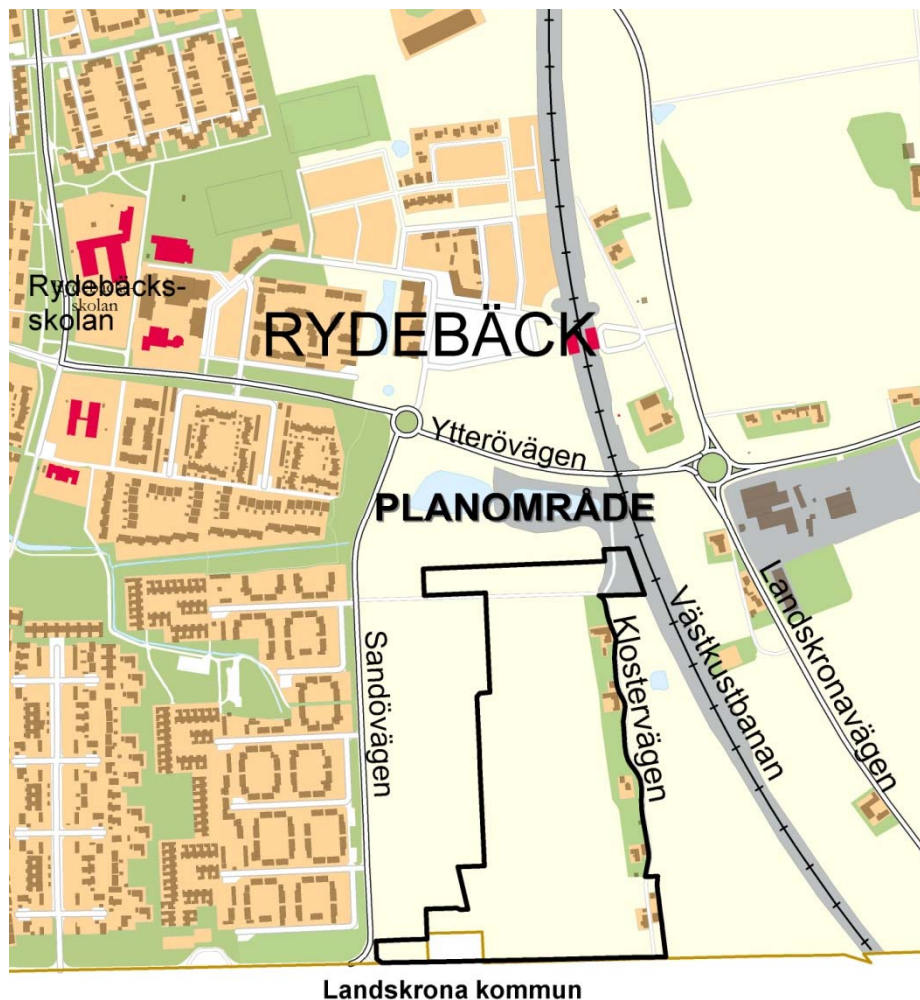




HELSINGBORG

DETALJPLAN FÖR  
FASTIGHETERNA ÖRBY 16:10, del av RYA 1:30 M FL  
RYDEBÄCK, HELSINGBORGSTAD



Upprättad den 12 augusti 2011

NORMALT PLANFÖRFARANDE

Antagen av kommunfullmäktige ..... § ...

Laga kraft .....

Genomförandetid t o m

Dnr 154/2007

REMISS OCH UTSTÄLLNING

DETALJPLAN FÖR FASTIGHETERNA  
ÖRBY 16:10, DEL AV RYA 1:30 M FL  
RYDEBÄCK, HELSINGBORGS STAD

## PLANBESKRIVNING

---

### HANDLINGAR

Detaljplanen redovisas på:

- denna planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande (efter remiss och utställning)
- planprogram och rapport från programsamråd

### SYFTE

Syfte med detaljplanen är att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse öster om Sandövägen. Syftet är även att säkerställa befintlig bebyggelse längs med Klostervägen och ett grönstråk mellan den befintliga och planerade bebyggelsen. Den planerade bostadsbebyggelsen är en andra etapp i utbyggnaden av området öster om Sandövägen.

### BAKGRUND

En förfrågan om planläggning inkom från Ittur Progressum den 3 mars 2005. Förfrågan rörde villabebyggelse genom Trivselhus. Enligt överenskommelse med mark- och exploateringsenheten har dåvarande stadsbyggnadskontoret tagit fram en programskiss som omfattar ett större område innehållande villor, radhus och flerbostadshus. Planprogrammet blev godkänt av byggnadsnämnden den 24 januari 2006.

Därefter har detaljplan för första etapp tagits fram. Detaljplanen vann laga kraft den 18 juni 2008.

Ansökan om aktuell planläggning har inkommit från mark- och exploateringsenheten den 14 juli 2009. Förslaget för den andra etappen har föredragits stadsbyggnadsnämnden som information den 9 december 2009.

### Bedömning av miljöpåverkan

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med länsstyrelsen bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen (4 kap 34 § enligt PBL 2010) eller 6 kap 11-18 §§ miljöbalken varför miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behöver genomföras, se vidare under rubriken *Konsekvenser*.

## PLANOMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

### Läge och avgränsning

Planområdet är beläget i östra delen av Rydebäck, ca 10 km söder om Helsingborg. I söder avgränsas planområdet av Fortunavägen och i öster går gränsen för planområdet öster om Klostervägen. Planområdet gränsar i norr mot det befintliga grönområdet för dagvattenhantering och i väster går gränsen igenom jordbruksmark. I väster ansluter planområdet till den första etappen av bostadsutbyggnaden av området. För exakt avgränsning hänvisas till plankartan.

Planområdet omfattar ca 13 ha.

### Markägare

I planområdet ingår fastigheten Örby 16:10, 16:2 och 16:6 samt del av fastigheterna Örby 16:5, 16:7, 16:8 och Rya 1:30. Fastigheten Rya 1:30 ägs av Helsingborgs stad och resten av fastigheterna är i privat ägo.



Ortofoto över planområdet, planområdet markerat med heldragen röd linje (foto 2007). Planlagt område som är under utbyggnad markerat med röd streckad linje.

### Beskrivning av området

Större delen av planområdet utgörs av brukad åkermark. Jordbruksmarken är av klass 10+, vilket är den högsta klassen. I öster, utmed Klostervägen, ligger fem

äldre gårdar. Mellan gårdarna når odlingsmarken ända fram till vägen och öppnar upp vackra utblickar i landskapet. Norr om planområdet finns damm och översvämningssmagasin för omhändertagande av dagvatten från järnvägsområdet.

#### *Bebyggelse*

Planområdet är i huvudsak obebyggt. Enda bebyggelse som finns är fem gårdar väster om Klostervägen vilka sannolikt har sitt ursprung i 1800-talets slut. Området väster om planområdet håller på att bebyggas med nya bostadshus. Hittills har 26 villor och fyra radhus uppförts.

#### *Grönområden*

Norr om planområdet planeras ett grönområde med dammanläggningar för fördröjning av dagvatten från utbyggnadsområdet anläggas. Heabäckens kulvert planeras öppnas till en bäck med rinnande vatten vilket blir ett positivt inslag i parkmiljön. Avsikten är att dammarna ska upplevas som rekreationsområde, och inte enbart som tekniska anläggningar bl a genom att göra området tillgängligt med gångstigar och gångbroar över bäcken. Vid utformningen av de gröna områdena ska det eftersträvas att skapa tillräckligt med viloplats utmed de planerade gångstråken.

#### *Trafik*

Planområdet nås direkt från Fortunavägen i söder och Sandövägen i väster via Klostervägen. En större del av Klostervägens sträcka omfattas av planförslaget. Sandövägen försörjer hela den södra delen av Rydebäck och Fortunavägen leder vidare söderut till Glumslöv i Landskrona kommun.

En övergripande gång- och cykelväg sträcker sig från Sandövägen i väster till skolan och Rydebäcks centrum i norr. Denna cykelväg nås från Klostervägen där cykling sker idag i blandtrafik. Fortunavägen i söder, ingår som en del i Cykelns blå band som sträcker sig utmed kusten och vidare norrut. En mindre grusväg som är belägen i nordost, utmed järnvägen kopplar området med Rydebäcks station, som ligger ca 300 meter norr om planområdet.

Planområdet har goda kollektivtrafikförbindelser. Nya Västkustbanan passerar Rydebäck strax öster om området med uppehåll vid stationen, belägen ca 300 meter norr om planområdet. Busslinje 219 mellan Helsingborg och Rydebäck trafikerar samhället. På vägen till Rydebäcks pågatågsstation passerar bussen Sandövägen med uppehåll vid Spårögatan ca 200 meter från planområdet. I högtrafik går bussen fyra gånger i timmen och på kvällarna och helgerna två gånger i timmen. Buss 220 passerar på Landskronavägen med hållplats i anslutning till pågatågsstationen.

#### *Service*

Rydebäcks centrum ligger nordväst om planområdet och ingår i Rydebäcks stationsområde som är under uppbyggnad. Vid centrumets torg finns Rydebäcks kyrka och församlingshem. I centrumet finns också livsmedelsbutik, pizzeria, bibliotek, vårdcentral och bank. I direkt anslutning till centrumet ligger Rydebäcksskolan och en idrottsbana med gymnastiksal samt en idrottsplats med två fotbollsplaner. Närmaste förskola finns för tillfället i närheten av Rydebäcks skola och



centrum. Det planeras för en förskola inom den planlagda delen av området direkt väster om aktuellt område.

### *Historik*

Inom programområdet finns äldre strukturer i form av rester av äldre vägnät och äldre bebyggelse invid den nuvarande Klostervägen. Fastigheterna utmed Klostervägen härrör från 1800-talets senare del. Före skiftena var området obebyggt och nyttjades extensivt för bete.

### *Kulturmiljö*

Bebyggelsen invid Klostervägen har sannolikt sitt ursprung i 1800-talets slut, som en form av torpbebyggelse knuten till någon större gård, med ägor om ca fyra tunnland vardera. Byggnaderna representerar ett äldre agrart byggnadsskick, med huvudbyggnader med traditionell utformning som "längor" med långsträckt grundplan, låg sockel och brant taklutning som gemensamma karaktärsdrag. Byggnaderna representerar ett skede i den skånska agrara utvecklingen, där befolkningsökningen under 1800-talet skapade nya bostadsformer.



*Ekonomiska kartan från 1911, programområdet markerat med svart ram.*

Klostervägen, som tidigare hette Torparevägen, var ursprungligen en "lokalgata" till dessa fastigheter. Vägen löpte rak mellan huvudbyggnad och ekonomibyggnad, men är sedan länge omdragen, så att den löper öster om ekonomibyggnaderna i ett svagt böljande lopp.

På 1911- års ekonomiska karta finns två märkegravar markerade öster om byggnaderna. En av dessa finns kvar idag, och representerar både ekologiska och historiska värden.

Direkt söder om programområdet ligger ett Karmelitkloster, ritat av arkitekt Hans Westman och invigt 1963. Klostret är byggt med den skånska kringbyggda gården som förebild och har en sparsmakad arkitektur och en tillbakahållen färgskala i karmeliternas färger grått, brunt och vitt. På den inre gården står en klockstapel, vars klockor ringer ett antal gånger varje dag. Klostret utgör som byggnad en arkitektonisk solitär och dess verksamhet bygger på idén om avskildhet och ro, varför det kräver ett respektavstånd och friytor kring sig.



*Karmelitkloster, vykort från 1960-talet.*

### *Arkeologi*

En arkeologisk utredning för området har genomförts. Enligt utredningen har endast enstaka boplatzlämningar påvisats. Om det i samband med exploatering påträffas tidigare okända fornlämningar ska arbetena, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen m m, omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

### **Tidigare ställningstaganden**

#### *Översiktsplan*

Enligt Helsingborgs nya översiktsplan, ÖP 2010, som är antagen av kommunfullmäktige den 18 maj 2010 ingår planområdet i ett område för utveckling av befintliga stationsområden.

#### *Riksintressen*

Hela planområdet är beläget inom kustzon av riksintresse.

Direkt söder om planområdet ligger Glumslövs naturvårdsområde, av riksintresse för naturvården samt naturreservat enligt 7 kap 4 § miljöbalken. Syftet med na-

turreservatet är att bevara det öppna jordbrukslandskapet med hänsyn till dess värde för landskapsbild och kulturhistoria.

### Detaljplaner

Planområdet är inte tidigare detaljplanelagt. För den första etappen av bostadsutbyggnaden direkt väster om planområdet gäller detaljplan för fastigheten Katslösa 14:3, del av Rya m fl (16510), som vann laga kraft den 18 juni 2008. Planen har genomförandetid t o m 18 juni 2013.

För Västkustbanan öster om planområdet gäller detaljplan för Västkustbanan, delen Rya-Rydebäck (14479), laga kraft den 25 mars 1997.



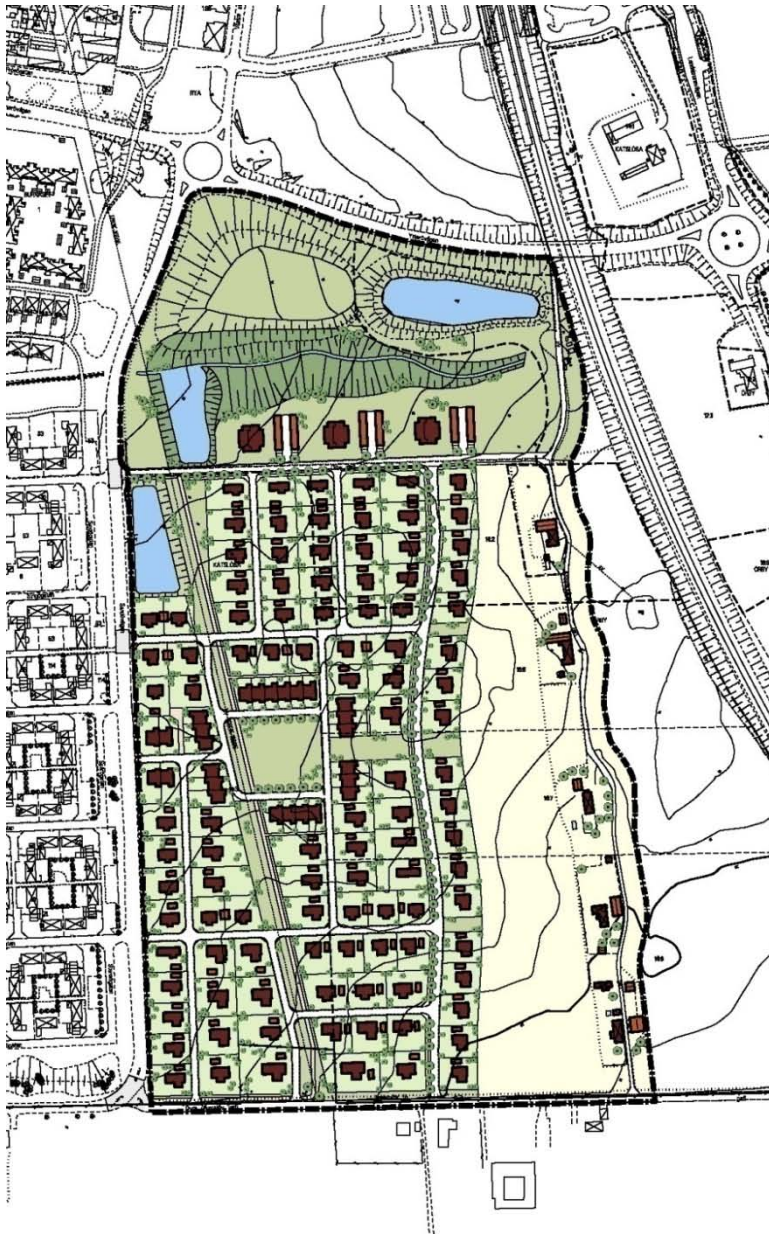
Detaljplan för etapp 1

### Planprogram

Ett planprogram för ett större område söder om Ytterövägen upprättades och godkändes av byggnadsnämnden den 24 januari 2006. Förslaget innebar att en utbyggnad av mellan 165 och 180 bostäder möjliggjordes inom programområdet. Den nya bebyggelsen skulle få en klar gräns mot landskapet och befintlig bebyggelse skulle ge tydliga kopplingar till det kringliggande vägnätet. Bebyggelsen byggdes upp kring ett rutnät av gator, anslutna till Sandövägen, Fortunavägen och Klostervägen. Ett grönt stråk planerades genom området i Ringsjöledningens sträckning. Centralt inom utbyggnadsområdet föreslogs en gemensam park omgärdad av radhus. Norr om Klostervägen föreslogs punkthus i fyra till fem våningar, i anslutning till grönområdet och dagvattendammarna. Den befintliga dagvattenhanteringen i den norra delen av området utökades med nya dammar och fördröjningsmagasin i ett eget system, så att även dagvatten från utbyggnadsområdet skulle tas omhand.



Med anledning av att planprogrammet omfattade ett väldigt stort utbyggnadsområde föreslogs detaljplaneläggning ske etappvis med början inom området direkt öster om Sandövägen där även dammar för fördröjning av dagvatten skulle ingå.



*Illustration från planprogrammet*

### *Ortsanalys*

En ortsanlys för Rydebäck togs fram i februari 2007. I ortsanalysen redovisas aktuellt område som ett område för planerad utbyggnad.

## PLANENS UTFORMNING

### **Dispositionen i stort**

Planförslaget innebär att en utbyggnad av ca 106 bostäder möjliggörs inom planområdet. Bostadsbebyggelsen består i huvudsak av friliggande villor. Dessutom föreslås ett antal radhus i öster och flerbostadshus i norra delen av planområdet uppföras. Utöver bostäderna medger detaljplanen skoländamål i norra delen av



planområdet, dels i anslutning till naturområdet och dels mera centralt i området, i närheten av den stora planerade lekplatsen. Bebyggelse längs med Klostervägen bevaras som kulturhistorisk värdefull miljö. Inom området öster om planerad bebyggelse medges odling med tillhörande bostad samt komplement som "bed and breakfast", gårdsbutik och liknande. I planen ges möjlighet för avstyckning inom fastigheten Örby 16:2. Området närmast Fortunavägen utgör fortsättning på grönstråket i väster och planläggs som natur. I anslutning till parken och de föreslagna flerbostadshusen i norr medges en nätstation.



Illustrationskarta

## Bebyggelsen

Detaljplanen möjliggör för uppförande av 44 villor, 8 radhus och tre flerbostadshus inom området samtidigt som befintlig bostadsbebyggelse planläggs.

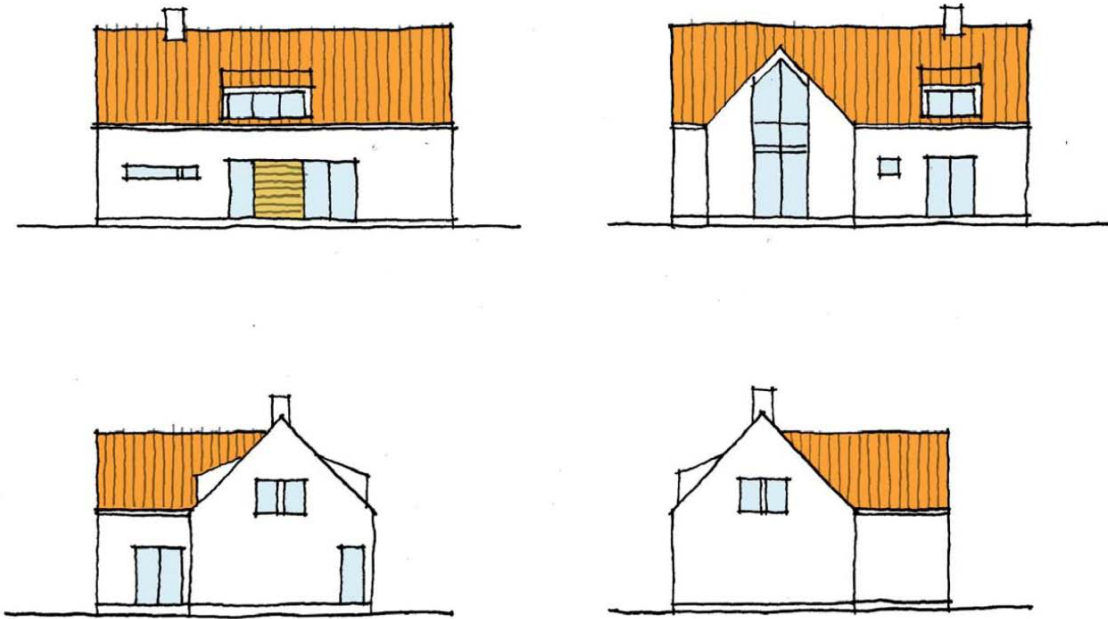
Helsingborgs stad strävar mot en hållbar stadsplanering med beaktande av sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter. Därför är planens intention att möjliggöra långsiktigt hållbara byggnader vilket i praktiken innebär att byggnader företrädesvis uppförs energisnåla, med miljövänliga byggnadsmaterial samt med fokus på trygghet och välmående. Ny bebyggelse bör därmed planeras och utföras med miljöanpassade metoder och sunda material i former som medverkar till en lägre energiförbrukning, ex. passivhus.

Bebyggelse ska utformas på så sätt att åtkomlighet för räddningstjänstens fordon kan anordnas i enlighet med brandförsvarets krav

### *Villor*

Söder om Klostervägen, utmed ett sammanhängande gatunät, medges friliggande villabebyggelse i en och en halv våning med en högsta byggnadshöjd av 4,0 meter. Inom respektive fastighet får byggnadsarea uppgå till 200 m<sup>2</sup> varav högst 150 m<sup>2</sup> får utgöras av huvudbyggnad. Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från tomtgräns samt i förgårdslinje mot gatan för att skapa en tydlig avslutning mot gatan. Dessutom ska villabebyggelse längs i öster, i anslutning till odlingsmark placeras med gavel mot gatan. Friliggande garage/förråd skall placeras minst 1 meter från tomtgräns. Garage får sammanbyggas med huvudbyggnaden. I så fall skall garage placeras minst 1,5 meter från tomtgräns. För att ge möjlighet till en parkeringsplats inom tomten skall garage placeras minst 6 meter indragen från gatulinje. Vid placeringen av byggnaderna ska det eftersträvas att uteplatser anordnas i söder eller väster. Villatomter som vetter mot trädrad får ha högst en fem meter bred utfart. Detta ska regleras i exploateringsavtalet och uppmärksammas i samband med tomtköpet.

Bebyggelsen avses i huvudsak ha en skånsk karaktär med branta tak. Huvudbyggnadens bredd får inte överstiga 8,5 meter. Fasader skall utföras i stenmaterial, exempelvis puts, tegel eller liknande. Taken skall utföras som sadeltak utan takfot i röda/gula kulörer och med en minsta taklutning på 40 grader. Takmaterialet föreslås vara röda eller gula takpannor.



*Förslag på utformning av villor (Arkitektlaget)*

### *Radhus*

I anslutning till den i gällande detaljplan planerade parken medges åtta radhus i två våningar med en högsta byggnadshöjd av 4,5 meter. Bostäderna avses placeras mot gatan med ett mindre förgård framför. Entréerna nås från gatan. Radhusbebyggelsen har enskilda trädgårdar vilka nås via gemensamma gångvägar. Även radhus avses uppföras med anknytning till skånsk byggnadsstil. Taken skall utformas som sadeltak i röda/gula kulörer och med en minsta taklutning på 40 grader. Takmaterialet föreslås vara röda eller gula takpannor. Fasader skall huvudsakligen utföras i stenmaterial, exempelvis puts, tegel eller liknande.



*Förslag på utformning av radhus (Arkitektlaget)*



*Flerbostadshus*

I norra delen av planområdet, i anslutning till det planerade grönområdet och dagvattendammarna föreslås tre punkthus i högst fem våningar med den femte våning indragen och med en högsta totalhöjd av 17,0 meter. Byggnaderna ska tillsammans kunna rymma ca 54 lägenheter. Husen ska ha hiss och kan innehålla vård- och gruppboende. Beträffande utformningen avses punkthusen ansluta till bebyggelsen inom stationsområdet. Fasader skall i huvudsak utföras i ljust tegel, puts eller stenmaterial. Taken skall vara låglutande, max 10 grader.



*Vy från Ytterövägen i norr*

*Förskola*

Detaljplanen medger dubbelanvändning bostad/skola (BS) inom de två delområdena. Detta innebär att inom planområdet möjliggörs för två förskolor om behovet av någon sådan uppstår. Enligt planen är största tillåtna byggnadsarea för skoländamål 25 % av fastighetsarean. Gällande utformningen av förskolan gäller samma bestämmelse som för bostadsändamål.

*Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*

Längs med Klostervägen finns fem äldre gårdar vilka tillsammans med Klostervägen betraktas som kulturhistorisk värdefull miljö. Huvudbyggnaderna är uppförda i ett plan med vind och har för trakten traditionell utformning med långsträckt grundplan, låg sockel och brant taklutning. Övrig bebyggelse är av agrar karaktär. Bebyggelsen ligger på båda sidor av Klostervägen. På den sydligaste fastigheten, Örby 16:5 bedrivs en "bad- and breakfast" verksamhet.

Byggnaderna har förändrats i varierande grad och olika restaureringsideal är avläsbara. Den sydligaste fastigheten, Örby 16:5, är den som är mest lik sitt ursprungliga skick. På denna, och på fastigheten närmast norrut, Örby 16:6, finns ekonomibygnaden kvar på sin ursprungliga plats och den ursprungliga vägsträckningen är i bruk. På de tre andra fastigheterna har ekonomibygnaderna rivits och getts nytt läge och större volymer. Den ursprungliga vägsträckningen har inlemmats i tomtmarken och blivit trädgård eller förgård till boningshuset. Inom fastigheten Örby 16:6 ligger en mindre byggnad uppförd som tvättstuga gemensam för torparna utmed vägen. Den före detta tvättstugan är i dåligt skick och en varsam upprustning vore önskvärd.



*Befintlig bebyggelse (foto Mia Jungskär)*

De fem bebyggelseenheterna som finns inom området har etablerats som solitärer, och har fungerat som småjordbruk, där odlingsytan sträckte sig både österut och västerut från bebyggelsen. För att bebyggelsens historiska sammanhang ska förbli tydligt bör friytor lämnas både öster och väster om gårdarna.

Detaljplanen föreskriver att ny bebyggelse skall placeras och utformas med hänsyn till befintliga kulturmiljövärden. De ovan beskrivna karaktärsdragen skall vara vägledande vid om-/tillbyggnad och nybyggnation. Fastigheten Örby 16:2 längst i norr får enligt planförslaget avstyckas. För ny bebyggelse inom fastigheten gäller samma bestämmelser om placering och utformning som för resten av friliggande villabebyggelse inom planområdet.

## **Grönområden**

### *Grönområden*

Längs med Fortunavägen sträcker sig ett grönstråk hela vägen mot Öresund i väster. Grönstråket förlängs österut genom planområdet och öppnas upp i ett större naturområde direkt norr om Karmelitklostret. Detta grönområde betecknas i planförslaget som natur. För att skapa frid och avskildhet vilket de boende i klostret efterfrågar avses grönområde utformas öppet närmast klostret samtidigt som en del av området närmast den planerade bebyggelsen avses planteras med träd och modelleras. De föreslagna planteringarna kan också ses som en kompensationsåtgärd för den jordbruksmarken som tas i anspråk för bebyggelse. Samtidigt anses trädplanteringarna höja kvalitet på de gröna ytorna i Rydebäck där grönområden i form av träd och dungar inte finns mycket kvar av.

Grönstråket fortsätter norrut för att ansluta till området med dagvattendammar i norr. Inom grönstråket finns möjlighet för anläggning av gång- och cykelvägar.

I detaljplanen för den första etappen planeras det för en park centralt i området. I planförslaget förlängs parken österut och kopplas på grönstråket öster om planerad bebyggelse.

### *Odling*

Mellan planerad och befintlig bebyggelse medges enligt förslaget odling vilket överensstämmer med nuvarande användning av mark. Längs med planerad bebyggelse ligger ett tio meter brett grönstråk för att ge tillräckligt med skyddsavstånd mellan planerad bebyggelse och område avsett för odling.

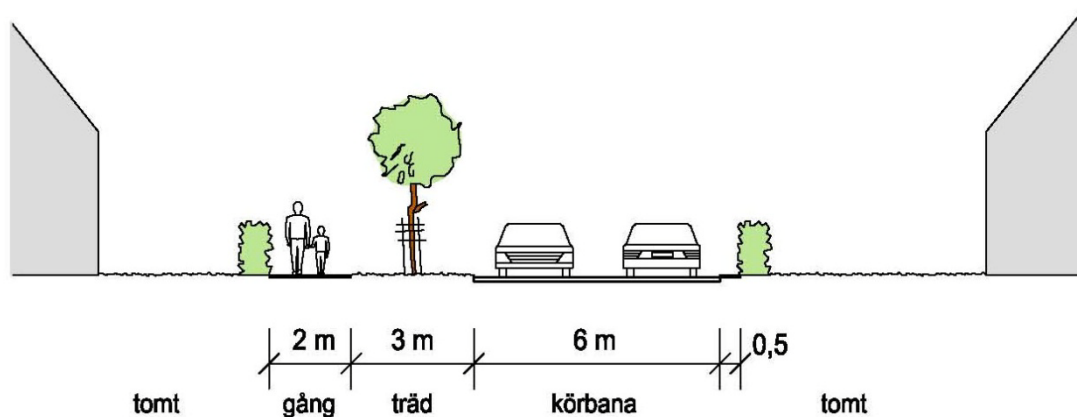
### **Trafik**

#### *Biltrafik*

Planområdet nås från Klostervägen i norr och från Fortunavägen i söder via två infarter. Det interna trafiknätet är uppbyggt som ett traditionellt rutnät med raka gator och vinkelräta korsningar. Ett system med genomsilningstrafik fördelar trafiken jämnare mellan de olika gatorna och minskar det totala trafikarbetet. Vägnätet avses utformas med särskild hänsyn till personer med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga. Den nordsydliga gatan utgör genomfart genom området och har en svängande form. Till denna ansluter flera mindre gator.

#### *Utformning av gator*

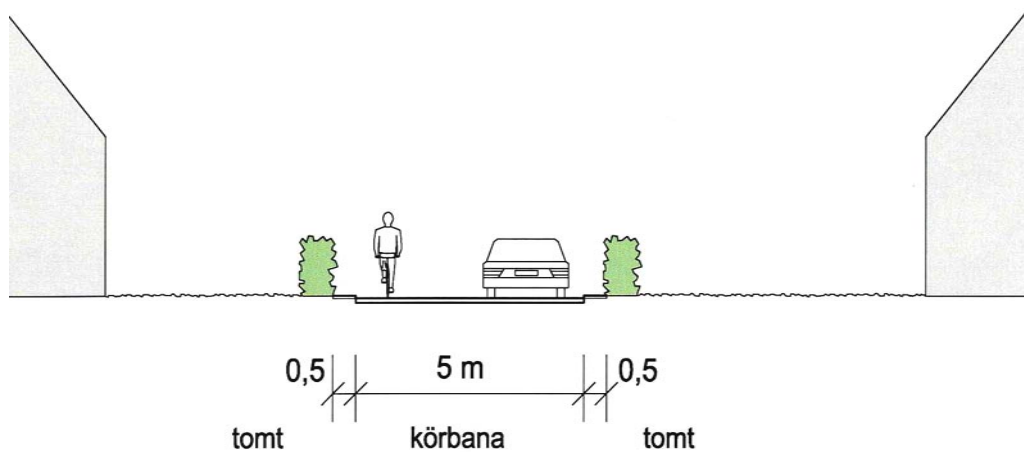
Gatunätet byggs upp hierarkiskt med två typer av gator, med olika sektioner. Gatan i norr (sektion A-A) har uppsamlande karaktär och 11,5 meter brett gaturum, med en 6 meter bred körbana, en trädrad och separat gångbana.



*Principsektion A-A*

Lokalgatorna genom planområdet (sektion B-B) utformas som bostadsgatorna med 6,0 meter brett gaturum och 5,0 meter bred körbana.





Principsektion D-D

### Parkering

Boendeparkering avses lösas i anslutning till respektive bostad. Inom varje villatomt ryms ett garage och en öppen bilplats. Inom planområdet krävs minst 1,5 plats per bostad i radhus. Radhusen avses ha två öppna parkeringsplatser, alternativt ett garage och en parkeringsplats inom varje radhustomt.

Parkering till flerbostadshusen i norr ska anordnas inom fastigheten. Antal parkeringsplatser kan variera beroende av lägenhetsstorlek där gällande parkeringsnorm ska vara vägledande.

### Gång- och cykeltrafik

Cykeltrafik avses integreras med biltrafik på gatorna inom planområdet. En separat gång- och cykelväg har redan planerats inom det sammanhängande parkstråket i Ringsjöledningens sträckning som omfattas av detaljplanen för den första etappen. Gång- och cykelvägen ansluter till naturområde i södra delen av planområdet.

### Kollektivtrafik

Inom planområdet kommer det inte finnas någon kollektivtrafik. Däremot trafikerar Sandövägen, som ligger ca 300 meter från området, av busslinje 219 mellan Helsingborg och Rydebäck med Rydebäcks station som sista busshållsplats. Dessutom ligger pågatågstationen ca 400 meter norr om planområdet och nås via en grusväg i planområdets nordöstra del.

### Teknisk försörjning

#### Dagvatten

Dagvatten som alstras inom planområdet kommer att ledas i ledningar till dagvattdammarna i norr där vattnet ska fördröjas innan det släpps vidare i Heabäck-en, i enlighet med Helsingborgs stads dagvattenpolicy. Lösning för dagvattenhantering ska redovisas vid bygglov och godkännas av NSVA.

#### Vatten och avlopp

Utmed Sandövägen finns befintliga kommunala vatten- och avloppsledningar, till vilka bebyggelsen inom planområdet kan anslutas. Anslutning till kommunala

ledningarna för spillvatten för befintliga gårdar avses förberedas i samband med exploateringen.

#### *Brandvattenförsörjning*

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. I fall där avsteg från VAV P83 och VAV P76 måste göras ska lösningen för brandvattenförsörjning tas fram i samråd med brandförsvaret.

#### *Elnät*

För elförsörjning av den tillkommande bebyggelsen föreslås en ny elnätsstation i anslutning till parkområdet, väster om de föreslagna flerbostadshusen. Vidare har det redan uppförts en nätstation inom området väster om planområdet. Nätstationerna avser försörja villa- och radhusbebyggelse. I enlighet med miljökontorets rekommendationer ska nätstationerna placeras på tillräckligt avstånd från bebyggelse för att de elektromagnetiska fälten inte ska överstiga 0,4 µT där människor stadigvarande vistas.

#### *Uppvärmning*

Uppvärmning avses ske med el.

#### *Tele*

Planområdet kan anslutas till det befintliga telenätet.

## **KONSEKVENSER**

### **Bedömning av miljöpåverkan**

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap 18 § plan- och bygglagen (4 kap 34 § enligt PBL 2010) respektive 6 kap 11-18 §§ miljöbalken. Bedömningen har gjorts utifrån planförslagets innehåll, typen av påverkan och områdets egenskaper i enlighet med 4 § förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB-fo), samt bilagorna 2 och 4 till samma förordning. Miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte genomföras. Länsstyrelsen har tagit del av kommunens bedömning och har den 11 februari 2010 meddelat att länsstyrelsen gör samma bedömning som kommunen.

Planförslaget avser ett område på lokal nivå. Detaljplanen medger en utbyggnad av ca 106 bostäder samtidigt som befintlig bebyggelse bevaras och nya grönstråk skapas. Nedan följer en beskrivning av de konsekvenser förslaget bedöms medföra.

### **Mark, luft och vatten**

#### *Luftföroreningar*

Gällande miljö kvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2010:477) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), bly, partiklar (PM<sub>10</sub>), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O<sub>3</sub>).

Enligt Helsingborgs nya översiktsplan, ÖP 2010, som är antagen av kommunfullmäktige den 18 maj 2010 föreligger ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormernas värden i närheten av planområdet. Med hänsyn till den framtagna trafikprognosen för området bedöms planförslaget inte innebära någon försämring av luftkvaliteten.

#### *Vattenförekomster*

Syftet med miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljökvalitet. Aktuellt planområde är beläget dels på grundvattenförekomsten Helsingborgsandsten (SE 621791-130957) inom norra delen av planområdet och dels på grundvattenförekomsten FFZ (SE 619618-132288) i söder. Helsingborgsandstens grundvattens nuvarande kvantitativa och kemiska statusen har klassificerats som god. Dock bedömer vattenmyndigheten att det finns risk att vattenförekomsten inte har god kvantitativ status år 2015 då det finns ett stort antal uttag från förekomsten. Vattenmyndigheten bedömer också att det finns risk att den goda kemiska statusen inte blir uppnådd till år 2015 då det finns flera större tätorter, industrier, jordbruksmark mm som påverkar området. FFZ:s grundvattens nuvarande kvantitativa och kemiska statusen har klassificerats som god. Enligt vattenmyndighetens bedömning kommer en god kemisk status sannolikt att uppnås år 2015. Dock finns det risk att vattenförekomsten inte har god kvantitativ status år 2015 för att uttag drar salt vatten till förekomsten.

Föreslagen utbyggnad av planområdet innebär att åkermark tas i anspråk och därmed minskas problematiken med övergödning och till viss del även miljögifter då inga bekämpningsmedel kommer att användas inom området. I anspråkstagen mark ska till stor del hårdgöras i form av tak, parkeringsytor och vägar och därmed bedöms halter av förorenande ämnen öka något i avrinnande vatten. Föreslagen dagvattenhantering för planområdet innebär att bildat dagvatten leds till en dagvattendamm placerad norr om planområdet. Dagvatten renas bl.a. via sedimentation i utjämningsmagasinet och passerar en filtervall alternativt ett dämt utlopp försett med oljeavskiljare, därmed renas även detta vatten innan det når recipienten. Även dagvatten som bräddar vid extrema nederbördssituationer utjämnas och renas något via en översilningsyta. Detaljplanen föreskriver att endast källarlösa hus får uppföras inom området. Därmed bedöms det att genomförande av detaljplanen inte kan ge negativ påverkan på vattenförekomsten.

#### **Hälsa och säkerhet**

##### *Tågtrafikbuller*

Enligt regeringens proposition 1996/97:53 är gällande riktvärden för trafikbuller vid bostäder 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad, 30 dB(A) ekvivalent nivå inomhus, 45 dB(A) maximal nivå inomhus nattetid och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats.

En bullerutredning vad gäller tågbuller från Väst kustbanan har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen. I dagsläget trafikeras Väst kustbanan av 5000 meter Öresundståg per dygn och 1500 meter pågatåg per dygn. Till grund för bullerbekräkningen ligger dels dagens trafikering och dels förväntad trafikering för år 2020



då det beräknas att Väst kustbanan ska trafikeras av 11 500 meter Öresundståg per dygn och av 7000 meter pågatåg per dygn. Järnvägen ligger i en ca 4 meter djup skärning. Bullerberäkningen har gjorts i fyra punkter: vid byggrätten för det närmaste planerade flerbostadshuset (punkt A, B och C) och vid fastigheten Örby 16:2 (punkt D).



Utdrag ur illustrationskartan med markerade beräkningspunkterna

Vid punkt A, på 6 m höjd och beräknat med dagens trafikering innehålls den ekvivalenta ljudnivån. Beräknat med 2020-års trafikering ökar ekvivalentnivå till 57 dBA på 6 m höjd och till 58 dBA på 9 m höjd. Vid punkter B och C med 2020-års trafikering på 9 m höjd, innehålls den ekvivalenta ljudnivån. Med 2020-års trafikering på Väst kustbanan, vid punkt D på första våningen, blir den ekvivalenta ljudnivån 53 dBA vilket ligger inom gällande riktvärden för trafikbuller.

I och med att planområdet ligger i ett kollektivtrafiknära läge, med pågatågstation som ligger ca 400 meter från planområdet, och att endast ett fåtal lägenheter berörs av något förhöjda ekvivalenta bullervärden vid fasad år 2020 anser stadsbyggnadsförvaltningen att föreslagen placering av huset kan accepteras. Fasader på huset ska utföras på detta sätt att inomhusnivåerna innehålls. Med anledning av att den maximala nivån överskrids (mellan 75 och 77 dBA) i punkterna A, B och C hänvisas till gemensam uteplats väster om huset där föreskrivna 70 dBA innehålls för den maximala ljudnivån.

Ett annat sätt att klara bullerkravet är att uppföra en trespännare enligt bilden nedan. I detta fall blir genomgående lägenheter möjliga att uppföra och därmed en bullerdämpad sida kan skapas.



En alternativ utformning av punkthuset med en trespännare

### *Buller från klockringningen*

Det finns inte några riktvärden avsedda för klockringningar och Helsingborgs stad har inte några särskilda riktvärden för denna typ av aktivitet. Ibland väljer man att jämföra med riktvärdena för externt industribuller. Enligt dessa gäller följande för bostäder: dagtid/vardagar kl 07-18 ekvivalent nivå 50 dBA, nattetid kl 22-07 ekvivalent nivå 40 dBA, övrig tid ekvivalent nivå 45 dBA, nattetid maximal nivå 55 dBA. Vad som anses med ekvivalent nivå kan vara nivån under den tid som aktiviteten pågår eller nivå utslagen under hela tidsperioden, i detta fall under dag- respektive kvällsperioden för att det inte pågår någon aktivitet nattetid.

Klockringningen pågår under en begränsad tid av dygnet och någon klockringning pågår inte nattetid. Mätningarna har gjorts på avstånd av 130 och 200 meter från klostret. På ett avstånd av 130 meter uppgår ekvivalent nivå till 65 dBA (under ringningstillfället)/47 dBA (nivå utslagen under hela dagen) och maximal nivå till 69 dBA. På avståndet av 200 meter uppgår ekvivalent nivå till 62 dBA/44 dBA medan maximal nivå är oförändrad. Om man med ekvivalent nivå avser uppmätt ljudnivå korrigerad till total tid under dag- respektive kvällsperiod kan det konstateras att riktvärden för externt industribuller innehålls. I utredningen redovisas ett alternativ med en bullervall. Bullervallen kan ge en begränsad effekt, framförallt vid bostädernas bottenvåning i direkt anslutning till vallen. Däremot kan en lägre vall bidra den avskildhet mellan klostret och bostäderna som karmelitklostret efterlyser.

### *Risker*

Enligt länsstyrelsens "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering" anses det som lämpligt att utan särskilda åtgärder eller analyser placera småhusbebyggelse på ett avstånd av 70 meter från farligt godsled och flerbostadshus i flera plan på ett avstånd av 150 meter. Planområdet ligger i direkt anslutning till nya Västkustbanan, med byggrätter för enstaka hus föreslagna som närmast ca 80 meter och byggrätter för flerbostadshus belägna ca 145 meter från spårmit. Järnvägen ligger ned-

sänkt i en ca fyra meter djup skärning i förhållande till planområdet, varför risken vid en eventuell urspärning bedöms som mycket ringa.

På nya Västkustbanan transporteras idag inget gods eller farligt gods. Trafikverket har för närvarande inte några planer på att införa förändringar av transportvägarna då Råådalsbanan och Skånebanan anses ha tillräcklig kapacitet för godstransporter samtidigt som Västkustbanan inte bedöms vara anpassad till godstransporter. Dock utesluter inte Trafikverket möjligheten att vissa transporter kan ske på den aktuella sträckan vid eventuella trafikstörningar eller banarbeten i det övriga järnvägsnätet.

Skulle förutsättningarna förändras i en framtid kan man i nuläget belysa tre huvudrisker i samband med en eventuell farligt godstrafik: brandrisk, explosionsrisk och risk för gasutsläpp. Risken för brand i bostäderna närmast järnvägen bedöms som liten med tanke på att det är ganska långt avstånd från järnvägen. Däremot skulle en explosion innebära större konsekvenser för de aktuella bostäderna. Detaljplanen föreskriver att fasaderna huvudsakligen ska utföras i puts eller tegel, vilket är positivt ur brandsäkerhetssynpunkt. Risken för gasutsläpp bedöms som störst. Enligt brandförsvarets rekommendationer ska mekaniska ventilationsanläggningar vara manuellt avstängningsbara, vilket kan bli aktuellt för flerbostads- huset närmast järnvägen. Brytare för nödstopp av ventilationen placeras högst upp i respektive trapphus för att möjliggöra för boende i husen att stänga ventilationen vid ett eventuellt gasutsläpp.

#### *Elektromagnetiska fält*

Mätningar av det magnetiska fältet från järnväg har gjorts utmed Skånebanan vid fastigheterna Ramlösa 4:22 och 4:27 (Eladministration Turesson & Olsson AB, 2004-06-29). Enligt mätningarna tangerar det magnetiska fältet riktvärdet 0,2  $\mu\text{T}$  på ett avstånd av 18,5 meter från spårmittpunkt. Vid ett avstånd av 25 meter från spårmittpunkt uppgår magnetfältet till ca 0,1  $\mu\text{T}$ , vilket klart understiger riktvärdet. Vid passerande tåg stiger magnetfältet till ca 1,3  $\mu\text{T}$  under ett par minuters tid, vid båda mätningssavstånden. Samtidigt avtar magnetfältet snabbt med avståndet från järnvägen så att vid ett avstånd av ca 50 meter ligger magnetfältet under riktvärdet. I planförslaget ligger byggrätterna som närmast ca 80 meter från spårmittpunkt, vilket bedöms vara ett tillräckligt avstånd för att riktvärdet skall innehållas med god marginal.

#### *Vibrationer*

Mätningar av vibrationer från järnvägen har genomförts av Ingemansson Technology AB i samband med planarbeten inom Rydebäcks stationsområde vilket redovisas i en rapport daterad den 22 maj 2002. Samma utredning bedöms kunna användas för aktuellt område. Mätningarna har gjorts i tre punkter på 15, 50 respektive 100 meters avstånd från järnvägen. Mätningarna visar att marken vid stationen har låg avståndsdämpning för vibrationer, då samtliga uppmätta punkter har en vibrationshastighet på 0,1-0,2 mm/s oavsett avstånd till järnvägen. Det är dock störst risk för kännbara vibrationer i bostäder nära järnvägen. Risken minskar på längre avstånd från spåret. Vibrationerna ökar normalt med höjden på byggnaden då ökningen av vibrationer står i direkt samband med husens konstruktion. Enligt utredningen kan vibrationerna förstärkas med upp till 0,3 mm/s i hus med betongbjälklag utan källare, upp till 1,5 mm/s i hus med träbjälklag

utan källare och upp till 0,7 mm/s i hus med träbjälklag med källare. Däremot bedöms att vibrationshastigheten i hus med betongbjälklag och med källare blir i stort sätt samma som markvibrationerna. Uppmätta vibrationshastigheter är normalt inte skadliga för hus, men det är av största vikt att risken för kännbara markvibrationer beaktas vid detaljprojekteringen inom området. Enligt svensk standard SS 460 48 61 är riktvärdet för att människor skall uppleva vibrationer som störande 0,4 mm/s. Dock bör det eftersträvas att vibrationerna understiger känseltröskel av 0,3 mm/s.

Närmaste byggrätt för tvåplanshus ligger ca 80 meter från järnvägen och byggrätt för flerbostadshus ligger ca 145 meter från järnvägen varför vibrationer från järnvägen inte bedöms utgöra något problem.

## **Natur- och kulturmiljö**

### *Naturreсурser*

Planförslaget innebär att omkring 6,5 ha odlingsbar mark av klass 10+ tas i anspråk för ny bebyggelse och gator. Som en kompensation kommer ett grönstråk längs med Fortunavägen att utvecklas och planteras. Förutom detta grönstråk finns i detaljplan för den första etappen ett planerat nordsydligt grönstråk med gång- och cykelväg, en lekplats placerad centralt i området och ett större naturområde med dagvattendammen i norr vilka tillsammans ger ett värde dels för själva området och dels för Rydebäck som helhet.

### *Kulturmiljö*

Ur kulturmiljösynpunkt innebär utbyggnaden en omvandling av jordbruksmark till bostadsområde. Bebyggelsen placeras öster om Sandövägen och på sätt kommer bebyggelsen närmare Karmelitklostret och de befintliga gårdarna. På detta sätt har staden vuxit i alla tider, varför utbyggnaden enligt Helsingborgs museer bedöms som acceptabel. Dock lämnas det i planen ett skyddsavstånd i form av ett grönstråk mellan planerad bebyggelse, Karmelitkloster och befintliga gårdar för att bibehålla nuvarande upplevelse av klostret och gårdarna.

## **Sociala konsekvenser**

Planförslaget medger ca 106 nya bostäder vilket förstärker befolkningsunderlaget för befintlig service i Rydebäcks centrum. I detaljplanens första etapp medges skoländamål och avsikten är att en förskola ska etableras väster om aktuellt planområde. Den planerade utbyggnaden medför ett ökat behov av antalet förskoleplatser i området. Detaljplanen medger skoländamål på två ställen i norra delen av planområdet. I området tillskapas även nya grönstråk vilket gör området mer tillgängligt för allmänheten och kan förhoppningsvis främja det sociala livet i området.

Vid en eventuell etablering av en förskola i området ska miljönämndens "Riktlinjer för intern hantering av plan- och bygglovsremisser samt anmälningsärenden avseende lokalisering av barnomsorgs- och undervisningslokaler" (antagen av miljönämnden den 21 augusti 2008) uppmärksammas. Riktlinjerna förespråkar en friyta (exklusive parkering) på minst 25 m<sup>2</sup> per barn. Om förskolan ligger i direkt anslutning till naturområde/lekpark kan verksamhetens egen lekyta göras mindre.



De två föreslagna områden för förskolan ligger i direkt anslutning till naturområde/lekpark.

### SAMMANFATTNING

Planförslaget innebär att en utbyggnad av ca 106 bostäder möjliggörs inom planområdet. Bostadsbebyggelsen består i huvudsak av friliggande villor. Dessutom föreslås ett antal radhus i öster och flerbostadshus i norra delen av planområdet uppföras. Skoländamål medges på två ställen i norra delen av planområdet. Bebyggelse längs med Klostervägen bevaras som kulturhistorisk värdefull miljö. Öster om föreslagen bebyggelse medges dels natur och dels odling med tillhörande bostad samt komplement som "bed and breakfast", gårdsbutik och liknande. Området närmast Fortunavägen utgör fortsättning på grönstråket i väster och planläggs som natur.

### MEDVERKANDE

Medverkande i detaljplanearbetet har utöver undertecknade varit planarkitekt Gustav Karlsson och plantekniker Bodil Falke och Lena Gottschalk.

### STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bendorp-Redestam  
Planchef



Nina Begovic  
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR  
FASTIGHETEN ÖRBY 16:10, del av RYA 1:30 M FL  
RYDEBÄCK, HELSINGBORGS STAD

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

---

### ORGANISATION

#### Tidplan

Planförslaget beräknas vinna laga kraft under första kvartalet år 2012.

#### Genomförandetid

Genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

#### Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna gator, park- och naturområde.

#### Avtal

Planavtal för finansiering av detaljplanens framtagande är upprättat. Exploateringsavtal mellan Helsingborgs stad och Topas Fastigheter AB ska upprättas innan det att detaljplanen antas i kommunfullmäktige.

### FASTIGHETSRÄTT

#### Fastighetsbildning

Detaljplanen förutsätter avstyckning av planens B-område, samt uppdelning i enskilda fastigheter i huvudsak enligt illustrationen. För planens genomförande krävs också avstyckning av BD- och E-områden samt överföring av allmän platsmark genom fastighetsreglering inom fastigheterna Örby 16:5, 16:7, 16:8 och 16:20 till angränsande kommunal fastighet.

### EKONOMI

#### Planekonomi

Planens genomförande kräver kommunala investeringar för anläggande av gator, gång- och cykelvägar samt park- och naturområden.

Kostnader för upprustning av den befintliga grusvägen till Rydebäcks station kommer att regleras i exploateringsavtal/markanvisningsavtal.

### STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bendsorp-Redestam  
Planchef



Nina Begovic  
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR FASTIGHETEN  
ÖRBY 16:10, DEL AV RYA 1:30 M FL  
RYDEBÄCK, HELSINGBORGS STAD

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

---

### DETALJPLANENS SYFTE OCH INNEHÅLL

Syfte med detaljplanen är att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse öster om Sandövägen. Syftet är även att säkerställa befintlig bebyggelse längs med Klostervägen och ett grönstråk mellan den befintliga och planerade bebyggelsen. Den planerade bostadsbebyggelsen är en andra etapp i utbyggnaden av området öster om Sandövägen.

Samrådsförslaget innebar att en utbyggnad av ca 110 bostäder möjliggjordes inom planområdet. Bostadsbebyggelsen bestod i huvudsak av friliggande villor. Dessutom föreslogs ett antal radhus i öster och flerbostadshus i norra delen av planområdet uppföras. Bebyggelse längs med Klostervägen föreslogs bevaras som kulturhistorisk värdefull miljö. Öster om föreslagen bebyggelse medgavs dels natur och dels odling med tillhörande bostad samt komplement som "bed and breakfast", gårdsbutik och liknande. Området närmast Fortunavägen utgjorde fortsättning på grönstråket i väster och planläggs som natur.

### RAPPORT FRÅN PROGRAMSAMRÅD

Sakägare har beretts tillfälle till samråd efter personlig kallelse och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt sammanslutningar och övriga intressenter har inbjudits genom annons i lokaltidning den 28 oktober 2005, att delta i ett gemensamt programsamrådsmöte den 2 november 2005 i Rydebäcks församlingsgård.

Berörda förvaltningar och myndigheter har tillsänts planskissen för eventuella synpunkter. Länsstyrelsen och lantmäterimyndigheten har avgivit yttrande enligt PBL 5 kap 20§. Därutöver hade vid samrådets slut 15 yttranden inkommit från berörda förvaltningar samt tre skrivelser från allmänheten.

Vid samrådsmötet deltog ca 35 personer. Från stadens sida deltog förutom stadsbyggnadskontoret även en representant från mark- och exploateringsenheten. En aktuell byggherre, Ittur Progressum, var representerad. Angelägna frågor som kom upp under mötet var sammanfattningsvis: trafik, avgränsningen av den nya bebyggelsen, bebyggelsens utformning och höjd och dagvattenhantering.

## HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Sakägare har beretts tillfälle till samråd efter personlig kallelse och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt sammanslutningar och övriga intressenter har inbjudits genom annons i lokaltidning den 29 oktober 2010, att delta i ett gemensamt samrådsmöte den 3 december 2010 i Rydebäcks kyrka.

Berörda förvaltningar och myndigheter har tillsänts planskissen för eventuella synpunkter. Länsstyrelsen och lantmäterimyndigheten har avgivit yttrande enligt PBL 5 kap 20 §. Landskrona stad har yttrat sig om förslaget. Därutöver hade vid samrådets slut tolv (12) yttrande inkommit från berörda förvaltningar samt fyra (4) skrivelser från allmänheten.

## SAMRÅDSMÖTET

Vid samrådsmötet deltog 44 personer. Från stadens sida deltog förutom stadsbyggnadsförvaltningen även representanter från mark- och exploateringsenheten och en förtroendevald.

Frågor och synpunkter framfördes bland annat av fastighetsägarna längs med Klostervägen, fastighetsägarna inom de nybildade kvarteren öster om Sandövägen, fastighetsägarna väster om Sandövägen samt av boende i Rydebäcks centrum och i Rydebäcks stationsområde.

Under mötet ifrågasattes förslag på de tre punkthusen i norra delen av planområdet. Man var förvånad över att punkthusen fanns i planförslaget. Några tyckte att vyn över landskapet kommer att förstöras av husen och att husen ligger alldeles för långt från servicen i Rydebäcks centrum. Avståndet till de planerade villorna bedömdes som för kort. Någon framförde behovet av trygghetsboende i Rydebäck.

Trafikfrågorna diskuterades på mötet. Det påpekades att det saknas en säker övergång till Landskronavägen då trottoarer saknas. Det enda sättet att ta sig över är via bron vid stationen men bron betraktas som olämplig för äldre. Man undrade också hur cykelöverfarten på Sandövägen kommer att lösas. Olika lösningar på den framtida utformningen av Sandövägen diskuterades. Någon var tveksam till den planerade utfarten mot Fortunavägen, vid Karmelitklostret.

Vidare togs frågor upp kring sophantering, parkeringen och uppvärmningen inom det planerade området.

Några andra frågor som inte berör förslaget kom upp, bl a kostnader för skötsel av torget i Rydebäcks centrum och behovet av gröna ytor inom Rydebäcks stationsområde.

Angelägna frågor som kom upp under mötet var sammanfattningsvis:

- **Flerbostadshusens placering och dess påverkan på landskapet.**
- **Trafik.**
- **Frågor kring sophantering, parkeringen och uppvärmningen.**



*Sammanfattande kommentar:*

*De föreslagna punkthusen i norr ligger i anslutning till en storskalig dagvattenpark varför det bedöms som en lämplig plats att placera fyra-femplanshusen på. Vad gäller husens placering gentemot de planerade villorna i söder ligger punkthusen norr om vilorna och skuggar därför inte villatomterna. I aktuell plan medges bostäder med möjlighet till gruppboende och vårdboende samt service som bostadskomplement i den norra delen vilket innebär att tryggnetsboende kan etableras om det finns ett intresse.*

*En ombyggnad av Sandövägen planeras utföras i samband med färdigställande av gator inom den del av området som tillhör första etappen vilket förväntas ske under år 2012. En möjlig lösning har presenterats i detaljplanen för första etappen. Den östra utfarten mot Fortunavägen som redovisades i samrådsförslaget har tagits bort.*

*Vad gäller övergången till Landskronavägen har trafikenheten informerats om problemet. Detta område ingår dock inte i aktuellt planområde.*

*I planen är sophämtningen tänkt att lösas separat vid varje tomtgräns. Samtidigt hindrar inte planen gemensamma soprum. Gatorna är anpassade för sopbilar. Beträffande parkeringar ska det finnas minst två parkeringsplatser på varje villatomt. Några gemensamma gästparkeringar redovisas inte i planen. De större gatorna föreslås utformas på så sätt att kortvarig gatuparkering i samband med besök blir möjlig.*

**SAMRÅDSYTTRANDEN**

Länsstyrelsen har i sitt yttrande inkommet den 10 december 2010, framfört att länsstyrelsen befarar att planförslaget, i de delarna där planområdet utsätts för buller, kan komma att innebära sådana risker för medborgarnas hälsa och säkerhet att länsstyrelsen kan komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Planförslaget berör riksintresse för kustzon. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte strider mot riksintresset.

I planbeskrivningen anges att ett 1,3 meter högt buller plank längs med Västkustbanan är en förutsättning för att bullernivåerna erhålles inom de gällande riktvärdena för trafikbuller. Länsstyrelsen saknar information om bullerplankets placering. Det är viktigt att kommunen, genom skyddsåtgärder inom planområdet, säkerställer att de gällande riktvärdena för buller innehålls. Ett alternativ är att kommunen ser över disponering av ytorna för det eller de flerbostadshusen som berörs av buller så att samtliga bostadshus hamnar utanför störningsskyddszonen för trafikbuller. Länsstyrelsen förutsätter att en lösning på detta redovisas i kommande planhandlingarna.

Länsstyrelsen ser positivt på den mellankommunala dialogen som finns mellan Helsingborg och Landskrona stad och förutsätter en fortsatt dialog i de gemensamma frågorna med grannkommunen.

Länsstyrelsen ser positivt på förtätning i stationsnära områden och god tillgänglighet till kollektivtrafik. Man anser att det är viktigt med en trygg och gen kopp-

ling till Rydebäcks station. Det är också viktigt att kopplingen blir tillgänglig för alla, även för personer med funktionshinder.

*Kommentar: Flerbostadshuset i öster har flyttats på plankartan 10 meter västerut så att närmaste byggrätt nu ligger ca 145 meter från spåret. Bullerutredningen har kompletterats i enlighet med det nya läget. Utredningen visar att år 2020 uppgår den ekvivalenta nivån till 57 dBA på en höjd av 6 meter och till 58 dBA på en höjd av 9 meter. Den maximala nivån uppgår till 76 dBA. Vidare visar utredningen att den ekvivalenta nivån innehålls på södra och norra sidan av huset. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att föreslagen placering av huset kan accepteras då planområdet ligger i ett kollektivtrafikhärläge, med en pågatågstation som ligger ca 400 meter från planområdet, och att endast ett fåtal lägenheter berörs av något förhöjda ekvivalenta bullervärden vid fasad år 2020. Fasader på huset ska utföras så att inomhusnivåerna innehålls. För uteplats hänvisas till en gemensam uteplats väster om huset där föreskrivna 70 dBA innehålls. I planbeskrivningen redovisas även en annan alternativ lösning med en annan husutformning vilken gör att genomgående lägenheter blir möjliga att uppföra och därmed en bullerdämpad sida kan skapas.*

*Planområdet har en genkoppling till Rydebäcks station under Ytterövägen. Den befintliga grusvägen är i behov av upprustning vilket stadsbyggnadsförvaltningen har för avsikt att se över. Upprustningen av den befintliga grusvägen och kostnader för denna ska regleras i kommande exploateringsavtal.*

Lantmäterimyndighetendets har i sitt yttrande inkommet den 23 november 2010 framfört att det inte finns någon erinran på rubricerad detaljplan.

## ÖVRIGA SAMRÅDSSYNPUNKTER

Följande har inget att erinra mot planförslaget:

<b>Polisen</b>	enligt yttrande	den 18 nov 2010
<b>Skånetrafiken</b>	enligt yttrande	den 22 nov 2010
<b>TeliaSonera</b>	enligt yttrande	den 25 nov 2010
<b>Öresundskraft AB</b>	enligt yttrande	den 7 dec 2010

**Socialförvaltningen** har i sitt yttrande inkommet den 25 november 2010 framfört att förvaltningen är positiv till utbyggnadsplanerna som innebär tillskapande av fler bostäder, vilket också medför ökat underlag för befintlig service. Förvaltningen vill framhålla att tillgång till hyresrätter i bostadsbeståndet är ett behov som speciellt föreligger för förvaltningens specifika målgrupp samt att bostäder avsätts till bostadssocial programmet.

*Kommentar: Möjligheten för hyresrätter finns i planen men upplåtelseform kan inte regleras i en detaljplan.*

**Miljöförvaltningen** har i sitt yttrande inkommet den 3 december 2010 framfört att i planförslaget föreslås fortsatt odling av åkermark mellan planerad och befintlig bebyggelse. Längs med planerad bebyggelse föreslås ett tio meter brett grönskråk för att ge visst skyddsavstånd mellan bebyggelsen och åkermarken. Det bör dock uppmärksammas att när området nu kommer att omfattas av detaljplan

krävs tillstånd av miljönämnden för att sprida naturgödsel eller slam på åkermarken.

Inom området, utefter Klostervägen, ligger fem befintliga gårdar. Dessa har i nuläget enskilda avloppsanläggningar. Nya funktionskrav ställs idag på enskilda avloppsanläggningar. Miljöförvaltningen förutsätter därför att dessa fastigheter kommer att anslutas till det kommunala avloppsnätet i samband med utbyggnaden av planområdet.

Miljöförvaltningen anser att planbestämmelserna bör kompletteras med krav på att vibrationer understiger 0,4 mm/s. Det bör dock eftersträvas att vibrationerna understiger känseltröskeln 0,3 mm/s.

Av planbeskrivningen framgår det att gällande riktvärden för trafikbuller ska innehållas med hjälp av bullerplank. Klostrets klockringningar berörs inte närmare i planbeskrivningen. I detaljplanen för första etappen av utbyggnaden av området gjordes bedömningen att klockringningen inte förväntades upplevas som störande. Den nu planerade bebyggelse kommer emellertid att ligga ännu närmare. Om störningar ändå skulle uppstå kan krav på begränsningar i tid och omfattning komma att ställas.

*Kommentar: Anslutning till kommunala ledningar för spillvatten för befintliga bostäder avses förberedas i samband med exploateringen*

*Minsta avstånd från järnvägen till närmaste enbostadshus är ca 80 meter och till byggrätten för flerbostadshus ca 145 meter. Enligt utredningen som togs fram i samband med planeringen av Rydebäcks stationsområde föreligger det inte någon risk för kännbara vibrationer på detta avstånd. Krav på att vibrationer understiger 0,4 mm/s finns med i planbeskrivningen.*

*Inför remiss och utställning har en komplettering gjorts i planbeskrivningen gällande buller från klockringningar. En uppdaterad bullerutredning har tagits fram av Tyréns. I utredningen påpekas det att det inte finns några riktvärden avsedda för klockringningar varför man ibland väljer att jämföra de bullervärdena med riktvärdena för externt industribuller (dagtid/vardagar kl 07-18 ekv. 50dBA, nattetid kl 22-07 ekv. 40 dBA, övrig tid ekv. 45 dBA, nattetid max. 55 dBA). Mätningarna har gjorts på avstånd av 130 och 200 meter från klostret. På avståndet av 130 meter uppgår ekvivalent nivå till 65 dBA (under ringningstillfället)/47 dBA (nivå utslagen under hela dagen) och maximal nivå till 69 dBA. På avståndet av 200 meter uppgår ekvivalent nivå till 62 dBA (under ringningstillfället)/44 dBA (nivå utslagen under hela dagen) medan maximal nivå är oförändrad. Utredningen visar också att en vall skulle kunna sänka ljudnivå på fastigheterna som ligger i direkt anslutning till denna. För att skapa ett större avstånd mellan klostret och bebyggelsen har en del hus tagits bort från samrådsförslaget. Närmaste planerade hus ligger ca 150 meter från klostret. Dessutom kan man konstatera att de befintliga bostäderna ligger närmare än de planerade.*

**Brandförsvaret** har i sitt yttrande inkommet den 6 december 2010 framfört att brandförsvaret ser positivt på att flerbostadshuset närmast järnvägen kommer att

förses med manuellt avstängningsbar ventilation och önskar även att övriga flerbostadshus får samma möjligheter.

Vidare menar man att det ska framgå i detaljplanen att brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter vilket ska framgå i detaljplanen. Om avsteg från VAV P83 och VAV P76 görs ska lösningen för brandvattenförsörjningen förankras hos brandförsvaret.

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entré får inte överstiga 50 meter. Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning får inte avståndet mellan fönstrens underkant/balkongräcke och marken överstiga 11 meter. Dessutom ska markytor intill fasaden vara utformade så att bärbar stege kan ställas upp.

Om utrymningen ska ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon får inte avståndet mellan fönstrens underkant/balkongräcke och marken överstiga 23 meter och åtkomlighet för räddningstjänstens fordon måste säkerställas via det normala vägnätet eller via särskilda räddningsvägar.

För räddningsvägar gäller generellt att de ska ha en körbanebredd om minst 3,0 meter och en vertikalradie om minst 50 meter, ska ha minst 4 meter fri höjd, ska tåla axeltrycket 100 kN, ska ha ett hårdgjort ytlager, ska ha en högsta längslutning om 8 % och ett högsta tvärfall om 2 % samt att de ska vinterväghållas.

Generellt gäller för uppställningsplatser för höjdfordon att de ska vara minst 5 meter breda med samma bärighet som övriga räddningsvägar, ska vara förlagda utanför ytterkanten av de balkonger eller fönster som ska kunna nås med höjdfordonet (avståndet mellan husväggen och höjdfordonets rotationscentrum bör inte överstiga 9,0 meter), ska vara minst 12,0 meter långa och inte ha större lutning än 8,5 %, ska vinterhållas och ska kunna nås utan att backa fordonet. Avsteg från ovanstående utformning ska ske i samråd med brandförsvaret.

*Kommentar: Krav som brandförsvaret anger i sitt yttrande bevakas under bygglovs-skedet. Planbeskrivning har kompletterats med text om brandförsvarets krav vad gäller brandvattenförsörjningen.*

Vård- och omsorgförvaltningen har i sitt yttrande inkommet den 7 december 2010 framfört att förvaltningen anser att det är bra att möjligheten finns för vård- och gruppboende men för närvarande finns inte något beslut om att bygga något vårdboende i Rydebäck. Flerbostadshusens placering skapar goda förutsättningar för kvarboende för äldre i samhället då de har god tillgänglighet till kommunikationer och annan service.

*Kommentar: Planen medger vårdboende i de tre punkthusen i norra delen av planområdet.*



**Trafikverket** har i sitt yttrande inkommet den 8 december 2010 framfört att man ser positivt på förtätning i stationsnära områden då detta ger tillgänglighet till kollektivtrafik vilket minskar beroendet av bil. Kopplingen till Rydebäcks station bör utformas tryggt, säkert och gent. Den befintliga grusvägen som planeras användas som gång- och cykelväg bör i så fall rustas upp och ges en högre standard. Trafikverket anser att detaljplanen ska kompletteras med gällande riktlinjer avseende buller för området i sin helhet. I planbeskrivningen nämns att en bullerskärm ska uppföras utmed Västkustbanan. Planen beskriver inte på vilket avstånd från spåret som bullerskärmen ska placeras för att uppnå den avsedda buller reduceringen. Om det är tänkt att skärmen ska placeras på Trafikverkets mark ska ett genomförandeavtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan planen antas. Trafikverket kommer att ställa krav på utformning, placering och arbete under byggtiden.

*Kommentar: En upprustning av den befintliga grusvägen och kostnader för denna ska regleras i kommande exploateringsavtal. I utställningsförslaget är bullerplank inte längre aktuellt som lösning för buller från järnvägstrafiken. Problem med buller förelås lösas genom omplacering av det punkthus som ligger närmast Västkustbanan och genom en annan husutformning.*

**Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA)** har i sitt yttrande inkommet den 10 december 2010 framfört att planområdet kan anslutas till befintliga vatten- och spillvattenledningar som lagts i samband med utbyggnaden av första etappen. Det kommer inte att planeras för en ny anslutning till ledningar utmed Sandövägen.

NSVA meddelar att Heabäcken, som är recipient för dagvatten i området, är nu rensad och har fått ökad kapacitet för att kunna ta emot dagvatten från planområdet.

Vidare anser NSVA att det ska förberedas för inkoppling av kommunala ledningar för spillvatten till befintliga bostäder längs med Klostervägen i samband med exploateringen.

*Kommentar: Anslutning till kommunala ledningar för spillvatten för befintliga bostäder avses förberedas i samband med exploateringen vilket överensstämmer även med miljöförvaltningens önskemål.*

**Skol- och fritidsförvaltningen** har i sitt yttrande inkommet den 13 december 2010 framfört att förvaltningen ställer sig positivt till möjligheten att slutföra utbyggnadsplanerna inom aktuellt område. Man vill understryka behovet av att komplettera text under "Sociala konsekvenser" med att den planerade utbyggnaden medför ett ökat behov av antalet förskoleplatser i området. Anläggandet av cykelvägar bör också ligga i fas med utbyggnadsplanerna för att möjliggöra för nyinflyttade barn att ta sig själva till och från Rydebäcksskolan.

*Kommentar: Planförslaget har ändrats så att skoländamål tillåts genom en dubbelanvändning "bostad/skola" på två ställen inom planområdet. Planbeskrivning har kom-*

pletterats under rubriken "Sociala konsekvenser" med att utbyggnaden medför ett ökat behov av förskoleplatser. En nordsydlig gång- och cykelväg har redan anlagts och ligger inom området för den första etappen av områdets utbyggnad.

Stadsbyggnadsförvaltningen är angelägen om att skapa en säker övergång på Sandövägen till gående och cyklister. En ombyggnad av Sandövägen i detta syfte planeras utföras i samband med färdigställande av gator inom den del av området tillhörande första etappen vilket förväntas ske under år 2012. En möjlig lösning har presenterats i detaljplanens första etapp.

**Kulturförvaltningen** har i sitt yttrande inkommet den 13 december 2010 framfört att det är mycket positivt att de planerade närliggande villor anpassas till en skånsk byggnadstradition. De äldre gårdarnas största värde ligger i den vägan-knutna placeringen. De olika byggnaderna har idag en varierad utformning. Då fasadmateriell regleras på den nay bebyggelsen kan det vara lämpligt att tillägga i texten om byggnadernas karaktärsdrag på plankartan att "traditionella fasadmateriell dominerar så som puts och träpanel, eternit- och tegeltak m m".

*Kommentar: Text om byggnadernas karaktärsdrag har kompletterats i enlighet med kulturförvaltningens yttrande.*

**Landskrona stad** har i sitt yttrande inkommet den 31 januari 2011 framfört att man förutsätter att i det vidare arbetet ska stor hänsyn tas till de av Karmelitklostret framförda synpunkterna. Öppna ytor, känslan av avskildhet och klockringning är viktiga delar av klostrets identitet.

*Kommentar: För att tillgodose Karmelitklostrets synpunkter har samrådsförslaget reviderats i dialog med representanterna från Karmelitklostret. Den i samrådsskedet föreslagna utfarten mittemot klostret har tagits bort inför remiss och utställning. Ett större avstånd mellan klostret och planerad bebyggelse har skapats genom att sju tomter i söder har tagits bort från samrådsförslaget. En planbestämmelse som reglerar att plantering ska finnas mellan befintlig bebyggelse och klostret har införts.*

## INKOMNA SKRIVELSER

**Ägaren till fastigheten Glumslöv Övra 5:5** anser enligt skrivelse inkommen den 22 november 2010 att det är positivt att ett grönområde planeras utmed Fortunavägen. Däremot framför ägaren att utfarter från området mot Fortunavägen inte är önskvärda eftersom Fortunavägen inte är byggd för en större trafikmängd. Vägen är därför smal och utan utrymme för cyklister och fotgängare. Man anser att det är lämpligare att leda ut trafiken på Sandövägen. Dessutom är det sannolikt att större delen av trafiken ska riktas norrut. Om utfart mot Fortunavägen bedöms vara nödvändig anser man att det borde räcka med en utfart. I så fall tycker man att trafikmiljön på Fortunavägen behöver ses över och göras säkrare. Placeringen av utfarten öster om ägarens utfartsväg från gården är bättre och säkrare än tidigare.

*Kommentar: Den östra utfarten har tagits bort från samrådsförslaget. Därmed finns bara en planerad utfart till Fortunavägen vilket Fortunavägen anses kunna tåla med sin nuvarande utformning.*

**Ägaren till fastigheten Örby 16:5** framför i skrivelse inkommen den 5 november 2010 att det är önskvärt att möjliggöra för fortsatt brukning av jordbruksmark framför Karmelitkloster inom den delen som inte ska bebyggas. Ägaren framför även önskemål om att ansluta sig till kommunens avloppsnät i samband med utbyggnaden.

*Kommentar: Aktuellt förslag medger odling inom området mellan befintliga gårdar och planerad bebyggelse vilket möjliggör för fortsatt brukning av jordbruksmark. Anslutning till kommunala ledningar för spillvatten för befintliga bostäder avses förberedas i samband med exploateringen.*

**Ägarna till fastigheten Edwardsgrundet 6** framför i skrivelse inkommen den 23 november 2010 att man har en invändning mot planförslaget vad gäller den föreslagna utfartsvägen mot Fortunavägen. Vägen fanns inte utritad när ägarna köpte tomten. Det har dock funnits en liten vägstump längs med den östra tomtgränsen. Man ser en fara i att gatan blir den enda utfarten i söder och därmed hårt trafikbelastad. Ägarna hade föredragit att utfarterna vänder sig endast mot Sandövägen. Samtidigt framför man att det fortfarande finns behov av denna gatu-stump öster om fastigheten.

*Kommentar: I samrådsförslaget har det funnits två utfarter mot Fortunavägen. Inför remiss och utställning har den östra utfarten och en del hus öster om fastigheten Edwardsgrundet 6 tagits bort med anledning av Karmelitklostret och dess verksamhet. För att skapa en jämn fördelning av trafiken inom området finns det behov av åtminstone en utfart mot Fortunavägen varför den andra utfarten är kvar i utställningsförslaget. Tankarna om denna utfart fanns redan i programskedet samtidigt som denna antydes i detaljplanen för den första etappen av utbyggnaden genom en inritad vägstump längs med östra fastighetsgränsen.*

**Karmelitkloster (genom Jac Nepérus, Advokatfirman Bergman & Persson)** framför i skrivelse inkommen den 20 december 2010 att Karmelitklostret motsätter sig detaljplanen i sin helhet. Klostret etablerades på 1960-talet och då sökte man en placering som låg på landet, utan närhet till tätbebyggelse. En av klostrets grundsatser är att de som verkar i klostret och besöker klostret ska känna frid i den avskildhet som råder. Vidare vill klostret ha en bra relation med sina grannar. Byggnation alldeles intill klostret riskerar att störa den relationen bl a mot bakgrund av klockringningen som sker åtta gånger om dagen med början tidig morgon.

Om Helsingborg stad vidhåller sina planer på bebyggelsen trots invändningarna så måste några ändringar och begränsningar av den föreslagna planen ske. Klostret motsätter sig bestämt den planerade utfarten som mynnar ut mot Fortunavägen och ligger mittemot annexet som klostret nyttjar för särskild vila och frid. För denna verksamhet är det direkt olämpligt att ha biltrafik som kommer mot annexet i form av buller och strålkastarljus in i byggnaden under den mörka årsti-

den. Vidare vill klostret att planen minskas med sju fastigheter, nämligen de tre fastigheterna som ligger närmast klostret mellan de föreslagna utfartsvägarna från området och de fyra fastigheter som ligger närmast klostret och jämsides med den östra utfartsvägen. Istället skulle den marken kunna användas för anordningen av en vall/plantering som avgränsar och skymmer bebyggelsen för klostret och därmed hjälpligt, tillsammans med den mark som ska behållas som åkermark, bevarar intrycket av att klostret ligger på landet. Av sistnämnda skäl motsätter sig också klostret byggandet av punkthusen även om de ligger på avstånd från klostret.

*Kommentar: För att tillgodose Karmelitklostrets synpunkter har samrådsförslaget reviderats i dialog med representanterna från Karmelitklostret. Den i samrådsskedet föreslagna utfarten mitt emot klostret har tagits bort inför granskningen. Ett större avstånd mellan klostret och den planerade bebyggelsen har skapats genom att sju tomter längst i söder har tagits bort från samrådsförslaget. En planbestämmelse som reglerar att plantering ska finnas mellan befintlig bebyggelse och klostret har införts.*

*De tre planerade fyra-femplans punkthusen är kvar i detaljplaneförslaget. Husen ligger mer än 550 meter från klostret vilket har bedömts som tillräckligt långt avstånd från klostret.*

## SAMMANFATTNING

Under samrådsskedet har framförda synpunkter främst behandlat:

- **Avstånd mellan Karmelitklostret och planerad bebyggelse.** Ett antal villatomter har tagits bort från samrådsförslaget för att skapa ett större avstånd till klostret.
- **Buller från klockringningen.** En utredning som har tagits fram efter samrådet visar på att bullervärdena för externt industribuller, vilka går att referera till, innehålls.
- **Buller från järnvägen.** Det östligaste punkthuset har flyttats en bit västerut för att sänka bullernivåerna. Samtidigt redovisas en annan husutformning i utställningsförslaget som kan tillämpas för att klara bullerproblematiken.
- **Utfarter mot Fortunavägen.** Utfart mitt emot Karmelitklostret har tagits bort efter samrådsskedet. Den andra föreslagna utfarten är kvar i planförslaget.
- **Koppling mellan planerat område och Rydebäcks station.** Rydebäcks station kan nås från planerat område via en grusväg under Ytterövägen. Denna väg är i behov av upprustning vilket kommer att regleras i exploateringsavtalet.

## ÄNDRINGAR INFÖR REMISS OCH UTSTÄLLNING

Följande ändringar har gjorts med anledning av framförda synpunkter under samrådsskedet.

- På plankartan har naturområdet i söder, mitt emot Karmelitkloster, utökats samtidigt som område för bostadsändamål har minskat. Den östra utfarten till Fortunavägen har tagits bort. Skoländamål har medgivits inom två del-



områden i norra delen av planområdet. Byggrätt för det östligaste punkthuset har flyttats västerut.

- Planbestämmelserna har anpassats till ändringarna på plankartan. En ny användningsbestämmelse BS har lagts till. Bestämmelse om utnyttjandegrad har kompletterats för att reglera en eventuell utbyggnad av förskolan. Bestämmelse om störningsskydd/buller har gjorts som en generell bestämmelse som gäller för hela planområdet.
- Illustrationsplanen har reviderats i södra delen av planområdet där ett antal villatomter och en utfart har tagits bort.
- Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter från den uppdaterade bullerutredningen. Under "*Sociala konsekvenser*" har behovet av nya förskoleplatser uppmärksammas. Buller från klockringningen och resultat av utredningen har beskrivits i ett nytt avsnitt i planbeskrivningen. Planbeskrivningen har också kompletterats med information om brandförsvarets krav vad gäller brandvattenförsörjning.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats med text om reglering av kostnaderna för upprustning av grusvägen mellan planerat område och Rydebäcks station.

#### STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bendsorp-Redestam  
Planchef



Nina Begovic  
Planarkitekt