

Detaljplan för del av KRISTIANSTADSVÄGEN, FRÅN KV FASANEN TILL KV LANSEN

Hässleholms stad och kommun
Skåne län



Detaljplanens tonvikt ligger på skapandet av ett tydligt gaturum som fungerar som entré till staden där alla trafikanter ska kunna färdas på ett enkelt och säkert sätt, och där gatan tydligt ska förmedla stadens olika funktioner till besökare och invånare.

Detaljplan

Antagen av BN 2006-06-13 § 172

Laga kraft 2006-07-06

HANDLINGAR

Planen utgörs av plankarta med planbestämmelser. Till planen hör planbeskrivning, genomförandebeskrivning, grundkarta samt markägarförteckning.

INLEDNING

Bakgrund

1994 fick väg 21 en ny sträckning norr om Hässleholms stad för att undvika genomgående tung trafik. Den gamla genomfartsvägen blev Kristianstadsvägen med betydligt färre antal fordon. 1993 passerade 13 400 fordon/årsmedeldygn (ÅDT) de centrala delarna via väg 21 jämfört med 1995 då 9700 fordon/ÅDT passerade samma sträcka och 1300 fordon på nya sträckningen för väg 21, enligt trafikflödeskartor gjorda av Hässleholms dåvarande gatukontor. Under 1995 togs det vidare steget mot ett återskapande av stadsgatan "Tredje avenyn" genom en tävling. Vinnande förslag (*"Vägen till Avenyn, 1995, VBB Landskap och VIA BONUM*) låg till grund för ombyggnaden av sträckan mellan Grönängsplan och Hembygdsparken.

Mål

Resterande Kristianstadsvägens standard, måttsättning och möblering, är idag fortfarande anpassad till en stor mängd genomfartstrafik. Utformningen inbjuder till höga hastigheter och vägen förmedlar endast stadens innehåll och funktioner genom skyltning.

Kristianstadsvägen är stadens entré från öster och med det har den en viktig roll som förmedlare av stadens identitet och särprägel. Det ska tydligt framgå för besökare att de har kommit in i staden och att de görs uppmärksamma på andra trafikanter.

Syfte

Detaljplanen syftar till att se över vägens dimensioner och förhållandet mellan gata och kvartersmark samt förmedla vad en omvandling från väg till stadsgata (d v s från genomfart till en gata som är del av stadens innehåll och funktioner) kan innebära för platsen.

Läge och omfattning

Planen omfattar Kristianstadsvägen mellan kvarteren Fasanen och Lansén. I detta räknas vägbanan och allt söder om den fram till kvartersmark.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Inom Hässleholms tätort är det förbjudet att transportera farligt gods på vägarna. I den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms tätort, antagen 1995, anges det att undantag råder för vissa vägar. På dessa är det tillåtet för lastbilar att på kortast möjliga lämpliga väg angöra, lasta och lossa inom förbudsområdet. I detta undantag ingår Kristianstadsvägen.

Detaljplaner

Inom planområdet gäller åtta planer, upprättade mellan 1948 - 2004. För i princip hela sträckan från Hembygdsparken och österut gäller utfartsförbud med stängselskyldighet på kvartersmarken söder om vägen.

Andra kommunala beslut

"Vägen till avenyn"

1994 utlystes en tävling om Kristianstadsvägens framtida utformning. Det var en del av flera olika stadsförnyelsearbeten som pågick i bland annat Hässleholms centrum. Resultatet levde upp till önskan om en enhetlig och väl sammanhållen gestaltning som bejakade vägens olika funktioner och trafikanternas säkerhet och trivsel. Förslaget ger en bild av en väl sammanhållen stadsgata, mellan Grönängsplan och Mellanhedsvägen, med tydligt gaturummet som blir mer stadsmässigt ju närmare centrum man kommer.

Ombyggnadens främsta målsättningar var att:

- anpassa vägen till sin nya funktion (från genomfartsled till att åter bli stadens tredje aveny),
- bryta ned de tvärgående barriärerna som en genomfart innebär,
- förbättra säkerheten,
- förbättra miljön och ge plats för samspel och trivsel i trafikrummet.

Kristianstadsvägen är idag utbyggd enligt förslaget ovan, från Grönängsplan till och med bron över Österåsgatan.

Samarbetsgruppen (presidierna från tekniska nämnden, miljönämnden och byggnadsnämnden, kommunstyrelsens arbetsutskott och berörda tjänstemän)

Den 19 januari 2004 förordar gruppen, enligt önskan från exploateringskontoret, byggnadsnämnden att planmässigt se över gatubredd, grönområden, trädplantering m m längs med Kristianstadsvägen mellan kv Fasanen och kv Lansen.

Detaljplaneuppdrag

Stadsbyggnadskontoret fick den 10 februari 2004 i uppdrag av byggnadsnämnden att uppföra en detaljplan enligt samarbetsgruppens rekommendationer.

OMRÅDET I DAG

Stadsbild

Besökare österifrån möter en bred väg vars huvudsyfte är att föra bilar vidare till en annan plats. Gaturummet är luftigt med yttre gränser som i söder flyter ut i kvartersmarkens låga och glesa bebyggelse. Den högst tillåtna hastigheten kan upplevas som en undre hastighetsgräns eftersom hänsyn inte behöver tas till andra trafikanter. Det är inte självklart varför biltrafikanter ska hålla sig till 50 km/h i korsningarna när det i övrigt är 70 km /h.

Konsekvenserna blir att det på vissa delar av denna sträcka är svårt att ta sig fram gående eller med cykel. Vägen bildar på så sätt en barriär att passera för boende och verksamma på stadens norra och södra delar. Vägen upplevs som otrygg och otrevlig för trafikanter utan bil.

De viktigaste formelementen i Kristianstadsvägens gaturum är den södra, väldigt tydliga och skarpa, linjen mellan kvartersmarken och vägen men även den längsmedgående bullervallen på vägens norra sida. En tydlig gräns mellan allmänt och privat är en bra kvalitet för en så viktig väg/gata.

Den allmänna ytan närmast vägen i söder består av öppna gräsytor med sporadiskt utspärade solitära träd. Gräsyterna mjukar upp upplevelsen av de stora hårdgjorda ytorna som utgör en stor del av gaturummet, dessutom fyller de en viktig funktion i omhändertagandet av dagvattnet.

Idag används vissa delar av kommunens mark för mer eller mindre tillfällig skyltning och reklam av verksamheter runt omkring. Det är åtgärder som i de flesta fall kräver bygglov.

Anknytande gator och trafik

Kristianstadsvägen är besökarens första möte med staden österifrån och leder trafikanter till den inre ringvägen, centrum, verksamhets-, studie- och idrottsplatser, parker och bostadsområden både i norr och söder. Bilar, bussar och lättare transporter tar sig snabbt och enkelt fram till och mellan det intilliggande bostadsområdet Östervärn, idrottsplatsen och verksamheterna på Österås, bostadsområdet Statten och det mångfunktionella centrum.

För cyklister och gående ”innanför” Kringelvägen finns möjligheter att röra sig fritt mellan stadens alla delar, men från Kringelvägen och österut kan dessa trafikanter däremot inte röra sig över Kristianstadsvägen på ett säkert och tillfredsställande sätt.

Kristianstadsvägen trafikeras idag av ett antal skåneexpressenbussar, som har hållplatser på aktuell sträcka. Någon förändring av dessa hållplatser föreslås inte. Även de lokala bussarna trafikerar området.

PLANENS INNEBÖRD OCH KONSEKVENSER

Sammanfattning

Detaljplanens tonvikt ligger på skapandet av ett tydligt gaturum som fungerar som entré till staden där alla trafikanter ska kunna färdas på ett enkelt och säkert sätt, och där gatan tydligt ska förmedla stadens olika funktioner till besökare och invånare.

Bestämmelsen ”HUVUDGATA” klassas i detaljplanen som en stadsgata som är miljö-prioriterad men med hög framkomlighet. Inom bestämmelsen finns det utrymme för (förutom vägbanor för bil) t ex en dubbelriktad gång- och cykelväg och dike kombinerat med trädplantering. Kvartersmarken i söder har även utökats på bekostnad av gatumark.

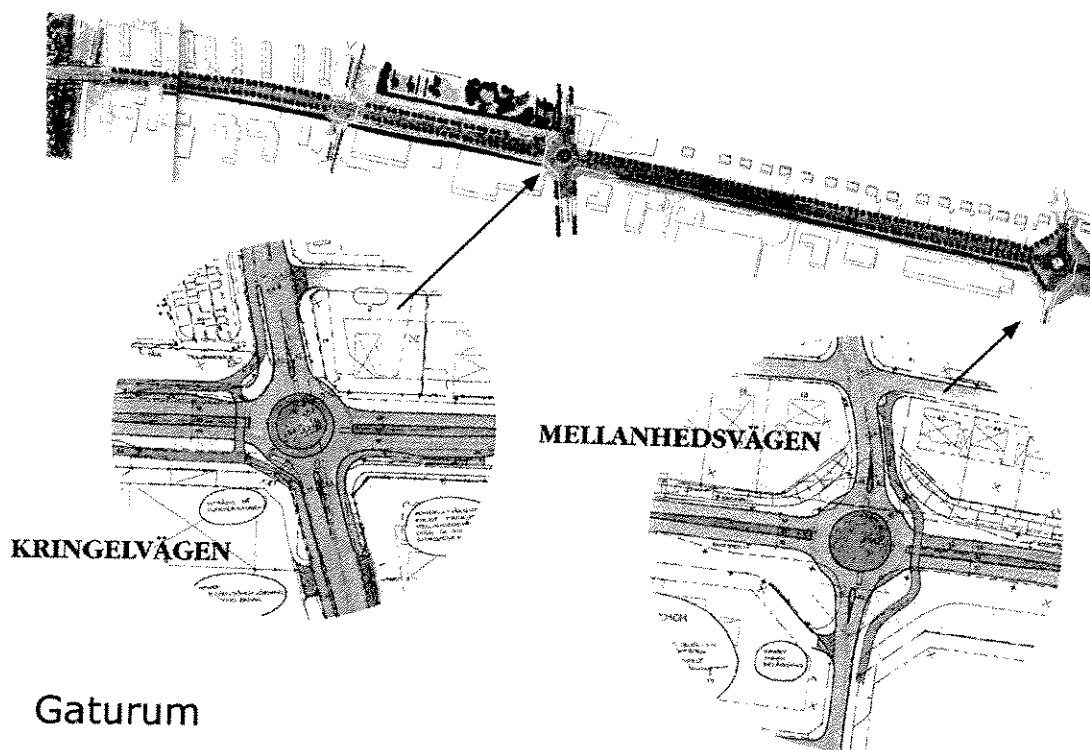
Till planföslaget finns skisser för att illustrera idéerna kring hur uppsatt mål kan nås för ytan markerad som "HUVUDGATA" på plankartan. I planen benämns Kristianstadsvägen som gata.

Stadsbild

Entré

Denna delen av Kristianstadsvägen bör också bli en del av konceptet "stadsgata" genom t ex trädtrader, planteringar, belysning, konst och genom omsorg vid utformning av korsningar. Planen medger två cirkulationsplatser som är ett led i flera cirkulationsplatser längs resan på Kristianstadsvägen in till staden.

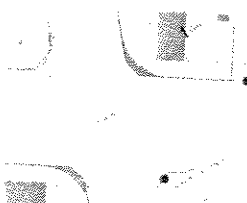
Träd, belysning och planteringar är även exempel på tydliga gränsmarkeringar mellan privat och offentligt.



Gaturum

Körhastighet

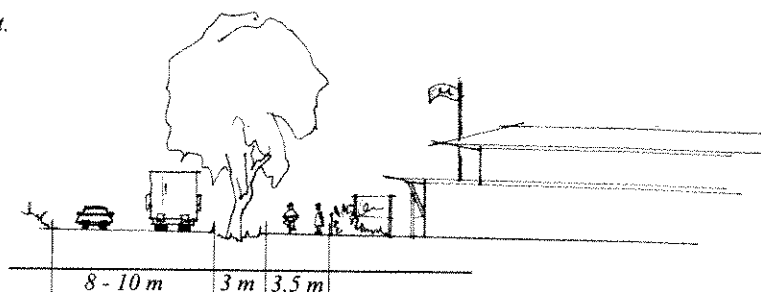
Genom tydlig markering mellan kvartersmarken och den offentliga gatan byggs gaturummet upp. Trädplantering och gatubelysning avgränsar rummet tydligt och gör att det upplevs intimare. Trafikanterna kommer varandra närmare och görs uppmärksamma på varandra. Automatiskt sänks bilarnas hastighet då de uppmärksammar att andra mer oskyddade trafikanter rör sig inom samma gaturum. Utformningen bör dock vara så att bilar kan köra mellan 50 - 70 km/h.



Idéskisser för cirkulationsplatserna Mellanhedsvägen och Kringelvägen.

De tre övre är hämtade från "Vägen till avenyn", den till vänster är en grov uppskattningsskiss gjord på Tekniska kontoret (februari 2005), Hässleholms kommun. Detaljplaneförslaget lämnar utrymme för den senaste.

Illustration av möjlig indelning av gaturummet.



Tillgänglighet och säkerhet

Då planförslaget välkomnar fler gående och cyklister på Kristianstadsvägen krävs det separata körbanor. Dubbelriktade, skilda från biltrafik, gång- och cykelbanor föreslås längs med hela vägens södra kant med tydliga övergångar till norr vid de fyra stora korsningarna. Gatans viktigaste funktion är fortfarande att leda trafikanter in till staden och dess olika delar. Framkomligheten för bilar är viktig men hastigheten måste saktas ner där de olika trafikanternas körbanor korsar varandra. Det enda sättet att uppnå denna effekt, att uppleva hastighetssänkningen som logisk och självklar, är genom gaturummets utformning. Gatans viktigaste uppgift är att skapa känslan av att trafikanten närmar sig staden och att radera uppfattningen av Kristianstadsvägen som en genomfartsväg.

För att hålla hög trafiksäkerhet är det generellt inte tillåtet att anlägga nya in- och utfarter mot Kristianstadsvägen. Dock har bedömning varit att ett par medlöpande ut- och infarter kan tillåtas på aktuell sträcka. Medlöpande in- och utfarter på Kristianstadsvägen kan bli aktuellt för Coop forum (Spjutet 6) och Wereens bil AB (Lansen 3).

Kollektivtrafiken är en viktig del i stadstrafiken och för att denna ska fungera måste framtida utformning ske i nära kontakt med Skånetrafiken. Även räddningstjänsten och deras behov av tillgänglighet vägs in.

Trafikbuller

Trafikmätning är gjord 2005 som visar att Kristianstadsvägen trafikeras av 6510 fordon/ÅDT (årsmedeldygn) varav 7 % tung trafik (cirka 456 stycken). Med aktuell ombyggnad förväntas trafiken inte öka nämnvärt på ca tio års sikt.

Beräkning av trafikbuller visar en ekvivalent ljudnivå i kvarter Flintlåsets bebyggelse visar 59 dBA i frifältsvärde och 34 dBA innenvå. Ekvivalent ljudnivå i kvarter Stormhattens bebyggelse visar 52 dBA i frifältsvärde samt 27 dBA innenvå.

Ekvivalent ljudnivå i kvarter Svedjemarkens bebyggelse visar 54 dBA i frifältsvärde och 28 dBA innenvå. Bullervall finns utmed kvarteret.

Efter ombyggnad av aktuellt gatuprojekt är det endast för kvarter Svedjemarkens bebyggelse som någon förändring väntas ske. Där en hastighetssänkning till 50 km/h skulle innebära att ekvivalent ljudnivå i kvarter Svedjemarkens bebyggelse blir 50 dBA i frifältsvärde och 26 dBA för innenvå.

För samtliga innevärden har en korrektion gjorts med -25,0 dBA för fasadisolering.

Utökning av kvartersmark

I planens södra gräns medges utökning av kvartersmark, vars användning är samma som den gränsande kvartersmarken. Det är dock inte tillåtet att bebygga den utökade kvartersmarken.

Konsekvenser

Utökning av kvartersmark får inte leda till negativ utveckling av gaturummets karaktär

När planen vunnit laga kraft är det öppet för fastighetsägarna att köpa till den bit mark som planen medger. Det innebär att flytten av kvartersgränsen närmare gatan kan komma att ske i olika takt.

Det betyder att en befintlig kvalitet i gaturummet kan gå förlorad. Den tydliga gränsen mellan privat och offentligt, genom rakt hållen linje med gränsmarkering i form av stängsel, blir otydlig. För att undvika att en så viktig gata ska få ett skräpigt och rörigt intryck är det av största vikt att inom bestämmelsen "HUVUDGATA" ordna gaturummet så att det stöd som behövs för att upprätthålla och förbättra egenskapen som entrégata skapas.

Den lättaste åtgärden, och som kan fungera som ryggraden i rummets form, är plantering av trädrader. Planteras dessa på rätt plats från början är det sedan lätt att komplettera med gång- och cykelvägar, belysning, hastighetsdämpande åtgärder m m.

Dagvattenhanteringen ska fortfarande lösas på plats

I och med utökningen av kvartersmark kan den sammanlagda hårdgjorda ytan längs gatan bli större än idag. Det innebär mindre grönyta som ska ta hand om dagvattnet. Det är viktigt att planera in och dimensionera diken/"gröna remsor".

Cirkulationsplats Kringelvägen kan komma behöva mer mark

Den grova skissen anger att ytterligare mark behövs i den sydvästra och nordöstra tomtgränsen. I skriften "Vägen till avenyn" anges inte samma markbehov i nordöst. Exakt ytbehov framkommer först när cirkulationsplatsen detaljstuderats

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer kan gälla för vissa geografiska områden eller hela landet och anger det högsta värdet som får förekomma på olika störningar. En miljökvalitetsnorm anger de nivåer som människan och/eller naturen kan utsättas för utan fara för påtagliga olägenheter. Aktuell detaljplan föranleder inget överskridande av gällande miljökvalitetsnormer.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

Vid genomförande av nya medlöpande in- och utfarter ska planering ske i samråd med tekniska kontoret och stadsbyggnadskontoret.

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

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm i mars 2005



Leif Berg
stadsbyggnadschef

Revidering efter samråd

Kvarter Fasanen har tagits bort från aktuellt planförslag. Detaljplanen har dessutom kompletterats med u-områden, samt ett par släpp i utfartsförbudet för att tillåta ett par medlöpande in- och utfarter på sträckan.

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm i mars 2006



Leif Berg
stadsbyggnadschef

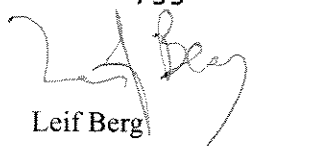


Annica Holmberg
planarkitekt

Revidering efter utställning

I kvarter Lansen har byggrätten utökats genom att förgårdslinjen flyttats närmre Kristianstadsvägen. Den aktuella förgårdslinjen kommer då att ligga i ungefär samma linje som utmed Kristianstadsvägen västerut. Anpassning sker efter befintliga ledningar och diverse ledningsrätter. Detaljplanen föreslås även revideras genom att bryta utfartsförbudet en bit på fastigheten Spjutet 4 och på Spjutet 1 för att ge infartsmöjlighet. Utfart ska dock planeras och byggas i samarbete/samförstånd med tekniska kontoret och stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm i juni 2006



Leif Berg
stadsbyggnadschef



Annica Holmberg
planarkitekt

Byggnadsnämnden antaget detaljplanen 2006- *06 -13* , § *172*

Laga kraft 2006 - *07 - 06*

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för del av Kristianstadsvägen, från Kv Fasanen till Kv Lansen, Hässleholms tätort, Hässleholms kommun, Skåne län.

1 BAKGRUND

1.1 Beslut, syfte och omfattning

Tagna beslut, planens syfte och omfattning framgår av bifogad planbeskrivning.

2 ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER, HUVUDMÄN FÖR GENOMFÖRANDET

2.1 Detaljplan.

Grundkarta och detaljplan upprättas genom kommunens försorg.
Planens syfte är att utöka kvartersmarken på Kristianstadsvägens södra sida.
Planen handläggs genom normalt planförfarande.

2.2 Bebyggelse.

2.2.1 Befintlig bebyggelse.

Längs Kristianstadsvägens södra sida finns byggnader för bostäder, handel och industri.

2.2.2 Ny bebyggelse.

Mark inom planförslaget längs Kristianstadsvägen får ej bebyggas.

2.3 Markägarförhållanden.

Hässleholm 87:14, 87:22 och 87:29 som omfattas av planområdet och ingår i Kristianstadsvägen ägs av kommunen. Övrig av planen berörd mark är i privat ägo.

2.4 Anläggningar.

2.4.1 Huvudmän.

Kommunen är huvudman för allmänna gator och parkområden.

Hässleholms Vatten AB är huvudman för va – verksamheten.

E.ON Elnät Sverige AB är huvudman för eldistributionsnätet inom planområdet.

Hässleholms Fjärrvärme AB är huvudman för fjärrvärmenät.

2.4.2 Mark.

Inom området finns inga kända fornlämningar.

2.4.3 Va-anläggningar

2.4.3.1 Inom planområdet söder om Kristianstadsvägen, finns ledningar för spill- och dagvatten, vattenledningar (även huvudledningar) samt inom en delsträcka en större råvattenledning

Dagvatten omhändertas inom befintliga grönytor inom allmän plats mark.

När mark enligt planförslaget tilläggs angränsande fastighet, skall avledning av dagvatten från nuvarande allmän platsmark avledas till mottagande fastighet. Eventuella tilläggsavgifter med anledning av detta för utökad tomtyta betalas av mottagande fastighet. Nytt abonnemang för avledning av dagvatten kan i särskilda fall krävas.

2.4.4 Gator, Gc-väg, belysning.

Anläggande av cirkulationsplats i korsningen Norra Kringelvägen och Kristianstadsvägen skall detaljstuderas.
Längs Kristianstadsvägens hela södra kant föreslås utbyggnad av GC-väg. Utfart för medlöpande trafik kan anordnas inom Stormhatten 2, Spjutet 6 och Lansen 3.
Belysning inom planområdet är utbyggd.

2.4.5 Eldistribution.

Eldistributionsnätet är utbyggt inom planområdet.

2.4.6 Fjärrvärme.

Fjärrvärmenät är utbyggt inom kv. Stormhatten och planeras byggas vidare österut till kv. Lansen.

2.4.7 Kollektivtrafik.

Busshållplatser för regional busstrafik finns inom Kristianstadsvägen. I övrigt trafikeras området av lokal busstrafik.

2.5 Utgifter.

Kommunens utgifter för plangenomförandet har preliminärt uppskattats av respektive förvaltning till följande belopp i 2005 års kostnadsnivå:

<u>Detaljplan inkl grundkarta och markägareförteckning</u>	166 120 kr
SUMMA	166 120 kr

Ovanstående summor är redovisade exkl moms.

2.6 Inkomster.

Kommunen kommer att erhålla intäkter för fastighetsförsäljning.

2.7 Fastighetsplan.

Fastighetsplan erfordras ej.

2.8 Fastighetsbildning.

2.8.1 Fastighetsreglering.

För planerad cirkulationsplats i korsningen Norra Kringelvägen och Kristianstadsvägen kan mark från Slagsvärdet 9 och Svedjemarken 1 behöva ianspråk tas genom fastighetsreglering. Kommunen svarar för inlösen av erforderlig mark.

Fastighetsreglering kan ske längs hela plansträckningen för utökning av söder om Kristianstadsvägen angränsande fastigheter.
För kostnaden härför svarar respektive fastighetsägare.

2.8.2 Ledningsrätt/servitut

Vid reglering av mark från nuvarande allmän platsmark till angränsande fastigheter söder om Kristianstadsvägen skall ledningsrätt alt. servitut bildas för de inom överförda områdena befintliga allmänna ledningarna. Ledningshavaren svarar för kostnaden härför.

2.9 Ändrad markanvändning.

Inom planområdet finns gällande detaljplaner med upphörd genomförandetid. Eftersom genomförandetiden gått ut, torde någon ersättningsbar planskada inte föreligga för berörda fastigheter, med anledning av den ändrade markanvändningen.

3 HANDLÄGGARE.

Frågor avseende detaljplan och bygglov handläggs av kommunens Stadsbyggnadskontor, telefon 0451- 268908 (detaljplan), 268911 (bygglov).

Frågor avseende gata (gc-väg) och parkområde handläggs av kommunens

Tekniska kontor, telefon 0451- 268252 (gata , gc-väg), 268252 (park).

Frågor avseende vatten – och avloppsledningar handläggs av Hässleholms Vatten AB, telefon 0451-268315.

Frågor avseende markförvärv handläggs av kommunens Exploateringsavdelning telefon 0451-268175, alt. 268168.

Frågor avseende lantmäteriåtgärder handläggs av Lantmäteriet, Hässleholm, telefon 0451- 268387.

Frågor avseende eldistributionsnätet handläggs av E.ON Elnät Sverige AB, telefon 0451-381000 (vx).

Frågor avseende fjärrvärmenätet handläggs av Hässleholm Fjärrvärme AB, 0451-267000 (vx).

4 TIDPLAN

4.1 Detaljplan.

Samrådsförfarande med myndigheter och fastighetsägare/sakägare bedöms ske under våren 2006 och ett antagande under sommaren 2006.

4.2 Lantmäteriåtgärder.

Lantmäteriåtgärder utförs efter att erforderliga avtal träffats mellan parterna.

5 GENOMFÖRANDETID

5.1 Allmänt.

När detaljplanen antas skall kommunen bestämma den tid markägaren har till sitt förfogande för att genomföra planen. När genomförandetiden är till ända mister markägaren möjligheten att få ersättning för ej utnyttjad bebyggelserätt.

5.2 Speciella bestämmelser.

Detaljplanens genomförandetid slutar 10 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Detta innebär att planen bör vara fullt utbyggd till detta datum.

HÄSSLEHOLMS KOMMUNS EXPLOATERINGSAVDELNING


Tommy Olsson
Expl ing