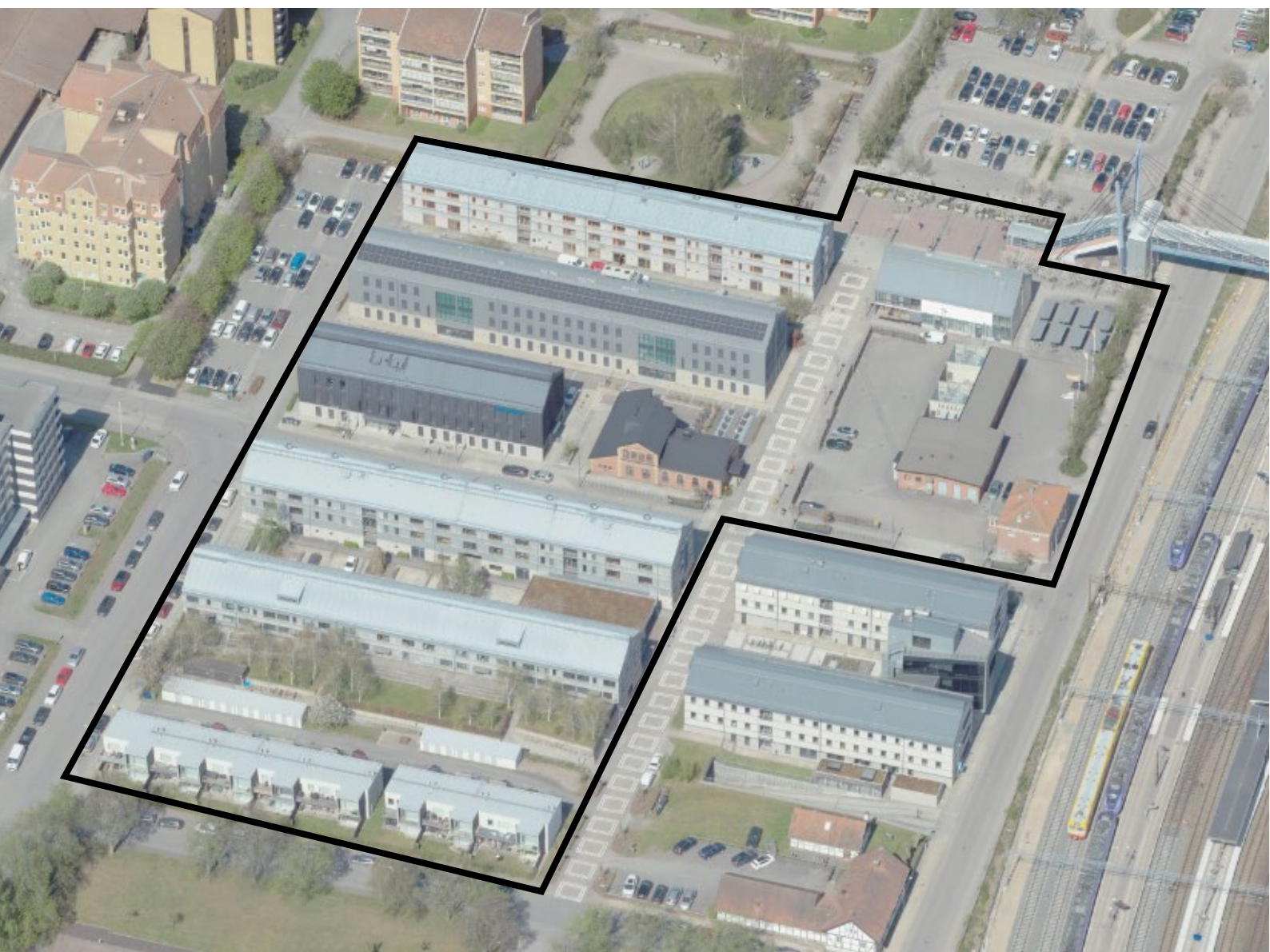


Planbeskrivning

Ändring av detaljplan för Norra Station, Bokeberg

Hässleholms stad och kommun, Skåne län



► Innehållsförteckning

Detaljplanens syfte	3
Innehåll	3
Beskrivning av detaljplanen	5
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar och konsekvenser.....	12
Planeringsunderlag.....	22
Genomförandefrågor	22
Bilaga.....	24

► Detaljplanens syfte

Syfte

Syftet med ändringen är att ta bort det tvingande kravet på att parkeringsplats skall anordnas i källarplan och under gårdsgata i planbestämmelsen P-PLATS₁.

► Innehåll

I detta avsnitt kan du ta del av beslut och handlingar som ligger till grund, eller är kopplade, till detaljplanen. Det finns också information om detaljplaneprocessen, sakägare samt övrig ärendeinformation, såsom laga kraft datum och planarkitekt.

Ärendeinformation

Ändring av detaljplan för Norra Station, Bokeberg, Hässleholm, Hässleholms kommun

Planarkitekt: Vilma Johansson, vilma.a.johansson@hassleholm.se, tel. 0451 - 26 70 00

Planchef: Cecilia Lindgard

Diarienummer för detaljplanen är: 2026-24

Samrådshandling

Tillhörande handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning (denna handling)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

För att få all information och se helheten i ärendet bör plankartan läsas tillsammans med de beskrivningar som hör till ärendet. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslaget samt redovisa planens syfte, konsekvenser, genomförande och förutsättningar.

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt PBL (2010:900) 5 kap 7 §. Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden tas inför samråd och granskning samt vid detaljplanens antagande.

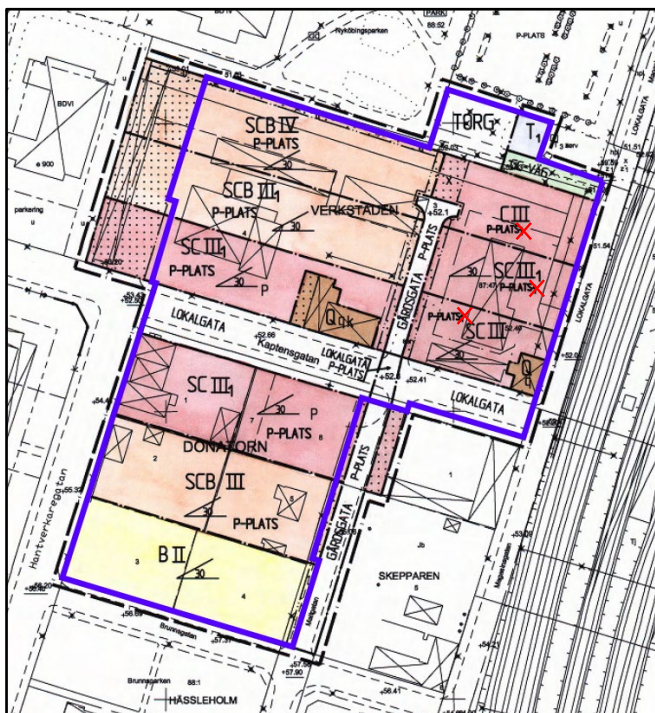


Figur 1: Planprocessen vid standardförfarande.

Varför ändring av detaljplan valts

Att endast ta bort det tvingande kravet i planbestämmelsen P-PLATS₁ från gällande detaljplan bedöms rymmas inom det ursprungliga syftet, varför en ändring av detaljplan är möjlig. Det ursprungliga syftet är att möjliggöra byggnation av IT-Center som föreslås innehålla skola och företag med denna inriktning i nära anslutning till resecentrum, samt att det får finnas viss service. Föreslagen ändring påverkar inte nu gällande detaljplans intention negativt, utan möjliggör snarare för en mer flexibel hantering av parkeringsfrågan i området. I ändringen provas endast lämpligheten av att ta bort reglering av underjordiskt garage, och övrig reglering i gällande detaljplan kommer fortsatt att gälla.

I samband med ändringen av detaljplanen har plankartan digitaliserats med hänvisning till tydlighetskravet. Det innebär att plankartan redovisas med samtliga gällande bestämmelser.



Figur 2: Planområdet för ändringen är markerat i blått och ändringen innebär att ta bort det tvingande kravet på att parkeringsplats skall anordnas i källarplan och under gårdsgata (se röda kryss).

Sakägare

Berörda sakägare är de som ingår i fastighetsförteckningen. Fastighetsförteckningens avgränsning definieras av lantmäterimyndigheten i samarbete med miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala beslut

Hässleholms Industribyggnads AB har den 19 augusti 2025 ansökt om planbesked för att ändra detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81). Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 december 2025 att ge miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till ändring av detaljplan.

- Beslut om positivt planbesked (2025-12-16 §168)

► Beskrivning av detaljplanen

I detta avsnitt sammanfattas en beskrivning av detaljplanens huvuddrag, planområdets befintliga strukturer samt omfattning, lokalisering och genomförandetid. Det redovisas även för den planerade markanvändningen och utvecklingen som kommunen avsett med planen.

Planens huvuddrag

Ändringen består av att ta bort det tvingande kravet på underjordiskt garage i bestämmelsen P-PLATS₁, vilket möjliggör för en mer flexibel hantering av parkeringsfrågan och säkerställer att framtida exploatering inte begränsas av krav på underjordiskt garage.

Följande föreslås i detaljplanen:

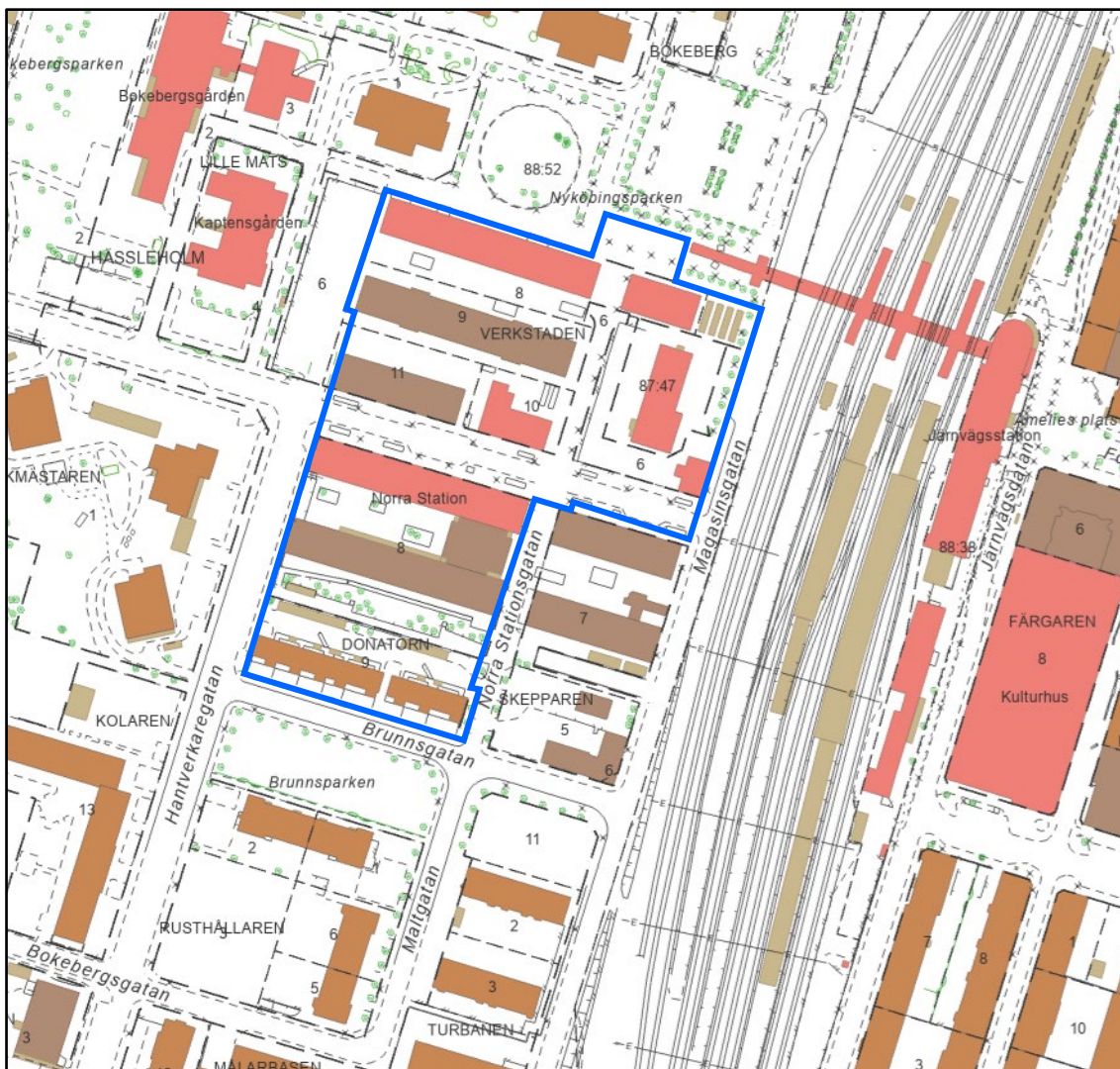
- Ta bort planbestämmelsen P-PLATS₁ och ersätta den med (P-PLATS) som innebär att parkering får anordnas i källarplan och under gårdsgata/lokalgata.

Plandata

Planområdet är centralt beläget strax väster om Hässleholms C och är cirka 2 hektar stort.

Inom planområdet ingår följande fastigheter med respektive ägare:

- del av fastighet Hässleholm 87:47 (E.ON Energidistribution AB)
- del av fastighet Verkstaden 6 (Hässleholms Industribyggnads AB)
- Verkstaden 8 (KunskapsPorten Hässleholm AB)
- Verkstaden 9 (Hässleholm Norra Station AB)
- Verkstaden 10 (Hässleholms Industribyggnads AB)
- Verkstaden 11 (Hässleholm M6 AB)
- del av fastighet Hässleholm 88:1 (Hässleholms kommun)
- del av Hässleholm 88:52 (Hässleholms kommun)
- Donatorn 9 (Donatorn Förvaltning AB)



Figur 3: Planområdets lokalisering markerat i blått.

Planområdet idag

Området Norra Station har ett utbud av blandade funktioner och är idag exploaterat med modernare lamellhus om tre till fyra våningar med inslag av äldre skyddsvärda tegelbyggnader. Byggnaderna innehåller främst kontor, men även bostäder, garage, restauranger och en servicebutik.

Planområdet är till största del helt hårdgjort, bortsett från enstaka gröna inslag mellan lamellerna. Gröna tak förekommer också, vilket ökar de gröna värdena i ett hårt exploaterat område. I övrigt domineras de öppna ytorna mellan byggnaderna av bil- och cykelparkeringar.

Föreslagen trafikstruktur

Parkering

Parkering för internt behov inom Norra Station föreslås lösas på kvartersmark i enlighet med gällande detaljplans tillhörande illustrationsplan samt kvalitetsprogram. Kommunens riktlinjer för parkeringstal kan vägleda beslutsfattandet i bygglovsskedet. Det kan finnas

motiv till att göra avvikelser från riktlinjerna mot bakgrund av områdets närhet till Hässleholms centralstation samt beroende på framtida verksamhets parkeringsbehov.

Vad gäller allmän parkering på allmän platsmark föreslås det omhändertas i enlighet med kommunens strategiska ställningstaganden för hur parkeringsfrågan bör lösas.

Parkeringsanläggningar bör placeras i stadens periferi, och arbetsplatser och målpunkter som kan nås med kollektivtrafik bör ha mer restriktiva parkeringsmöjligheter.

Genomförandetid

Ändringen av detaljplanen har en genomförandetid på 5 år (60 månader) från det datum den vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att det finns synnerliga skäl. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla men kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad bygg rätt).

Tidigare ställningstaganden

Nedan redovisas relevanta ställnings- och beslutstaganden av Hässleholms kommun. Detta innefattar huruvida detaljplanen går i linje med kommunens översiktsplan, strategier och planer samt regionala och mellankommunala intressen.

Fördjupad översiktsplan

Aktuellt planområde är utpekade som befintlig blandad stadsbebyggelse, cityhandel och förtätning i den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad, antagen 2018. Den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad bedöms vara aktuell. Planförslaget bedöms gå i linje med detta.

Ett ställningstagande avseende parkering är att kommunen ska verka för att etablera större parkeringsanläggningar, i garage eller parkeringshus, i strategiska lägen i stadens periferi. Dessutom kan mer friyta frigöras för handel och verksamheter genom att flera verksamheter och butiker samutnyttjar parkeringsytor eller använder gemensamma parkeringshus.

I det framtida trafiksystemet ska trafikstrukturen underlätta för fler att gå, cykla eller åka kollektivt. Det är viktigt att stadens gångvägnät, cykelvägnät och kollektivtrafik lyfts till samma standard som stadens biltrafiknät. För att ge förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem bör man vara restriktiv med parkeringsplatser vid arbetsplatser och målpunkter som kan nås med kollektivtrafik.

Strategier och planer

Trafikstrategi

Enligt kommunens trafikstrategi ska kommunen verka för yteffektiva parkeringsplatser i tätorterna i form av parkeringshus. Inom aktuellt område finns ett befintligt parkeringsgarage för allmän parkering och i gällande detaljplan för del av Verkstaden 6

(1293K-P2024/1) möjliggörs ett parkeringshus. Mot bakgrund av detta bedöms det inte nödvändigt att reglera ett krav på ytterligare ett underjordiskt garage i aktuellt område.

Trafikplan

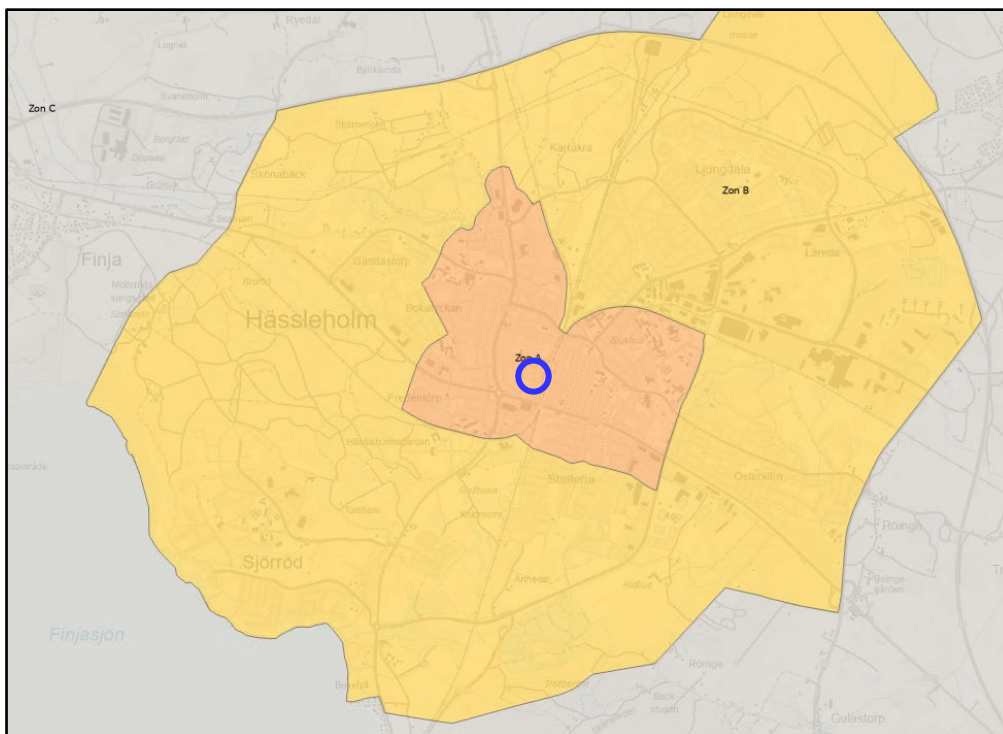
Magasinsgatan, direkt öster om planområdet, är i trafikplanen utpekad för åtgärder i syfte att skapa utrymme för ersättningsbussar. Planändringen bedöms inte påverka denna funktion. Det finns goda parkeringsmöjligheter i området och planändringen förväntas inte generera ett ökat trafikflöde. Magasinsgatan bedöms därför inte belastas i någon större utsträckning eller hindra framkomligheten för ersättningstrafiken.

Riktlinjer för parkeringstal

Parkeringstalen visar kommunens syn på parkeringsbehovet men kan justeras upp eller ned i samråd med exploatören, efter beslut av miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Fastighetsägare kan få ett reducerat parkeringstal genom att vidta åtgärder som underlättar för hållbart resande och därmed minskar bilbehovet, så kallade mobilitetsåtgärder.

Behovet av bilparkering varierar beroende på vilken typ av verksamhet som etableras. För kontorsverksamheter kan behovet påverkas av exempelvis antalet anställda och förekomsten av företagsbilar. För handelsverksamheter är det framför allt besöksparkeringen som kan variera, beroende på verksamhetens inriktning och vilken typ av varor eller tjänster som erbjuds. Verksamheter som främst erbjuder tjänster, exempelvis frisör eller bank, bedöms generellt ha ett lägre behov av besöksparkering än verksamheter där kunder hämtar eller transporterar fysiska varor.

Aktuellt planområde befinner sig inom Zon A, centrumzonen, som utgörs av centrum för Hässleholms tätort där den täta stadsmiljön erbjuder kvalitéer såsom närhet till arbete, handel, service, med mera. Här är tillgången till kollektivtrafik bäst. Även tillgången till gång- och cykelbanor är god. Flerbostadshus, kontor, service och handel dominerar och bilinnehavet är bland det lägsta i kommunen. Här återfinns även områden med möjlighet till utveckling i kollektivtrafiknära läge och merparten av zonen hamnar inom en kilometers radie från Hässleholms centralstation.



Figur 4: Zonindelning för cykel- och bilparkering. Planområdet markerat med blå cirkel.

Tillgången till allmänna parkeringar är också bättre i zon A än i övriga zoner vilket återspeglas i de lägre parkeringstalen i zon A. Vid ombyggnation och förtätning, framför allt i zon A, kan det vara aktuellt att göra avsteg från parkeringstalen eller avstånd till parkering om parkeringsantalet inte går att tillgodose på den egna fastigheten.

Kulturmiljöplan

På fastigheten Verkstaden 6 finns en tidigare disponentvilla som är särskilt värdefull enligt 8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900). Likaså är elektricitetsbyggnaden på fastigheten Verkstaden 10 särskilt värdefull. Byggnaderna skyddas i gällande detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81) och kommer inte påverkas negativt av aktuell planändring.

Strukturplan för Västra Centrum

Det stora antalet tillkommande bostäder i Västra Centrum innebär ett ökat behov av parkeringsplatser för både boende och resenärer till centralstationen. Parkeringar bör samlas i strategiskt placerade anläggningar runt centrum, gärna i multihus som kan samutnyttjas och integreras med andra verksamheter. Genom att placera parkering inom cirka 200 meter från bostäder och kontor kan biltrafiken minska, vilket främjar hållbart resande och en mer attraktiv stadsmiljö.

Vid kommande detaljplaner föreslås platsanpassade parkeringstal baserade på vad som byggs och hur projektet kopplar till omgivande bebyggelse och infrastruktur. Den ökade flexibiliteten kan ge mer träffsäkra parkeringstal och säkerställa att endast nödvändigt parkeringsbehov tillgodoses. God tillgång till kollektivtrafik, bilpooler, cykelparkeringar, rabatterade kollektivtrafikkort och andra mobilitetsåtgärder kan motivera ett lägre parkeringsutbud jämfört med dagens nivåer som normalt finns i staden. Flexibla parkeringstal kan även sänka byggkostnader och hyror genom att minska behovet av att

anlägga parkering. Mobilitetsåtgärder kan säkerställas genom bygglov eller avtal mellan kommunen och byggherren.

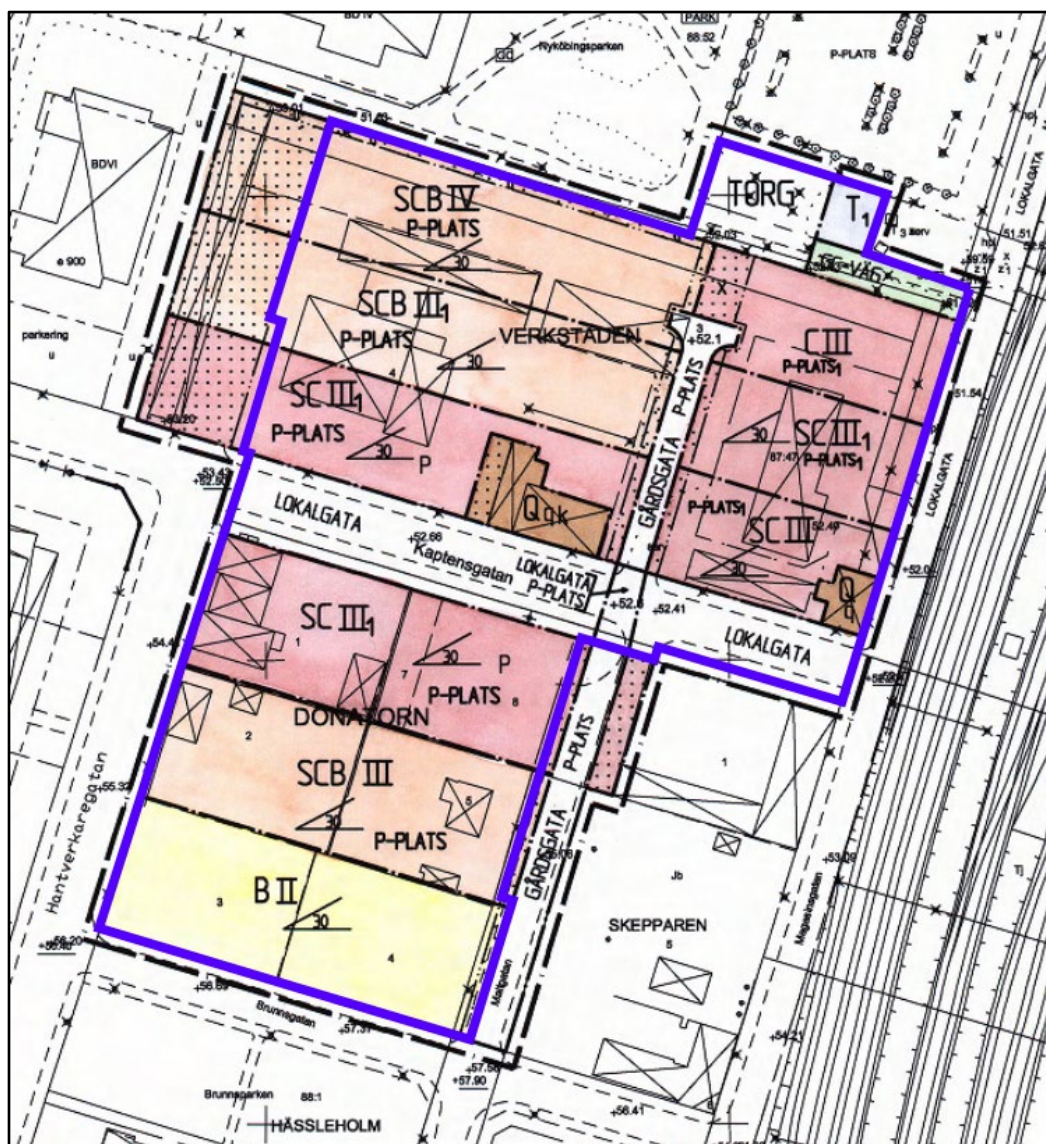
Gällande detaljplan

Planområdet innefattar gällande detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81) som möjliggör för bostäder, skola, kontor och centrumbebyggelse i maximalt tre våningar med undantag för en fjärde våning i delar av området. Parkering både får och skall anordnas i källarplan och under gårdsgata/lokalgata.

Gällande detaljplan 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”.

Syftet med aktuell planändring anses fortfarande gå i linje med gällande detaljplans syfte.

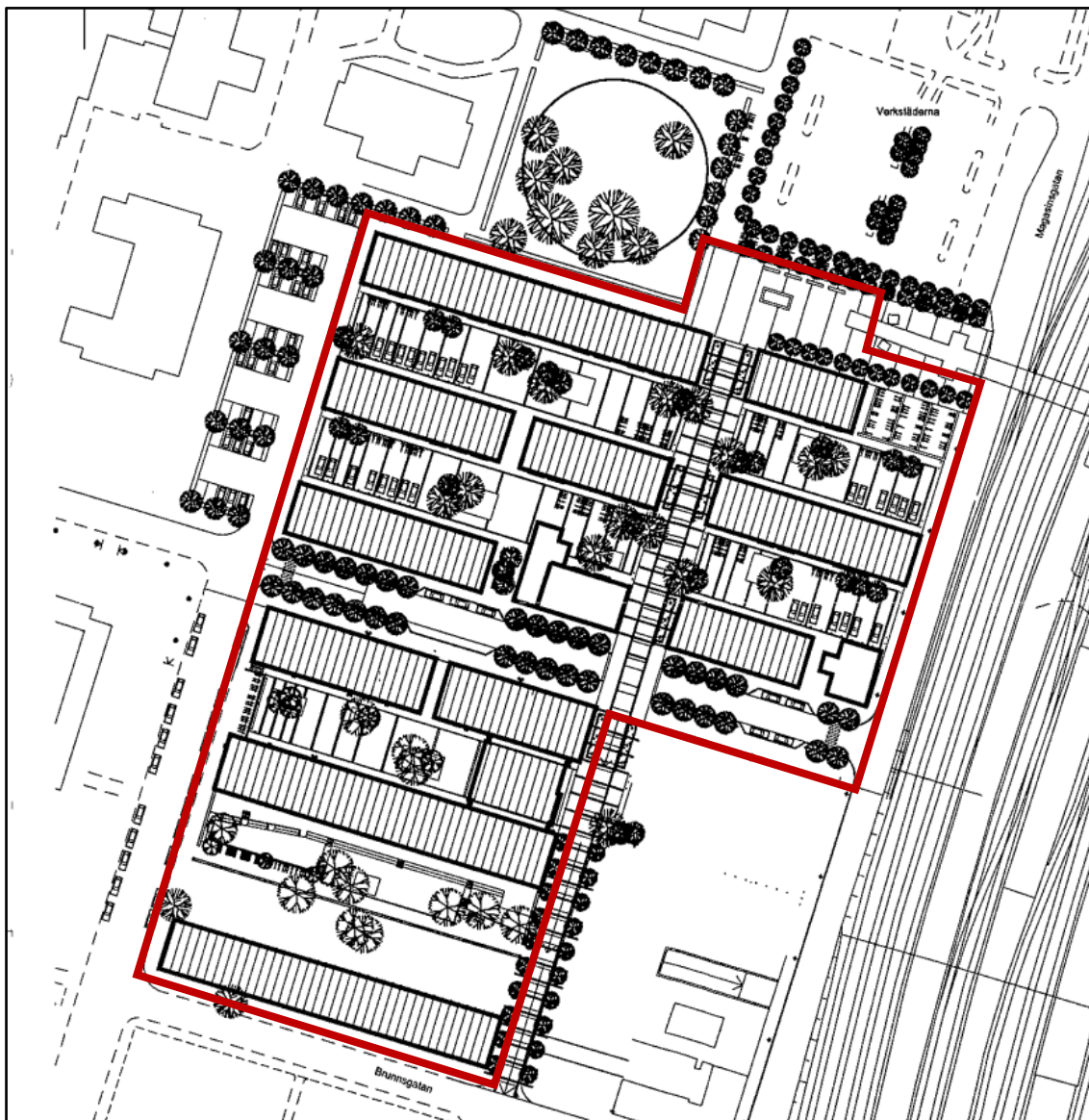


Figur 5: Gällande detaljplan med aktuellt planområde markerat i blått.

Till detaljplanen hör även en illustrationsplan samt ett kvalitetsprogram.

Parkeringslösningen som presenteras i illustrationsplanen är beräknad för att klara av Norra Stations interna parkeringsbehov. Detta tillgodoses med ett parkeringshus i Skepparen 7 (före detta Skepparen 1). Ökad exploateringsgrad med byggnation mellan huslängorna ställer krav på parkeringshus även i kvarteret Verkstaden.

Gällande detaljplan föreslår att ett parkeringsgarage för allmän parkering ska byggas i östra och västra delen av kvarteret Verkstaden samt i kvarteret Donatorn. Ytparkeringar på kvartersmark för personbilar föreslås anordnas i västra delen av kvarteret Verkstaden, men också på gårdarna med tillfarter i väster samt från Magasingatan.



Figur 6: Illustrationsplan tillhörande detaljplan för Norra Station, Bokeberg. Aktuellt planområde markerat i rött.

► Förutsättningar och konsekvenser

I detta avsnitt kan du läsa om planförslagets förutsättningar samt konsekvenser. De olika ämnena presenteras följt av vilka avvägningar som legat till grund för planens utformning.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11-18 §§ miljöbalken. En särskild miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas därför inte. Ställningstagandet att genomförandet av detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan grundar sig på följande:

- planförslaget följer den fördjupade översiktsplanens intentioner.
- MKN för vatten, buller och luft bedöms inte överskridas.
- planförslaget innebär inga risker för människors hälsa och säkerhet.

Ändringen av detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan med hänvisning till ändringens ringa omfattning inom ett redan etablerat centrumkvarter (*Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2026-04-28*).

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2010:477) avser halterna i utomhusluften av kväveoxid, svaveldioxid, bly, kolmonoxid, partiklar, bensen och ozon. Miljökvalitetsnormerna överstigs inte i Hässleholms kommun. Planförslaget bedöms inte innebära någon försämring av miljökvalitetsnormerna för luft.

Vatten

Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) syftar till att tillståndet i våra vatten inte ska försämrast och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö kvalitet. Planförslaget bedöms inte innebära någon försämring av miljökvalitetsnormerna för vatten.

Området ligger inom verksamhetsområde för spill- och dricksvatten Hässleholm. Planområdet berör inte någon grundvattenförekomst. Infiltration inom fastigheten kommer att vara begränsad då dagvattnet från planområdets byggnader och hårdgjorda ytor kommer att ledas bort via dagvattenledningar. Ytvattenrecipienten för områdets dagvatten är Finjasjön. Nedströms, innan Finjasjön, finns dagvattendammar för fördröjning av dagvatten från Hässleholms stad som leds ut i sjön via Maglekärrens bäcken.

Riksintressen

Planområdet är beläget cirka 25 meter från Södra stambanan samt befinner sig inom MSA-området för Ängelholms flygplats, vilka är kommunikationsanläggningar av riksintresse. Den aktuella planändringen avser ett redan planlagt och bebyggt område där markens

lämplighet för befintlig användning tidigare har prövats och fastslagits genom gällande detaljplan. Ändringen innebär ingen utvidgning av planområdet, ingen ny markanvändning och ingen ökning av exploateringsgrad eller byggrätter som kan antas påverka riksintresset negativt.

Vatten

Dagvattenhantering

Dagvatten från planområdet avleds via kommunala dagvattenledningar och planändringen bedöms inte medföra en ökad belastning på ledningsnätet. Hela planområdet är redan utbyggt och hårdgjort, vilket innebär att dagvattensituationen i nuläget är etablerad och bedöms inte öka. Tvärtom kan ett uteblivet underjordiskt garage få positiva effekter på dagvattenhanteringen. Ett sådant garage skulle kräva både dränering och pumpning, vilket i sin tur hade medfört ytterligare belastning på de befintliga ledningarna. Genom att undvika denna typ av anläggning främjas en mer robust och klimatanpassad dagvattenhantering inom området.

Skyfall och översvämning

Enligt kommunens översiktliga skyfallskartering finns inga översvämningsskänsliga områden i planområdet. Däremot ansamlas vatten vid skyfall direkt norr om planområdet. Det är positivt att inte anlägga ett underjordiskt garage inom planområdet, eftersom denna typ av konstruktion ligger på en nivå där vatten naturligt samlas vid kraftiga regn och därför har en förhöjd risk för översvämning. Genom att undvika underjordiska utrymmen minskar risken för vatteninträngning och skador på både byggnad och installationer.



Figur 7: Skyfallskartering med aktuellt planområde markerat i rött.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Planområdet ligger inom yttre restriktionsområde för Garvaren 14. Det är därför positivt om det inte blir ett underjordiskt garage där pumpning krävs, då det kan förflytta föroreningen.

I övrigt finns det inga potentiella föroreningar i området.

Olyckor

Räddningstjänst

Samråd med Räddningstjänsten Hässleholm ska alltid ske om räddningstjänstens stegutrustning antas fungera som alternativ utrymningsväg från byggnad. Byggherre har ansvaret att samråda med Räddningstjänsten för att säkerställa utrymningssäkerheten i ett bygglovsskede.

Om räddningstjänstens åtkomlighet för utrymning av byggnader inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det innebär att trapphusen skall uppfylla lägst klass Tr2, alternativt att ytterligare en oberoende utrymningsväg anordnas. Tillgängligheten för räddningstjänsten säkerställs slutligt i bygglovskedet.

Att inte anordna ett underjordiskt garage skulle förbättra räddningstjänstens möjligheter då räddningsinsatser i underjordiska garage ofta är komplexa och riskfyllda.

Bebyggd miljö

Planområdet skiljer sig idag tydligt från den omkringliggande bebyggelsen både i uttryck och struktur. Inom området dominerar moderna lamellhus i tre till fyra våningar med öst-västlig orientering, med inslag av tegelbyggnader som bryter strukturen. Tegelbyggnaden i nordöstra delen av området avviker karaktärsmässigt och framstår som en relativt sluten byggnad med få fönster, sliten fasad och spaljé samt förekomst av skadegörelse.



Figur 8: Fotografier från byggnaden i nordöst. Fotograf: Vilma Johansson.

Planändringen innebär ingen reglering som direkt påverkar befintlig bebyggelse eller dess struktur. Planändringen säkerställer i stället att framtida exploatering inte begränsas av krav på underjordiskt garage. Detta skapar bättre förutsättningar för ny bebyggelse och möjliggör en omstrukturering av platsen som långsiktigt kan harmonisera bättre med stadsbilden.

Trafik

Motortrafik

Gatustrukturen i området har en relativt tydlig rutnätsstruktur, där kvarteren ramas in av gator. Rakt igenom Norra Station går en lokal- och gårdsgata, Norra Stationsgatan, som delvis är öppen för enkelriktad biltrafik. Inga ytterligare in- och utfarter eller gatuparkeringar föreslås i planändringen varför den inte bedöms påverka infrastrukturen negativt.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i direkt anslutning till Hässleholms centralstation, vilken är en stark nod i Skåne. Det finns därmed mycket god tillgång till kollektivtrafik i Norra Station. Närheten till centralstationen kan främja ett hållbart resande hos både besökare och verksamma i området, vilket på sikt kan minska bilberoendet och behovet av parkeringsplatser. Ändringen ökar flexibiliteten i hanteringen av parkeringsfrågan och bedöms därför som positiv för området.

Gång- och cykeltrafik

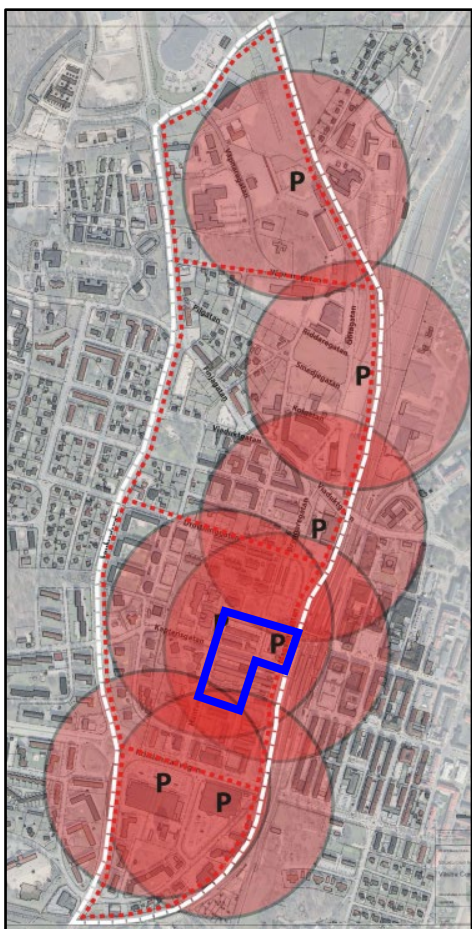
Genom Norra Station sträcker sig en lokal- och gårdsgata, Norra Stationsgatan, ämnad för gång- och cykeltrafik samt begränsad biltrafik. I övrigt finns det separata trottoarer längs med gatunätet, medan cykling sker i blandtrafik. Planändringen bedöms inte påverka gång- och cykeltrafik negativt.

Parkering

Parkeringsmöjligheter

Inom 100 meter från planområdet finns flera parkeringsmöjligheter. Förutom 150 markparkeringar inom Norra station finns befintligt parkeringsgarage i söder, pendlarparkeringar i norr och markparkering med möjlighet att bygga parkeringshus i väst. Utöver detta finns även en del markerade gatuparkeringar i området.

Av strukturplanen för Västra Centrum framgår det att planerade parkeringshus i området överlappar sitt upptagningsområde, framför allt i de centrala delarna vid aktuellt planområde.



Figur 9: Illustration över parkeringsmöjligheter i Västra Centrum. Varje röd cirkel visar ett område på cirka 200 meter från närmsta planerade parkeringshus. Aktuellt planområde är markerat i blått.

Området förses med parkeringsmöjligheter på både allmän platsmark och kvartersmark. Pendlarparkeringar i norr och parkeringshus i söder ägs av kommunen (gul markering nedan). Parkeringen på fastigheten Verkstaden 6, i planområdets västra del, ägs av Hässleholms Industribyggnads AB som initierat planändringen (se blå markering nedan), och ytterligare pendlarparkeringar i norr är privatägda (se orange markering nedan).



Figur 10: Parkeringsmöjligheter i förhållande till planområdet, som är markerat i rött.

Detaljplanen för Verkstaden 6 möjliggör ett nytt parkeringshus i området samt kontor och centrum. I planbeskrivningen förtydligas det att det möjliggörs cirka 110 nya parkeringsplatser, varav 22 platser är avsedda för föreslagen byggrätt för kontor och centrum inom fastigheten.

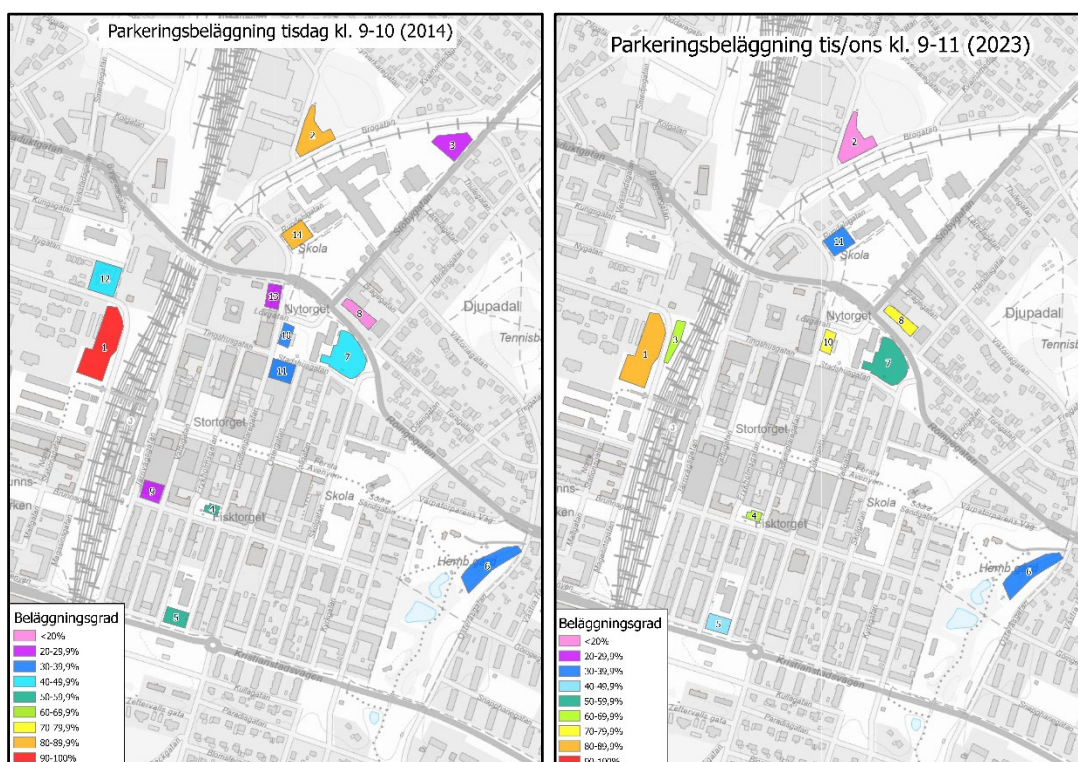
Parkeringsbehov

I den gällande detaljplanen för Norra Station, Bokeberg, som ställer krav på ett underjordiskt garage, uppskattas garagets yta kunna rymma cirka 100 parkeringsplatser. Dessa platser är enligt planbeskrivningen avsedda för allmän parkering. Vidare beskriver kvalitetsprogrammet att parkeringar för Norra Stations interna behov tillgodoses med ytparkering inom kvarteretsmark och med parkeringshus inom fastigheten Skepparen 7 (före detta Skepparen 1). Det då planerade underjordiska garaget under aktuellt planområde var alltså inte avsett för att tillgodose verksamheterna ovan mark, utan för allmän parkering.

Om byggrätten i aktuellt område utnyttjas maximalt beräknas det enligt kommunens riktlinjer för parkeringstal krävas cirka 36 parkeringsplatser vid kontor som huvudändamål. Den handel och service som kan förväntas inom området rör sig främst om mindre butiker, café, frisör och liknande där parkeringsbehovet för besökare kan antas vara mindre. Med hänsyn till områdets direkta närhet till kollektivtrafik bedöms även parkeringsbehovet vara mindre. Det är därför möjligt att göra avsteg från kommunens riktlinjer för parkeringstal.

Beläggingsgrad

Inom ramen för framtagandet av kommunens riktlinjer för parkeringstal, som antogs 2025, analyserades beläggingsgrader på olika offentliga parkeringar runt om i staden. Den ena inventeringen gjordes 2014 och den andra gjordes 2023. Resultaten av inventeringarna visas i kartorna nedan, där beläggingsgrad presenteras i procent.



Figur 11: Resultatet över inventeringarna avseende parkeringsbeläggning. T.v från 2014. T.h från 2023.

En beläggingsgrad på 80 procent eller mer anses inte vara optimal. Risken är då att man kan komma att behöva köra runt och leta efter en plats. Av inventeringarna kan man dra slutsatsen att det finns tendenser till en minskad beläggingsgrad över tid, alltså en minskad efterfrågan på parkeringsplatser.

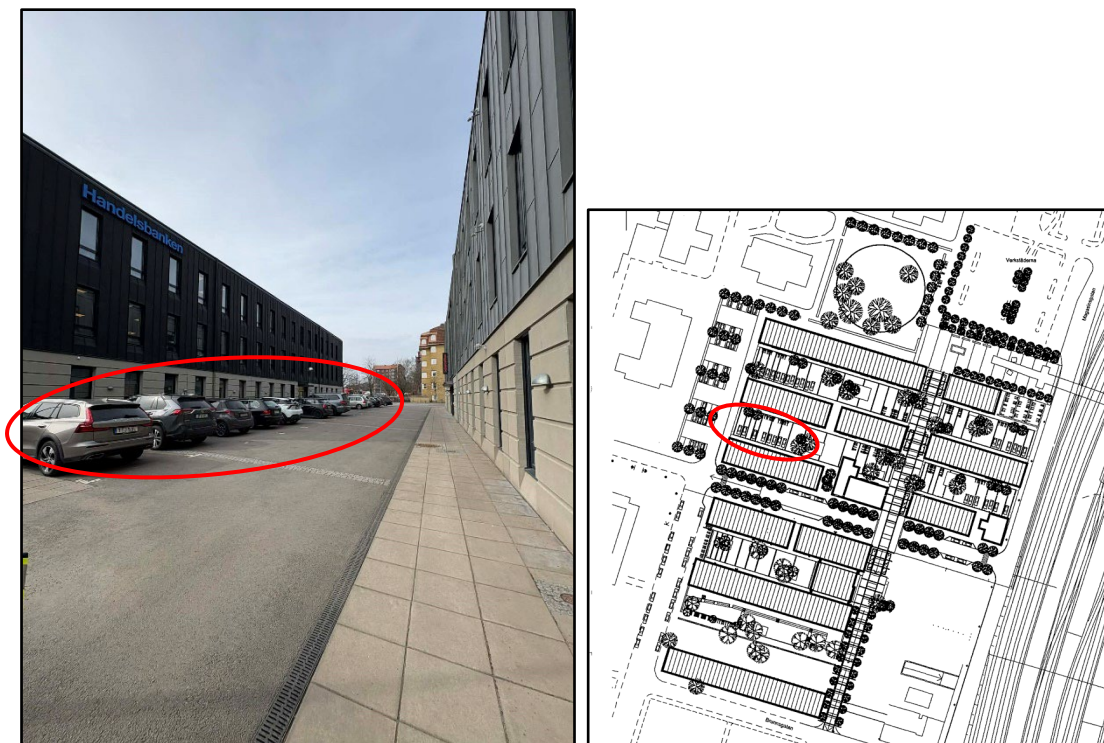
Vad som inte framgår av inventeringen ovan är beläggingsgraden för det allmänna parkeringsgaraget i direkt anslutning till aktuellt planområde på fastigheten Skepparen 7. Garaget ägs av kommunen och under 2025 var beläggingsgraden knappt 30 procent. Det finns därmed goda möjligheter att hitta allmän parkering i närområdet. Inte heller presenteras beläggingsgraden för ytparkeringen på Verkstaden 6. Vid platsbesök, tisdagen den 24 mars 2026 klockan 11, som gjordes i samband med planändringen kunde det konstateras en mycket låg beläggingsgrad (se figur 11).



Figur 12: Parkerade bilar på ytparkeringen på Verkstaden 6 vid platsbesöket. Fotograf: Vilma Johansson.

Parkeringslösningar

Enligt illustrationsplanen och kvalitetsprogrammet för gällande detaljplan finns det plats för 13 ytparkeringsplatser på kvartersmark. Resterande 23 parkeringsplatser som krävs för att tillgodose ett maximalt nyttjade av byggrätten hänvisas enligt kvalitetsprogrammet till parkeringshuset på Skepparen 7 som är allmän parkering. Parkering kan också hänvisas till kvartersmark på den västra delen av Verkstaden 6, där det även är möjligt att bygga parkeringshus idag. Beroende på exakt utformning av framtida exploatering i aktuellt område är det möjligt att göra fler parkeringsplatser än vad illustrationsplanen visar. Idag ser vi att 18 parkeringsplatser har skapats för Verkstaden 11, jämfört med tänkta 8 platser enligt illustrationsplanen.



Figur 13: Verklighetens utformning av parkeringsplatser (t.v.) i förhållande till illustrationsplanen (t.h.).
Fotograf: Vilma Johansson.

Slutsats

Att ställa krav på uppförande av parkeringsgarage, i ett område med redan hög täckningsgrad och goda parkeringsmöjligheter, är inte lämpligt utifrån kommunens strategiska ställningstaganden om att främja hållbart resande och nyttja tillgängligheten till kollektivtrafiken samt att placera parkeringshus i stadens periferi. Förutsatt att trenden på minskad efterfrågan av parkeringsplatser går i samma riktning framöver anses det inte nödvändigt att anordna ytterligare ett underjordiskt garage för allmän parkering i området.

Utifrån den fördjupade översiktsplanen från 2018, som säger att större parkeringsanläggningar bör placeras i strategiska lägen i stadens ytterområden och att man ska vara restriktiv med parkeringsplatser vid arbetsplatser och målpunkter som kan nås med kollektivtrafik, finns det skäl att inte anlägga allmän parkering i större omfattning inom det aktuella området.

Aktuellt planområde befinner sig dessutom inom zon A i riktlinjerna för parkeringstal där tillgången till allmänna parkeringar anses god och där det bedöms aktuellt att göra avsteg från parkeringstalen eller avstånd till parkering om parkeringsantalet inte går att tillgodose på den egna fastigheten.

Parkeringsmöjligheter inom kvartersmark och i vilken utsträckning det kommer att krävas beror på den verksamhet som ska bedrivas inom planområdet. Det är bygglovsavdelningen som gör en slutlig bedömning av parkeringsbehovet i varje enskilt fall, och det är möjligt att göra avsteg från riktlinjerna för parkeringstal om så anses lämpligt. Parkeringen måste däremot uppfylla lagkraven på tillgängliga parkeringar.

Sociala

Befolkning och service

Mot bakgrund av att aktuellt område är lokaliserat centralt i Hässleholms stad, precis vid Hässleholms centralstation, finns ett utbud av både offentlig och kommersiell service i nära anslutning till området. Norra Station präglas av kontor och verksamheter och dess närhet till kollektivtrafik gör området attraktivt att välja som arbetsplats.

Tillgänglighet

Vid exploatering ska tillgängligheten till fastigheterna samt eventuell ny bebyggelse säkras.

Trygghet

Från trygghetsundersökningen som gjordes 2024 har otrygga platser markerats ut i aktuellt område. Den nordöstra tegelbyggnaden utnyttjas idag som en mötesplats och ett tillhåll för misstänktsamma möten mellan individer, såsom synlig drogförsäljning. Platsen upplevs ödslig och har bristande belysning samt få övervakande inslag. Trots stora flöden av människor som passerar Norra Station och Hässleholms centralstation stannar få i området, vilket ökar risken för sociala störningar. Den byggda miljön präglas av otydliga gränser mellan offentlig och privat mark, begränsad tillträdeskontroll och delar utan fönster, vilket försvagar den sociala kontrollen.

En ändring av aktuell detaljplan kan sannolikt skapa förutsättningar för en omstrukturering och underlätta exploatering av verksamheter på platsen som skapar en mer levande miljö, "ögon på gatan" och en ökad trygghet. Detta kan i sin tur öka den sociala kontrollen och därmed även den upplevda tryggheten.

Kulturmiljö

Inom planområdet, på fastigheten Verkstaden 6, finns disponentvillan som tillhört Hässleholms Bryggeri, även kallad Lille Mats bryggeri. Den är klassad som mycket värdefull bebyggelse enligt Kulturmiljöplanen 2026. Dessutom, på fastigheten Verkstaden 10, finns gamla elverkets byggnad "Elektricitets-werket" som också är klassad som särskilt värdefull bebyggelse. Byggnaderna skyddas i gällande detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81) och kommer inte påverkas negativt av aktuell planändring.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen (1988:950), genast avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

► Planeringsunderlag

Här presenteras en referenslista med de planeringsunderlag och utredningar som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

Kommunala

- Fördjupad översiktsplan för Hässleholms stad (2018)
- Trafikstrategi (2017)
- Trafikplan (2021)
- Riktlinjer för parkeringstal (2025)
- Kulturmiljöplan (2026)
- Strukturplan för Västra Centrum (2024)
- Detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (2010:900), (2026-04-28)

► Genomförandefrågor

I detta avsnitt finns information om avtal och ekonomi, ansvar och drift samt fastigheter och försörjning.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Enligt PBL 4 kap 7 § ska kommunen vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser.

- Exploatören är ansvarig för genomförandet inom kvartersmark.
- Hässleholms Miljö AB är huvudman för VA-verksamheten för de allmänna ledningarna.
- Hässleholm Miljö AB är huvudman för fjärrvärmenätet i Hässleholms stad.
- E.ON Energidistribution AB är huvudman för eldistributionsnätet inom planområdet.

Tekniska frågor

Energiförsörjning, tele och bredband

Ledningar för fiber, el, tele och fjärrvärme finns inom eller i planområdets direkta närhet.

Avfallshantering

Utrymmen för avfallshantering ska vara tillgänglighetsanpassade och utformas så att kraven på god arbetsmiljö för avfallshämtaren uppfylls. Placering vid nybyggnation diskuteras i bygglovsskedet.

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas inom området i samråd med Räddningstjänsten och Hässleholms Miljö AB. Generellt ska brandvattenförsörjning ske via brandposter i gata med maximalt 150 meter mellan brandposterna.

Fastighetsrättsliga frågor

Förslaget till ändring av detaljplan påverkar inga rättigheter och innebär därmed inga fastighetsrättsliga frågor.

Servitut

Det finns officialservitut (1293-1523.2) för väg till förmån för Hässleholm 87:47, belastande Hässleholm 88:1 och Verkstaden 6.

Ekonomi och avtal

Planekonomi

Ändringen av detaljplanen bekostas av Hässleholms Industribyggnads AB.

Exploatören står för alla uppkomna kostnader i samband med exploatering, exempelvis flytt av ledningar, anslutningsavgifter, bygglovavgifter och eventuella utredningar.

Planavgift

Planavtal har upprättats med exploatören. Planavgiften har reglerats i planavtalet och ingen ytterligare planavgift ska därmed tas ut i samband med bygglov.

Miljö - och stadsbyggnadsförvaltningen i Hässleholm, juni 2026

Cecilia Lindgard
Planchef

Vilma Johansson
Planarkitekt

Bilaga

Planbeskrivning tillhörande detaljplan för Norra Station, Bokeberg (1293K-P02/81).



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, genomförandebeskrivning, grundkarta samt markägareförteckning.

Underlagsmaterial till planen är bl.a. "Riskanalys 1997", Räddningstjänsten, Hässleholms kommun, samt "Utredning av magnetiska fält inom kv Verkstaden", Öhrns Ingenjörbyrå 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. Inklusive 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.

Utstömmande 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

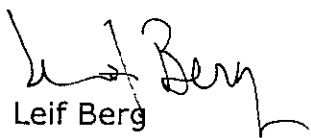
Genomförandetiden för detaljplanen slutar tio år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

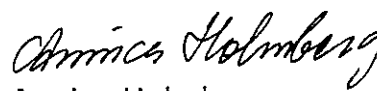
Tomtindelning som fastställdes 1960-05-19 upphör att gälla för fastigheten Skepparen (nr 4), ej fastighetsbildad.

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

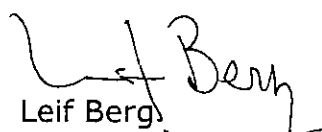

Annica Holmberg
Planingenjör

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.

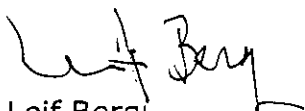

Leif Berg
Stadsbyggnadschef


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.

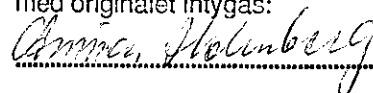
STADSBYGGNADSKONTORET i Hässleholm i juni 2002.

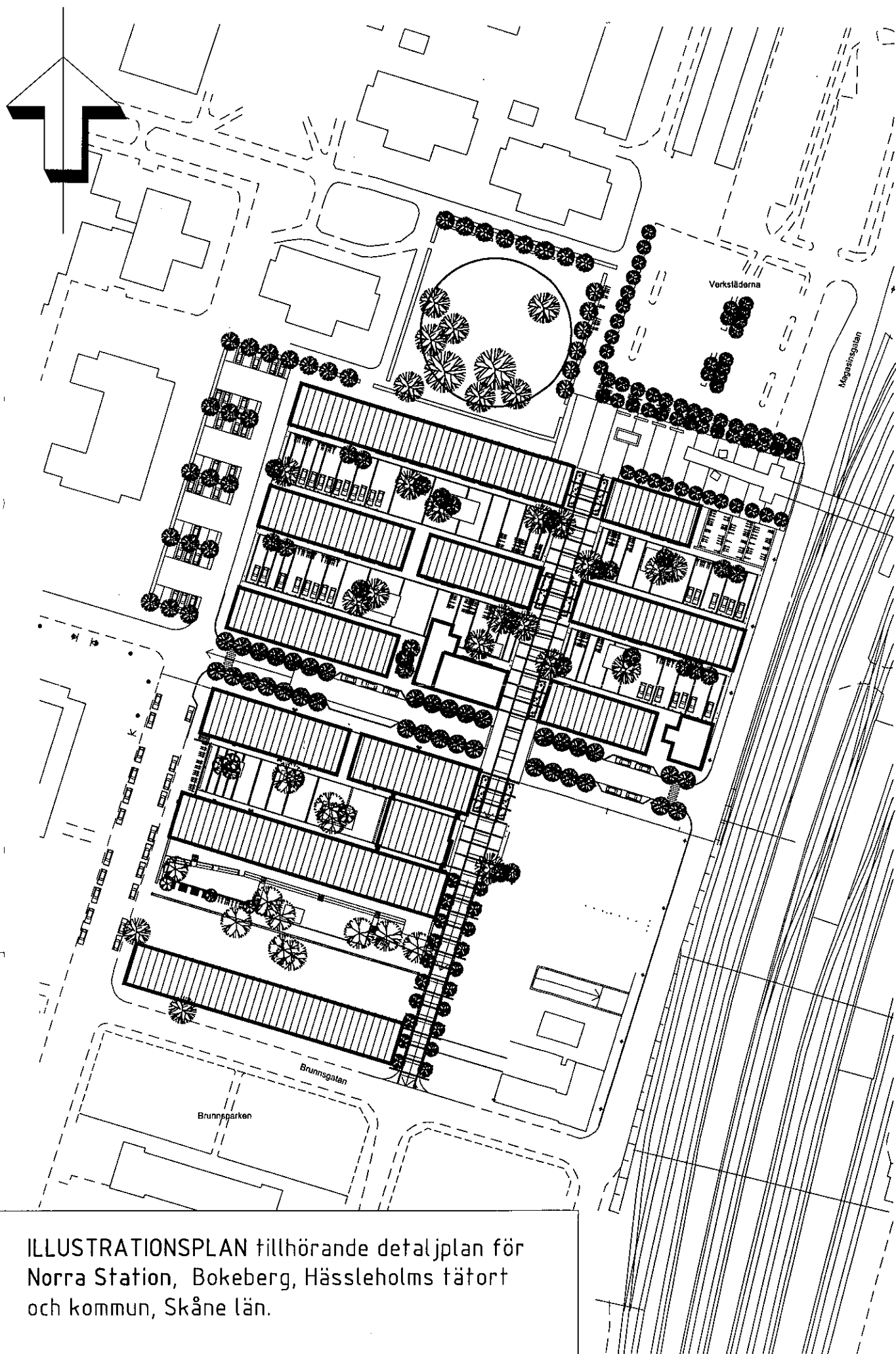
Leif Berg
Stadsbyggnadschef



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.)

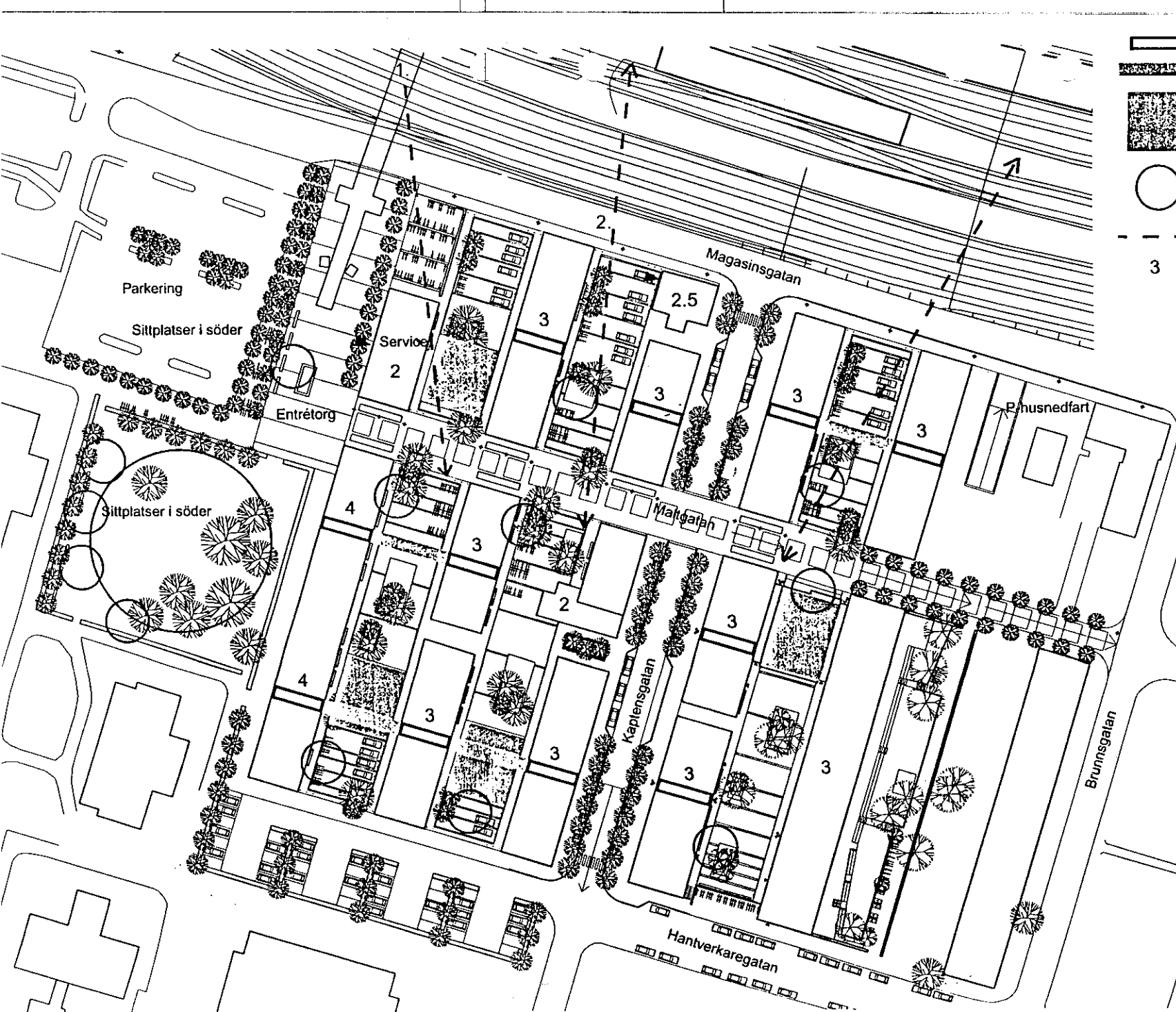
EXPLOATERINGSGRAD

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
-  3 max antal våningar
-  entré till p-garage

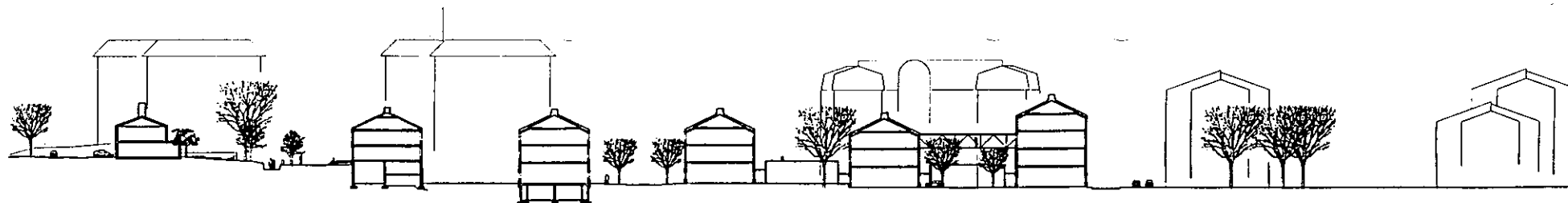
Illustrationen visar stadsplanens flexibilitet och kvaliteter att bevaka i gårdsrummen:

Med luftbroar kan antalet sammanhängande m2 utökas. Detta kräver att trapphusens placering synkroniseras.

Fyra paviljonger i ett plan kan placeras 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 Magasinsgatan**. Ett undantag är gården närmast gångbron till resecentrum där paviljongen kompenserar den lägre våningshöjden på entrétorgets servicebyggnad.

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

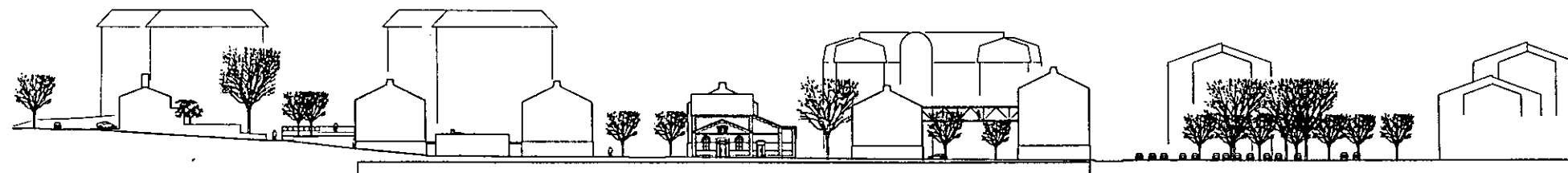


sektion genom området

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

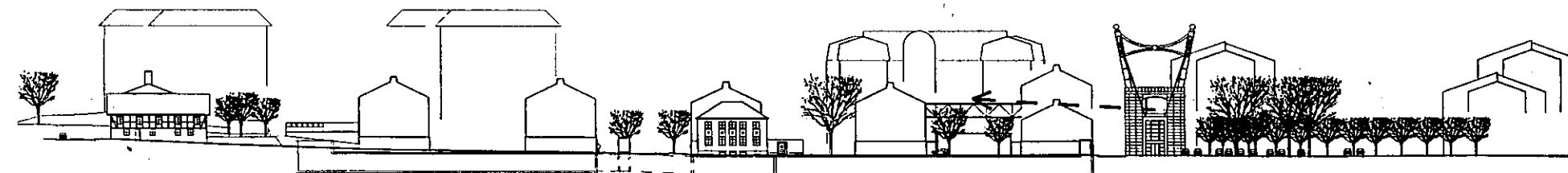
Förbindelsebro, endast på tredje vån.



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:

Annika 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

Kvartersmarken 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
Gatuanläggningar, gc-väg, belysning	1 600 000 kr
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