



HELSINGBORG

DETALJPLAN FÖR
FASTIGHETEN **BJÖRKA 16:1 M M FL** – Bostäder etapp 1
ÖDÅKRA, HELSINGBORGS STAD



Upprättad 1 augusti 2006
Redaktionellt ändrad 24 november 2006

Antagen av kommunfullmäktige 28 februari 2007 § 26
Laga kraft 31 januari 2008
Genomförandetid t o m 31 januari 2018

UD 2005-0032

16456



HELSINGBORG

	HANDL	SAM- RÅD	K- DOM	CIRK
SBD			X	
KA				
BLOV				
DPL	X			
STRAT				
LM				
KART				
BN				
ORDF/ V ORDF				



Utdrag ur protokoll fört vid samman-
träde med Helsingborgs kommun-
fullmäktige 2007-02-28

Kf § 26

Ks § 24

Detaljplan för fastigheten Björka 16:1 m.fl., bostäder etapp 1, Ödåkra, Helsingborgs stad, Dnr 00941/2006

Ärendet

Byggnadsnämnden har fattat beslut den 5 december 2006, § 392, att överlämna förslag till detaljplan för rubricerad fastighet. Syftet är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse norr och nordväst om Björka, att pröva öppnandet av befintlig bussgata för allmän trafik, samt att i gatans förlängning västerut koppla området till korsningen Marknadsvägen/Kanongatan. I den norra delen av planområdet provas en koppling förbi Toftaskogens västra sida upp till Toftagatan.

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen har den 14 februari 2007 tillstyrkt byggnadsnämndens förslag.

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för del av fastigheten Björka 16:1, m.fl., bostäder etapp I, Ödåkra, Helsingborgs stad, upprättad den 1 augusti 2006, redaktionellt ändrad 24 november 2006.

Expedieras till

Länsstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden
Lantmäterimyndigheten
Berörda

Vid protokollet

Ulf Bengtsson

Carin Wredström

Justerat 2007-03-13

Ulrika Stålnacke

Ingela Andersson

DETALJPLAN FÖR

DEL AV FASTIGHETEN BJÖRKA 16:1, M F L,
BOSTÄDER ETAPP I, ÖDÅKRA, HELSINGBORGS STAD

PLANBESKRIVNING

Detaljplanen redovisas på:

- denna planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande
- planprogram

SYFTE

Syftet är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse norr och nordväst om Björka, att pröva öppnandet av befintlig bussgata för allmän trafik, samt att i gatans förlängning västerut koppla området till korsningen Marknadsvägen/Kanongatan. I den norra delen av planområdet prövas en koppling förbi Toftaskogens västra sida upp till Toftagatan.

PLANOMRÅDET

Bakgrund

Skanska Sverige AB äger genom Vasatorps fastigheter KB fastigheten Björka 16:1 vilken omfattar ett område väster om Björka i Ödåkra. Vidare äger Helsingborgs stad fastigheten Ödåkra 4:23 norr om Björka. Under 2004 inkom en förfrågan om att bebygga dessa områden med bostäder samt att anlägga en golfbana väster om Björka.

Stadsbyggnadskontoret bedömde en utbyggnad med bostäder samt anläggande av golfbana som möjligt och att detta kan prövas i detaljplan. Här finns goda kommunikationer med järnväg och stadsbussar, gång- och cykelvägar med koppling till de äldre delarna av Ödåkra och Helsingborg, samt grön- och rekreationsområden. Ödåkra har en väl utbyggd offentlig och kommersiell service. Byggnadsnämnden informerades om förslaget i oktober 2004 och ett planprogram upprättades i mars 2005. Programsamråd genomfördes under mars och april 2005 och finns redovisat i rapport från programsamråd upprättad den 5 augusti 2005 och programmet godkändes i augusti 2005.

Efter det att planprogrammet godkändes har programområdet delats upp i flera etapper. Föreliggande plan utgör en första etapp med bostäder. Parallellt prövas etapp med golfbana i ett separat planarbete.

Läge

Planområdet är beläget norr om Helsingborg i de södra delarna av Ödåkra.

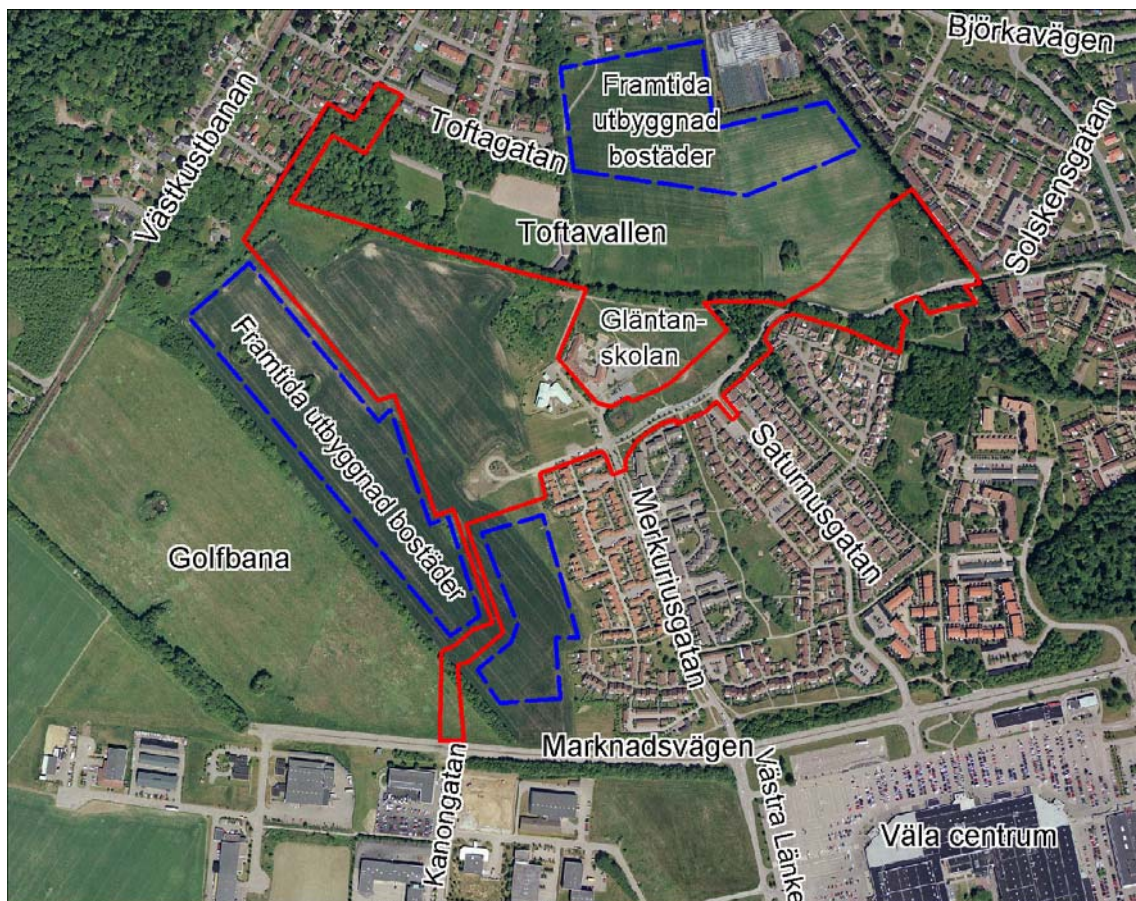


Planområdets läge och avgränsning



Omfattning och avgränsning

Planområdet omfattar del av fastigheten Björka 16:1, del av Stengärdet 1, Gärdet 1, del av Gläntan 1, Ödåkra 1:172, Ödåkra 1:177, Ödåkra 1:179, del av Ödåkra 12:1 samt del av Ödåkra 4:23. Planområdet omfattar en yta om cirka 17 ha och avgränsas i söder av bussgatan, i norr av Toftavallen, samt i öster av en befintlig allé vid kv. Klarälven. Planområdets exakta avgränsning framgår av plankartan.



Ortofoto – avgränsning och övergripande struktur

Ägoförhållanden

Björka 16:1 ägs av Skanska genom Vasatorps fastigheter KB, Stengärdet 1 av Kropps församling. I övrigt ägs fastigheterna inom planområdet av Helsingborgs stad.

Beskrivning av området

Planområdet består till största delen av öppen åkermark med vegetationsridåer. Området är relativt flackt och sluttar svagt från sydväst mot nordost från en höjd om cirka 32 meter över havet till en höjd om cirka 26 meter över havet. Området omges huvudsakligen av bostadsbebyggelse samt vegetationsridåer och skogsdungar. Se även ortofoto ovan.



Delar av planområdet sett från Plutogatan mot Björka församlingshem, samt från öster mot väster.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelsen

Planområdet är inte bebyggt. Söder om planområdet ligger Björka som till största delen är bebyggt med radhus i upp till två plan. Mitt i planområdet ligger Björka Församlingshem samt Gläntanskolan. Gläntanskolan byggs under 2006 ut mot öster inom ramen för gällande detaljplan. Söder om Marknadsvägen ligger Väla norra industriområde som är bebyggt med större enplansbyggnader för icke störande verksamheter, samt till viss del handel.

Ödåkra kännetecknas i övrigt av att de äldsta delområdena finns kring järnvägen och spritfabriken, med en till största delen blandad villabebyggelse från första halvan av 1900-talet som ligger placerad i en osymmetrisk rutnätsstruktur. Övriga delområden har tillkommit från 1960-talet och framåt, där 60-talsområdena har getts en blandad och varierad arkitektur med gator som byggde vidare på den befintliga strukturen. Från 1970-talet och framåt ges de olika delområdena en homogen arkitektur i en gatustruktur som bygger starkt på trafikseparering med ett övergripande vägnät och återvändsgator.



Det äldre Ödåkra som växte upp kring stationen och spritfabriken, samt del av Björka som byggdes vid slutet av 80-talet, början av 90-talet.

Björka är en del av Ödåkra som växte fram under 80- och 90-talet. Området ligger i den södra delen av samhället på en högre höjd än övriga delar av Ödåkra längs med Helsingborgsryggen. Björka har en mycket homogen radhusbebyggelse med inslag av flerfamiljshus och ett starkt trafikseparerat trafiksystem. Området saknar starka sammankopplande strukturer med de norra delarna av samhället och istället vänder sig Björka, främst i sin biltrafikstruktur, mot Marknadsvägen och Väla köpcentrum.

Grönstruktur

Planområdet kännetecknas till största delen av öppen åker och ängsmark. Inom och angränsande till planområdet finns vegetationsridåer och skogsdungar. I den västra delen finns tre mägergravar varav den största ligger direkt söder om skolan.

Angränsande till planområdets norra delar ligger Toftaskogen i väster, med rekreations- och naturvårdsvärden, samt Toftavallen som är en idrottsplats för främst fotboll. I den sydöstra delen av planområdet finns ett större skogsområde insprängt i bebyggelsen runt Tellusgatan som har en funktion som sammankopplande länk till Björkaskolan.

Planområdet avgränsas i sin norra sida av en Sockengräns med en kraftig vegetationsridå. I den östra delen avgränsas området av en allé, längs med vilken det går ett större gång och cykelstråk.



Idrottsplatsen Toftavallen som angränsar till planområdets norra delar, samt trädraden och gång- och cykelbanan som utgör planområdets östra gräns.

Trafik

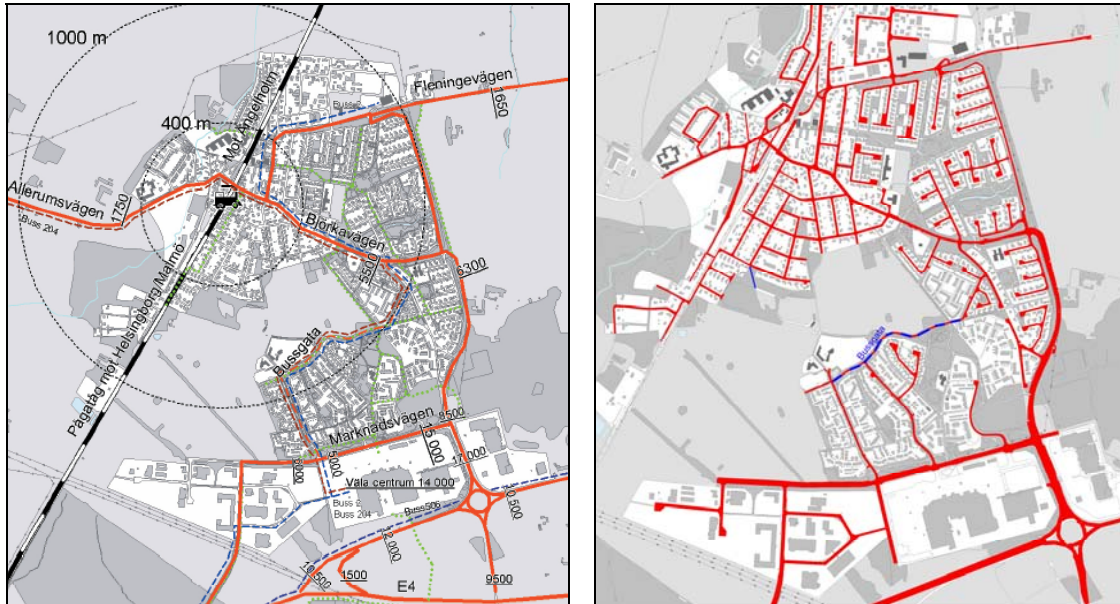
Biltrafik

De stora tillfartsvägarna till Ödåkra är Allerumsvägen, Fleningevägen och Björkavägen. Dessa äldre vägar bildar ett naturligt system med inifrånmatning men medför också genomfartstrafik. Björkavägen har via Välarondellen anslutning till väg E4 västerut mot Helsingborg. Marknadsvägen utgör tillfartsgata för Väla centrum/ Väla norra och för Björka bostadsområde. Kanongatan sammanbinder Väla norra och Berga östra industriområden och har anslutning till väg 111.

En detaljplan för en ny anslutning mellan Ödåkra och E4, Västra Länken (väster om Väla centrum), har antagits av kommunfullmäktige i januari 2005 och vägen anläggs under 2006.

Det övergripande vägtrafiknätet runt Väla centrum avses att få en ny struktur i samband med att handelsområdet omformas och byggs ut med ett nytt IKEA-varuhus. Detta innebär att Björkavägen får en ny sträckning öster om kv. Marknaden, (se övergripande

strukturbild under rubriken program). Föreliggande förändringar kring Väla centrum i kombination med föreslagen utbyggnad av Ödåkra har föranlett att det har genomförts en ny sammanställning av trafiksituationen idag och i framtiden. Se vidare under rubriken konsekvenser.



Övergripande befintlig trafikstruktur. Trafiksiffrorna är ungefärliga och motsvarar en samlad bild från 2002 till 2005. Se även nya trafikberäkningar under rubriken konsekvenser. Järnvägsstationen ligger i den västra delen av Ödåkra och bussar trafikerar de streckade linjerna där linje 2 genom planområdet är den viktigaste. Bilden till höger visar schematiskt hur det småskaliga gatunätet är uppbyggt i Ödåkra idag.

Kollektivtrafik

Planområdet är relativt väl kollektivtrafikförsörjt med närhet till tågstation och busstrafik. Tågstationen ligger i centrala Ödåkra cirka 800 till 1000 meter från planområdet. Tågtrafiken upprätthålls med Pågatåg och Öresundståg på sträckan Ängelholm-Helsingborg-Malmö. Stadsbusslinje 2 trafikerar sträckan Ödåkra/Väla - Knutpunkten - Ättekulla.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet i Ödåkra ligger till stora delar helt separat från övrig trafik i gröna stråk. Mot Helsingborg finns en separat gång- och cykelväg via Väla centrum och Dalhem. Vidare avses gång- och cykelnätet förbättras förbi Väla centrum in mot Helsingborg i samband med att Västra Länken anläggs. Under Marknadsvägen föreslås en gång- och cykeltunnel och längs med Västra Länkens östra sida möjliggörs en gång- och cykelväg vidare mot befintlig gång- och cykeltunnel under Djurhagshusvägen. Längs med Västkustbanans södra sida finns en gång- och cykelväg mot Helsingborg/Berga. Övergripande befintligt, samt föreslaget gång- och cykelnät inom och i direkt anslutning till planområdet, redovisas på illustrationsplanen.

Teknisk försörjning

VA samt dagvatten

I nordsydlig riktning löper en vattenledning i befintligt gång- och cykelstråk förbi Tof-tavallen. I den östra delen av planområdet finns ett ledningsstråk som går genom föreslaget bebyggelseområde närmast Solskengatan. I övrigt ligger befintliga VA-ledningar i ytterkanterna av planområdet och bedöms inte att påverkas. En pumpstation finns vid

befintligt dagvattenmagasin norr om Gläntanskolan. Stationen berörs inte och bedöms inte heller påverka utformningen av föreslagen ny bebyggelse, då den ligger på ett avstånd om 120 meter från närmsta föreslagna bostadskvarter.

I delar av planområdet och inom angränsande bostadsområden leds dagvatten idag vidare via fördröjningsmagasin och dagvattenledningar. Området ligger inom Hasslarps- och Vegeås avrinningsområde vilket idag är hårt belastat. Detta leder bl.a. till marköversvämningar, vilket i sin tur ger krav på fördröjning.

Fjärrvärme

Huvuddelen av bebyggelsen i Ödåkra, Björka och Välaområdet försörjs med fjärrvärme. Huvudledningen kommer från Kanongatan och går via Merkuriusgatan och befintligt gång- och cykelstråk förbi Toftavallen upp till Palmgatan och Centralgatan. Fjärrvärmeledningen bedöms inte att påverkas av planförslaget.

El

Inom planområdet löper flera elledningar i mark. Dessa följer dock till största del befintliga gång- och cykelvägar samt bussgatan varför dessa inte bedöms stå i konflikt med planförslaget. Inte heller befintliga elnätstationer bedöms stå i konflikt med förslaget. Angränsande till den västra delen av planområdet bedöms en ny elnätsstation kunna behövas i samband med kommande utbyggnadsetapper.

Miljö kvalitetsnormer

Gällande miljö kvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna utomhusluft av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly och partiklar (PM 10). Miljökontoret i Helsingborgs stad utger kontinuerligt årsrapporter som redovisar mätresultat från specifika positioner i staden. Enligt Översiktsplan för Helsingborgs stad, ÖP 2002, antagen av kommunfullmäktige den 12 juli 2002, föreligger ingen risk för överskridande av miljö kvalitetsnormernas värden i närheten av planområdet idag. Av tidigare genomförda mätningar framgår inte heller risk för överskridande av normerna för bensen och kolmonoxid.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom programområdet. Om det i samband med markarbeten m.m. påträffas tidigare okända fornlämningar ska arbetena omedelbart avbrytas och Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion underrättas.

Västkustbanan

I anslutning till planrådets nordvästra sida går Västkustbanan vilken idag är utformad som ett enkelspår. Banan används på aktuell sträcka enbart för persontåg.

Banverket genomför en järnvägsutredning för sträckan Ängelholm-Maria med huvudsyftet att bygga ut sträckan till dubbelspår. På aktuell sträcka finns tre huvudalternativ. Byggstart beräknas till 2014 och ombyggnaden beräknas vara klar under 2018.

I utredningsalternativ 1 avses järnvägen ligga kvar i nuvarande sträckning förbi planområdet vilket innebär att järnvägsområdet breddas längs med befintlig järnvägssträckning. Detta innebär att närmsta bostadsfastighet, i föreliggande planförslag, kommer cirka 120 meter från järnvägen. I utredningsalternativ 2 föreslås alternativa lösningar inne i centrala Ödåkra vilka inte påverkar planområdet. I utredningsalternativ 3 föreslås järn-

vägen dras väster om Ödåkra vilket innebär att den hamnar cirka 250-400 meter väster om planområdet.

Inget av förslagen bedöms att påverka planområdet direkt. Dock skulle ett förslag enligt alternativ 3 kunna innebära att planområdet får en försämrad kollektivtrafikförsörjning. Vidare skulle ett förslag där järnvägen går kvar inom Ödåkra i markplan, tunnel eller schakt medföra att bebyggelsen invid Lövskogsgatan samt Tujagatan skulle stängas av från övrigt gatunät. Avstängningen blir permanent med en lösning i nuvarande plan eller schakt och temporär under en längre tid i samband med att en tunnel anläggs. Detta skulle ge att en ny anslutning måste anläggas från den södra sidan i enlighet med det förslag som nu föreligger.

Buller, vibrationer samt magnetiska fält

I förhållande till nuvarande sträckning av Västkustbanan bedöms riktvärdena för vibrationer, buller och elektromagnetiska fält från järnvägen kunna innehållas. Föreslagen bebyggelse ligger på ett minsta avstånd om 120 meter. Banverket menar att vid anläggande av ny järnväg brukar skall ett minsta avstånd om 25 meter till bebyggelse tillämpas. Vid detta avstånd är magnetfältet från järnvägen normalt sett svagare än de som i medeltal förekommer i ett normalt svenskt hem. Se vidare avseende buller under rubriken konsekvenser.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

Planområdet ingår i Översiktsplanen för Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002. I översiktsplanen ingår planområdet till största delen som utbyggnadsområde för bostäder.

Fördjupning av översiktsplan

Planområdet ingår i Fördjupning av översiktsplanen för Ödåkra samhälle, Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige den 16 juni 1998 och som aktualitetsförklarades i samband med antagandet av Översiktsplanen den 12 juni 2002. I den fördjupade översiktsplanen ingår planområdet till största delen som utbyggnadsområde för bostäder.

Detaljplaner

Till största delen saknas detaljplaner inom programområdet. Norr om planområdet vid Toftavallen gäller byggnadsplan för södra delen av Ödåkra samhälle (9670), vilken möjliggör en parkeringsplats inom området för idrottsändamål. Parkeringen är inte genomförd.

Angränsande till planrådets sydöstra del gäller detaljplan för kv. Diket m.m. (12728), vilken möjliggör bostadsändamål. I detaljplanens norra del möjliggör planen församlingsgård samt servicebostäder, varav församlingsgården är uppförd.

För Gläntanskolan mitt i programområdet gäller stadsplan för Ödåkra samhälle, Björka bostadsområde etapp I (11426), inom vilken större delen av bostadsområdet Björka ock-så är reglerad.

Samtliga planer inom eller i anslutning till programområdet saknar genomförandetid.

Program

Ett planprogram för del av Björka 16:1 m.fl, Björka Västra, Ödåkra, Helsingborgs stad finns upprättat den 22 mars 2005, reviderat den 5 augusti 2005 och godkänt av byggnadsnämnden den 16 augusti 2005. Programsamråd genomfördes under mars och april 2005 och finns redovisat i rapport från programsamråd upprättad den 5 augusti 2005.

Programmet upprättades för att studera hur området norr om Björka kan utvecklas, möjligheterna till nya kopplingar inom samhället, korthålsbana för golf norr om Marknadsvägen samt ny bostadsbebyggelse väster och norr om Björka. Till grund för programmet låg en ortsanalys för Ödåkra som upprättades under hösten 2003 och våren 2004 och som var utställd för synpunkter på Ödåkra Bibliotek under våren 2004.

Efter genomfört programsamråd avsågs det fortsatta arbetet delas upp i flera detaljplaner. Föreliggande detaljplan avser en första etapp om cirka 190 bostäder av de totalt cirka 430 bostäder som föreslås i planprogrammet. Parallellt med föreliggande detaljplan avses ett område väster om Ödåkra att planläggas för golfbana.



Övergripande struktur. Bearbetat bild ur planprogrammet för del av Björka 16:1 m.fl, Björka Västra, Ödåkra, Helsingborgs stad

Riksintressen

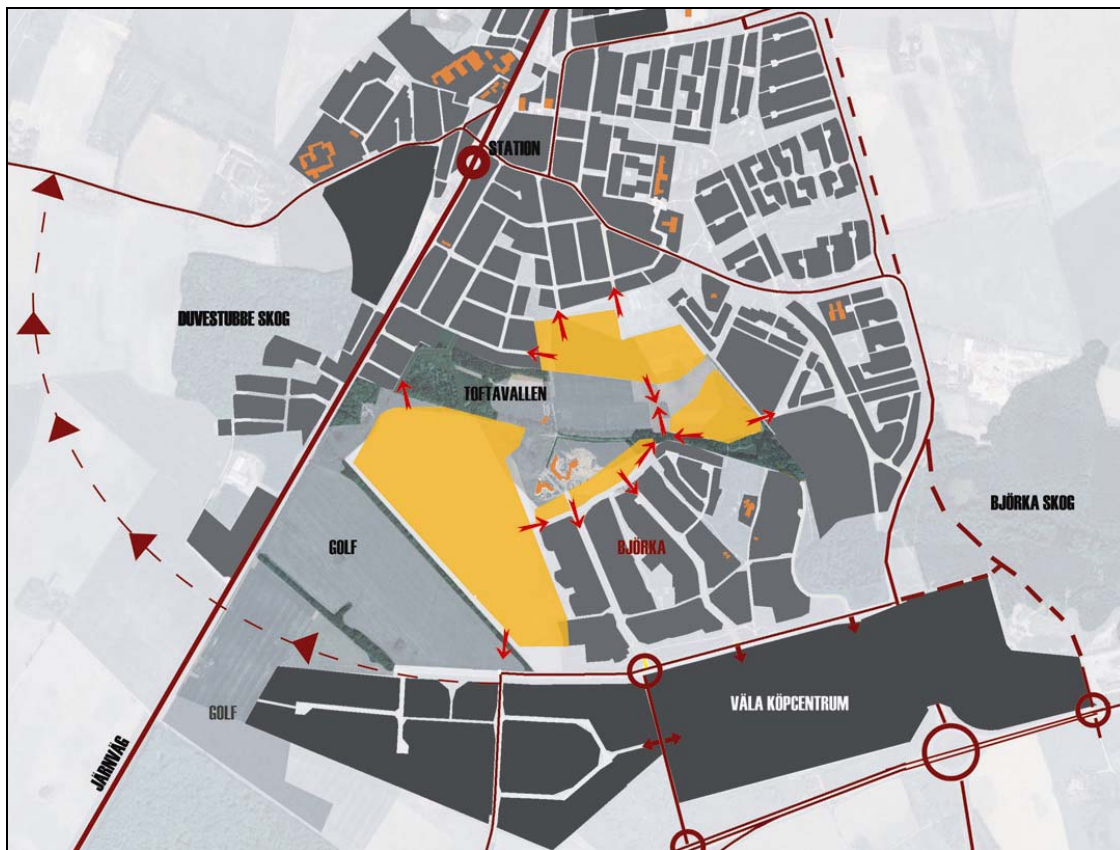
Planområdet angränsar till Västkustbanan vilken är av riksintresse för kommunikationer, Miljöbalken 3 kap 3 §.

PLANENS UTFORMNING

Dispositionen i stort

I området inneboende kvalitéer skall tillvaratas och förstärkas samtidigt som nya tillskapas. Förslaget innebär inte bara tillkommande bostäder utan också att området mellan Björka och de äldre delarna av Ödåkra, skall utvecklas och vara ett "kitt" som binder de olika delarna samman.

Programförslaget innehöll tre stycken huvudelement. Ny bostadsbebyggelse väster och norr om Björka, det centrala gröns- och rekreationsområdet, samt en ny golfbana norr om Marknadsvägen. Vidare bygger förslaget på en traditionell, samt för de äldre delarna av Ödåkra typisk småskalig och genomgående struktur. Tanken är att tillkommande bebyggelsestruktur med gator skall integreras i befintlig struktur på ett sådant sätt att Ödåkra utvecklas som en helhet och att den nya bebyggelsen utvecklas till det som binder samman Ödåkras olika delar. Olika typer av rörelser och förflyttningar inom Ödåkra sker, vare sig det är till fots, per cykel, eller med bil, inom Ödåkra och följer de strukturer tillkommande bebyggelse ger.



Grundprincip för den övergripande strukturen. De nya delområdena kopplas inte bara till varandra eller närmast liggande bebyggelseområde, utan också via varandra till olika delar av Ödåkra

Den nya bebyggelsen består till största delen av friliggande villor och bebyggelsegrupperna inrättas sig efter befintlig bebyggelsestruktur i angränsande områden, vegetationsridåer samt gång- och cykelvägar.

Toftavallen utgör kärnan i ett centralt grönområde mitt i Ödåkra, norr om planområdet, varifrån gröna kilar löper ut till befintlig bebyggelse och delar upp tillkommande bebyggelsen i mindre enheter. Den tillkommande bebyggelsen placeras på ett sådant sätt

att grönområdets rumslighet förstärks och så att dess kopplingar ut till omgivande landskap och grönområden bibehålls.



Flygperspektiv sett från öster. Bearbetad bild ur planprogrammet för del av Björka 16:1 m.fl, Björka Västra, Ödåkra, Helsingborgs stad. Området som berörs av föreliggande detaljplan inom röd streckad linje.

Bebyggelsen

Bebyggelsen består av tre huvudkategorier; gruppvis i form av friliggande hus, parhus, gaturadhus, friliggande villor samt stadsvillor. Gaturadhusen avses att utformas i 2- till 2½-plan och vara placerade längs de genomgående gatorna nära tomtgräns för att skapa tydliga gaturum. Innanför gaturadhusen placeras friliggande villor i 1- till 2-plan med något större tomter.



Idéskisser till gruppvisbebyggelse längs med en av huvudgatorna samt till flerfamiljshus vid bussgatan.

Längs den nuvarande bussgatan föreslås fyra stadsvillor i fyra till fem plan med hiss. Stadsvillorna innebär ett viktigt komplement till boendeformerna i Ödåkra. I bottenplan på husen närmast kyrkan tillåts service, som lägenhetsdagis, frisör m.m. Husen kan också innehålla vård- eller gruppboende.

Bebyggelsen skall ges en god arkitektonisk utformning, samtidigt som en variation i form och material tillåts. Gaturadhusen och utformningen av allmänna platser och gator ska utgör viktiga element som håller samman området och skapar en god orienterbarhet.

Natur- och parkmiljö samt rekreation

Norr om planområdet ligger Toftavallen som utgör hjärtat i Ödåkras gröna kärna som sträcker sig som ett sammanhängande grönt rum från järnvägen i väster till Månskens- och Solskengatan i öster. Möjlighet till rekreation är ett viktigt inslag i området. I det övergripande planprogrammet föreslås området kring Toftavallen där det redan idag bedrivs idrottsverksamhet att utvecklas för olika typer av fritidsaktiviteter. Den golfbana som prövas i ett parallellt planarbete ger också ökade möjligheter till rekreation för Ödåkrabor och andra.

Planförslaget innebär att de små skogsdungar som finns inom området i stora delar bevaras och sammanhålls även om vissa genombrott sker för trafiknätet. Både grön- och bebyggelseområdena har anpassats efter befintliga vegetationsridåer, varav den längs med den sockengränsen mellan Kropp och Fleninge till viss del utgör planområdets norra gräns och i dessa delar planläggs som park som i stora delar är naturlig. Längs med den östra sidan skyddas befintlig trädridå mellan befintlig och tillkommande bebyggelse genom särskild planbestämmelse. Vidare tillkommer nya vegetationsridåer i form av alléplantering längs med gator och genom nyplantering på nya grönytor som idag nyttjas som åkermark.

Tillkommande bostadsmiljö bedöms att upplevas som grön då förslaget till största delen innehåller markboende med trädgårdar. Vidare avses de genomgående gatorna trädplanteras, se illustrationsplan samt gatusektioner på plankartan.

I den västra delen av planområdet formas ett avlångt rum i nordsydlig riktning, vilket avses att formas som en grön plats med inslag av både grönska och hårdgjorda ytor. Längs med bussgatan, på sträckan söder om skolan, avses också en grön plats att formas. Platsen skall samspela med miljön kring de två flerfamiljshusen och fungera som en form av ”parkbrygga”, en plats som fångar aktiviteterna mellan boende, skola, kyrka, busshållplats, Toftavallen och det framtida västöstliga grönstråket norr därom.

Befintliga mangelgravar inom planområdet bevaras och arbetas in i den övergripande strukturen. Mangelgraven direkt söder om skolan, som är den största av dessa, bör studeras särskilt avseende tillgänglighet och säkerhet i samband med detaljprojektering av den så kallade ”parkbryggan”. Vattenytan har ett värde i miljön genom sin centrala placering samtidigt som den kan utgöra ett viss risk med närheten till skolan. Vattenytan föreslås därför att omformas på så sätt att en del tillgängliggörs exempelvis via en bred trappa ner till vattnet och att det i övrigt inhägnas med ett staket eller mur. Vidare tillkommer nya vattenytor i området genom utvidgning av befintligt dagvattenmagasin norr om Gläntanskolan.



Flygperspektiv över förslag till "parkbryggan" från väster mot öster. Gläntanskolans tillbyggnad t.v. i bild. Illustration av Martin Hadmyr Tekniska förvaltningen.



Perspektiv över förslag till "parkbryggan". Befintlig damm utformas som en del av platsen med bl.a. en trappa som ger tillgänglighet till vattnet. Illustration av Martin Hadmyr Tekniska förvaltningen.

Trafik

Förslaget innebär att ett finmaskigt vägnät skapas, på samma sätt som gatorna i de äldre delarna av Ödåkra, i enlighet med den så kallade silningsprincipen. Denna kan sägas vara en motsats till den i Björka hittills rådande SCAFT-principen, som bygger på att bostadsområden byggs ”inåt” i enklaver runt återvändsgator. För den nu föreslagna för tätningen av Ödåkra bedöms inte trafiken kunna lösas genom att tillämpa dessa principer, då en av grundtankarna är att utgå från befintliga strukturer i de äldre delarna av Ödåkra, samt att förstärka sambanden mellan Björka och de äldre delarna av Ödåkra och tillkommande bebyggelse.

Förslaget innebär att bussgatan öppnas för allmän trafik, men att kollektivtrafiken är fortsatt prioriterad, samt att även det västra utbyggnadsområdet får kopplingar till såväl gamla Ödåkra (norrut) som till Björka och Väla (österut/söderut). Begränsad trafik blir alltså möjlig i såväl nordsydlig som östvästlig riktning.

Längs med bussgatan öppnas kopplingar vid Mercuriusgatan och Saturnusgatan. Vidare föreslås bussgatan att byggas om längs med sin nuvarande sträckning med en cirka 1,5 meter bred trottoar längs med den norra sidan och en cirka 3,5 meter bred gång och cykelväg längs med den södra sidan.

I övrigt föreslås gatusystemet utformas med genomgående gator vilka förses med trottoar på båda sidor, samt träd på väst eller sydsidan av gatan där den negativa effekten av skuggor blir som minst. Inom trädzonen får allmän parkering anordnas mellan träden om så anses lämpligt. I övrigt utformas de minsta boendegatorna med avvikande material längs med yttersidorna vilket minskar den upplevda sektionen. Föreslagen utformning av de olika gatorna redovisas på plankartan samt på illustrationsplanen.

Gatan som kopplar den västra delen till de äldre delarna av Ödåkra via Toftaskogen föreslås att få en sträckning via den västra sidan närmast befintlig bebyggelse där den bedöms göra minst intrång. Befintliga större träd har mätts in och en gatulinje vilken bedöms ge minst behov av att fälla träd har följts.



Bild till vänster; Den västra sidan av Toftaskogen där den nya gatan föreslås. Närmast tomtgränsen föreslås gatan utformas med en 2 meter bred gräs eller buskplanterad zon, samt en 1,5 meter bred trottoar. Bild till höger; Befintlig bilväg till och från Toftavallens parkering. Här föreslås gatan rätas upp för en säkrare korsningspunkt vid Toftagatan samt breddas.

I de nya delarna avses gatorna ha en hög tillgänglighet men en låg framkomlighet med en hastighet om högst 30 km/h. Det skall vara lätt att nå exempelvis den egna bostaden men det skall ske med låg hastighet och på gående och cyklisters villkor. Detta uppnås genom:

- En struktur som innebär många riktningsändringar och relativt sett smala gator. Förslag till gatustruktur och sektioner framgår av detaljplanekartan samt illustrationsplanen.
- Timglashållplatser, vilka ger bussarna företräde och minskar risken för smittrafik längs med de bussgatan. Timglashållplatsen är utformad så att när en buss står där kan inget annat motorfordon passera och när ingen buss står där kan endast ett motorfordon passera åt gången.
- Korsningar mellan gående och cyklister samt biltrafik, utformas på ett sådant sätt att gående och cyklister ges företräde. Detta kan bl.a. ske genom något upphöjda gång- och cykelbanor samt ytterligare avsmalningar för bilister, refuger med mera, vid korsningspunkterna.
- Ett antal korsningar längs med den genomgående gatan i den västra delen av planområdet föreslås att utföras med nivåskillnad.

Av vikt är att åtgärderna genomförs med en relativt stor täthet, mellan 70-100 meter. Det är också viktigt att flera olika typer av åtgärder kombineras samt att åtgärder också studeras och genomförs utanför planområdet. Förslag där trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan behövas utanför planområdet är:

- Korsningarna Norrskensgatan/Solskensgatan, Björkavägen/NP Mathiassons gata, Björkavägen/Norrskensgatan, exempelvis i form av avsmalningar, refuger eller eventuellt upphöjningar där det inte går bussar.
- Längs med Solskensgatans sydöstra sida samt längs med Norrskensgatan, kan en målrad linje i kombination med pollare komplettera befintlig gång- och cykelväg längs med den nordvästra sidan av Solskensgatan samt befintlig gång- och cykelväg direkt sydost om fastigheterna längs Solskensgatans sydostsida.
- Så kallade linser i ett antal korsningspunkter. Linser är en form av rundad upphöjning mitt i en korsning som används för att dämpa hastighet och därmed också minskar risken för smittrafik. Platser som studeras för denna typ av åtgärder är Solskensgatan/Norrskensgatan, Cypressgatan/NP Mathiassons gata, Cypressgatan/Eric Stenbergs gata, Drivhusgatan/NP Mathiassons gata, Drivhusgatan/Eric Stenbergs gata, Eric Stenbergs gata/Citrongatan.

I övrigt avses Björkavägen, också i sin nu föreslagna nya dragning öster om kv. Marknaden, även fortsättningsvis att fungera som huvudinfart till Ödåkra och som huvudgata genom orten.

Gång- och cykeltrafik

De genomgående gatorna i planområdet avses att utformas med separata ytor för gångtrafik och längs med nuvarande bussgata föreslås en separat gång- och cykelväg i västöstlig riktning. Inom parkmark får nya gång och cykelvägar anläggas och förslag på nya sträckningar både inom och utanför planområdet redovisas på illustrationsplanen.

Buller och vibrationer

Fasader skall utformas dämpande så att gällande riktlinjer avseende vägtrafikbuller inomhus 30 dB(A) ekvivalent nivå samt 45 dB(A) maximalnivå nattetid innehålls. Bebyggelsen skall placeras på sådant sätt i förgårdsmark att en ”tyst” sida på tomtmark uppnås. Vidare skall uteplats placeras så och/eller utformas så att nivån 70 dB(A) maximalnivå innehålls. Fasader skall också utformas dämpande så att riktlinjer från tågtrafikbuller 30 dB(A) ekvivalent nivå samt 45 dB(A) maximal nivå nattetid innehålls. Vidare skall uteplats placeras och/eller utformas så att riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå avseende tågtrafik innehålls.

Ny bebyggelse samt gator bör utföras på sådant sätt att eventuella vibrationer från tåg- och vägtrafik inte riskerar att överskrida 0,4 mm/s.

Teknisk försörjning

Till stora delar kan idag befintlig infrastruktur i form av vatten- och avlopp med mera nyttjas. Ett genomförande av detaljplanen kräver att befintligt dagvattenmagasin norr om skolan utvidgas. Området har ett relativt tunt jordtäckte med risk för infiltration till grundvattnet varför särskilda åtgärder kan behövas vid utformandet av dagvattenssystemet i området.

Planområdet kan komma att behöva förstärkas med en ny elnätstation. Denna kan placeras inom det avlånga parkrummet i den västra delen av planområdet och kan med en god arkitektonisk utformning inpassas i parken och bli ett tillskott i denna miljö. En exakt placering och utformning skall prövas genom bygglov. Öresundskrafts bedömning är att en placering i den norra delen är att föredra ur teknisk synvinkel.

Planområdet kan försörjas med fjärrvärme.

KONSEKVENSER

Konsekvenser - Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär i princip att inga förändringar görs. Inga nya bostäder tillkommer inom programområdet och eventuellt att ett annat område måste bebyggas med bostäder. Nuvarande åkermark omvandlas inte till mer allmäntillgängliga gator och grönområden. De långsiktiga sociala konsekvenserna av nollalternativet innebär ett oförändrat eller eventuellt minskat underlag för offentlig och kommersiell service. Vidare genomförs inte den strukturella sammankopplingen med ny bebyggelse, gator, platser och parkmark med mera mellan Björka och de äldre delarna av Ödåkra.

Ekologiska konsekvenser av nollalternativet blir att åkermarken även fortsättningsvis kan nyttjas till jordbruksverksamhet. Troligen bebyggs däremot annan åkermark inom kommunen istället. Befintlig vegetation förblir opåverkad.

De ekonomiska konsekvenserna innebär att redan befintliga investeringar i teknisk infrastruktur inte nyttjas fullt ut. Befolkningsunderlaget för offentlig och kommersiell service ökas inte och minskar troligen på lång sikt. Inkomster till kommunen uteblir.

Konsekvenser – Planförslaget

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att ett genomförande av planförslaget inte kan medföra en sådan betydande miljöpåverkan som anges i 6 kap 11 § miljöbalken eller 5 kap

18 § plan- och bygglagen. Programförslaget avser ett relativt begränsat område på lokal nivå och bedömningen har gjorts utifrån förslagets innehåll, typen av påverkan och områdets egenskaper i enlighet med 4 § i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behövas.

Programförslaget innebär att en utbyggnad av Ödåkra kan ske med cirka 190 nya bostäder, samt att Björka och de äldre delarna av Ödåkra integreras till en tydlig enhet genom tillkommande bebyggelsestruktur.

För Ödåkra gäller idag en fördjupning av översiktsplan, vilken antogs i juni 1998 och aktualitetsförklarades i samband med antagandet av översiktsplanen i juni 2002. Förslaget överensstämmer i stora drag med dessa. Vidare grundar sig planförslaget på ett program, vilket i sin tur baserades på en ortsanalys framtagen under 2004, och på en trafikanalys framtagen av Trivector Trafic AB. I översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen samt i planprogrammet har konsekvensanalyser gjorts.

Sociala konsekvenser

Programförslaget innebär ett ökat underlag för offentlig service. Nya mötesplatser tillskapas i det offentliga rummet i samband med utbyggnad och utveckling av gator, park och naturmark, samt platser som vid kyrkan/skolan/flerfamiljshusen/busshållplatsen och det avlånga parkrummet i planområdets västra del. Vidare innebär inslaget av stadsvillor/flerfamiljshus i fyra till fem plan med hiss att äldre personer boende i Ödåkra kan erbjudas möjligheten att flytta till en mer lättskött boende, samtidigt som man kan bo kvar i den ort man känner sig trygg och har sina vänner.

Konsekvenser trafik

Förslaget innebär ett ökat underlag för kollektivtrafik. Större delen av de nya bebyggelseområdena ligger på ett avstånd inom 800 till 1000 meter från stationen vilket bedöms som relativt god tillgänglighet till station. Även busstrafiken får ett ökat underlag. Till viss del kan bussarna få försämrade framkomlighet genom att annan biltrafik tillåts på bussgatan. Detta kompenseras dock genom åtgärder som prioriterar bussen. Exempelvis timlashållplatser.

Tidigare utförd analys av Trivectors inför programarbetet visar på att förslaget ger en ökad grad av silning. Analysen visar på att med rätt utformning, maximalt 30 km/h, och med att full silning genomförs, uppnås en situation med vad som kan bedömas som rimliga trafiknivåer, då trafiken fördelar sig jämnt. Vidare pekar Trivector på vikten av att ge busstrafiken företräde längs med bussgatan vilket inte bara ger kollektivtrafiken bästa förutsättningar, utan också minskar risken för smittrafik. Efter genomfört programråd och utifrån Trivectors första studie i samband med detta studerades förslaget vidare inför samrådet. Samtidigt har förändringar föreslagits i det övergripande nätet kring Väla vilket föranlett att nya trafikberäkningar gjorts. I samband med detta gjordes också beräkningar avseende befintligt småskaligt gatunät, då mätningar normalt sett saknas på dessa. I analysen har följande scenarion beräknats:

- Nollalternativet (dagsläget).
- Scenario 1 där beräkningen utgått från föreliggande planförslag samt en utbyggnad av Västra Länken.
- Scenario 2 där beräkningen vidare utgått från en full utbyggnad i enlighet med planprogrammet.

- Scenario 3 där beräkningen vidare utgått från en utbyggnad av Väla centrum och där Björkavägen fått en ny sträckning öster om kv. Marknaden, i detta scenario har tiden dessutom räknats fram till 2010 men en beräknad generell biltrafikökning i samhället om 1,8 % per år.
- Scenario 4 som bygger på scenario 3 men där hänsyn tagits till en förlängning av Marknadsvägen till Allerumsvägen.

Beräkningarna visar på fullt acceptabla trafikflöden som dessutom är mindre än de som beräknades inför framtagandet av programmet.

Efter genomfört samråd togs fler förslag fram inför remiss och utställning på åtgärder inom och utanför planområdet vilka redovisats under rubriken planens utformning – trafik, vilka ytterligare bör säkerställa att de av Trivector beräknade värdena inte kommer att överskridas. Beräkningar har inte gjorts utifrån dessa förutsättningar.

Planförslaget innebär att befintliga gång- och cykelvägar bevaras och att nya kan komma att anläggas. Av särskild vikt är att tillskapa säkra gång- och cykelvägar till och från tågstationen. Förslaget bedöms vidare innebära att gång- och cykelvägarna både kommer att kännas och bli tryggare, särskilt under dygnets mörkare timmar, då förslaget innebär att vägarna till större del kommer att gå genom bebyggda och därmed befolkade områden än idag.



Scenario 0. Beräknad biltrafiksituation 2006. (Fordon per dygn.)



Scenario 4. Beräknad situation 2010 med full utbyggnad enligt planprogrammets intentioner, förlängning av Marknadsvägen, samt utbyggt Väla centrum, Ikea med mera. (Fordon per dygn.)

Buller

Avseende järnvägsbuller visar beräkningar på att riktvärdena för de ekvivalenta nivåerna (medelnivåerna) klaras, medan maximalnivåerna (ljudnivån när den mest bullrande typen av tågsätt passerar) precis riskerar att överskridas i den del av planområdet som ligger närmast järnvägen. Planbestämmelse har införts avseende tågtrafikbuller om att fasader skall utformas så att riktvärdena 30 dB(A) ekvivalent nivå samt 45 dB(A) maximal nivå nattetid skall innehållas. Vidare skall uteplats placeras och/eller utformas så att riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå innehålls.

Avseende vägtrafikbuller har beräkningar gjorts i tre punkter utifrån scenario 4 i de trafikberäkningar som Trivector tagit fram. De tre punkterna är fasad på Morkullan 5 närmast föreslagen gata genom Toftaskogen, fasad närmast bussgatan på föreslaget radhus samt fasad närmast bussgatan på föreslagen stadsvilla vid skolan. Se tabell nedan.

	Ekvivalent nivå vid fasad	Ekvivalent nivå inomhus	Maximalnivå vid fasad	Maximalnivå inomhus
Naturvårdverkets riktvärden * ¹	55 dB(A)	30 dB(A)	Saknas * ²	45 dB(A) nattetid * ³
Morkullan 5	48 dB(A)	23 dB(A)	79 dB(A)	54 dB(A)
Radhus	56 dB(A)	28 dB(A)	85 dB(A)	57 dB(A)
Stadsvilla	55 dB(A)	30 dB(A)	81 dB(A)	56 dB(A)

Ekvivalentnivå är ett samlat medelvärde över dygnet. Maximalnivå är den högsta nivå som uppnås vid exempelvis passage av en lastbil.

**¹ Riktvärden för trafikbuller som normalt sett inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur*

**² Riktvärde för uteplats är satt till 70 dB(A)*

**³ Bör ej överskridas mer än 6 ggr mellan 19-06*

Riktlinjerna för de ekvivalenta nivåerna vid fasad liksom de ekvivalenta nivåerna inomhus bedöms att klaras utan särskild åtgärd inom hela planområdet utom avseende fasadnivån vid några av radhusen närmast nuvarande bussgata (östra delen). Överskridandet beräknas till 1 dB(A). I avvägningen mellan att klara detta fasadvärde mot gatan, genom att skjuta byggnaden något in på tomten, och att låta huset ha en bulleravskärmande funktion och istället ha en större samlad trädgård och uteplats på husets baksida, där de olika riktlinjerna klaras med en större marginal, har det senare alternativet bedömts som mest fördelaktigt.

Riktlinjerna för maximalnivåerna inomhus nattetid bedöms i stort att klaras. Visserligen beräknas riktvärdet överskridas i samband med en passage av en buss eller lastbil men enligt riktlinjen får ett överskridande av riktvärdet ske 6 ggr per dygn mellan 19-06. För Morkullan 5 (den befintliga fastighet vid Toftaskogens västra sida som använts som beräkningsexempel) bedöms riktlinjen kunna innehållas då riktvärdet, högt räknat, kommer överskridas 5 ggr per dygn, exempelvis i samband med passage av sopbil. Detta sker med största sannolikhet dagtid och skulle de ske nattetid får detta riktvärde överskridas 6 ggr mellan 19-06. För föreslagen radhus- samt stadsvillabebyggelse vid nuvarande bussgata överskrids riktlinjen då antalet tillfällen då maxnivån inomhus kommer att överskridas mellan 19-06 uppgår till cirka 9 tillfällen i samband med passage av buss där cirka 7 av dessa sker mellan 19-23 samt 2 sker mellan 05-06 (enligt idag rådande förhållanden). Särskild bestämmelse har därför införts som föreskriver att fasader vid nybyggnad skall utformas så att maximalnivån nattetid skall innehållas.

Riktlinjer saknas för maximalnivå vid fasad. Däremot finns ett riktlinje för maximalnivå vid uteplats om 70 dB(A). Detta riktvärde bedöms kunna innehållas för de föreslagna radhusen längs med nuvarande bussgata då detaljplanen föreskriver att bebyggelsen skall placeras med fasad mot gata vilket ger en ”tyst” sida i trädgården då husen fungerar som en bullerskärm. Även vid stadsvillorna bedöms maximalnivån kunna innehållas, genom exempelvis rätt placering och utformning. För fastigheten Morkullan 5 har maxvärdet beräknats utifrån att en uteplats skulle placeras vid den fasad som ligger närmast föreslagna gata. Ett överskridande av maxvärdet bedöms, högt räknat, *kunna* ske 5 ggr per dygn i samband med passage av exempelvis sopbil vilket får bedömas som

en acceptabel nivå jämförbar med den som råder längs med befintliga gator i övriga Ödåkra. Riktlinjen avseende maximalnivå kan klaras genom att ett plank uppförs om 1,2-1,5 meters höjd mellan gata och tomt. Detta måste dock vägas mot de fåtal tillfällen ett överskridande bedöms kunna ske, varför tvingande bestämmelse inte införts i planförslaget om en sådan utformning.

Miljö kvalitetsnormer

Programförslaget bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormerna riskerar överskridas.

Ekologiska konsekvenser

Förslaget innebär att jordbruksmark av hög klass (8) kommer att bebyggas. Vidare avses befintliga vegetationsridåer och mangelgravar i huvudsak att bevaras. Negativa konsekvenser är att nya vägkopplingar, särskilt avseende Toftaskogen, delvis bryter genom uppvuxen ädellövskog och att vegetationsgränser bryts igenom på ett fåtal platser.

Förslaget bedöms också leda till att en varierad miljö uppnås med nya planteringar och vegetationsridåer samt nya och ökade vattenytor i form av en större damm för dagvattenhantering.

Ekonomiska konsekvenser

Planförslaget innebär att en utbyggnad kan ske av Ödåkra på ett sådant sätt att befintliga investeringar i järnvägsstation, vägar, teknisk infrastruktur samt offentlig service kan nyttjas. Vidare innebär förslaget ett ökat underlag för kommersiell service.

Konsekvenser avseende dagvatten

Tekniska förvaltningen har gjort en utredning vilken visar att dagvattensystemet bör utformas på ett sådant sätt att ett 50-års regn klaras. Föreliggande utbyggnadsetapp innebär att befintligt dagvattenmagasin norr om skolan måste utvidgas.

Konsekvenser av skuggor

Solstudier har gjorts för de två föreslagna husen sydost om skolan vilka föreslås att få uppföras i 4-5 våningar till en högsta totalhöjd om 17 meter. Beräkningarna nedan är gjorda utifrån att ett fullt nyttjande av byggrätterna sker och har gjorts för vår resp. höstdagjämning, vilka får anses utgöra en representativ medel situation över året, samt vid sommarsolståndet. Valda tider är 9.00, 12.00 samt 17.00. Studierna gjorts vilka visar på att konsekvenserna av husen och den skugga de bildar för bedömas som ringa.

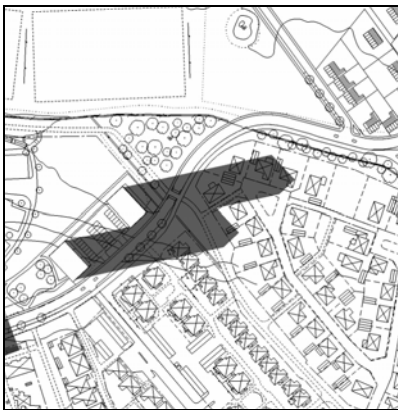
Observera att skuggbildning från befintliga träd (samtliga är inte inmätta eller redovisade på kartorna) och hus inte har beräknats.



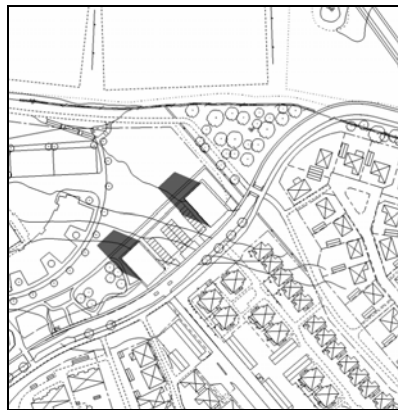
Vår- samt höstdagjämning, 9.00



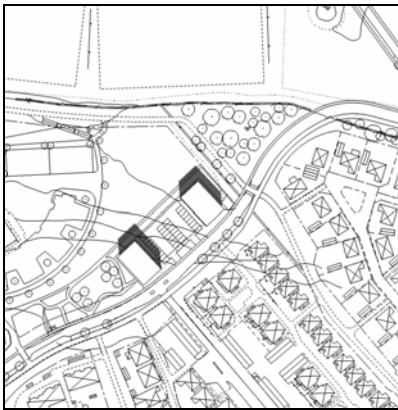
Vår- samt höstdagjämning, 12.00



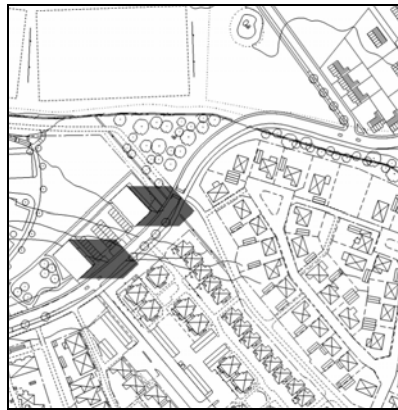
Vår- samt höstdagjämning, 17.00



Sommarsolståndet, 9.00



Sommarsolståndet, 12.00



Sommarsolståndet, 17.00

SAMMANFATTNING

- Planförslaget innebär att cirka 190 nya bostäder, varav de flesta markbostäder, kan tillskapas i ett attraktivt samhälle som Ödåkra med goda kommunikationer och väl utbyggd offentlig och kommersiell service.
- Tillkommande bebyggelse ger ett ökat underlag för såväl offentlig som kommersiell service.
- Den nya bebyggelsens struktur avses bygga vidare på den rutnätsprincip som kännetecknar de äldre delarna av Ödåkra.
- Björka och de äldre delarna av Ödåkra kopplas till en tydligare enhet genom tillkommande bebyggelsestruktur.
- Hänsyn tas de natur- och rekreationsvärden som finns i området i form av äldre vegetationsridåer, mägergravar med mera.

STADSBYGGNADSKONTORET

Björn Bendsdorp-Redestam
Tf. planchef



Kristoffer Nilsson
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR

DEL AV FASTIGHETEN BJÖRKA 16:1, M F L,
BOSTÄDER ETAPP I, ÖDÅKRA, HELSINGBORGS STAD

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Planförslaget beräknas vinna laga kraft under fjärde kvartalet 2006.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Avtal

Ett planavtal är upprättat den 3 oktober 2005 med Skanska Nya Hem AB.

Ett exploateringsavtal skall tecknas med KB Vasatorps fastigheter (Skanska), som äger delar av marken inom planområdet, avseende att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen för planens genomförande. Exploateringsavtalet skall undertecknas innan detaljplanen går för antagande till Kommunfullmäktige och beslutas av Kommunfullmäktige innan eller samtidigt med detaljplanen.

FASTIGHETSRÄTT

Fastighetsbildning

Genomförandet föreslås inledas med att en övergripande infrastrukturell förrättningsåtgärd genomförs, där fastighet för allmänt ändamål jämte önskat antal kvartersfastigheter avstyckas. Därefter får bildande av enskilda bostadsfastigheter ske genom avstyckning av kvarter för kvarter.

EKONOMI

Planekonomi

Planarbetet finansieras med planavgift i enlighet med planavtal.

För att genomföra planen krävs investeringar i form av utbyggnad av gata, VA och parkområden inom planområdet. Förutom investeringar inom planområdet kommer genomförandet att kräva åtgärder i befintligt gatunät, befintliga parkområden samt befintliga ledningar. Kostnaden härför skall belasta exploateringen inom planområdet.

TEKNISKA UTREDNINGAR

TeliaSonera skall kontaktas i samband med projektering. Innan exploatering sker skall kabelutsättning begäras.

Öresundskraft AB skall kontaktas i samband med projektering.

Följande översiktliga geotekniska undersökningar är utförda inom planområdet:

Översiktlig grundundersökning Vasatorp, Björka och Välaområdena, AB Skånska cementgjuteriet, 1967.

Översiktlig geoteknisk undersökning inom Ödåkra 2:2, Helsingborgs kommun, Geokonsult, 1982.

Ytterligare geotekniska undersökningar kan komma att behövas i samband med projektering av gator och VA.

Inom kvartersmark ankommer det på byggherren att utföra ytterligare erforderliga geotekniska undersökningar.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Kvalitets- och miljöplan skall tagas fram som underlag för entreprenadarbetena. I miljöplanen skall bland annat förebyggande miljöskyddsåtgärder under entreprenadarbetena regleras, exempelvis byggbuller samt hur kontakter skall ske med tillsynsmyndigheten miljönämnden och närboende.

Brandförsvaret skall delta i det tidiga byggsamrådet.

MEDVERKANDE

Medverkande i detaljplanearbetet har utöver undertecknade varit plantekniker Bodil Falke, exploateringsingenjör Marie-Louise Svensson, samt planarkitekt Asterios Tolkas.

STADSBYGGNADSKONTORET



Björn Bendsdorp-Redestam
Tf. planchef



Kristoffer Nilsson
Planarkitekt