



HELSINGBORG

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
RYA 1:30, SÖDER OM STATIONSGATAN,  
RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD



Upprättad den 1 november 2007  
Redaktionellt ändrad den 15 februari 2008

Antagen av kommunfullmäktige 21 maj 2008 § 83  
Laga kraft 19 juni 2008  
Genomförandetid t o m 19 juni 2013

Dnr 387/2007

16512



STADSBYGGNADSNÄMNDEN  
HELSINGBORG

INK. 2008 -06- 03

Dnr. 387/2007

Utdrag ur protokoll fört vid samman-  
träde med Helsingborgs kommun-  
fullmäktige 2008-05-21

Kf § 83

Ks § 85

**Detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, söder om Rydebäckers stationsgata, Ryde-  
bäck, Helsingborgs stad, Dnr 00106/2008**

**Ärendet**

Stadsbyggnadsnämnden har den 28 februari 2008, § 48, överlämnat förslag till detaljplan för rubricerad fastighet. Detaljplanen upprättas för att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse söder om Rydebäckers stationsgata i anslutning till pågatågsstationen. Detaljplanen utgör en del av den pågående utbyggnaden av stationsområdet.

**Kommunstyrelsens förslag**

Kommunstyrelsen har den 7 maj 2008 tillstyrkt stadsbyggnadsnämndens förslag.

**Kommunfullmäktige beslutar**

att anta detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, söder om stationsgatan, Rydebäckers stationsområde, Helsingborgs stad, upprättad den 1 november 2007 och redaktionellt ändrad den 15 februari 2008.

**Expedieras till**

Länsstyrelsen  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
Lantmäterimyndigheten

Vid protokollet

Ulf Bengtsson

Carin Wredström

Justerat 2008-05-28

Anders Lundström

Björn Söder

Att justeringen av protokollet tillkännagivits på kommunens anslagstavla  
2008-05-29 intygar

Eva Nilsson

Rätt utdraget; intygar

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
RYA 1:30, SÖDER OM STATIONSGATAN,  
RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD

## PLANBESKRIVNING

---

### HANDLINGAR

Detaljplanen redovisas på:

- denna planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande
- planprogram och rapport från programsamråd
- kvalitetsprogram

### SYFTE OCH BAKGRUND

Detaljplanen upprättas för att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse söder om Rydebäcks stationsgata i anslutning till pågatågsstationen. Detaljplanen utgör en del av den pågående utbyggnaden av stationsområdet.

Inför utbyggnaden av Rydebäcks stationsområde har ett planprogram, godkänt av byggnadsnämnden den 15 november 2001, samt ett kvalitetsprogram upprättat den 11 november 2003, tagits fram. Förslag till bebyggelse har presenterats för stadsbyggnadsnämnden som information den 22 mars 2007. Förslaget som ligger till grund för den nu aktuella detaljplanen har ritats av Arkitekturkompaniet, på uppdrag av byggherren PEAB.

### BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med Länsstyrelsen bedömt att genomförandet av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § Miljöbalken eller 5 kap 18 § Plan- och bygglagen, se vidare under rubriken konsekvenser.

### PLANOMRÅDET

#### Avgränsning och markägare

Planområdet avgränsas av Rydebäcks stationsgata i norr, Västra stationsgatan i väster, åkermark i söder samt av en befintlig parkeringsplats vid pågatågsstationen i öster. Planområdet omfattar en yta av ca 9500 m<sup>2</sup>. Hela planområdet ägs av Helsingborgs stad.

#### Beskrivning av området

Planområdet är beläget i östra delen av Rydebäck, ca 10 km söder om Helsingborg och är en del av Rydebäcks stationsområde. Planområdet ligger i direkt anslutning till Ry-

debäcks station och utgörs idag i huvudsak av åkermark men också av en sedan tidigare planlagd och anlagd gata. Planområdet sluttar mot väster, med en höjdskillnad på ca tre meter inom planområdet.

Rydebäcks centrum ligger väster om planområdet. Vid centrumets torg finns Rydebäcks kyrka och församlingshem. I centrum finns också livsmedelsbutik, pizzeria, bibliotek och vårdcentral. I direkt anslutning till centrum ligger Rydebäcksskolan och en idrotts-hall med gymnastiksal samt en idrottsplats med två fotbollsplaner.

En arkeologisk utredning för området har genomförts. Enligt utredningen har endast enstaka boplatsslämnningar påvisats. Om det i samband med exploatering påträffas tidigare okända fornlämnningar ska arbetena omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.



Ortofoto över planområdet

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

### Översiktsplaner

I Helsingborgs översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002 och aktualitetsförklarad den 30 augusti 2006, 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 ska medverka till att en flerkärnig stadsstruktur skapas. Utbyggnaderna ska präglas av stadsmässighet där livets alla yttringar; boende, arbete, rekreation och rörelse samverkar till en helhet.

### Riksintressen

Hela planområdet är beläget inom kustzon av riksintresse. Nya Västkustbanan är av riksintresse, vilket innebär att hänsyn till denna ska tas i samband med förändring och exploatering i dess område.



## Detaljplaner

För en mindre del av planområdet gäller detaljplan för Västkustbanan, delen Rya-Rydebäck (14479) fastställd den 26 november 1996, vilken redovisar område för lokaltrafik, gång- och cykeltrafik, angöring och parkering. Detaljplanens genomförandetid har löpt ut. I norr och väster gränsar planområdet till detaljplan för Rya 1:30, bebyggelse vid östra infarten (15831) med genomförandetid t o m 2 september 2009, vilken redovisar område för bostäder med möjlighet till handel i bottenvåningen samt gator.



Karta över planlagda områden i Rydebäcks stationsområde

## 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.



*Illustration från Planprogrammet för Rydebäcks stationsområde. Det nu aktuella planområdet är markerat med svart linje*

Centrumstråket avses ha en stadsmässig karaktär med bostadsbebyggelse med varierade våningsantal samt 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, upprättat den 11 november 2003, 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.

Det offentliga rummet ska ha en stadsmässig karaktär, med tydliga gränser till privata och halvprivata delar. Utformningen av det offentliga rummet ska 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 ska utgöra norm för gestaltningen av offentliga rum som ligger på kvartermark. Rydebäck är ett skånskt stationsområde vid havet, varför riktningen mot Öresund bör upplevas inom stationsområdet. Bebyggelsen i den tätare delen ska ges en karaktär av lätthet och öppenhet, stationen anger tonen.



## PLANENS UTFORMNING

### Dispositionen i stort

Detaljplanen innebär att en utbyggnad av 107 bostäder i flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen mot Rydebäcks stationstorg och det planerade torget i nordväst möjliggörs. Längs stationsgatan medges flerbostadshus i fyra till fem våningar och utmed uppsamlingsgatan i söder medges bebyggelse i högst två våningar.



Illustrationsplan

### Bebyggelsen

Detaljplanen möjliggör att 95 bostäder i flerbostadshus utmed stationsgatan och 12 bostäder i tre mindre flerbostadshus längs med uppsamlingsgatan uppförs inom planområdet. Mot stationsgatan placeras bebyggelsen i gatuliv samtidigt som bebyggelsen utmed uppsamlingsgatan uppförs indragen från gatuliv. Bebyggelsen bör planeras och utföras med miljöanpassade metoder och material.

#### *Flerbostadshusen mot stationsgatan*

Mot stationsgatan medger planen bebyggelse i fem våningar med en högsta tillåtna byggnadshöjd av 17,5 meter. Byggnaderna ska placeras i gatuliv, bostadshuset mot Rydebäcks station är dock indragen något från gatuliv. Dessutom ska bebyggelse mot Västkustbanan och Rydebäcks station utformas som sluten, med anledning av buller från järnvägstrafiken och i syfte att skapa gemensamma bullerskyddade uteplatser. Fasaderna ska huvudsakligen utföras i ljust tegel, puts eller stenmaterial. Taken ska vara låglutande, med en lutning på max 10 grader. Entréerna till husen blir genomgående och uppglasade samt markeras med mindre utskjutande delar. För att minska direkt insyn från gatan och på så sätt skapa en god boendemiljö avses byggnaderna ha upphöjd sockel mot gatan så att golvnivån i bostäder utmed gatan ligger högre än gatunivån. Balkonger mot gatan ska vara indragna för att inte dominera gaturummet. Lägenheter som enbart vetter mot gatan ska ha inglasade balkonger. Inglasningar ska utföras i fasadliv

och ha ett enhetligt utseende. För uteplatser till lägenheter mot järnvägen och omkringliggande gator hänvisas till den gemensamma gården, där bullerskyddade lägen finns. Utöver den på plankartan tillåtna byggrätten får balkonger mot gården uppföras i begränsad omfattning. Särskild omsorg ska läggas vid fönstersättning och utformning av entrépartier.

I bottenvåningen mot Rydebäcks stationstorg ska det finnas minst en lokal för butik, servering eller motsvarande. Även mot det planerade torget i nordväst är det positivt att möjliggöra för en lokal till motsvarande verksamheter.

Bebyggelse mot Rydebäcks stationsgata i norr avses uppföras i fyra våningar med markerad takfot och delvis indragen femte våning. Resten av bebyggelsen mot stationsgatan i väster och öster föreslås uppföras i fem våningar. Källare med möjlighet till förrådsutrymmen föreslås uppföras under större delen av föreslagna hus inom kvarteret. Bostäderna avses upplåtas med bostadsrätt.



Perspektiv från öster (Arkitekturkompaniet)

#### *Flerbostadshusen mot uppsamlingsgatan*

I den södra delen medges tre bostadshus i två våningar med en högsta byggnadshöjd av 6,5 meter. Fasaderna ska huvudsakligen utföras i tegel, puts eller stenmaterial i en ljus alternativt varmt röd kulör. Taken ska vara låglutande, med max 10 graders lutning. Entréerna nås från gårdsidan och föreslås vara uppglasade. Lägenheterna föreslås vara genomgående med balkonger som vänder sig både mot gårds- och gatusidan. Eventuella inglasningar ska utföras i fasadliv. Bostäderna avses upplåtas med bostadsrätt.



*Flerbostadshus i söder – fasader (Arkitekturkompaniet)*



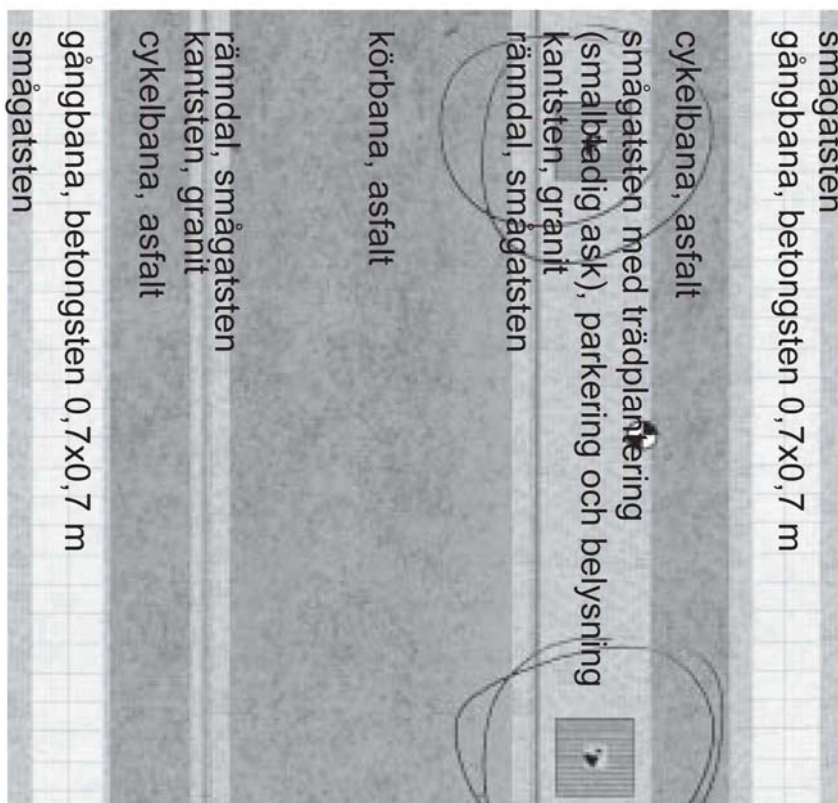
## Gårdar och platsbildningar

Flerbostadshusen har en gemensam gård med möjlighet att anordna uteplatser och lekplats för de boende. Gården ligger något upphöjd i förhållande till omkringliggande gator och avses utformas med särskild hänsyn till personer med nedsatt rörlighet. Inom gården ska även fördröjning av dagvatten från respektive kvarter ske, för vilket en gemensamhetsanläggningar avses bildas. Lösning för dagvattenhantering inom kvartersmark skall redovisas vid bygglov samt godkännas av VA-verket.

Enligt planprogrammet och kvalitetsprogrammet ska platsbildningar finnas inom stationsområdet så att möten mellan människor främjas. Planområdet ansluter direkt till två planerade torg, ett vid Rydebäcks station och ett annat i nordväst. Det är av stor vikt att dessa förstärks med utåtriktad verksamhet, handel etc.

## Trafik

I planförslaget ingår en del av det övergripande gatunätet för stationsområdets utbyggnad. Lokalgatan söder om planområdet (sektion A-A) utformas som en uppsamlingsgata, med en 6,0 meter bred körbana och enkelriktade gång- och cykelbanor på ömse sidor om körbanan. En trädtrad planteras utmed den södra sidan.



Utformning av uppsamlingsgatan (sektion A-A), enligt kvalitetsprogrammet. (Parkkontoret, Helsingborgs stad)

De planerade gång- och cykelbanorna har goda kopplingar till cykelvägnätet i stationsområdet och vidare till övriga delar av Rydebäck (se kartan nedan).



Karta över cykelvägar inom stationsområdet

Inom området har valts en något lägre parkeringsnorm än den gängse, med hänsyn till att stationsområdet har ett mycket bra kollektivtrafikläge med närhet till pågatåg och regionbuss. Inom planområdet krävs minst mellan 0,5-1,1 platser per lägenhet i flerbostadshus beroende på lägenhetsstorlek. Ett underjordiskt garage som ska tillgodose behovet av parkeringsplatser för boende i flerbostadshusen föreslås anläggas under gårdsplanen. Infart till garaget placeras som separat byggnad i sydvästra delen av kvarteret.

### Teknisk försörjning

Planområdet kommer att anslutas till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp. Brandposter ska 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 miljörum belägna i bottenvåningen av byggnaderna.

Dagvatten som alstras inom planområdet ska tas om hand och fördröjas lokalt inom Rydebäck stationsområde, innan utsläpp sker till recipienten. Dagvatten från kvartersmark ska fördröjas inom kvarteret innan utsläpp sker till det kommunala dagvattenhanteringssystemet. Fördröjning kan ske i magasin samt via sedumtak. Lösning för dagvattenhantering inom kvartersmark ska redovisas vid bygglov samt godkännas av VA-verket. Avvattning av gatemark ska utföras traditionellt med rännstensbrunnar vid kantsten och vidare avledning via dagvattenledningar till utjämningsmagasinet.

**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.

Öster om planområdet går Västkustbanan med Rydebäcks station i direkt anslutning till området. En utredning av tågtrafikbuller från järnvägen har genomförts av Ingemanssons Technology AB den 22 maj 2002, vilken uppdaterades av stadsbyggnadsförvaltningen den 9 maj 2007 i princip enligt det nu aktuella förslaget. Till grund för beräkningen ligger den aktuella tidtabellen med sammanlagt 99 tåg som passerar Rydebäck varav 42 passerar utan att stanna och därmed medför högre ljudnivåer än de stannande tågen.

Vid fasaden mot järnvägen uppgår den maximala ljudnivån enligt beräkningarna till 78 dB(A) på första våningen och till 82 dB(A) på femte våningen. Inomhus blir den maximala nivån mellan 48 dB(A) och 52 dB(A) vid motsvarande våningar. Den huvudsakliga trafiken går under tiden mellan klockan 06.00-22.00 vilket resulterar att under natten sjunker den maximala ljudnivån vid fasaden på femte våningen till 58 dB(A) och den maximala nivån inomhus till 28 dB(A). Den ekvivalenta nivån vid fasad varierar mellan 48-52 dB(A).

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. Av samma rapport framgår det att Västra stationsgatan kommer att trafikeras av 1400 fordon per vardagsmedeldygn och uppsamlingsgatan som ingår i planområdet av 550 fordon per vardagsmedeldygn. Gatorna kring kvarteret kommer troligen i framtiden att trafikeras av stadsbussar som i så fall ska ha uppehåll vid stationen.

Enligt bullerberäkningen som har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen innehålls riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad, 55 dB(A), vid fasaderna mot Rydebäcks stationsgata och uppsamlingsgatan i söder där bullernivåerna går upp till 54 dB(A). Ekvivalentnivå vid fasad mot Västra stationsgatan blir 57 dB(A) vid första våningen och 54 dB(A) vid femte våningen.

Riktvärdet för maximal ljudnivå vid fasad i anslutning till uteplats, 70 dB(A), överskrids vid fasader mot alla håll. Den maximala ljudnivån vid fasad uppgår mot Rydebäcks stationsgata till 79 dB(A), vid fasad mot Västra stationsgatan till 82 dB(A) och vid fasad mot uppsamlingsgatan till 85 dB(A) vilket innebär ett överskridande på mellan 9 och 12 dB(A).

Nattetid kan tung trafik dock inte förväntas trafikera området i någon större utsträckning, varför den maximala ljudnivån under natten bedöms bli lägre.

Enligt planbestämmelse ska fasaderna inom planområdet utformas så att bullernivån i bostäderna underskrider gällande riktvärden för trafikbuller inomhus. Vidare föreskriver detaljplanen att varje lägenhet skall ha tillgång till enskild alternativt gemensam uteplats där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A). Balkonger mot järnvägen och gatan ska glasas in, så att den maximala bullernivån understiger 70 dB(A), för bullerskyddad uteplats till dessa lägenheter hänvisas dock till den gemensamma gården. Minst ett sovrum ska placeras mot den tysta sidan.



## 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 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.

## Riskbedömning

Planområdet ligger i direkt anslutning till nya Västkustbanan, med byggrätter för bostäder föreslagna som närmast ca 70 meter från spårmit. Vid stationen ligger järnvägen nedsänkt i förhållande till planområdet och går i en ca tre meter djup skärning norrut och söderut, varför risken vid en eventuell urspärning bedöms som mycket ringa. Byggnaderna närmast järnvägen är utformade så att de är slutna mot järnvägen och kommer att ha genomgående entréer så att möjlighet finns att ta sig ut på ett säkert sätt vid en eventuell händelse på järnvägen. Gemensamma uteplatser är orienterade mot väster, väl skyddade från järnvägen av bebyggelsen.

På nya Västkustbanan transporteras idag inget gods eller farligt gods. Banverket har för närvarande inte några planer på att införa förändringar av transportvägarna då Råadalbanan och Skånebanan anses ha tillräckligt kapacitet samtidigt som Västkustbanan inte bedöms vara anpassad till godstransporter. Dock utesluter inte Banverket möjligheten att vissa transporter kan ske på den aktuella sträckan vid eventuella trafikstörningar eller banarbeten i det övriga järnvägsnätet. I Helsingborgs översiktsplan redovisas inte några nya industrietableringar i anslutning till Västkustbanan som skulle skapa behov av godstransporter på banan.

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. Dock bedöms det som orimligt att ställa krav på brandsäkra fönster med hänsyn till att det i nuläget inte transporteras farligt gods på Västkustbanan. Skulle behovet av brandsäkra fönster uppstå finns det möjlighet att ersätta de vanliga med brandsäkra fönster. Risken för gasutsläpp bedöms som störst. Enligt brandförsvarets rekommendationer ska mekaniska ventilationsanläggningar vara manuellt avstängningsbara, vilket föreskrivs i

detaljplanen. 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.

### **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  $\mu\text{T}$  på ett avstånd av 18,5 meter från spårmit. Vid ett avstånd av 25 meter från spårmit 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 mätningavstånden. 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 70 meter från spårmit, vilket bedöms vara ett tillräckligt avstånd för att riktvärdet skall innehållas med god marginal.

## **KONSEKVENSER**

### **Behov av miljöbedömning**

Planförslaget avser ett mindre område på lokal nivå. Detaljplanen medger en utbyggnad av 107 bostäder i nära anslutning till Rydebäcks station. De tillkommande bostäderna ligger i bra kollektivtrafikläge, vilket på sikt kan komma att minska bilberoendet.

Innan samrådsskedet har stadsbyggnadsförvaltningen preliminärt tagit ställning till att detaljplaneförslaget inte medför någon betydande miljöpåverkan enligt reglerna i 5 kap 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken vilket Länsstyrelsen, i skrivelse inkommen den 20 juni 2007 inte hade några invändningar till. Bedömningen har gjorts utifrån planförslagets innehåll, typen av påverkan och områdets egenskaper i enlighet med bilagorna 2 och 4 till 4 § förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte genomföras. Nedan följer en beskrivning av de konsekvenser förslaget bedöms medföra.

Detaljplanen innebär att ca 9500 m<sup>2</sup> odlingsbar mark av klass 10+, tas i anspråk för ny bebyggelse och gator. Med sammanlagt 107 lägenheter inom området blir exploaterings-talet 113 lgh/ha. Genom att bygga så tätt i bra kollektivtrafiklägen bedöms den goda åkermarken beaktas.

Helsingborgs stad utgör generellt lågriskområde beträffande markradon.

Detaljplanen utgör en del av den pågående utbyggnaden av stationsområdet. Riksintressena för kustzonen respektive nya Västkustbanan bedöms inte påverkas negativt av detaljplaneförslaget.

Område som omfattas av detaljplanen är en del av den utbyggnaden i Rydebäcks stationsområde som föreslås i underliggande planprogram. Förslaget är förenligt med intentionerna i planprogrammet och kvalitetsprogrammet. Planområdet ligger i direkt anslutning till pågatågsstationen samt i närheten av de befintliga servicefunktionerna i Rydebäcks centrum. Utbyggnaden förstärker befolkningsunderlaget samtidigt som serviceutbudet erbjuder en boendekvalitet.

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. Planområdet utgör enligt Riksantikvarieämbetet ett sådant område där det av topografiska m fl skäl kan finnas fornlämningar. En arkeologisk utredning för området har genomförts. Enligt utredningen har endast enstaka boplatslämningar påvisats. Om det i samband med exploatering påträffas tidigare okända fornlämningar ska arbetena omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

### **Miljö kvalitetsnormer**

Gällande miljö kvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O<sub>3</sub>). Enligt översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002, föreligger ingen risk för överskridande av miljö kvalitetsnormernas 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 i Rydebäcks stationsområde, för vilket ett planprogram har upprättats.

Detaljplanen innebär att en utbyggnad av 107 bostäder i flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen mot Rydebäcks stationstorg och det planerade torget i nordväst möjliggörs. Planförslaget medger bostadsändamål, med möjlighet till handel och service i bottenvåningen. Längs stationsgatan medges flerbostadshus i fyra till fem våningar och utmed uppsamlingsgatan i söder medges bebyggelse i högst två våningar. Mot stationsgatan placeras bebyggelse i gatuliv samtidigt som bebyggelse utmed uppsamlingsgatan uppförs delvis indragen från gatuliv. Flerbostadshuset har en gemensam gård med möjlighet att anordna uteplats och lekplats för de boende. Ett underjordiskt garage som ska tillgodose behovet av parkeringsplatser för boende i flerbostadshuset föreslås anläggas under gårdsplanen. Infart till garaget placeras i den sydvästra delen av kvarteret.

Enligt bullerberäkningen utförd av stadsbyggnadsförvaltningen överskrider den maximala ljudnivån både vid fasaden mot järnvägen och mot gatorna kring planområdet. Detaljplanen föreskriver att fasaderna inom planområdet ska 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). Balkonger mot gatan ska glasas in, så att den maximala bullernivån understiger 70 dB(A), för bullerskyddad uteplats till dessa lägenheter hänvisas dock till den gemensamma gården. Minst ett sovrum ska placeras mot den tysta sidan.



**MEDVERKANDE**

Medverkande i detaljplanearbetet har utöver undertecknade varit planingenjör Margaretha Aspeholm och planarkitekt Karin Kasimir som biträdande handläggare, trafikplanerare Nils Lindgren och Eva Werner samt plantekniker Bodil Falke.

**REDAKTIONELLA ÄNDRINGAR**

Följande redaktionella ändringar har gjorts med anledning av framförda synpunkter under utställningsskedet.

- På plankartan har inte några ändringar gjorts.
- Planbestämmelser har ändrats så att krav på inglasning av balkonger mot gatan har tagits bort. Däremot finns krav på inglasningar av balkonger mot järnvägen kvar.
- Illustrationsplanen har inte ändrats.
- Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken "Vibrationer" med att det bör eftersträvas att vibrationerna i bostäder understiger känsletröskel av 0,3 mm/s. Skrivelse om magnetiska fält har förtydligats. Texten om kravet på inglasningar av balkonger mot gatan har tagits bort från planbeskrivningen.
- Genomförandebeskrivningen har inte ändrats.

**STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN**

Björn Bendsdorp-Redestam  
Tf planchef



Nina Begovic  
Planarkitekt



DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
RYA 1:30, SÖDER OM STATIONSGATAN,  
RYDEBÄCKS STATIONSOMRÅDE, HELSINGBORGS STAD

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

---

### ORGANISATION

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Planförslaget beräknas vinna laga kraft under andra kvartalet 2008.

#### Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna gator.

#### Avtal

Exploateringsavtal mellan Helsingborgs stad och PEAB AB ska upprättas innan det att detaljplanen antas i kommunfullmäktige. Avtalet bör bli beakta eventuella kostnader för ändringar i befintligt ledningsnät.

### FASTIGHETSRETT

#### Fastighetsbildning

Detaljplanen förutsätter avstyckning av planens BH<sub>1</sub>-område.

Vid eventuell uppdelning i flera fastigheter avses den gemensamma gården, underjordiskt garage samt ytor för dagvattenhantering upplåtas till gemensamhetsanläggningar.

### EKONOMI

#### Planekonomi

Planens genomförande kräver kommunala investeringar i utbyggnad av gator och ledningsnät.

### STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bensdorp-Redestam  
Tf planchef



Nina Begovic  
Planarkitekt