



NORRTÄLJE KOMMUN

STADSARKITEKTKONTORET

LAGA KRAFTBEVIS

01-241

Datum 2000-08-28

Beslutet att anta / fastställa
denna plan har vunnit laga kraft

Sid 1(6)

den 25 juli 2000

Stadsarkitektkontoret
Norrtälje kommun

Gunnelle Hellgren

Lantmäterimyndigheten
Stockholms län

2000 -09- 0 1

Dnr

SAMRÅDSFÖRSLAG 1997-07-14

UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG 1999-06-15, rev. 2000-02-21

Detaljplan för kvn BALDER och FREJ i Norrtälje stad

Dnr 92-0464.214

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Till planförslaget hör:
Plankarta med bestämmelser
Denna planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Fastighetsillustration med beskrivning
Miljö- och kvalitetsprogram
Illustrationsplan
Fastighetsägarförteckning

PLANENS SYFTE

Planförslagets huvudsyfte är att uppnå ett bevarande av kvarterens bebyggelse- och miljökaraktär. Därtill skall trafikförsörjningen till kvarteren lösas så att befintliga direktutfarter mot Bangårdsgatan kan undvaras. Gällande detaljplaner medger en sammanhängande, större exploatering, vilken skulle undanröja områdets bevarandevärden.

PLANDATA

Avgränsning

Planområdet är beläget omedelbart norr om stadens bussterminal. Planförslaget omfattar hela kvarteret Frej och tomterna 1 - 3 och 6 - 8 i kvarteret Balder samt Frejgatan och omgivande delar av Narvagatan

Postadress
Box 807
761 28 NORRTÄLJE

Besöksadress
Estunavägen 14
E-mail registrator.stadsarkkont@norrtalje.se

Telefon vxl
0176-710 00

Telefax
0176-71233

Postgiro
3 20 66-5

Bankgiro
451-7694

och Bangårdsgatan. Förslaget följer gällande översiktsplan, enligt vilken Baldersgatan skall dras rakt över tomterna 5 och 10 i kv Balder. Enligt ett till samrådet under 1997 redovisat alternativförslag, som byggde på en "mildare" ombyggnad av Baldersgatan, hade de miljömässigt värdefulla tomterna Balder 5 och 10 kunnat ingå i bevarandeplanen. Detta förutsatte dock en ändring av Baldersgatans funktion och sträckning. Samrådet visade att det inte var möjligt att ta ställning till denna ändring av Baldersgatan, innan Vägverket fattat beslut om Västra vägens tillkomst. Vasagatan i öster lämnas utanför planen.

Areal

Planarealen uppgår till 1,7 ha.

Markägförhållanden

All mark inom planområdet ägs av Norrtälje kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan och KBP

Kvarteren Balder och Frej är redovisade som "förändringsområden" i den fördjupade översiktsplanen för Norrtälje stad, antagen av kommunfullmäktige i juni 1992. Enligt översiktsplanens rekommendationer skall den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen inventeras och utvärderas. Nya bostadsprojekt skall prövas med stor hänsyn till stadsdelens särart.

I översiktsplanen hänvisas till det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet i vilket angavs nybyggnad under 1992-94 med 30-40 lägenheter. Något senare bostadsförsörjningsprogram har inte tagits fram.

Detaljplaner

För kv Balder gäller en detaljplan fastställd av Kungl. Maj:t den 27 mars 1942. Planen anger bostadsändamål med byggnader i två våningar jämte inredd vind, fristående eller sammanbyggda två och två i tomtgräns.

För kv Frej gäller en detaljplan också fastställd av Kungl. Maj:t den 30 juni 1948. Den planen anger sammanhängande bebyggelse i tre våningar i förgårdslinjen längs Narvagatan, Vasagatan och Bangårdsgatan.

Sammanlagd möjlig byggnadsarea enligt planerna uppgår till 2 380 kvm för kv Balder (1/3 av tomtarean) och till 2 200 kvm för kv Frej, vilket motsvarar ca 5 350 kvm våningsarea (med 30 kvm/tomt för uthus) i kv Balder respektive 6 600 kvm i kv Frej.

Ingen av planerna har någon genomförandetid.

Kommunala beslut och program

Dåvarande stadsbyggnadskontoret upprättade den 30 oktober 1991 ett förslag till program för kvarteren Balder och Frej. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog 91-12-02, § 510, kommunstyrelsen godkänna programmet. Beslut i kommunstyrelsen saknas.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Kvarteren ligger i södersluttning med ca fem meters nivåskillnad mellan Narvagatan och Bangårdsgatan. Vegetationen är villaträdgårdens med fruktträd, syrén- och hagtornshäckar. Denna trädgårdskaraktär avses bevaras liksom ett antal lövträd i kvarteren.

Geotekniska förhållanden

Grundundersökning saknas, men några grundtekniska problem för den planerade bebyggelsen bedöms inte föreligga. Separata undersökningar får göras vid nybyggnad där så behövs.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i området.

Bebyggelse

Samtliga tomter utom Frej 1 och 7 är bebyggda. Samtliga bostadshus utom Frej 6 är uppförda kring förra sekelskiftet. Bebyggelsen representerar genom sin välbevarade och sammanhållna ursprungskaraktär ett stycke stadsbyggnadshistoria från järnvägsepokens början, vars grunddrag är väl värda att bevara.

Bevarandeintresset föreslås tillgodosett genom följande:

1. För hela planområdet ges en "q"-bestämmelse med ett generellt krav på anpassning till kvarterens miljövärden. Dessa preciseras i ett miljö- och kvalitetsprogram.
2. Den nuvarande tomtstrukturen lämnas i stort ograverad.
3. De fyra byggnaderna vid Frejgatan förses med bestämmelse att de ej får rivas.

Planen är utformad så att nybyggnad kan ske tomt för tomt. På Frej 8 har en upprustning redan genomförts. I en första etapp torde den obebyggda tomten Frej 7 tas i anspråk, om möjligt samtidigt med rivning och nybyggnad på Frej 6 och eventuellt Frej 2. I en andra etapp kan byggnaderna på Balder 6 och eventuellt Balder 7 ersättas med nya. Nybebyggelsen mot Narvagatan förutsätter att gatans bredd minskas. Detta kan göras oberoende av en ombyggnad av Baldersgatan. Utöver de fyra byggnaderna vid Frejgatan bör om möjligt även Frej 3 och Balder 2 och 3 bevaras. Frej 3 är iordningställt för kontorsändamål men kan återställas till bostadsändamål, om det är ekonomiskt genomförbart.

Byggrätten på de tomter där nybyggnad kan ske har begränsats med hänsyn till skala och parkeringskrav. Nya byggnader maximeras till 130 kvm byggnadsarea och högst tre lägenheter per tomt.

På den nuvarande parkeringstomten Frej 1 föreslås en ny byggnad i ett mot Bangårdsgatan framdraget läge för att få en pendang till byggnaden öster om Tingshustomten. Med bullerskärm, nedsatt hastighet på Bangårdsgatan och förstärkt isolering i fasader och fönster kan det utsatta bullerläget klaras. För att tillgodose behovet av bilplatser för de övriga tomterna med minsta möjliga ingrepp i trädgårdarna föreslås att den norra delen av Frej 1 disponeras för parkering.

I utbyggt skick rymmer kv Balder 15-16 lägenheter eller 19-20 om även Balder 2 och 3 nybebyggs. I kv Frej kan det totalt bli 20 - 23 lägenheter.

Vindsplanen i de nya byggnaderna ingår som del till lägenheterna i det övre bostadsplanet. Härigenom kan hiss undvaras.

Skyddsrum

Det i samrådsskedet redovisade behovet av skyddsrum är inte längre aktuellt, då staden inte längre är skyddsrumsort.

Friytor

Några gemensamma gräs- eller lekytor föreslås inte i planen. Lekutrymmet för småbarn får tillgodoses inom trädgårdarna på respektive fastighet. Närmaste bollplan finns vid Vigelsjöskolan.

Gator och trafik

Gator

Baldersgatan och Bangårdsgatan är huvudgator i stadens trafiknät. Enligt trafikberäkningar aktuella 1999 uppgår belastningen på Bangårdsgatan till cirka 4000 fordon / ÅMD och 10 00 på Baldersgatan i berörd del. Trafikmängdsberäkningar har gjorts med och utan Västra vägen. Med Västra vägen utbyggd minskar trafiken på Bangårdsgatan med 1000 fordon och utan den stannar minskningen på 250 fordon genom förbättring av Stockholmsvägen – Estunavägen. Osäkra faktorer som påverkar Bangårdsgatans trafik är en utbyggnad av hamnområdet och en eventuell anslutning av Stora Brogatan till Bangårdsgatan liksom en i samrådsalternativet 2 föreslagen avstängning av Baldersgatan. Med Västra vägen kan en framtida trafikmängd på Bangårdsgatan uppgå till 7 – 8000 fordon / ÅMD.

För att klara en godtagbar standard för gång och cykeltrafik längs Bangårdsgatan föreslås denna få en ändrad profil med 6,5 meter körbanebredd och en 3,5 meter bred gång- och cykelbana mot kvarteren Balder och Frej. Med bibehållen kvartersgräns medför detta att "trottoaren" mot "bussplanket" minskas till cirka 0,7 meter.

En sänkning av hastigheten på Bangårdsgatan är önskvärd dels för att det i någon mån bidrar till en lägre bullernivå, dels av trafiksäkerhetsskäl. Hastighetsnedsättningen bedöms bli en praktiskt följd av de föreskrivna upphöjda övergångsställena vid Vasagatan och i Frejgatans förlängning. Detta minskar inte Bangårdsgatans kapacitet och ändrar inte dess funktion som huvudgata.

Planket mot bussterminalen har gjorts om, så att det fått en höjd som både ger utblicksmöjligheter från terminalen mot bebyggelsen och gör Bangårdsgatan bättre från stadsbildssynpunkt.

Narvagatan, som är en lokalgata, utnyttjas även enkelsidigt för kantstensparkering av pendlare. Av miljöskäl föreslås denna parkering slopad och körbanebreddens minskad till 5,6 m. Med en ny trottoar på ca två meters bredd ges utrymme för en utökning av kvartersdjupet med två meter. Om de upphöjda övergångsställena på Bangårdsgatan medför en besvärande ökning av trafiken på Narvagatan kan trafiksäkerhetsnämnden besluta om erforderliga restriktioner. Redan idag upplevs säkerheten som undermålig i vissa snitt. Skulle Baldersgatan byggas om enligt översiktsplanen, torde Narvagatans anslutning behöva brytas på grund av nivåförhållandena. Genomförandet skulle också medföra en hög bulleravskärmning i den västra gränsen av Balder 3 och 6.

Frejgatan och Vasagatan är lokalgator. Frejgatan ligger kvar som allmän platsmark/gata då den primärt behövs för allmän gång- och cykeltrafik och därför inte bör utgöra kvartersmark, som tidigare föreslagits. Den behövs också för angöring och några besöksparkeringsplatser. Anslutningen till Bangårdsgatan stängs för biltrafik. Föreslaget övergångsställe i Frejgatans förlängning över Bangårdsgatan med öppning till bussterminalen är motiverad med hänsyn till terminalplankets längd och avståndet mellan de närmaste övergångsställena vid Vasagatan respektive Baldersgatan. En framtida nybyggnad av kvarteren Njord och Narstrand kan göra behovet större än idag att nå terminalen från Frejgatan.

Vasagatan lämnas oförändrad utanför planen.

Nuvarande angöringar med bil från Bangårdsgatan är omöjliga att behålla från säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. För att kunna ta bort dessa krävs att tomterna i kvarterets mitt kan angöras norrifrån. I detta syfte redovisar planförslaget en gränd, 3,5 meter bred genom kvarteret Frej och en skaftväg med anslutning till Narvagatan för tomterna 2 och 3 i kv Balder. En skaftlösning har prövats även i kvarteret Frej men påverkar Frej 6 och 7 mer negativt än gränden bland annat på grund av nivåskillnaden. Marken till gränden tas enbart från den norra tomtraden, vilka tomter till viss del kompenseras av kvartersbreddningen mot Narvagatan med två meter. Gränden avses anordnad som gemensamhetsanläggning på kvartersmark. Miljöförebilder från Norrtälje finns i Gullbacksgatan och Sjögatan i Kvisthamra.

Parkering

I kvarteret Frej ordnas parkeringen dels på tomtmark via gränden, dels vid grändinfarten från Vasagatan. Frej 6 och 7 nås med bil från Narvagatan. Gränden samnyttjas som manöveryta för att minimera intrånget i trädgårdarna.

För kvarteret Balder ordnas parkeringen på tomtmark förutom tre besöksplatser på Frejgatan. Totalt rymmer förslaget 50 platser till 36 – 42 lägenheter, motsvarande cirka 1,3 bilplatser per lägenhet. Ersättning för den parkering som tas bort från Narvagatan, cirka 30 bilplatser, tillskapas bland annat med den pendelparkering som är planerad på Flygfältsplatån. För den centrumanknutna parkeringen bör behovet ändå tillgodoses på sikt med en tidigare diskuterad däcklösning för parkeringen mellan kv Midgård och församlingshemmet.

Cykelstråk

Enligt bifogade "Trafikteknisk studie" av Tyréns Infrakonsult från mars 1999 bekräftas behovet av en skyddad cykelförbindelse längs Bangårdsgatan. Studien redovisar även förslag till åtgärder för att fullfölja sammanhängande stråk från Baldersgatan mot centrum. Stråken illustreras på karta i bilaga A. Åtgärdsförslagen ingår inte formellt i planförslaget.

Störningar

Utan bullerreducerande åtgärder överskrider enligt beräkningar bullernivån utomhus 55 dBA på tomterna mot Bangårdsgatan. För att klara detta föreslås en kombination av åtgärder: 1) den hastighetsnedsättning som uppnås genom de upphöjda övergångsställena vid Vasagatan och Frejgatan, 2) en skärm med 1,3 meters höjd i kvartersgränsen, 3) vissa fasadåtgärder. Detta, inklusive en bullerberäkning, redovisas närmare i bilaga B.

Bullerberäkningen är gjord med utgångspunkt från gällande tillåten hastighet på 50 km/tim. Den visar att inomhusnivåerna kan klaras med förstärkningsåtgärder. För tomtraden mot Bangårdsgatan kan uteplatser vid husgavlarna klaras inom 55-dB(A)-kravet utan separata avskärmningar, dock ej på Frej 1. Här och vid önskemål om uteplatser närmare Bangårdsgatan på andra tomter får separata avskärmningar ordnas. För att uppnå kravnivån på tomterna ända fram till planket erfordras ett oacceptabelt högt plank.

Teknisk försörjning

VA

Kvarteren är anslutna till det kommunala ledningsnätet. För Frej 6 och 7 samt Balder 6 erfordras nya anslutningar för VA. Övriga anslutningar kan bibehållas.

Värme

I första hand bör anslutning till fjärrvärme ske. Ledning kan läggas i gränden. I andra hand bör nya byggnader förses med vattenburen elvärme.

Sophämtning

Planförslaget möjliggör sophämtning från gränden, Frejgatan och Narvagatan mot vilka uthus med soputrymmen placeras. Soputrymmen skall planeras och förberedas för källsortering. För Balder 2 och 3

får sophämtning ordnas antingen från egen tomt med högre hämtningstaxa eller genom servitut gemensamt i soputrymmet på Balder 7.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Med planförslagets bevarandeariktning tillvaratas områdets kulturhistoriska och estetiska värden. Bevarandeariktningen innebär inte ett krav på musealt konserverande av dagens förhållanden och bevarande av varje byggnad. Om någon byggnad visar sig vara tekniskt uttjänt, skall den kunna ersättas. Gränden i kv Frej är ett nytt inslag men innebär inte att områdets grundkaraktär med lägenhetsvillor i trädgårdar förändras. Upplevelsemässigt kan gränden ge ett tillskott.

Fruktträden i trädgårdarna hör till de äldsta kvarvarande i staden. Gamla fruktträd utgör livsplats för flera arter svampar och lavar, som är ovanliga så här långt norrut i landet. Fruktträden har därigenom ett naturvårdsvärde, som planen till stor del ger möjlighet att spara.

Med de i planen föreskrivna åtgärderna mot trafikbuller från Bangårdsgatan skall gränsvärdena för buller inomhus kunna klaras av och till stor del även utomhus, vilket innebär en förbättring av boendemiljön. Till detta bidrar också att pendlarparkeringen på berörd del av Narvagatan försvinner.

Några negativa miljökonsekvenser i andra avseenden bedöms inte uppstå genom planförslaget.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

För uppförande av uthus och för fasadändringar och underhåll som utförs i enlighet med miljö- och kvalitetsprogrammet föreslås att bygglovplikten slopas. Däremot föreslås utökad bygglovplikt för byte av fasadfärg.

I bifogad fastighetsillustration redovisas kvartersbreddningen mot Narvagatan, ändring mot Bangårdsgatan och Vasagatan samt gränd och andra gemensamhetsanläggningar, som innebär att en del av nuvarande fastighetsgränser ändras. För att genomföra detta föreslås att den gällande tomtindelningen upphävs i och med att antagandebeslutet av den nya detaljplanen vinner laga kraft.

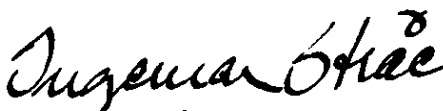
Genomförandetiden föreslås till 15 år.

Separat genomförandebeskrivning tillhör planen.

STADSARKITEKTKONTORET



Anders Erixon
Stadsarkitekt



Ingemar Stråe
1:e planarkitekt