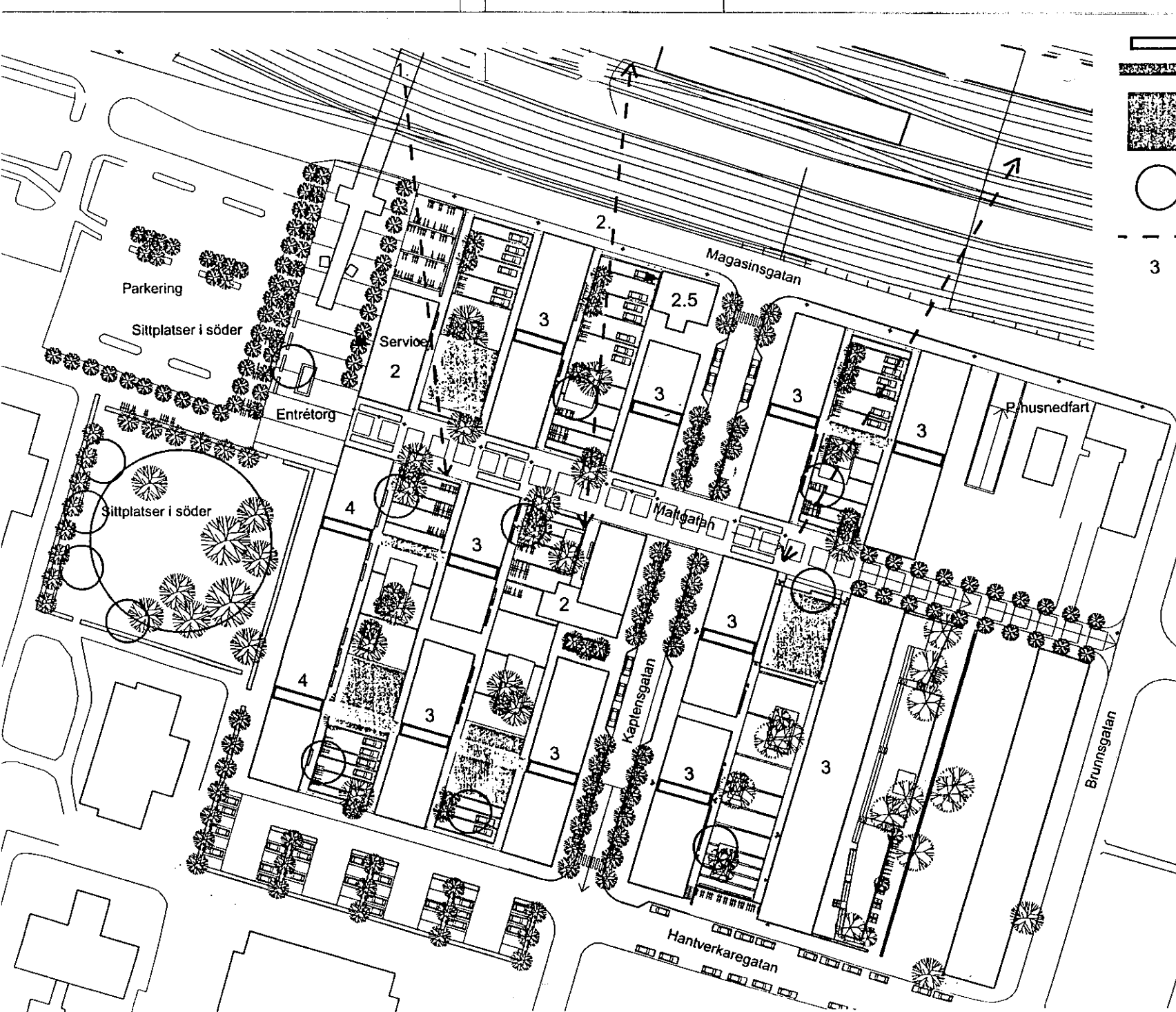
EXPLOATERINGSGRAD

Byggnadernas höjd och breddmått är studerade för att gårdarna ska upplevas som intima och trevliga att uppehålla sig på. Förändringar i höjd och bredd påverkar solinfall och gårdarnas brukbarhet. Byggnader i tre plan ska hålla en takfotshöjd på +62.6 och ennockhöjd på +66.5. Byggnaden i fyra plan, som avslutar området, ska hålla en takfotshöjd på +65.8 och ennockhöjd på +69.5. Sockelvåningens bredd ska inte överskrida 13 m.

Vid behov av ökat antal kvadratmeter föreslås följande:

- 1) Koppla samman huslängorna med broar för att utöka antalet sammanhängande kvadratmeter.
- 2) Komplettera med paviljonger om max 350 m², i max ett plan. (Se bifogad plan "utbyggnad & flexibilitet".)

Att öka antalet våningar till 4 inverkar negativt på gårdsrummets skala samtidigt som bottenvåningen får ca 5 veckor mindre sol vintertid. Mängden sol på gården under vår och höst försenas motsvarande tid. (Se bifogad sektion.)



trapphus

luftbro

paviljong i ett plan, max
350 m2 inkl anslutning
mot sockel

värdefull uppehållsplats
med sol (fm / em)

siktlinje

max antal våningar

entré till p-garage

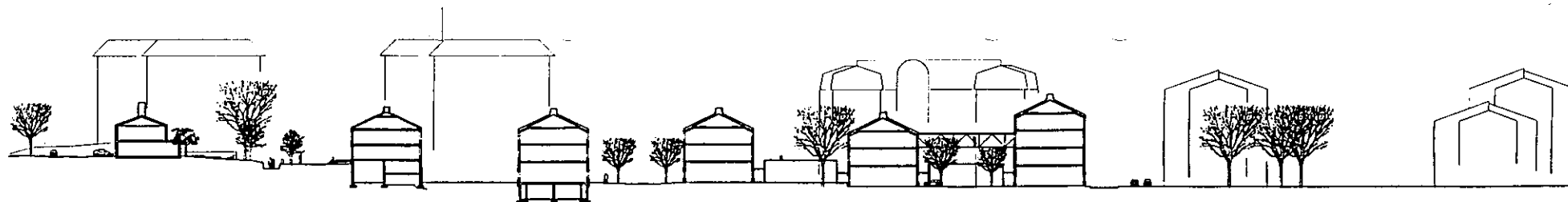
Illustrationen visar stadsplanens
flexibilitet och kvaliteter att bevaka i
gårdsrummen:

Med luftbroar kan antalet samman-
hängande m2 utökas. Detta kräver att
trapphusens placering synkroniseras.

Fyra paviljonger i ett plan kan pla-
ceras mellan huslängorna utan att
gårdarnas kvalitét påverkas negativt.
Placeringen utgår från att behålla
**det långsträcka gårdsrummet och
kontakten med stadskärn, liksom
tillgängligheten med bil från Maga-
sinsgatan.** Ett undantag är gården
närmast gångbron till resecentrum där
paviljongen kompenserar den lägre
våningshöjden på entrétorgets servi-
cebyggnad.

Servicebyggnaden i två plan skall ha
entré mot Norra Stations entrétorg.
Den lägre våningshöjden förhåller sig
till det smala torgets proportion, vilket
ger möjlighet till sol vid ankomst från
resecentrum samt vid bänkarna mot
parkeringen.

Siktlinje 1: fri sikt över tak från bron
Siktlinje 2: kontakt mellan gårdarna,
gamla stadskärnan och järnvägen

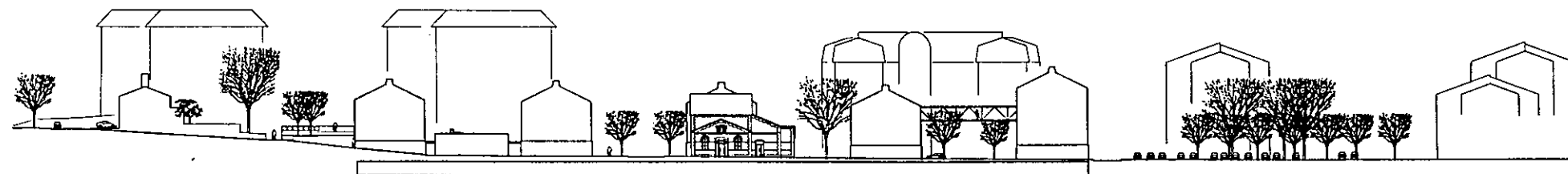


sektion genom området

Från mars till september ger tre våningar sol på gården större delen av dagen. Fyra våningar medför 5 veckor mindre sol i bv. vintertid.

Gårdspaviljong i ett plan

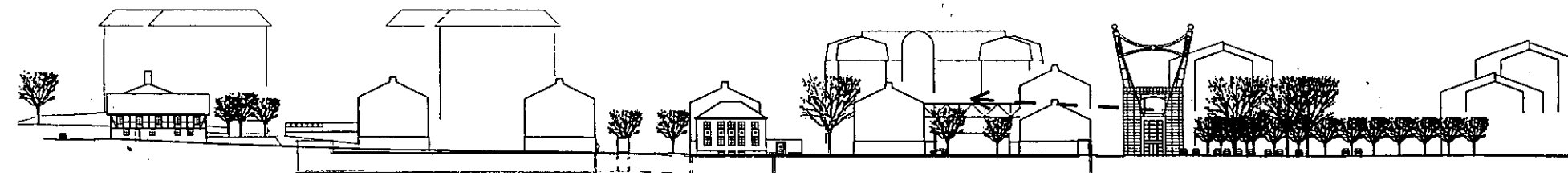
Förbindelsebro, endast på tredje vån.



sektion Maltgatan

Servicekulvert för hela Norra Station under Maltgatan

De Q-märkta byggnader samspelar i skala med de nya byggnaderna.



sektion Magasinsgatan

Nedfart

P-hus

Inga broförbindelser eller p-hus i Kaptensgatans längdriktning då allén är det gestaltande elementet för gaturummet.

P-hus

Servicebyggnad i 2 plan ger sol på entrétorget samt bättre sikt från bron

Fotokopians överensstämmelse med originalet intygas:

Annica Stenlund

KVALITETSPROGRAM FÖR NORRA STATION - SEKTIONER 1:800

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för "NORRA STATION", Bokeberg Hässleholms tätort och kommun, Skåne län.

1 BAKGRUND

1.1 Syfte och tagna beslut.

Syfte, beslut och tidigare ställningstagande framgår av bifogad planbeskrivning.

2 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER, HUVUDMÄN FÖR GENOMFÖRANDET.

2.1 Grundkarta, detaljplan

Grundkarta och detaljplan upprättas genom kommunens försorg. Samråd har skett maj/juni 2001.

Planavtal avses träffas med fastighetsägare/exploatör.

2.2 Befintlig bebyggelse

2.2.1 Huvuddelen av befintliga byggnader, inklusive transformatorstationen inom Hässleholm 87:47, avses rivas på sikt (se även 2.4.7)

Gamla elverksbyggnaden och huset (disponentvillan) i hörnet Kaptensgatan/Magasinsgatan har kulturhistoriska värden och skall bibehållas (Qqk resp. Qq). Skyddet framgår av planbestämmelserna och planbeskrivningen.

2.2.2 Ny bebyggelse

Utformningen av byggnationen inom detaljplaneområdet har varit föremål för en arkitekttävling. Det vinnande förslaget ligger till grund för detaljplanen, vilken möjliggör ny bebyggelse för skola, kontor, centrumbebyggelse och bostäder i två till fyra plan. Allmän parkering får respektive skall anordnas i källarplan och under gårdsgata (se även 2.4.6). Byggherren skall anpassa byggnad och utemiljö mot eventuella störningar (buller, magnetfält etc.), till att inte överstiga gällande riktlinjer.

Byggnationen avses uppföras i etapper. Byggnadsillustrationer har redovisats.

2.3 Markägarförhållande

Sydkraft äger Hässleholm 87:47.

Hässleholms Industribyggnads AB (HIBAB) äger Donatorn 1, 2, 5, 7 och 8 samt har av Kommunen, genom överenskommelse om fastighetsreglering (byte med delar i kv Träskon), förvärvat övriga delar av kvarterens marken i Donatorn samt ca 1600 m² av Verkstaden 3 och 4.

Övrig mark ägs av kommunen.

2.4 Anläggningar

2.4.1 Huvudmän

Kommunen är huvudman för allmänna va- och gatuanläggningar i området. Hässleholms Vatten AB har kommunens uppdrag att fullgöra kommunens uppgifter avseende va-verksamheten.

Sydkraft Elnät Hässleholm AB är huvudman för eldistributionsnätet till området.

Området är beläget inom antaget fjärrvärmeområde för vilket Hässleholm Fjärrvärme AB ansvarar.

För anläggningar inom kvartersmark svarar fastighetsägare.

2.4.2 Mark

I december 2001 har översiktlig geoteknisk och radonundersökning utförts i kv Donatorn och del av kv Skepparen av Geokonsultfirma Sven Stjernkvist, Nyhamnsläge (2001-033). Någon arkeologisk undersökning har inte redovisats inom området. Några kända fornlämningar föreligger dock inte.

Det åligger byggherre att före exploatering förvissa sig om markens beskaffenhet, om läget för befintliga ledningar och ta del av "Utredning av magnetiska fält inom kv. Verkstaden" utförd av Öhrns Ingenjörbyrå Hässleholm (2001-02-15).

2.4.3 Va-anläggningar

Va-ledningar i omkringliggande gator är kombinerade. Det är önskvärt om duplicering kan ske senast i samband med planerad husbyggnation. Kostnaden för dupliceringen är inte föranledd av planförslaget och skall därför inte belasta denna.

Övriga Va-anläggningar, i anslutning till området, är huvudsakligen utbyggda i erforderlig omfattning. Viss komplettering av nya förbindelsepunkter kommer att erfordras

2.4.4 Gator och torg

GÅRDSGATA skall anläggas med alléträd i Maltgatan, från Brunnsgatan och norrut, öster om kv Donatorn och inom del av kv. Verkstaden. Strävan skall vara att anpassa gårdsgatan till samma nivå som intilliggande kvartersmark.

För att bättre knyta samman nämnda gårdsgata och "x-område" med gångbron över järnvägen skall mindre torgyta anläggas väster om gångbron inom nuvarande område för cykelparkeringen.

Kaptensgatan skall bibehållas som lokalgata. Miljön skall dock förbättras genom bl.a. alléträd planteras och bred gångbana anläggs i söder.

2.4.5 Gångbro

Kvartermarken för gångbron utvidgas (T_1) så att den överensstämmer med den faktiska brobyggnaden.

2.4.6 Parkering

Byggnation av allmän parkeringsplats får (P-PLATS) respektive skall (P-PLATS₁) anordnas i källarplan och under gårdsgata.

Skall parkeringsanläggning utföras bör avtal om utförande, drift och underhåll tecknas mellan fastighetsägaren och kommunen.

2.4.7 Eldistribution

Elnätet är utbyggt i tillräcklig omfattning.

Transformatorn inom Hässleholm 87:47 skall på sikt avvecklas. Avtal om kostnader för flyttning skall tecknas mellan transformatorägaren och den byggherre som negativt påverkas av transformatorns befintlighet eller dess magnetstrålning för planerad ny byggnation.

2.4.8 Fjärrvärme

Detaljplaneområdet är beläget inom antaget fjärrvärmeområde. Nya byggnadsprojektet skall anslutas till fjärrvärmenätet.

2.4.9 Kollektivtrafik

Planområdet är beläget intill Hässleholms resecentrum där både lokal-, regional och fjärrtrafik avseende buss och tåg angör.

2.5 Utgifter

Kommunens utgifter för plangenomförandet har preliminärt uppskattats, av respektive förvaltning, till följande belopp i 2001 års kostnadsnivå:

Detaljplan inkl. grundkarta och markägarförteckning	175 000 kr
<u>Gatuanläggningar, gc-väg, belysning</u>	<u>1 600 000 kr</u>
Summa	1 775 000 kr

Några ingångsvärde för marken har inte redovisats.

För byggherre kommer förslaget förutom markförvärv, diverse utredningar med undersökningar, bygg- och anläggningskostnader, innebära kostnader för detaljplan, nybyggnadskarta, bygglov, bygganmälan, utsättning, lantmäterikostnader och anslutningsavgifter till va-, el- och fjärrvärmenäten. Kostnader för avveckling och flyttning utav transformator, inom Hässleholm 87:47, har angivits av innehavaren, Sydkraft, till 27 miljoner kronor.

Ovan redovisade summor är angivna exklusive moms.

2.6 Inkomster

Kommunens inkomster av plangenomförandet har preliminärt uppskattats, av respektive förvaltning, till följande belopp i 2001 års kostnadsnivå:

Detaljplan, grundkarta och markägarförteckning	175 000 kr
<u>Markförsäljning ("bytesvärde")</u>	<u>4 300 000 kr</u>
	4 475 000kr

Utöver ovan redovisade inkomster kommer kommunen att erhålla intäkter för, nybyggnadskarta, bygglov, bygganmälan och husutsättning.

2.7 Fastighetsplan

Inom detaljplaneområdet finns ingen gällande fastighetsplan. Något behov av sådan föreligger heller inte för närvarande, men kan bli aktuell vid en uppsplittrad ägarstruktur och erforderlig/a/ gemensamhetsanläggning/ar/ (för eventuellt gemensamma markytor, p-platser, interna transportvägar, vatten, avlopp, energi m.m.) som följd. För eventuell kostnad svarar fastighetsägare.

2.8 Fastighetsbildning

2.8.1 Fastighetsreglering

De delar av planerad gårdsgata i Maltgatan och dess förlängning norrut, som inte ägs av Hässleholms kommun, skall genom fastighetsreglering överföras till kommunens fastighet, Hässleholm 88:1.

Fastigheter och delar av fastigheter som utgör kvartersmark (B, SCB resp. SC) inom kvarteren Donatorn och Verkstaden, skall i första hand slås samman till en enhet genom fastighetsreglering.

Servitut till förmån för allmänhetens rätt till allmän gångtrafik, inom markerat x-område, skall tryggas genom fastighetsbildningsservitut, till förmån för kommunal fastighet.

Befintligt utfartsservitut, till förmån för fastigheten Hässleholm 87:47 mot Kaptensgatan, skall hävas inom planerad del av gårdsgatan.

Kommer allmän parkeringsanläggning utföras i källare, skall officialrätt (genom servitut eller gemensamhetsanläggning) bildas.

2.8.2 Ledningsrätt

Till förmån för ledningshavare skall ledningsrätt upplåtas för allmänna ledningar inom kvartersmark. Kända sådana är markerade som u-område. För kostnaden svarar ledningshavare.

3 HANDLÄGGARE

Frågor avseende bygglov, nybyggnadskarta och husutsättning handläggs av kommunens Stadsbyggnadskontor, telefon 0451-26 89 13 (bygglov) och 0451-26 83 83 (nybyggnadskarta och husutsättning).

Frågor avseende gator, torg, belysning och allmän parkering handläggs av Tekniska kontoret, telefon 0451-26 82 57.

Frågor avseende anslutning av vatten och avlopp handläggs av Hässleholm Vatten AB, telefon 0451-26 83 15.

Frågor avseende anslutning av el handläggs av Sydkraft Elnät Hässleholm AB, telefon 0451-38 10 00 (vx)

Frågor avseende fjärrvärme handläggs av Hässleholm Fjärrvärme AB, telefon 0451-26 89 55.

Frågor avseende markförsäljning handläggs av Exploateringsavdelningen telefon 0451-26 81 75.

Frågor avseende lantmäteriförrättningar handläggs av Lantmäterimyndigheten i Hässleholm, telefon 0451-26 83 87 alternativt 26 83 83.

4 TIDPLAN

4.1 Detaljplan

Samrådsförfarandet har skett maj/juni 2001. Utställning är planerat till våren 2002 samt ett antagande sommaren 2002.

4.2 Ny byggnation

Ettapp I, som omfattar ca 2/3 av kv Donatorn, avses påbörjas våren 2002 och bedöms vara färdigställd i augusti 2003. Någon tidplan för ytterligare etapper föreligger inte för närvarande.

5 GENOMFÖRANDETID

5.1 Allmänt

När detaljplanen antas skall kommunen bestämma den tid markägarna har till sitt förfogande för att genomföra planen. När genomförandetiden är till ända, mister markägarna möjligheten att få ersättning för ej utnyttjad bebyggelserätt där marken tas i anspråk för nytt ändamål.

5.2 Speciella bestämmelser

Detaljplanens genomförandetid slutar tio år efter att antagandet vunnit laga kraft. Detta innebär att planen bör vara fullt utbyggd till detta datum.

HÄSSLEHOLMS KOMMUNS EXPLOATERINGSAVDELNING

L Bergman
Expl ing

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Annika Ståhlberg