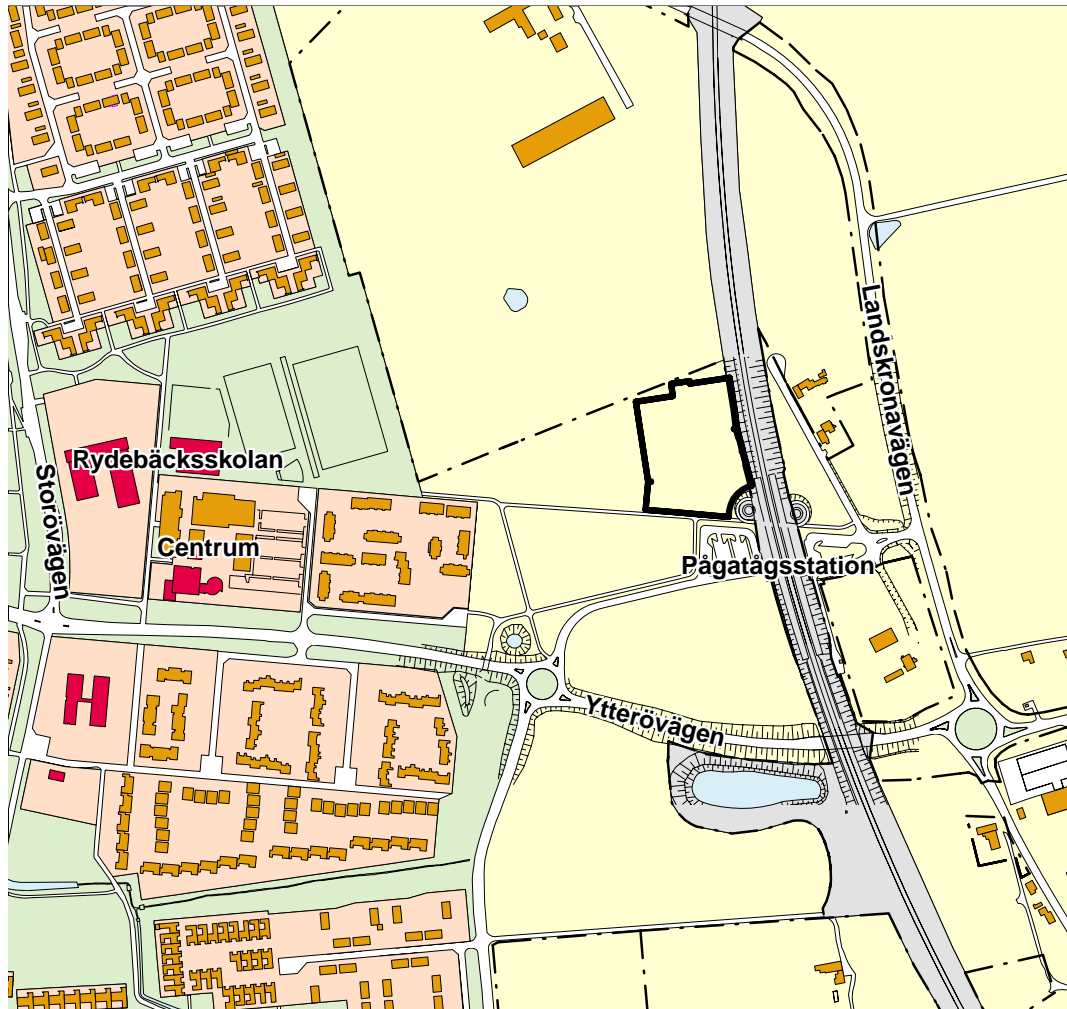




HELSINGBORG

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN
RYA 1:30, BEBYGGELSE VID STATIONEN,
RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD



Upprättad 3 juni 2005
Red. ändrad 2 september 2005

NORMALT PLANFÖRFARANDE

Antaget av kommunfullmäktige 26 oktober 2005 § 150
Laga kraft 30 november 2005
Genomförandetid t o m 30 november 2010

UD 2001-0044

16036

STADSBYGGNADSKONTORET

	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 2005-10-26

STADSBYGGNADSKONTORET
NR. 4268
2005 -11- 10
DNR. VD 2001-0044

Kf § 150

Ks § 164

Detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, bebyggelse vid stationen, Rydebäcks stationsområde, Helsingborgs stad, Dnr 00556/2005

Ärendet

Byggnadsnämnden har fattat beslut den 13 september 2005, § 247, att överlämna förslag till detaljplan för del av rubricerad fastighet. Syftet är att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse i anslutning till pågatågsstationen i Rydebäcks stationsområde.

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen har den 12 oktober 2005 tillstyrkt att den i ärendet aktuella detaljplanen antas.

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, bebyggelse vid stationen, Rydebäcks stationsområde, Helsingborgs stad, upprättad den 3 juni 2005, redaktionellt ändrad den 2 september 2005.

Expedieras till

Stadsbyggnadskontoret
Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen

Vid protokollet

Ingrid Lindell

Ann Arleklo

Justerat 2005-11-08

Stig Wall

Sven Borgvald

KOMMUNFULLMÄKTIGE

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN RYA 1:30, BEBYGGELSE VID STATIONEN, RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen redovisas på:

- planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande

SYFTE

Syftet är att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse i anslutning till pågatågsstationen i Rydebäcks stationsområde.

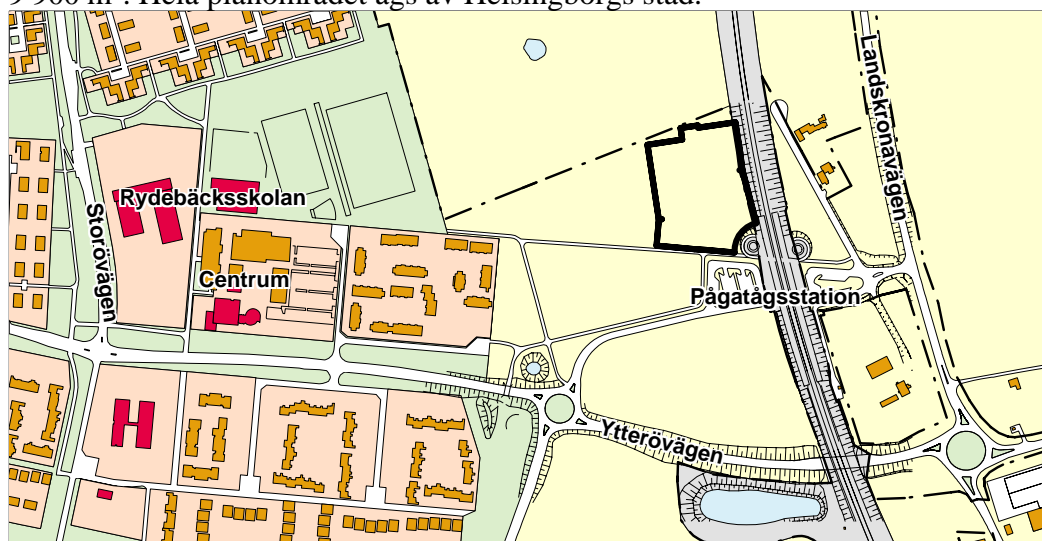
PLANOMRÅDET

Bakgrund

Inför utbyggnaden av Rydebäcks stationsområde har ett planprogram, godkänt av byggnadsnämnden den 15 november 2001, samt ett kvalitetsprogram tagits fram. Ett förslag till bebyggelse föredrogs byggnadsnämnden som information den 15 november 2001. Efter det har planområdet utökats och förslaget omarbetats. Landskronagruppen Arkitekter AB har, på uppdrag av byggherren Veidekke Bostad och Fastighet AB, ritat ett förslag som ligger till grund för den nu aktuella detaljplanen.

Avgränsning och markägare

Planområdet avgränsas i väster av järnvägen och pågatågsstationen, i söder av befintlig gång- och cykelväg till stationen och i norr av åkermark. Planområdet omfattar knappt 9 900 m². Hela planområdet ägs av Helsingborgs stad.



Beskrivning av området

Planområdet består enbart av åkermark och sluttar svagt i riktning mot Öresund i väster. Direkt angränsande öster om området går nya Väst kustbanan i en ca tre meter djup skärning. Rydebäcks station, med gång- och cykelramper över järnvägen, ligger direkt sydost om planområdet.



Ortofoto över planområdet.

En arkeologisk slutundersökning har gjorts inom planområdet (utförd av Riksantikvarieämbetet, juni 2003). Enligt denna har boplatsslämningar i form av hus, härdar m m från järnåldern dokumenterats. Inga ytterligare arkeologiska insatser inom området är nödvändiga.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I Helsingborgs översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002, redovisas planområdet som planerad stadsbebyggelse (bostäder, service, icke störande verksamheter). En av fyra övergripande utvecklingsstrategier för Helsingborgs stads framtid är att utbyggnad av bostäder och verksamheter i stationsnära lägen skall medverka till att en flerkärnig stadsstruktur skapas. Utbyggnaderna skall präglas av stadsmässighet där livets alla yttringar; boende, arbete, rekreation och rörelse samverkar till en helhet.

Hela planområdet är beläget inom kustzon av riksintresse. Nya Väst kustbanan är av riksintresse, vilket innebär att hänsyn till denna skall tas vid förändring och exploatering i dess närområde.

Detaljplaner

För planlagda delar inom planområdet gäller detaljplan för Väst kustbanan, delen Rya-Rydebäck (14479) fastställd den 26 november 1996, vilken redovisar område för gång- och cykeltrafik, angöring och parkering. I väster gränsar planområdet till detaljplan för Rya 1:30, bebyggelse vid torget (15811) laga kraft den 19 juli 2004, vilken redovisar område för bostäder med handel i bottenvåningen, gator och parkmark.

Program

För Rydebäcks stationsområde, i vilket planområdet ingår, har ett planprogram upprättats och godkänts i Byggnadsnämnden den 15 november 2001. Programförslaget innebär att en utbyggnad av drygt 600 bostäder, omkring 1 ha verksamhetsyta samt 8 ha park och grönyta (inklusive fotbollsplaner) möjliggörs inom programområdet. Programförslaget är uppbyggt kring ett stråk mellan det befintliga centrumet och pågatågsstationen, med kopplingar till Ytterövägen.

Gatunätet byggs upp som ett traditionellt, stadsmässigt rutnät och gestaltas så att det av utformningen framgår på vilken typ av gata man befinner sig. Gaturummen varierar med avseende på trädplantering, körbanebredd och gång- och cykelbanor. Ett sammanhängande gatunät fördelar trafiken mellan de olika gatorna, s k genomsilningstrafik, minskar det totala trafikarbetet, medför lägre hastigheter och ökar orienterbarheten.

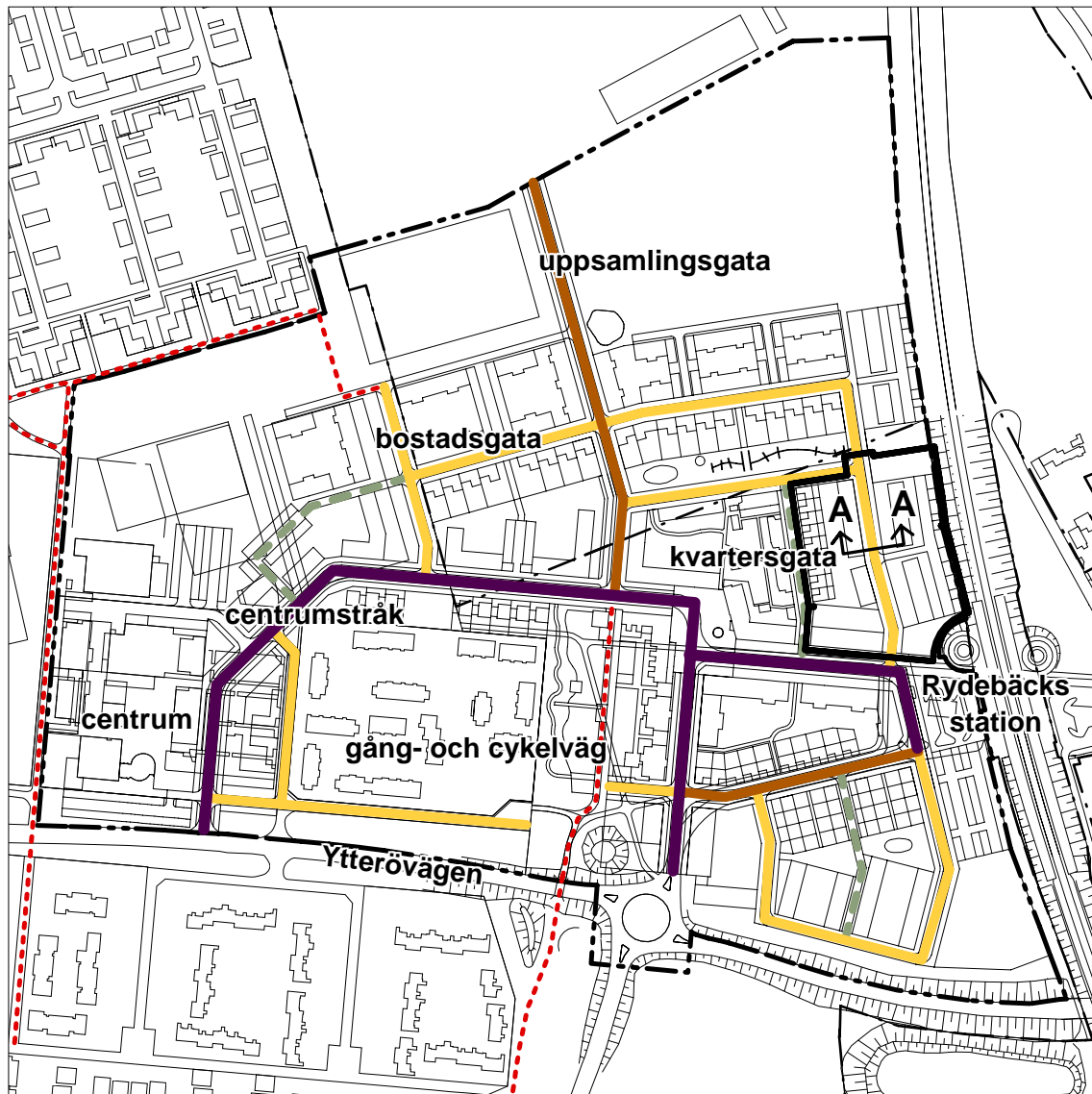


Illustration från Planprogrammet för Rydebäcks stationsområde.

Centrumstråket avses ha en stadsmässig karaktär med bostadsbebyggelse med varierade våningsantal, med möjlighet till handel och service i bottenvåningarna. Torg eller platsbildningar föreslås utmed stråket vid kyrkan och centrum, pågatågsstationen samt i anslutning till den östra infarten från Ytterövägen. Norr och söder om centrumstråket föreslås bostadskvarter i ett sammanhängande gatunät. Inom området föreslås ett parkstråk med öppna kanaler och vattenytor för lokalt omhändertagande av dagvatten.

Kvalitetsprogram

I syfte att förtydliga intentionerna i planprogrammet har ett kvalitetsprogram tagits fram. Kvalitetsprogrammet avser fastlägga kvalitetsnivån för gestaltningen av den yttre miljön och bebyggelsen samt medverka till en arkitektonisk variation i de enskilda byggnaderna utifrån ett överordnat tema i den yttre miljön.



Gatunätets uppbyggnad samt övergripande gång- och cykelvägnät. Planområdet är markerat med svart. För beskrivning av gatusektionen A-A, se Planens utformning; Trafik, sidan 7.

Det offentliga rummet skall ha en stadsmässig karaktär, med tydliga gränser till privata och halvprivata delar. Utformningen av det offentliga rummet skall vara enhetlig och utgå från ett överordnat gestaltningstema, vilket medger att bebyggelsen kan ges en friare utformning inom givna ramar. Utformningen av allmän platsmark inom Rydebäcks stationsområde skall utgöra norm för gestaltningen av offentliga rum som ligger på kvartersmark. Rydebäck är ett skånskt stationssamhälle vid havet, varför riktningen mot Öresund bör upplevas inom stationsområdet. Bebyggelsen i den tätare delen skall ges en karaktär av lätthet och öppenhet, stationen anger tonen. Fasadmaterial i den centrala delen bör i huvudsak vara ljust tegel eller puts i ljusa eller mättade kulörer.

PLANENS UTFORMNING

Dispositionen i stort

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av ca 70 bostäder i två kvarter, i direkt anslutning till Rydebäcks station. Längs centrumstråket medges flerbostadshus i högst fem till sju våningar och utmed bostadsgatorna medges radhus i högst två våningar.



Illustrationsplan.

Bebyggelse

Planförslaget medger bostadsändamål, med möjlighet till handel och service i bottenvåningen utmed centrumstråket. Byggnaderna skall placeras i gatuliv mot centrumstråket. Planförslaget innebär att utbyggnad av 70 lägenheter möjliggörs, varav ca 50 i flerbostadshus och 20 i radhus. Bebyggelsen bör planeras och utföras med miljöanpassade metoder och material.

Flerbostadshuset

Mot centrumstråket medger planen en fem våningar hög byggnad, där den femte våningen mot gatan skall utföras indragen. Högsta tillåtna byggnadshöjd är 17,0 meter. Ett underjordiskt garage medges under byggnaden och del av gården. Om nedfart till garaget sker från centrumstråket skall denna utformas som en diskret port mot gatan.

Fasaderna skall huvudsakligen utföras i ljus puts, ljust tegel eller stenmaterial. Taket skall vara låglutande, med en lutning på max 10 grader. Inom de delar av byggnaden som inte har garage i källarplanet skall bottenvåningen ha förhöjd takhöjd, för att möjliggöra annan användning än bostadsändamål. Golvnivån i bostäder utmed gatan skall ligga högre än gatunivån. Balkonger mot gatan skall vara indragna så att de inte dominerar gaturummet och får inte vara inglasade. Entréer till byggnaden skall vara genomgående.

Punkthuset

I anslutning till det planerade stationstorget medges ett sju våningar högt punkthus med en högsta tillåtna byggnadshöjd av 23,0 meter. I bottenvåningen av punkthuset, mot torgytan vid stationen, skall det finnas lokal för butik, service eller motsvarande med en yta om minst 100 m².



Fasaderna skall huvudsakligen utföras i ljus puts, ljust tegel eller stenmaterial. Taket skall vara låglutande, med en lutning på max 10 grader. Byggnaden skall ha förhöjd bottenvåning så att golvnivån i bostäderna ligger högre än gatunivån. Balkonger mot gatan skall vara indragna så att de inte dominerar gaturummet. Balkonger mot järnvägen skall vara inglasade, med hänsyn till buller från järnvägstrafiken. För uteplatser till lägenheter mot järnvägen hänvisas till den gemensamma gården, där bullerskyddade lägen finns.

Vy från stationen. (Landskronagruppen Arkitekter)

Radhusbebyggelsen

I den norra delen, mot lokalgatorna och tidigare planlagd kvartersgata väster om planområdet, medges radhus i två våningar med en högsta byggnadshöjd av 6,5 meter. Vinden får inredas och takkupor får enligt detaljplanen finnas till max en tredjedel av takets längd, inom den tillåtna byggnadshöjden. Fasaderna skall huvudsakligen utföras i puts, tegel eller stenmaterial. Entréer skall nås från lokalgatorna alternativt kvartersgatorna i området. Radhusområdet inom det östra kvarteret får totalt bebyggas med 900 m² byggnadsarea, exklusive garagen utmed järnvägen. Inom det västra kvarteret får radhusdelen bebyggas med högst 1100 m² byggnadsarea.



Vy över bostadsgatan norrut. (Landskronagruppen Arkitekter)

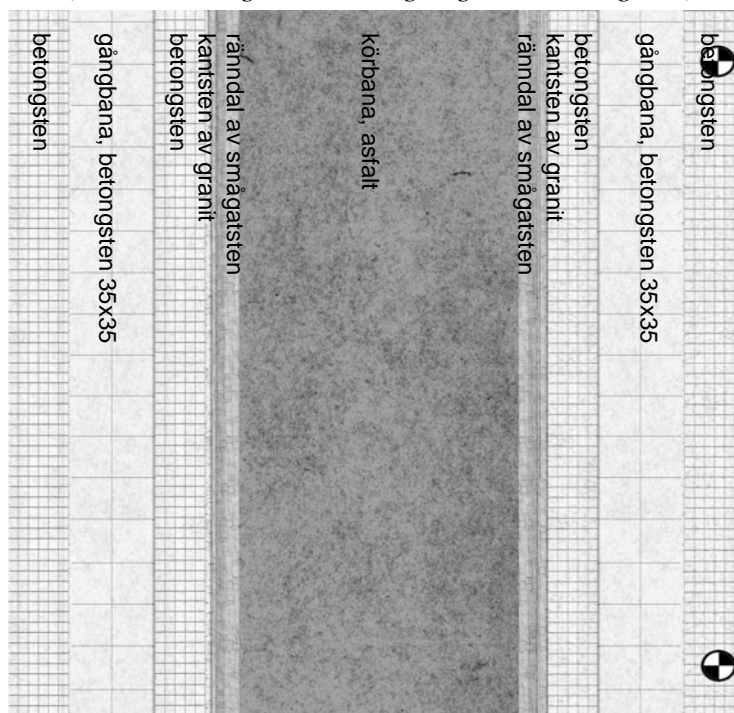
Gårdar

Flerbostadshuset och punkthuset har var sin gård norr om byggnaderna, där gemensamma bullerskyddade uteplatser avses anordnas. Möjlighet finns även att anordna lekplats för de boende. Uthus för t ex sophantering får uppföras utmed lokalgatan, med fasader i puts eller tegel. Inom gårdarna skall även fördröjning av dagvatten från respektive kvarter ske, för vilket gemensamhetsanläggningar avses bildas. Punkthusets gård skall avgränsas med mur till en höjd av 1,5-2,0 meter mot torget respektive gång- och cykelrampen.

Radhusbebyggelsen har enskilda trädgårdar till respektive bostad. Inom trädgårdarna får marken bebyggas med uthus, till en högsta byggnadshöjd av 3,0 meter. Inom det östra kvarteret avses en gemensam gård med lekplats anordnas. Gården avgränsas mot gatan med uthus med fasader i puts eller tegel. Byggnaderna avses inrymma bland annat sophantering, gemensam för båda radhusfastigheterna inom planområdet. Genom det västra kvarteret, i den norra delen, skall en sammanhängande passage genom bebyggelsekvarteret finnas, i syfte dels att dela in bebyggelsen, dels att säkra tillgängligheten till den gemensamma gården i det östra kvarteret även för boende längs kvartersgatan i väster. I det östra kvarteret skall området mellan gångvägen och järnvägen vara planterat.

Trafik

I planförslaget ingår en del av det övergripande gatunätet för stationsområdets utbyggnad (se under *Tidigare ställningstaganden; Program*).



Utformning av bostadsgatan (lokalgata, sektion A-A) genom planområdet, enligt kvalitetsprogrammet. (Parkkontoret, Helsingborgs stad)

Lokalgatan genom planområdet (sektion A-A) utformas som en bostadsgata, där cykeltrafik och biltrafik integreras på den 5,5 meter breda körbanan. Sträckningen på gatan har justerats något i förhållande till planprogrammet, men överensstämmer med genomförd projektering av gatan.

Angöring till det östra kvarteret sker via två kvartersgator, varifrån parkering till bostäderna inom kvarteret nås. Kvartersgatorna kopplas ihop av en gångväg som skall vara

körbar, vilket innebär att det inte finns något behov av separata vändplatser. Parkeringsgarage för totalt 14 bilar medges vid två lägen utmed järnvägen. Från den södra kvartersgatan nås även sex parkeringsfickor samt 16 parkeringsplatser i carport eller garage till punkthuset vid torget. En del av den södra kvartersgatan avses upplåtas till gemensamhetsanläggning för infart till de samlade parkeringsplatserna. Kvartersgatorna skall utformas efter samma princip som de allmänna gatorna i området.

Radhusen i det västra kvarteret har enskilda parkeringsgarage och en öppen parkeringsficka i direkt anslutning till respektive bostad, med utfart direkt till lokalgatorna och kvartersgatan väster om planområdet.



Radhusområdet i den norra delen. (Landskronagruppen Arkitekter)

Under flerbostadshuset i det västra kvarteret medges utbyggnad av underjordiskt garage med plats för som mest ca 25 bilar. Garaget avses ha nedfart från lokalgatan öster om kvarteret. Garagednfart i byggnad mot gata, antingen från centrumstråket eller från lokalgatan, skall utformas med en diskret port.

Teknisk infrastruktur

Planområdet kommer att anslutas till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp. Brandposter skall lokaliseras i samråd med brandförsvaret.

Värmeförsörjningen avses ske med naturgas, elförsörjningen tillgodoses genom befintlig elnätstation inom kvarteret Alhällan. Teleförsörjning tillgodoses via en ny telestation i anslutning till Frösögatan. Avfallshandlingen avses ske genom källsortering i separata miljöhus placerade i anslutning till lokalgatan genom planområdet.

Dagvatten som alstras inom planområdet skall tas om hand och fördröjas lokalt inom Rydebäcks stationsområde, innan utsläpp sker till recipienten Heabäcken. Dagvatten från kvarteretsmark skall fördröjas inom respektive kvarter innan utsläpp sker till det kommunala dagvattenhanteringssystemet. Fördröjning skall ske i magasin inom de båda kvarterens södra delar, vilka avses upplåtas till gemensamhetsanläggningar mellan fastigheterna inom det västra respektive östra kvarteret. Lösning för dagvattenhantering inom kvarteretsmark skall redovisas vid bygglov samt godkännas av VA-verket. Avvattning av gatemark skall utföras traditionellt med rännstensbrunnar vid kantsten och vidare avledning via dagvattenledningar till utjämningsmagasinet.

KONSEKVENSER

Detaljplanen ger möjlighet att bygga ca 70 lägenheter i direkt anslutning till Rydebäcks station. De tillkommande bostäderna ligger i bra kollektivtrafikläge, vilket på sikt kan komma att minska andelen biltransporter. Knappt 9 900 m² odlingsbar mark av klass 10+, tas i anspråk för ny bebyggelse och gator.

Riksintressena för kustzonen respektive nya Västkustbanan bedöms inte påverkas negativt av detaljplaneförslaget.

Kulturmiljövärdena påverkas, då den fullåkersbygd som planområdet berör kommer att bebyggas. Kulturvärdet finns dels i hävdens långa kontinuitet, dels i landskapsbilden, där landsvägen mellan Landskrona och Helsingborg är ett av de inslag i landskapet som står för kontinuitet. Utbyggnaden av Västkustbanan och Rydebäcks station, liksom tidigare planlagda delar inom stationsområdet innebär dock att förändring av jordbrukslandskapet redan gjorts i anslutning till planområdet.

Helsingborgs stad utgör generellt lågriskområde beträffande markradon.

Buller

Enligt regeringens proposition 1996/97:53 är riktvärdena för trafikbuller 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 i anslutning till bostad.

Direkt öster om planområdet går Västkustbanan i en ca tre meter djup skärning. En utredning av tågtrafikbuller från järnvägen har genomförts av Ingemansson Technology AB den 22 maj 2002, vilken uppdaterats den 22 juni 2004 i princip enligt det nu aktuella förslaget. Beräkningarna bygger på att 90 tåg passerar Rydebäck varje dygn, varav 40 passerar utan att stanna och därmed medför högre ljudnivåer än de stannande tågen. Den huvudsakliga trafiken går under tiden mellan klockan 06.00-22.00, vilket innebär i genomsnitt ca fem tåg per timme under den tidsperioden. I beräkningarna förutsätts att ett två meter högt bullerskydd placeras på krönet av skärningen längs järnvägen, samt i tomtgränsen mot järnvägsstationen. Mot stationstorget förutsätts ett 1,5 meter högt bullerskydd. Vid buller från järnväg är den maximala ljudnivån tydligt dimensionerande.

Enligt beräkningarna uppgår den maximala ljudnivån vid *radhusbebyggelsen* i östra kvarteret till mellan 74-75 dB(A) vid fasaden mot järnvägen. Uteplatserna till dessa bostäder ligger dock mot den gemensamma gården på andra sidan husen, varför uteplatserna är väl avskärmade. Den ekvivalenta nivån vid fasad varierar mellan 47-54 dB(A).

Beräkningarna för *punkthuset* visar att den maximala ljudnivån mot järnvägen uppgår till 84-86 dB(A) på tredje våningen vid fasad/balkong och 85-86 dB(A) på sjätte våningen. Mot väster är motsvarande siffror 67-79 dB(A) på tredje våningen och 68 dB(A) på sjätte våningen. Den ekvivalenta nivån vid fasad varierar mellan 39-57 dB(A), där de högsta värdena är på sjätte våningen mot järnvägen.

Enligt beräkningarna för *flerbostadshuset* uppgår den maximala ljudnivån som alstras från järnvägen till 64-70 dB(A) vid marknivå och 70-78 dB(A) på tredje våningen. Mot väster är motsvarande siffror 55-59 dB(A) vid marknivå och 54-56 dB(A) på tredje våningen. Den ekvivalenta nivån vid fasad varierar mellan 35-50 dB(A). Beräkningarna av ljudnivåer från järnvägen är dock inte dimensionerande utmed centrumstråket, då vägtrafiken alstrar högre ljudnivåer utmed denna sträcka.

Den del av centrumstråket som leder mot stationen kommer, enligt prognoser i Trafikanalys Rydebäck, Rapport 2003:17 av Trivector Traffic AB, efter utbyggnad av hela Rydebäcks stationsområde att trafikeras av 450 fordon per vardagsmedeldygn. Den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken blir enligt beräkningar 55 dB(A) vid fasad i marknivå och 53 dB(A) vid tredje våningen mot centrumstråket. Inomhus blir den ekvivalenta ljudnivån 27 dB(A) på första våningen och 25 dB(A) på tredje våningen i den tillkommande bostadsbebyggelsen.

Den maximala ljudnivån uppgår till 88 dB(A) vid fasad i marknivå, 83 dB(A) på tredje våningen och 81 dB(A) vid femte våningen. Inomhus blir den maximala nivån 57 dB(A), 54 dB(A) respektive 52 dB(A) vid motsvarande våningar. Nattetid kan tung trafik dock inte förväntas trafikera området i någon större utsträckning, varför den maximala ljudnivån under natten beräknas uppgå till 41 dB(A) inomhus på tredje våningen respektive 70 dB(A) vid fasad. Trafiken på lokalgatan genom planområdet har inte prognostiserats, då den bedöms vara ringa och då inga bussar eller annan tung trafik kan förväntas köra där.

Detaljplanen föreskriver att bullerskydd skall finnas till en höjd av 2,0 meter, utmed järnvägen. De ekvivalenta riktvärdena vid fasad innehålls i huvudsak inom hela planområdet. Enligt planbestämmelse skall fasaderna inom planområdet utformas så att bullernivån underskrider gällande riktvärden för trafikbuller inomhus avseende bostäder. Vidare föreskriver detaljplanen att varje lägenhet skall ha tillgång till enskild alternativt gemensam uteplats där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A). På punkthuset skall balkonger mot järnvägen glasas in, så att den maximala bullernivån understiger 70 dB(A), för bullerskyddad uteplats till dessa lägenheter hänvisas dock till den gemensamma gården.

Vibrationer

Mätningar av vibrationer från järnvägen har genomförts av Ingemansson Technology AB, vilka redovisas i en rapport daterad den 22 maj 2002. 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, då risken minskar på längre avstånd från spåret. Vibrationerna ökar normalt med höjden på byggnaden. 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.

Risker

Planområdet ligger i direkt anslutning till nya Västkustbanan, med byggrätter för bostäder föreslagna som närmast mellan ca 30 och 40 meter från spåren. Järnvägen ligger i en ca tre meter djup skärning förbi planområdet, varför risken vid en eventuell urspärning bedöms som mycket ringa. Bebyggelsen inom det närmaste bostadskvarteret är placerad så att den bildar en relativt sluten gård riktad från järnvägen. Bostäderna avses ha sina uteplatser mot gården i väster, vilket innebär att bostäderna kommer att ha genomgående entréer. På nya Västkustbanan transporteras idag inget gods eller farligt gods. Skulle förutsättningarna förändras i en framtid, bedöms utbyggnaden dock ha en så robust utformning att den skulle klara även en eventuell olycka med farligt gods.

Magnetiska 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 μT på ett avstånd av 18,5 meter från spårmittpunkt. Vid ett avstånd av 25 meter från spårmittpunkt uppgår magnetfältet till ca 0,1 μT , vilket klart understiger riktvärdet. Vid passerande tåg stiger magnetfältet till ca 1,3 μT under ett par minuters tid, vid båda mätningssavstånden. Riktvärdet avser dock platser där människor stadigvarande vistas, varför den korta tiden för passerande tåg inte bör utgöra någon risk för människors hälsa. I planförslaget ligger byggrätterna som närmast 28,5 meter från spårmittpunkt, vilket bedöms vara ett tillräckligt avstånd för att riktvärdet skall innehållas med god marginal.

Dagvatten

Enligt detaljplanen skall allt dagvatten som alstras inom planområdet tas om hand och fördröjas lokalt inom Rydebäcks stationsområde, innan utsläpp sker till recipienten Heabäcken. Dagvatten från kvartersmark skall fördröjas inom respektive kvarter. Inom planområdet skall gemensamma fördröjningsdammar finnas inom den södra delen av respektive kvarter. Den slutliga avgränsningen av områdena för dagvattenhantering skall redovisas vid bygglov samt godkännas av VA-verket.

Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO_2), svaveldioxid (SO_2), bly, partiklar (PM_{10}), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O_3). Enligt översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002, föreligger ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormernas värden i närheten av planområdet. Planförslaget bedöms inte innebära någon försämring av luftkvaliteten, snarare kan nya bostäder med hög tillgänglighet till kollektiva transporter på sikt förbättra luftkvaliteten.

SAMMANFATTNING

En övergripande utvecklingsstrategi för Helsingborgs stads framtid är att bygga bostäder och verksamheter i stationsnära lägen. Detaljplaneförslaget utgör en etapp av en större utbyggnad vid Rydebäcks station, för vilket ett planprogram har upprättats.

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av ca 70 lägenheter i flerbostadshus och radhus. I anslutning till det framtida stationstorget skall lokal för butik eller service finnas i bottenvåningen. Bebyggelsen får uppföras i fem våningar mot centrumstråket, sju våningar vid stationstorget och två utmed de mindre bostadsgatorna. Mot centrumstråket skall fasaderna utföras i ljust stenmaterial, balkonger skall vara indragna och taken låglutande. Detaljplanen föreskriver bullerdämpande åtgärder, som medför att boendemiljön kommer att vara förenlig såväl med miljökvalitetsmålen som med gällande riktvärden.

Biträdande projektledare i detaljplanearbetet är Caroline Dahl, Bitr planchef.

STADSBYGGNADSKONTORET



Kerstin Nilermark
Planchef



Karin Kasimir
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN
RYA 1:30, BEBYGGELSE VID STATIONEN,
RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Planförslaget beräknas vinna laga kraft under fjärde kvartalet år 2005.

Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna gator.

Avtal

Planavtal för finansiering av detaljplanens framtagande är upprättat.

Utformningen av punkthuset i planområdets södra del, skall säkerställas i exploateringsavtal.

FASTIGHETSRÄTT

Fastighetsbildning

Detaljplanen förutsätter avstyckning av planens B- respektive BH₁-områden.

Del av den södra kvartersgatan inom planområdets östra kvarter avses upplåtas till gemensamhetsanläggning mellan de två fastigheter som avses bildas inom det östra kvarteret.

Gemensamhetsanläggningar avses även bildas för fördröjning av dagvatten i södra delen av det västra respektive östra kvarteret. Den slutliga avgränsningen av områdena för dagvattenhantering avses fastläggas i samband med bygglovgivning, i samråd med VA-verket, Tekniska förvaltningen.

Det västra kvarteret avses ingå i en gemensamhetsanläggning för en kvartersgata direkt väster om kvarteret, vilken planlagts tidigare.

STADSBYGGNADSKONTORET



Kerstin Nilermark
Planchef



Karin Kasimir
Planarkitekt