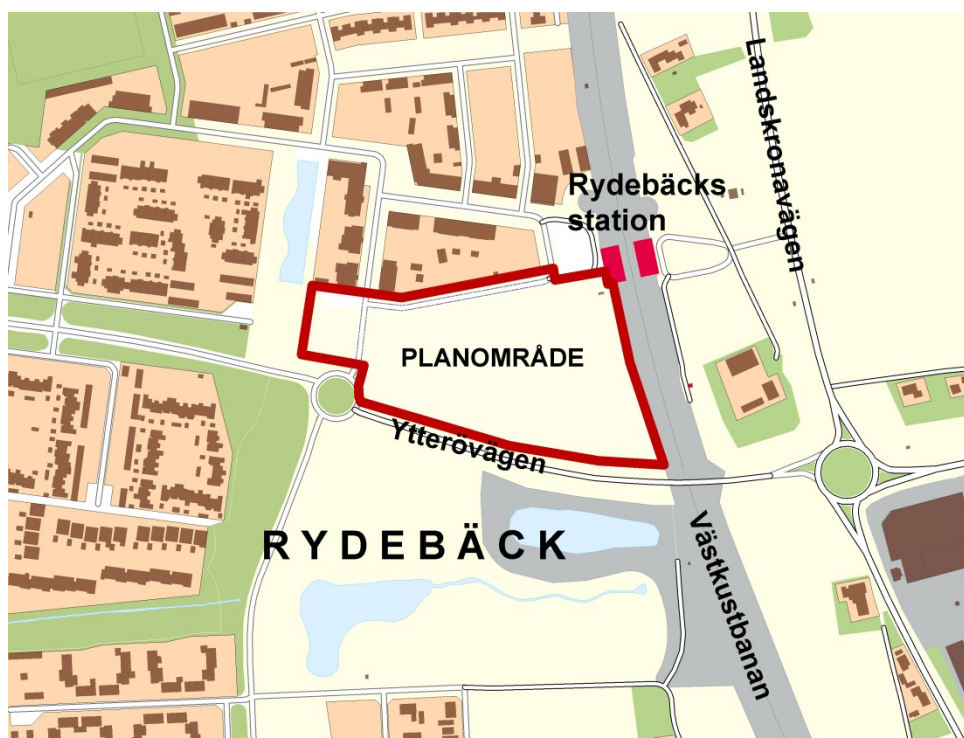




Detaljplan för del av fastigheten

Rya 1:30, Rydebäck

Helsingborgs stad

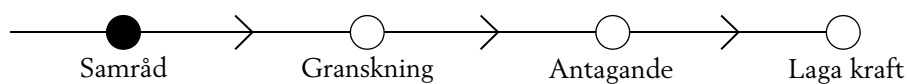


Planområdets läge

Planbeskrivning

Upprättad den 3 juni 2015

NORMALT PLANFÖRFARANDE



Detaljplanen redovisas i följande handlingar

- Denna planbeskrivning
- Detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer
- Illustrationskarta

Utredningar till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)

- "Trafikbulerutredning för detaljplan Rydebäck", Sweco Enviroment AB, 2015-05-08
- "Trafikbulerutredning till detaljplan Stationstomten Rydebäck", Tyrens, 2014-06-03
- "Dagvattenutredning till dp för Rya 1:30, Helsingborgs stad", Tyrens, 2015-03-04
- "Översiktlig projekterings PM geoteknik", Sweco Civil AB, 2014-11-28

Kontaktuppgifter

Planarkitekt Nina Begovic, 042-10 52 94

Medverkande

Medverkande i planarbetet är plansamordnare Jenni Wehrmann, exploateringsingenjörer Sara Grafström och Jesper Wirf, trafikplanerare Eva-Marie Wenehed och trafikplanerare Sandra Nelson.

Innehåll

1. PLANEN I KORTHET	3
1.1 SYFTE	3
1.2 SAMMANFATTNING.....	3
2 PLANFÖRSLAG	5
2.1 OMRÅDETS DISPOSITION OCH GESTALTNING	5
2.2 BEBYGGELSE	5
2.3 GRÖNSTRUKTUR OCH ALLMÄNNA PLATSER	8
2.4 TRAFIK.....	10
2.5 TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	12
2.6 FASTIGHETSINDELNING OCH ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER.....	13
3 KONSEKVENSER	14
3.1 BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN.....	14
3.2 PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	14
3.3 MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET.....	15
3.4 NATUR- OCH KULTURMILJÖ.....	24
3.5 SOCIALA FÖRHÅLLANDEN.....	24
3.6 PLANENS GENOMFÖRANDE	27
4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	29
4.1 BAKGRUND OCH ORGANISATION	29
4.2 PLANOMRÅDET	29
4.3 SERVICE	32
4.4 RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR	32
4.5 TIDIGARE KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN	32

1. Planen i korthet

Detaljplanen upprättas i enlighet med bestämmelserna i Plan- och bygglagen (2010:900).

1.1 Syfte

Syftet med planen är att pröva möjligheten att uppföra en skola inom Rydebäcks stationsområde samt att pröva omfattning och utformning av bostadsbebyggelse vid Färingsögatan, i anslutning till stationsrondellen. Möjligheten att uppföra ett parkeringshus innehållande även centrumändamål prövas också i planen. Syftet är därutöver att möjliggöra för dagvattenhantering inom planområdet och att säkerställa en befintlig gång- och cykelväg längs med Västkustbanan. Dessa olika användningar skapar förutsättningar för ett levande område där närheten till pågatågsstation bidrar till ett smidigt vardagsliv.

1.2 Sammanfattning

Planområdet är en del av Rydebäcks stationsområde och utgör sista utbyggnadsetapp av området. Området ligger direkt norr om Ytterövägen och väster om Västkustbanan, vid stationsrondellen som är en av entréerna till stationsområdet. Denna entré föreslås markeras med bostadsbebyggelse i sex/sju våningar. Bebyggelsen ligger i ett bra kollektivtrafikläge i anslutning till Rydebäcks station. Öster om bostadsbebyggelsen placeras en skola för ca 500-600 elever. Skolan kommer att komplettera offentlig service i Rydebäck som är i stort behov av en ny skola. I direkt anslutning till Rydebäcks station möjliggör planförslaget ett parkeringshus i tre plan. Inom samma område ges även möjlighet till centrumändamål för att kunna kombinera parkering med annan service.

Ett naturområde innehållande ett dagvattenmagasin längs med Ytterövägen och ett parkområde med en gång- och cykelväg utmed Västkustbanan medges också i planen.



Illustrationskarta

Förslag

Detaljplanen möjliggör:

- Två bostadskvarter med drygt 70 bostäder.
- En skola för 500-600 elever med möjlighet till en idrottshall/idrottsanläggning.
- Ett parkeringshus med möjlighet till centrumändamål i anslutning till Rydebäcks station.
- Ett naturområde med möjlighet till dagvattenhantering.
- Ett parkområde med en gång- och cykelväg längs med Västkustbanan.

Konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11 § miljöbalken. Samråd med länsstyrelsen avseende miljöpåverkan kommer att ske i samband med samråd om planförslaget.

Detaljplanen innebär att jordbruksmark av klass 10+ tas i anspråk för bostadsbebyggelse och en skola. Bostäderna och skolan ligger i ett bra kollektivtrafikläge, i direkt anslutning till Rydebäcks station, vilket gör att bebyggelsen prioriteras högre än bevarandet av jordbruksmark. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att genomförande av planförslaget inte innebär någon försämring av luftkvaliteten samt medför inte att miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster överskrids eller inte uppnås. Planområdet ligger i direkt anslutning till Västkustbanan och Ytterövägen vilka är källor till bullerstörningar. Planområdets läge intill Rydebäcks station motiverar tillämpning av avsteg från riktvärdena för trafikbuller. Genom bebyggelsens placering och med föreslagna bulleråtgärder, finns möjlighet att innehålla bullervärdena enligt avstegsreglerna. I och med att det inte transporteras något gods eller farligt gods på Västkustbanan finns i nuläget inga risker för brand, explosion och gasutsläpp. Riksintressena som berör planområdet bedöms inte påverkas negativt av förslaget.

Planeringsförutsättningar

Planområdet ligger i östra delen av Rydebäck, ca 10 km söder om Helsingborg. Planområdet är obebyggt och utgörs idag i huvudsak av åkermark klas 10+. Norr om planområdet finns bostadsbebyggelse med flerbostadshus tillhörande Rydebäcks stationsområde. Söder och väster om planområdet ligger bostadsområden med småhusbebyggelse. Direkt öster om planområdet passerar Västkustbanan och i söder Ytterövägen.

Planområdet nås via stationsrondellen, Färingsögatan och Ängesögatan. Rydebäck har ett väl utbyggt gång- och cykelnät som är separerat från gatu- och vägnätet. Möjligheterna att koppla aktuellt område till det befintliga nätet är goda. Området har goda kollektivtrafikförbindelser, genom både tåg och buss som har uppehåll vid Rydebäcks station. Service av olika slag såsom livsmedelsbutik, vårdcentral med mera finns att tillgå i och i anslutning till Rydebäcks centrum som ligger väster om planområdet.

Planstatistik

Planområdets area:	27 000 m ²
Antal bostäder:	ca 70 bostäder
Offentlig service:	skola för ca 500-600 barn
Parkmark:	1000 m ²
Naturmark:	5800 m ²
Åkermark som tas i anspråk:	ca 24 000 m ²

2 Planförslag

2.1 Områdets disposition och gestaltning



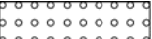
Detaljplanen utgör sista etapp av utbyggnaden av Rydebäcks stationsområde. Planförslaget följer i princip intentionerna i det underliggande planprogrammet för området. Vid stationsrondellen, som är entrén till området, föreslås tre flerbostadshus med en höjd upp till sju våningar uppföras. Bebyggelsen markerar entrén samtidigt som goda boendemiljöer skapas. Bostadshusen placeras på så sätt att det skapas öppenhet och trevliga utsiktslinjer västerut. Gemensamma uteplatser ligger i västläge och är väl skyddade från buller. Kvarteren ansluter till gatan och gränserna mellan offentligt och privat blir tydliga. Möjlighet för handel och service i bottenvåningar finns.

Öster om bostadsbebyggelse föreslås en skola med en höjd upp till tre våningar. Skolbyggnaden placeras i anslutning till Ängesögatan och skolgården ligger söder om denna. Väster om skolan och intill Rydebäcks station möjliggörs i planen för ett parkeringshus i tre plan kombinerat med centrumverksamhet.

2.2 Bebyggelse

Bebyggelse i planförslaget består av tre bostadshus som ligger i anslutning till infarten till Rydebäcks stationsområde, en skolbyggnad öster om dessa och söder om Ängesögatan samt ett parkeringshus längst i öster.

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen

BH ₁	Bostäder med möjlighet till handel och service i bottenvåningen.
SR	Skola och idrottsanläggning
PC	Parkering och centrum
e ₁₀₀₀	Högsta exploateringsgrad i kvm bruttoarea ovan mark inklusive komplementbyggnader.
e ₂	Högsta tillåtna byggnadsarea ovan mark är 4500 kvm.
	Högsta nockhöjd i meter.
III-VII	Högsta antal våningar.
v	Största tillåtna bruttoarea på översta våningen är högst 80 % av byggnadsarean.
f ₁	Fasader ska huvudsakligen utföras i tegel, puts eller stenmaterial.
	Byggnad får inte uppföras.
	Marken får byggas under med körbart bjälklag. Komplementbyggnader såsom miljöhus, cykelgarage och liknande får uppföras till en högsta byggnadshöjd av 3,5 meter.

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:

Manuell avstängning av den mekaniska ventilationen ska vara möjlig

Avsteg från bullerriktlinjer får göras i enlighet med följande princip: Hälften av boningsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida (max 50 dBA ekvivalentnivå vid fasad) och alla bostäder ska ha tillgång till en ljuddämpad uteplats (max 70 dBA maximal nivå).

Bostäder

Inom planområdet medges två bostadskvarter med bebyggelse i sex och sju våningar. Totalt ryms drygt 70 bostäder inom området. Detaljplanen tillåter även handel och service i bottenvåningen.

Enligt underliggande skissförslag föreslås två bostadshus uppföras öster om Färingsögatan. Ett av husen placeras utmed Ängesögatan och andra huset placeras en bit bort från Färingsögatan. Anledning till föreslagen placering är att kunna anordna innergård och gemensamma uteplatser i väster. Dessa två hus sammankopplas med en skärm som skyddar mot buller. Bostadshuset i väster föreslås utformas som en lamell, placerad längs med Färingsgatan. Även denna placering ger goda möjligheter för en solig innergård i västerläge på baksidan av huset. För att möjliggöra utblickar västerut föreslås bostadshuset utmed Ängesögatan vara en våning högre än resten av husen.

Parkeringsbehovet kan lösas genom att uppföra ett underjordiskt garage i östra kvarteret där tillräckligt antal parkeringsplatser ska finnas för båda bostadskvarteren. På så sätt undviks stora parkeringsytor inom kvarteret och det öppnas möjligheterna för trivsamma utemiljöer med större boendekvalitet.



Vy från Ytterövägen (Holtenäs & Holtenäs)



Vy från Ängesögatan (Holtenäs & Holtenäs)

Detaljplanen reglerar högsta nockhöjd för bebyggelse, 25 meter i östra bostadskvarteret och 21 meter i västra kvarteret. Största tillåtna bruttoarea på översta våningen får uppgå till höst 80 procent av byggnadsarean. Fasader ska, i likhet med resten av bebyggelsen i Rydebäck stationsområde, utföras i tegel, puts eller stenmaterial. I östra kvarteret medger planen största bruttoarea ovan mark på 6000 m² för bostadshus och komplementbyggnader. I västra kvarteret medges i planen största bruttoarea ovan mark på 3000 m².

I bostäder där ljudnivån från trafiken överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad ska minst hälften av bostadsrummen placeras mot tyst eller ljuddämpad sida. Med ljuddämpad sida avses högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Bostäder ska ha tillgång till uteplats eller gemensam uteplats i anslutning till bostad där ljudnivån inte överstiger maximal nivå 70 dBA.

Offentlig service

Skolbyggnad föreslås placeras i norra delen av den ca 13 000 m² stora tomten, direkt söder om Ängesögatan. Skolan, som ska kunna ta emot mellan 500-600 elever, avses byggas etappvis och består av flera byggnader vilka sammankopplas. Höjden på skolbyggnaderna i skissförslaget varierar mellan en och tre våningar.

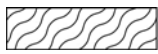
Förutom skolbebyggelse tillåter planen uppförande av en idrottshall/idrottsanläggning. Skolbyggnader och idrottsanläggning får uppföras i tre våningar, till en högsta nockhöjd av 15 meter och upp till en byggnadsyta på 4500 m². Byggnaderna ska i huvudsak utföras i tegel, puts eller stenmaterial.

Parkeringshus

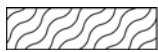
Parkeringshus i nordöstra delen av planområdet får uppföras i tre plan och får enligt planen, förutom parkeringsändamål, innehålla även centrumverksamhet såsom gym, butik och liknande. Parkeringshuset kan rymma totalt ca 200 parkeringsplatser. Omfattning av eventuell centrumverksamhet är beroende av parkeringsbehovet för skolan och stationen som ska tillgodoses i parkeringshuset.

2.3 Grönstruktur och allmänna platser

Planbestämmelser som reglerar grönstrukturen



Anlagd park.



Naturområde.

Dagvatten Dagvattenmagasin ska finnas

Grönområden och parker

Ett ca 30 meter brett grönområde längs med Ytterövägen reserveras i planen för naturområde. Inom detta område anläggs ett dagvattenmagasin där dagvatten från skolområdet och östra bostadskvarteret ska samlas och fördröjas. Utmed Västkustbanan medges anlagd park inom en remsa där den befintliga gång- och cykelvägen säkerställs i detaljplanen.

Gårdar

Bostäder

I östra bostadskvarteret finns förutsättningar för en gemensam innergård i västerläge. Gården föreslås vara upphöjd en meter på det underjordiska garaget. På gården finns möjlighet att anordna en gemensam uteplats skyddad från buller. Detaljplanen möjliggör att marken där gården ska anläggas byggs under med körbart bjälklag.

Även inom det västra kvarteret, på västra sidan av byggnaden, finns möjligheten att anordna en gård och gemensamma uteplatser

Skola

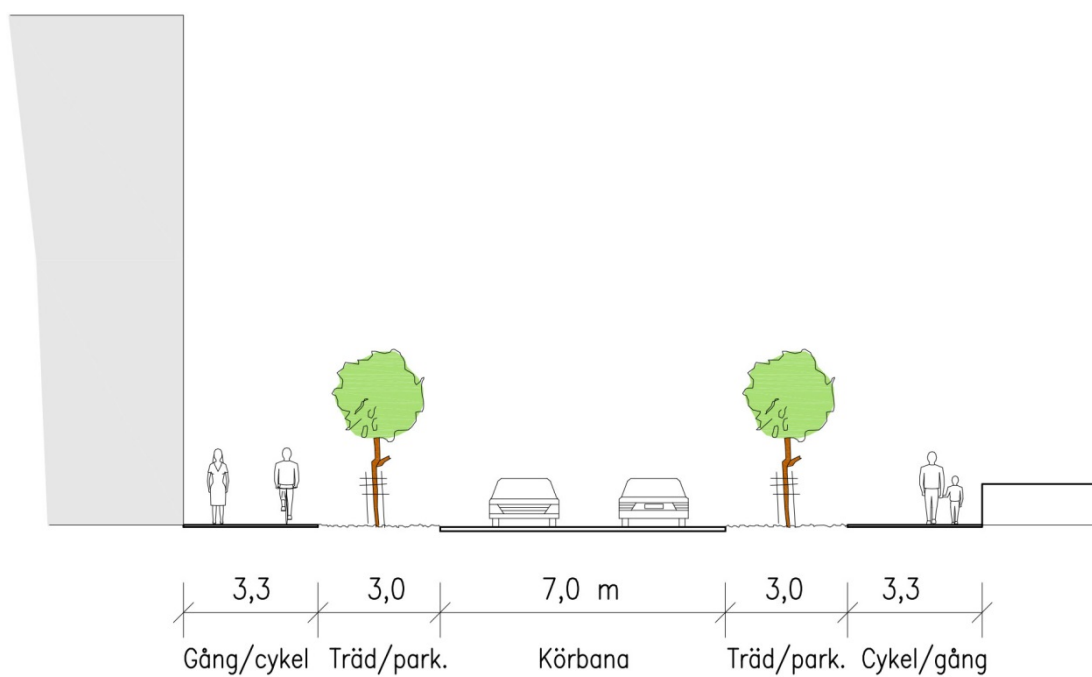
I anslutning till skolan, mellan skolbyggnaden och dagvattenmagasinet planeras skolgården anordnas. I enlighet med "Riktlinjer för intern hantering av plan- och bygglovsremisser samt anmälningsärenden avseende lokalisering av barnomsorgs- och undervisningslokaler", framtagna av Helsingborgs stad/miljöförvaltningen och antagna av miljönämnden den 21 augusti 2008, bör lek-/uppehållsytan vara minst 25 m² per barn eller elev upp till och med skolår 5. Detta bedöms vara möjligt att tillgodose på skoltomten.

Utformning av gator

I planförslaget ingår Ängesögatan och en del av Färingsögatan vilka utgör en del av det övergripande gatunätet i stationsområdet. Enligt kvalitetsprogram som togs fram i samband med planprogrammet för Rydebäcks stationsområde utgör Färingsögatan en del av centrumstråket mellan Ytterövägen och Rydebäcks centrum. Gatan utformas i enlighet med sektion A-A, med 19,6 meter brett gaturum samt trädtrader och separata cykelbanor på båda sidor av gatan.

Ängesögatan, sektion B-B, har 16 meter brett gaturum med en trädtrad och avlämningsplats för skolan på södra sidan av gatan och separata cykelbanor på båda sidor av gatan.

Tyréns tog fram "Konsekvensanalys av planprogram avseende mark, gata och VA för Rydebäck stationsområde" den 20 december 2002. Utredningen omfattar bland annat höjdsättning av gator inom stationsområdet vilket har styrts av VA-ledningarnas nivå samt en eftersträvan till massbalans. Färingsögatan och Ängesögatan har höjdsatts i utredningen.



Utformning av Färingsögatan (sektion A-A)



Utformning av Ängesögatan (sektion B-B)

2.4 Trafik

Med bil nås planområdet via Ytterövägen och vidare via Färingsögatan och Ängesögatan. Fotgängare och cyklister når området dels via de befintliga omkringliggande gatorna och dels via en befintlig gång- och cykelväg som ligger utmed Väst kustbanan och passerar under Ytterövägen.

Planbestämmelser som reglerar trafikfrågor

GATA	Lokaltrafik.
gcväg	Gång- och cykelväg ska finnas.

Gång- och cykeltrafik

Den befintliga separata gång- och cykelvägen längs med Väst kustbanan korsar Ytterövägen planskilt i en tunnel. Längs med Ängesögatan och Färingsögatan planeras gång- och cykelvägar som är separerade från biltrafiken. Dessa gång- och cykelvägar kopplar vidare planområdet till viktiga målpunkter såsom Rydebäcks station, Rydebäcks centrum, skolan och förskolan samt till övriga delar av orten.

Även en ny separat gång- och cykelväg längs med Ytterövägen planeras anläggas. Denna gång- och cykelväg omfattas inte av aktuell detaljplan i och med att den ryms inom gällande detaljplan för Ytterövägen. Gång- och cykelvägen kopplas till det planerade gång- och cykelnätet i Rydebäcks stationsområde samtidigt som denna blir en del av ett framtida gång- och cykelstråk mot Rydebäcks strand och kustnära delar av orten.



Gång- och cykelvägar inom Rydebäcks stationsområde samt kopplingar till omgivningen (illustration från planprogram för Rydebäcks stationsområde). Planområdet markerat med rött.

Kollektivtrafik

Planområdet har goda kollektivtrafikförbindelser. Rydebäcks station ligger strax norr om planområdet där även busslinje 219 har sin hållplats och Landskronavägen trafikeras av buss 220 med hållplats öster om Rydebäcks station. Förslaget innebär inte någon förändring i nuvarande kollektivtrafik.

Biltrafik

Detaljplaneförslaget medför inte några förändringar av gatunätet i anslutning till planområdet. Både bostadskvarteren och skolområdet ska ha sina utfarter mot Ängesögatan. Även parkeringshuset i östra delen av planområdet nås via Ängesögatan.

Parkering

Planerad bostadsutbyggnad genererar ett behov av ca 50 parkeringsplatser utifrån den gällande parkeringsnormen och ca 65 parkeringsplatser enligt det verkliga bilinnehavet i Rydebäck. Parkeringsbehovet föreslås tillgodoses i ett underjordiskt garage, under bostadskvarteret öster om Färingsgatan. Enligt skissförslaget för garage rymms upp till 80 parkeringsplatser i garaget Förutom handikapparkering och fåtal besöksparkeringar som får ta upp en yta av högst 75 kvm per kvarter medger detaljplanen inte någon markparkering inom bostadskvarteren. I fall att underjordiskt garage inte byggs finns det möjlighet att tillgodose parkeringsbehovet som bostadsbyggnad genererar i det planerade parkeringshuset vid Rydebäcks station.

Enligt gällande parkeringsnorm finns det behov av 180 cykelparkeringar till boende i bostadskvarteren. Goda möjligheter att skapa cykelparkeringar finns dels på gården och dels i cykelförråden och det underjordiska garaget.

Skolan har behov av 33 parkeringsplatser. Parkeringsbehovet avses tillgodoses i parkeringshuset, eller på markparkering inom området för parkering (PC). Cykelparkeringar som behövs för skolan avses anläggas på skolgården.

Bullerskyddsåtgärder

Planbestämmelser som reglerar bullerskyddsåtgärder

skydd Bullerskydd mot trafikbuller ska finnas.

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:

Avsteg från bullerriktlinjer får göras i enlighet med följande princip: Hälften av boningsrummen ska vara vända mot bullerdämpad sida (max 50 dBA ekvivalent nivå vid fasad) och alla bostäder ska ha tillgång till en ljuddämpad uteplats (max 70 dBA maximal nivå).

Detaljplanen föreskriver att bullerskärm ska finnas i anslutning till Västkustbanan, på en sträcka mellan Rydebäcks station och korsningen med Ytterövägen. För att möjliggöra framtida underhåll av bullerskärmen bör skärmen placeras minst två meter från fastighetsgräns mot Västkustbanan. Detta är genomförbart på hela sträckan med undantag av den södra delen närmast korsningen med Ytterövägen där det inte finns tillräckligt med utrymme.

Enligt detaljplanen ska även en bullerskärm uppföras utmed Ytterövägen. Med hänsyn till att Ytterövägen är en av två huvudinfarter till Rydebäck är det viktigt att ställa högre krav på ut-

formning av denna skärm. Skärmarna, som avskärmar ljud från väg- och tågtrafiken, är en försättning för föreslagen utbyggnad.

2.5 Teknisk försörjning

Planbestämmelser som reglerar den tekniska infrastrukturen

dagvatten	Dagvattenmagasin ska finnas.
dike	Dike ska finnas.
+0,0	Föreskriven lägsta höjd över nollplanet.

Energiförsörjning och telekommunikation

Planområdet kan försörjas med el, tele m m via befintliga anläggningar och ledningar. En befintlig elledning som korsar det föreslagna bostadskvarteret i väster och en ledning vid Ytterövägen behöver eventuellt flyttas i samband med utbyggnaden.

Vatten och spillvatten

Planområdet kommer att anslutas till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp.

För brandvattenförsörjning krävs att flera brandposter anordnas i området. 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.

Dagvattenhantering

En dagvattenutredning, "Dagvattenutredning till dp för Rya 1:30", har tagits fram av Tyréns 2014-12-12. I utredningen föreslås en principlösning där dagvatten från östra bostadskvarteret och skolområdet avleds till ett magasin placerat längs med Ytterövägen. Magasinet dimensioneras för 20-års regn men kan klara upp till 100-års regn. En yta reserveras i planen för ett dagvattenmagasin. För att föreslagen dagvattenlösningen ska fungera finns det behov av att höja bostadskvarteret i öster och att skapa lutningar mot ett eventuellt dike öster om bostadskvarteret och mot magasinet. Sydöstra delen av skolområdet behöver också höjas vilket regleras i detaljplanen genom höjdsättning av mark. Skoltomten har i övrigt en naturlig lutning mot magasinet varför befintliga höjder inom skoltomten kan i huvudsak behållas. Ett dike för uppsamling av dagvatten från skolområdet och eventuellt från bostadskvarteret ska anläggas längs med tomtgräns mellan skolan och bostadskvarteret.

Det västra bostadskvarteret ska avvattnas via anslutning mot befintligt ledningssystem för dagvatten i Ängesögatan till det befintliga dagvattenmagasinet nordväst om planområdet. Även befintliga höjder inom västra bostadskvarteret behöver justeras i enlighet med vad som rekommenderas i dagvattenutredningen. Kvarteret bör luta mot Ytterövägen för att avleda dagvattnet vid extremregn genom en trumma under vägen vidare till recipienten.

En befintlig dagvattenledning som korsar planområdet i dess norra del behöver flyttas i samband med utbyggnaden.

Avfallshantering

Avfallshanteringen avses anordnas med gemensamma miljöhus inom respektive ändamål i planen enligt aktuell renhållningsordning för Helsingborgs stad.

2.6 Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

Administrativa planbestämmelser

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:

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

Fastighetsindelning

Nya fastigheter för bostads-, skol- och parkering-/centrumändamål kommer att skapas inom området genom avstyckning från fastigheten Rya 1:30.

Inom området för parkering- och centrumändamål kan det bli nödvändigt med tredimensionell fastighetsbildning (3D), framförallt vad gäller centrumverksamhet och handel i bottenvåningar.

I och med att bostadskvarteren uppdelas i två fastigheter ska tillgång till parkeringsplatserna i ett underjordiskt garage säkras med servitut eller gemensamhetsanläggning.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna gator samt park- och naturområden inom planområdet.

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer, med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, att planens genomförande inte kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 4 kap 34 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte genomföras. Samråd med länsstyrelsen avseende miljöpåverkan kommer att ske i samband med samråd om planförslaget. Konsekvenserna av planförslaget utreds och beskrivs i denna konsekvensbeskrivning.

Planförslaget är förenligt med Helsingborgs översiktsplan, ÖP 2010. Riksintressena som berör planområdet bedöms inte påverkas negativt av förslaget. Genomförande av planförslaget innebär inte någon försämring av luftkvaliteten samt medför inte att miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster överskrids eller inte uppnås. Detaljplanen innebär att ca 24 000 m² jordbruksmark av klass 10+ tas i anspråk för skoländamål och bostadsbebyggelse. Föreslagna bostäder och skolan ligger i ett bra kollektivtrafikläge, i direkt anslutning till Rydebäcks station, vilket gör att bebyggelsen prioriteras högre än bevarandet av jordbruksmark. Dessutom bidrar planen, genom skoländamål, till en förbättring av service i Rydebäck samtidigt som bostadsbebyggelse förstärker befolkningsunderlag till de befintliga och kommande servicefunktionerna i Rydebäck. Planområdet ligger i direkt anslutning till Västkustbanan. Genom bebyggelsens placering och med föreslagna bulleråtgärder finns möjlighet att innehålla riktvärdena för trafikbuller. I och med att det inte transporteras något gods eller farligt gods på Västkustbanan finns det inga risker för brand, explosion och gasutsläpp. I fall att transporter av farligt gods ändå förekommer är risken att personer skadas väldigt liten med tanke på att Västkustbanan ligger i en djup skärning och att bebyggelse placeras på ett längre avstånd från Västkustbanan. Sammantaget kan konsekvenserna av planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.2 Påverkan på riksintressen

Hela planområdet ligger inom riksintresse kustzon. Västkustbanan som ligger direkt öster om planområdet är av riksintresse.

Riksintresse för kustzon

Riksintresse för kustzon bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Planområdet är en del av Rydebäcks stationsområde som redan är exploaterat. Detaljplanen utgör sista utbyggnadstapp av området.

Riksintresse för järnvägar

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att föreslagna utbyggnad, med sin placering och utformning, inte gör någon negativ påverkan på riksintresset för järnvägar. Inom Rydebäcks stationsområde finns redan bostadsbebyggelse som ligger ännu närmare Västkustbanan än föreslagna skola och bostadsbebyggelse.

3.3 Miljö, hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Gällande miljö kvalitetsnormer för luft enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O₃).

Enligt Helsingborgs översiktsplan, ÖP 2010, föreligger ingen risk för överskridande av miljö kvalitetsnormernas värden i närheten av planområdet. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att planförslaget inte innebär någon försämring av luftkvaliteten.

Markföroreningar

Det finns inte några indikationer på att marken inom planområdet är förorenad.

Markradon

I planområdet bedöms uranhalt ligga på låg eller normal nivå. Enligt den översiktliga geotekniska utredningen för planområdet som har tagits fram av Sweco, "Översiktlig projekterings PM Geoteknik, 2014-11-28, rekommenderas radonskyddade byggande på normalradonmark.

Vattenkvalitet

Syftet med miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö kvalitetsnorm. Aktuellt planområde ligger på grundvattenförekomsten Helsingborgsandsten SE621791-130957. 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. Planområdet berör även Öresunds kustvatten SE555545-124332 (ytvatten). Kustzonen berörs indirekt, då dagvatten från det aktuella planområdet idag rinner ner till Heabäcken och transporteras sedan vidare ut till kustområdet.

Planförslaget medger inte någon miljöfarlig verksamhet som kan göra negativ inverkan på grundvatten och vattendrag. Förslaget innebär att åkermark tas i anspråk och därmed minskas problematiken med eventuell övergödning och till viss del även miljögifter då inga bekämpningsmedel kommer att användas inom området. Ianspråktagen mark ska till stor del hårdgöras i form av tak och parkeringsytor vilket gör att halter av förorenade ämnen kan öka något i avrinnande vatten. Förslaget på dagvattenhantering bygger dock på att dagvatten ska fördröjas och renas inom planområdet. Därmed bedöms att genomförande av detaljplanen inte kan ge negativ påverkan i vare sig grundvatten eller ytvatten.

Översvämningsrisk

Enligt dagvattenutredningen "Dagvattenutredning till dp för Rya 1:30", Tyréns, 2014-12-12, kommer dagvatten från skolområdet och östra bostadskvarteret att magasineras i dagvattenmagasinet i södra delen av planområdet upp till 100-års regn. En del av dagvattenmagasinet som fylls i samband med 100-års regn ligger på tomtmark för skolan. För att säkerställa att delar av skolbyggnaden inte översvämmas reglerar detaljplanen att byggnader inte får uppföras inom en zon närmast dagvattenmagasinet. Vid ännu kraftigare regn kommer dagvattnet att brädda över utjämningsmagasinets slänkrön och vidare längs med Ytterövägen. För att undvika skador på

byggnader placeras dessa strategiskt. Marken inom bostadskvarteren höjs något, vilket regleras i planen, samtidigt som skolbyggnad placeras på en högre punkt inom tomten och på ett avstånd från dagvattenmagasinet. Ett sätt att undvika översvämningar kan också vara att förse dagvattenledningar och dräneringar med backventiler alternativt att pumpa dräneringsvatten.

Trafikflöden

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms generera omkring 300 fordon per vardagsdygn varav 10 utgörs av tung trafik.

Buller från vägar och järnvägar

Bebyggelse inom planområdet påverkas av buller från flera olika håll, dels av tågtrafiken på Västkustbanan och dels av vägtrafiken på Ytterövägen, Färingsögatan och Ängesögatan.

I samband med planarbetet togs en bullerutredning fram, "*Trafikbullerutredning för detaljplan Rydebäck*", Sweco, 2015-05-08. I utredningen har konsekvenser av trafiken undersökts och åtgärder föreslagits. Bullerförhållandena har beräknats utifrån den prognostiserade trafikutvecklingen år 2030 inom och i anslutning till området (se vidare under kap 4 *Planeringsförutsättningar; Planområdet*). Utredningen har studerat flera utformningsalternativ för bebyggelse samt en hastighetsänkning på Ytterövägen från 70 km/t till 50 km/t.

Sammanfattningsvis är två meter höga bullerskärmar nödvändiga för att gällande riktvärden för buller vid bostäderna och skolan ska innehållas samtidigt som utbyggnad av ett parkeringshus i två plan i förslaget läge skapar förutsättningar för bättre ljudmiljö på skolgården. En hastighetsänkning på Ytterövägen medför en sänkning av ljudnivåerna med 1-3 dBA vid bostadsfasad som vetter mot Ytterövägen och med 2 dBA vid de mest utsatta skolfasaderna.

Bostäder

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.

Enligt Boverkets allmänna råd (2008:1) kan avsteg från bullerriktvärdena tillämpas exempelvis vid komplettering av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer.

Genomförandet av detaljplanen innebär en förtätning genom komplettering av bostäder och serviceverksamheter i ett läge där redan finns bostadsbebyggelse i flerbostadshus och tätare småhusbebyggelse samt befintliga servicefunktioner. Aktuellt planområde utgör sista etapp av utbyggnaden av Rydebäcks stationsområde och ligger i direkt anslutning till Rydebäcks station. Planområde bedöms ha ett bra läge för bostadsbebyggelse och en acceptabel ljudmiljö kan skapas genom att göra avsteg från huvudregeln i enlighet med allmänna råd.

Vid tillämpning av avsteg från bullerriktvärdena ska följande principer vara vägledande:

- Nya bostäder bör kunna medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad ligger mellan 55-60 dBA, och då under förutsättning att tyst sida, högst 45 dBA vid fasad, eftersträvas och att åtminstone ljuddämpad sida, 45-50 dBA vid fasad, klaras.

Hälften av boningsrummen ska vara vända mot tyst sida.

Två olika utformningar på bostadshus har prövats i bullerutredningen:

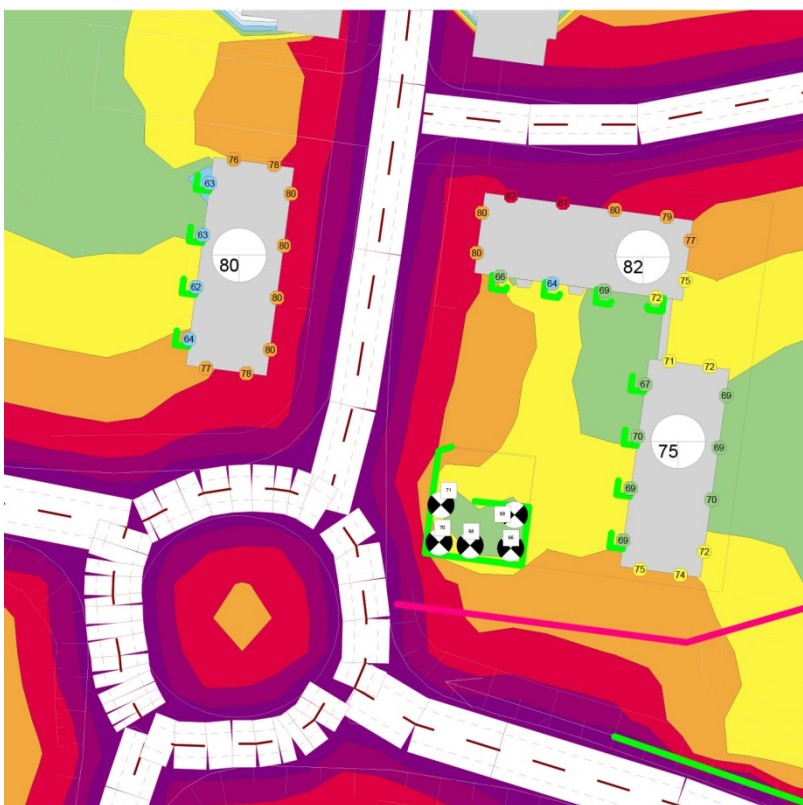
- Ett första alternativ med två sammankopplade bostadshus i öster och ett hus i väster
- Ett andra alternativ med ett halvslutet kvarter i öster och ett L-format hus i väster.

I bullerberäkningen har tagits hänsyn till befintliga bullerskärmar som finns norr om Rydebäckens station. Utöver dessa föreslås två meter höga bullerskärmar utmed Ytterövägen och Västkustbanan. Även ett tvåplans parkeringshus har legat till grund för bullerberäkningar.

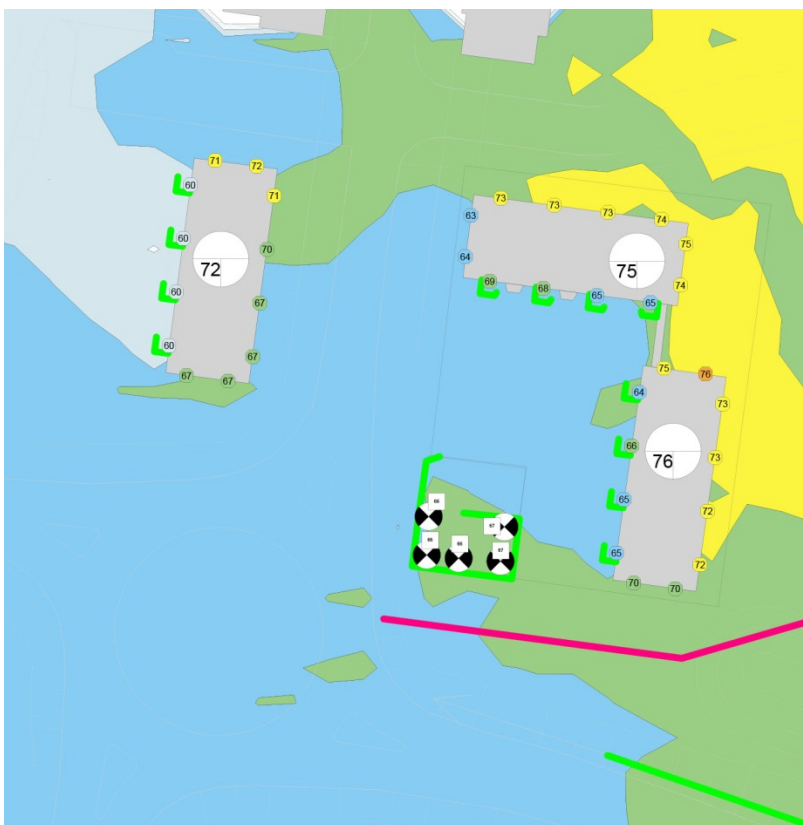
Utredningen redovisar ekvivalent nivå vid fasad mellan 55-60 dBA på alla sidor av bostadshusen. Med hjälp av tekniska åtgärder i form av upp till 75 % inglasade balkonger och burspråk på fasader i väster och söder innehålls ekvivalent nivå av högst 50 dBA på den ljuddämpade sidan. På så sätt skapas också möjligheterna till uteplatserna med maximal bullernivå upp till 70 dBA vid de flesta lägenheterna. För lägenheterna som inte har uteplats där maximal bullernivå av 70 dBA innehålls i anlutning till bostad finns möjligheten till en gemensam uteplats på gården. För att maximal bullernivå av 70 dBA ska innehållas vid den gemensamma uteplatsen krävs att en 1,9 meter hög bullerskärm uppförs runt uteplatsen.



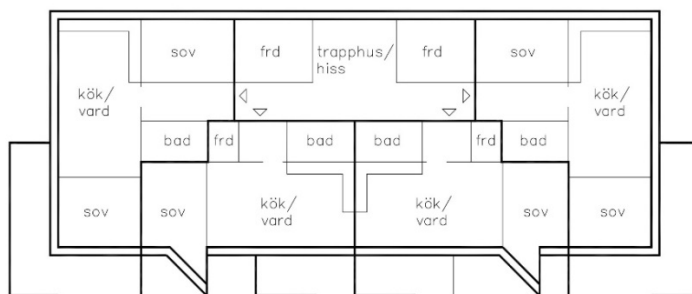
Ekvivalent ljudnivå två meter över mark, väg + tåg. Siffrorna redovisar högsta bullernivå vid respektive plats på huset.



Maximal ljudnivå två meter över mark, vägtrafik.



Maximal ljudnivå två meter över mark, tågtrafik.



Ett exempel på planlösning och tekniska åtgärder i fasaden (inglasningar av balkonger upp till 75 % och burspråk)

I andra alternativet prövas bullereffekter på ett halvslutet kvarter i öster och ett L-format bostadshus i väster. Utredningen visar att ekvivalent ljudnivå av högst 50 dBA på den luddämpade sidan innehålls genom byggnadsutformning med undantag av fåtal lägenheter där tekniska åtgärder i form av burspråk behövs för att sänka bullernivåerna till 50 dBA.

Maximal bullernivå vid uteplats av 70 dBA kan innehållas med burspråklösningar eller genom att anordna en gemensam uteplats på innergården där riktvärdet 70 dBA innehålls.

Riktvärdena för ekvivalent nivå 30 dBA och maximal nivå 45 dBA inomhus kan innehållas med hjälp av åtgärderna i fasader och fönster.



Ekvivalent nivå två meter över mark, väg + tåg. Siffrorna redovisar högsta bullernivå vid respektive plats på huset.



Maximal nivå två meter över mark, väg.

Skola

För närvarande finns inte några tillämpningsbara tydligt reglerade riktlinjer för trafikbuller vid skolor. Inom ramen för detaljplanen tillämpas riktlinjer för trafikbuller för föreslagen förskola enligt; "Riktlinjer för intern hantering av plan- och bygglovsremisser samt anmälningsärenden avseende lokalisering av barnomsorgs- och undervisningslokaler". Dokumentet har tagits fram av miljöförvaltningen i Helsingborgs stads och antogs av miljönämnden den 21 augusti 2008. I dessa riktlinjer anges att dygnekvivalent nivå 55 dBA bör innehållas på minst halva skolgården/förskolegården. Inomhus bör dygnekvivalent nivå 30 dBA inte överskridas. För buller från spårbunden trafik hänvisas till riktvärden i Naturvårdsverkets och Banverkets "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik - riktlinjer och tillämpning" där det finns endast riktvärde för maximal nivå inomhus. Maximal nivå 45 dBA bör innehållas inomhus under verksamhetstid.

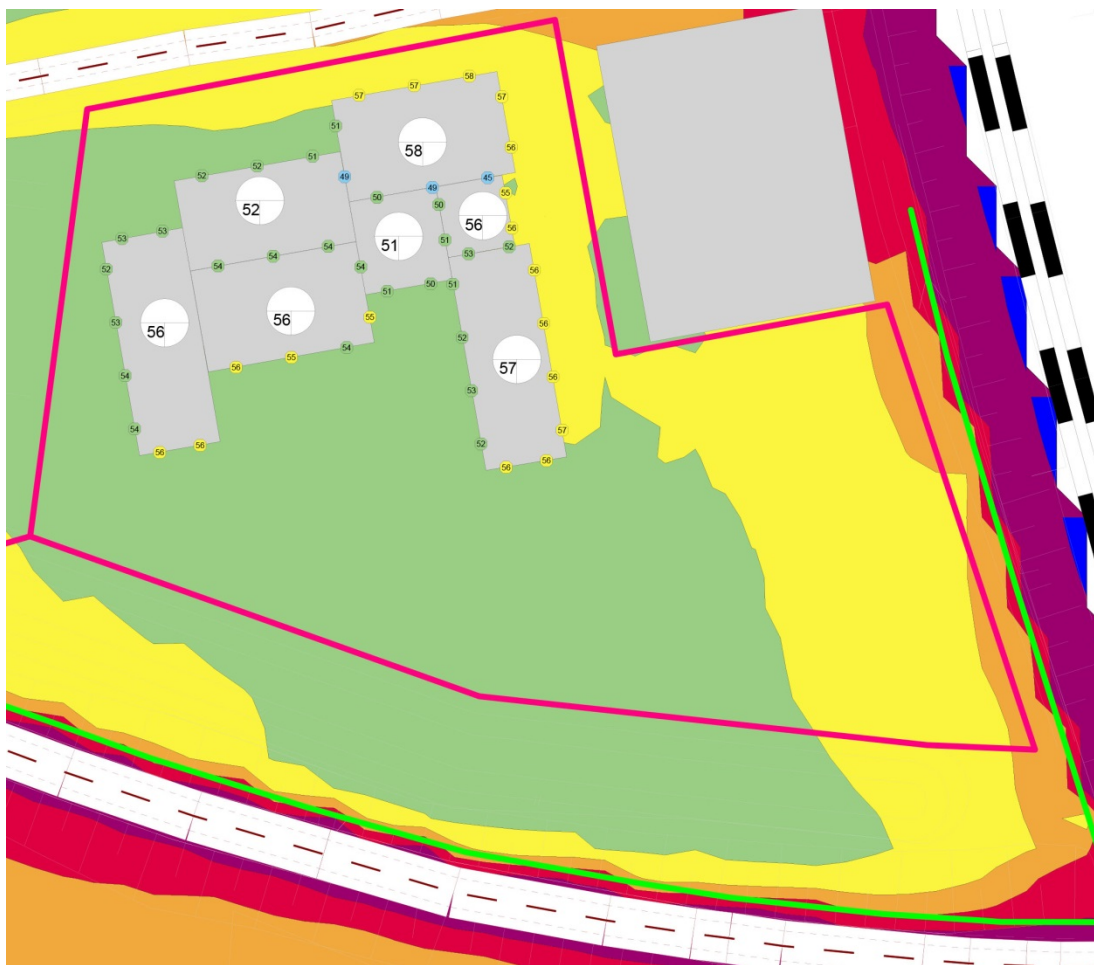
Förutsättningarna för utredningen har varit likadana som för bostäder: befintliga bullerskärmar som finns norr om Rydebäcks station, föreslagna två meter höga bullerskärmar utmed Ytterövägen och Västkustbanan samt det planerade parkeringshuset.

Två olika alternativ har undersökts i utredningen:

- Ett första alternativ med ett parkeringshus i två plan.
- Ett andra alternativ utan parkeringshuset.

I första alternativet, med parkeringshuset, innehålls ekvivalent nivå av 55 dBA på ca 80 % av skolgården (område markerat med grön färg). Inom den sydöstra delen av skolgården redovisar utredningen något högre bullervärdena.

Skolfasader i öster utsätts för ekvivalent nivå mellan 55-58 dBA. Maximal nivå från tågtrafiken och vägtrafiken vid föreslagen skolbyggnad uppnår mellan 66-81 dBA med högsta bullervärden i nordöstra del av skolbyggnaden. Riktvärdena för ekvivalent nivå 30 dBA och maximal nivå 45 dBA inomhus kan innehållas med hjälp av åtgärderna i fasader och fönster. I "Trafikbullerutredning till detaljplan Stationstomten Rydebäck", Tyréns, 2014-06-03, redovisas närmare vilka ljudkrav för ytterväggar och fönster ställs för att uppfylla riktvärdena för inomhusmiljö.

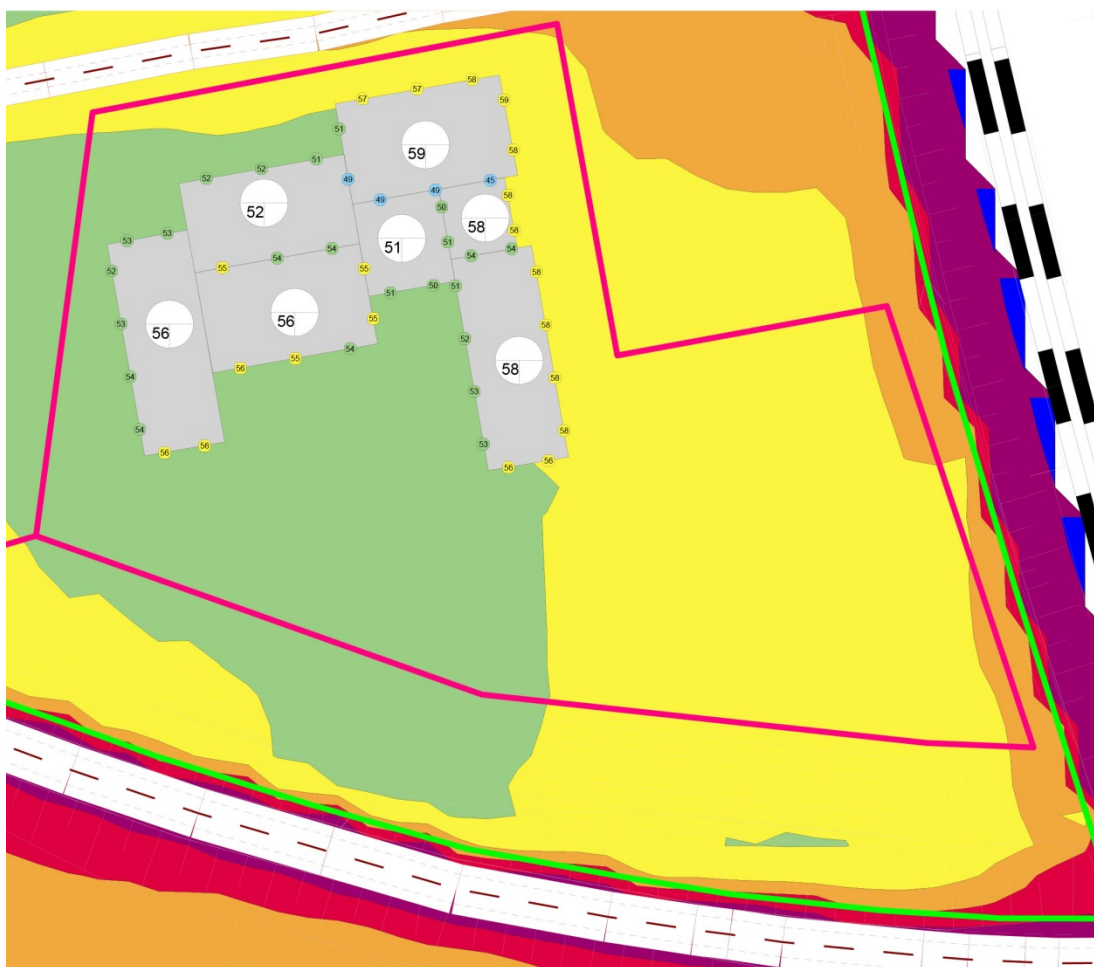


Ekvivalent nivå två meter över mark, väg + tåg. Alternativet med parkeringshus.

I andra alternativet, utan parkeringshuset, innehålls ekvivalent nivå av 55 dBA på 50 % av skolgården (område markerat med grön färg).

Skolfasader i öster utsätts för ekvivalent nivå som är 2 dBA högre än i alternativet med parkeringshus. Maximal nivå från tågtrafiken vid östra fasad är enligt utredningen mellan 1-5 dBA högre än i alternativet med parkeringshus. Buller från vägtrafiken ger oförändrat resultat. Riktvärdena för ekvivalent nivå 30 dBA och maximal nivå 45 dBA inomhus kan innehållas med hjälp av åtgärderna i fasader och fönster.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att båda två alternativen är möjliga utifrån bullerkrav som ställs i stadens riktlinjer.



Ekvivalent nivå två meter över mark, väg + tåg. Alternativet utan parkeringshus.

Risker

Planområdet ligger i direkt anslutning till Västkustbanan, med byggrätter för skolan på ett avstånd av ca 60 meter och bostäder på ett avstånd av ca 180 meter från spårmittpunkt. Vid stationen ligger järnvägen nedsänkt i förhållande till planområdet och går i en ca tre meter djup skärning.

Helsingborgs stad har tagit fram "Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods", WUZ 2012-12-07. Denna rapport utgör ett underlag till bebyggelseplanering till och från Helsingborgs hamn. Rapporten omfattar vägtransporter på den framtida Hamnleden och järnvägstransporter på hamnspåret samt verksamheten på rangerbangården. Rapporten omfattar även transporter som passerar Helsingborg på väg E6 samt transporter på Skånebanan mot Åstorp. Riktlinjer för avstånd mellan farligt gods lederna och olika verksamheter, bostäder o s v är anpassade till Helsingborgs förhållande och typer av gods som transporteras. Riktlinjerna i rapporten avviker från RIKTSAM, länsstyrelsens riktlinjer för bebyggelseplanering utmed transportleder.

På Västkustbanan transporteras idag inget gods eller farligt gods. Trafikverket har för närvarande inte några planer på att införa förändringar av transportvägarna då Skånebanan och Råå-

dalsbanan anses ha tillräcklig kapacitet samtidigt som Väst kustbanan 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. I Helsingborgs översiktsplan redovisas inte några nya industrietableringar i anslutning till Väst kustbanan som skulle skapa behov av godstransporter på banan.

I rapporten rekommenderas ett avstånd av 10 meter från spårkant på Skånebanan till känslig verksamhet (bostad, skola) vilket kan tillämpas vid bedömning gällande avstånd mellan Väst kustbanan och skolbebyggelse, i fall att förutsättningarna förändras i en framtid. Dock krävs ett minimiavstånd av 30 meter från järnvägen för att möjliggöra eventuella räddningsinsatser. I och med att järnvägen ligger i en tre meter djup skärning bedöms risken vid en eventuell urspårning som mycket ringa.

Detaljplanen föreskriver att fasaderna på skolbyggnaderna huvudsakligen ska utföras i puts, tegel eller stenmaterial samt att manuell avstängning av den mekaniska ventilationen ska vara möjlig. Skolbyggnaderna närmast järnvägen kommer att utformas så att det finns möjlighet att ta sig ut på ett säkert sätt vid en eventuell händelse på järnvägen.

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 μT på ett avstånd av 18,5 meter från spårmitt. Vid ett avstånd av 25 meter från spårmitt 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 mätningsavstånden. 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 60 meter från spårmitt, 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, 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, inom Rydebäcks stationsområde. 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. Där emot 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.

3.4 Natur- och kulturmiljö

Hushållning med naturresurser

Detaljplaneförslaget innebär att ca 24 000 m² jordbruksmark av klass 10 tas i anspråk för skoländamål och bostadsbebyggelse. Aktuellt område omfattas av ett övergripande planprogram för Rydebäcks stationsområde. Planförslaget möjliggör utbyggnad av ca 70 bostäder i ett bra kollektivtrafikläge och utbyggnad av en välbehövlig skola i Rydebäck.

Utbyggnaden sker på en mindre bit av åkermark som inte lämpas för odling. Marken nyttjas effektivt genom utbyggnad av flera flerbostadshus, en stor skola och en parkeringsanläggning i tre plan. Dessutom skapar föreslagen utbyggnad bättre förutsättningar för flera att nyttja det goda kollektivtrafikläget vilket i sin tur leder till minskad biltrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att ianspråktagande av den goda åkermarken har uppmärksammats.

Kulturmiljö

Planförslaget gör ingen påverkan på fornlämningar. Planområdet är en del av ett område som har tidigare undersökts. Fyndmaterialet som har påträffats i samband med undersökningen (ben/horn, bränd lära, keramik o s v) har tagits bort.

Landskapsbild

Landskapsbild bedöms inte påverkas negativt i och med att kulturvärden som har funnits i tidigare jordbrukslandskap och dess landskapsbild redan har påverkats starkt genom utbyggnad av Västkustbanan, Rydebäcks station och stationsområdet. Föreslagen utbyggnad bedöms bidra till att en tydligare port till tätorten skapas.

Balansering

Helsingborgs stad tillämpar balanseringsprincipen vid exploatering av mark. Grundtanken med balanseringsprincipen är att styra exploatering till platser där man inte tar ekologiska eller rekreativa värden i anspråk. Om exploatering ändå ska ske på en plats där dessa värden påverkas ska balanseringen bidra till att förlorade värden kompenseras. Balanseringsprincipen tillämpas på mark som är park, natur eller jordbruksmark och görs igenom fyra steg: undvika, minimera, utjämna och ersätta.

Mark inom planområdet utgörs av jordbruksmark och inom området finns inte några större rekreativa eller ekologiska värden. Området är dock för litet för att kunna användas för odling samtidigt som läget i direkt anslutning till pågatågstationen bedöms som attraktivt för exploatering. Den ianspråktagna jordbruksmarken kan inte ersättas varför en utjämning har tillämpats. Utjämningen sker genom att nya kvaliteter tillskapas inom det föreslagna naturområdet längs med Ytterövägen där ett dagvattenmagasin ska anläggas.

3.5 Sociala förhållanden

Befolkning och service

Detaljplanen medför en befolkningsökning på upp till 200 personer inom planområdet. Även dagbefolkningen ökar väsentligt, då planen möjliggör för en skola för 500-600 elever. Den föreslagna skolan förstärker befintlig service i Rydebäck. Med anledning av att Rydebäcks cent-

rum, med de olika servicefunktionerna, ligger i närheten finns det inte något behov av ytterligare service inom planområdet.

Tillgång till parker

I Rydebäck finns ett ca 30 hektar stort naturområde som omfattar områden kring Heabäcken och ansluter till hav och sandstränder. Detta naturområde nås från planområdet via ett sammanbindande nät av gröna gång- och cykelstråk. På ett avstånd av ca 500 meter från planområdet finns en park som följer definitionen av närpark (minst ett hektar) enligt stadens grönsstrukturprogram, antaget av kommunfullmäktige i mars 2014. Närparker ger boende en trygg plats att mötas på där man kan träffas och umgås, leka, spela kubb eller rasta hunden och behöver finnas inom 300 meters gångavstånd för att nyttjas i vardagen. Dock bedöms i stadens grönsstrukturprogram att befintliga gröningar och grönytor på kvartersmark i Rydebäck kan kompensera att avståndet är längre. En sådan grönyta med gångstigar och en dagvattendamm blev anlagd på senare tid söder om Ytterövägen, i direkt anslutning till planområdet. Detta grönområde nås via den befintliga gång- och cykelvägen i östra delen av planområdet.

Närmaste lekplats ligger ca 200 meter norr om planområdet samtidigt som möjligheten finns att använda skolgården utanför skoltiden. Av rekreativsområden i Helsingborg ligger rekreativsområdet Ättekulla-Råådalen närmast Rydebäck. Rekreativsområdet har god närbarhet från Rydebäck via Skåneleden som löper längs kusten.

Solförhållanden

Framtagna solstudier på vår-/höstdagjämning visar att föreslagna bostadsbebyggelse innebär en viss skuggning av byggnader och gården norr om Ängesögatan redan under senare förmiddagstimmor. Delar av skolgården skuggas efter kl 15.00. Påverkan på solförhållandena i anslutande bostadskvarter och skolområdet blir obetydlig under sommarmånaderna.

De planerade innergårdarna ligger i ett bra läge och skuggas endast under morgontimmor.



Vår- och höstdagjämning, kl 8.00.



Vår- och höstdagjämning, kl 12.00.



Vår- och höstdagjämning, kl 15.00.



Den 20 juni, kl 8.00.



Den 20 juni, kl 12.00.



Den 20 juni, kl 15.00.



Den 20 juni, kl 18.00.

Tillgänglighet

Allmänna platser inom planområdet (gång- och cykelvägar och gatumark) kommer att utformas så att området är tillgängligt för alla.

Bebyggelsen ska följa Boverkets byggregler, där tillgänglighet är ett tydligt krav.

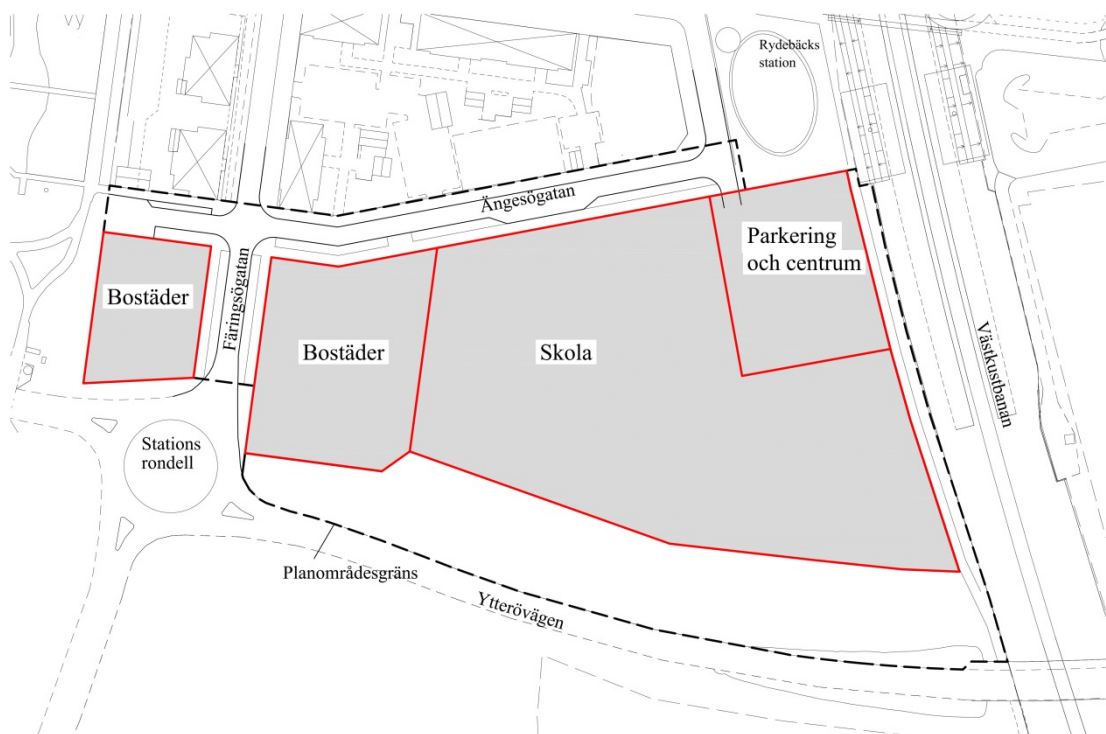
3.6 Planens genomförande

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Från fastigheten Rya 1:30 avstyckas kvarter och fastigheter för bostadsändamål (BH₁), skoländamål (S) samt parkering- och centrumändamål (PC). Allmän platsmark förblir en del av den stora fastigheten Rya 1:30.

Inom fastigheten för parkering- och centrumändamål möjliggörs tredimensionell fastighetsbildning (3D), framförallt vad gäller centrumverksamhet och handel i bottenvåningar.

Parkering för boende i båda kvarteren får lösas i det underjordiska garaget under det östra bostadskvarteret. I och med att dessa kvarter uppdelas i två fastigheter ska tillgång till parkeringsplatserna i garaget säkras med servitut eller gemensamhetsanläggning.



Fastighetskonsekvenskarta. Kvarter för bostads-, skol- och parkerings-/centrumändamål avstyckas från fastigheten Rya 1:30

Avtal

Marköverlåtelseavtal kommer att tecknas med exploatörer när detaljplanen vunnit laga kraft. Marköverlåtelseavtalet ska klargöra fördelningen av ansvar och kostnader mellan inblandade parter. I avtalet regleras iordningställandet av allmän platsmark, fastighetsbildning samt övriga åtaganden.

Ekonomi

Genomförandet av detaljplanen innebär investeringar i allmän platsmark/parkmark/naturmark och teknisk infrastruktur. I ett längre perspektiv tillkommer kostnader för skötsel och drift av parkmark.

Planens genomförande kräver följande större investeringar:

Teknisk infrastruktur

Exploateringen kräver åtgärder för ett dagvattenmagasin direkt norr om Ytterövägen. Kostnader för anläggning av dagvattenmagasinet kommer att regleras i markanvisningsavtalet.

Tele-, el- och dagvattenledningar

Eventuell flytt av ledningar och andra åtgärder som krävs kommer att regleras i markanvisningsavtal.

Allmän platsmark

Markanvisningsavtalet kommer att reglera investeringar i anläggning av gång- och cykelvägen längs med Västkustbanan.

Buller

Bullerskydd som krävs för att kunna genomföra utbyggnad av skolan kommer att regleras i markanvisningsavtal.

Tekniska utredningar

Dagvattenhantering

För att få en optimal funktion ska lösning av dagvattenhantering för området i princip hanteras enligt framtagen dagvattenutredning ("Dagvattenutredning till dp för Rya 1:30, Helsingborgs stad", Tyrens, 2015-03-04).

Geoteknik

Enligt den översiktliga geoteknisk undersökning som genomförts av Sweco Civil AB, 2014-11-28, bedöms förutsättningarna vara goda för att uppföra en skola i en till trevåningar. Förslagsvis grundläggs skolan ytligt med kantförstyvad platta på mark.

Förutsättningarna för grundläggning av bostadshusen bedöms också vara goda men en detaljerad geoteknisk utredning måste göras för att kunna välja rätt grundläggningsmetod.

Radonskyddade byggande rekommenderas på normalradonmark.

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avlopp-verksföreningens råd, VAV PS3 och VAV P76 (ska framgå i detaljplanen).

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 m. Framkomlighet och uppställningsplatser för stegbil behöver beaktas för byggnader högre än 4 våningar. Om avsteg görs från VAV PS3 och VAV P76 ska lösningen samrådats med brandförsvaret.

Övrigt

Parkeringsbehov för skolan ska säkerställas genom parkeringsköp inom i planen med PC be-tecknat område, i ett parkeringshus eller på markparkeringen.

4 Planeringsförutsättningar

4.1 Bakgrund och organisation

Bakgrund till planändringen

Mark- och exploateringsenheten har den 21 juli 2014 kommit in med en ansökan om planläggning av del av fastigheten Rya 1:30 i Rydebäck. Planförslaget har föregåtts av skissarbete i syfte att studera en möjlig placering av en skola samt utformning av bostadsbebyggelse.

Beslut i ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har den 26 augusti 2014 beslutat om att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett förslag på detaljplan för aktuellt område.

Ett planprogram för Rydebäcks stationsområde upprättades och godkändes 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. Planområdet utgör sista utbyggnadsetapp i det godkända planprogrammet.

4.2 Planområdet

Planområdet ligger i östra delen av Rydebäck, ca 10 km söder om Helsingborg. I väster avgränsas området av grönområde med en dagvattendamm, i norr av kvarteret Ängholmen och i öster av Västkustbanan. Söder om planområdet ligger Ytterövägen och stationsrondellen. Planområdet omfattar en yta av ca 27000 m².



Ortofoto över planområdet

Markägoförhållanden

I planområdet ingår del av fastigheten Rya 1:30. Hela planområdet ägs av Helsingborgs stad.

Markanvändning

Planområdet är en del av Rydebäcks stationsområde. Området är obebyggt och utgörs idag i huvudsak av åkermark klass 10. Del av Färingsögatan och Ängesögatan ingår också i planområdet. I planområdets nordöstra del ligger en parkering med ca 40 parkeringsplatser.

Inom planområdet varierar markens höjd över havet mellan 14 och 18 meter. Marken lutar mot sydväst.

Historik

Rydebäck har sitt ursprung från 1600-talet då tegelbruket anlades. Under 1800-talet var teglets blomstringstid och trakten kring Rydebäck blev ett dynamiskt område med tre tegelbruk, bruksbyggnader och kvarnar. Vid slutet på 1800-talet var epoken som tegelbruk över men godset Rydebäcks bruk utvecklades till en produktiv jordbruksenhet till in på mitten av 1900-talet. Under 1960-talet ägdes bruket av tre stora byggbolag som ämnade förvandla egendomen till ett nytt stort villaområde med kort avstånd till Helsingborg och Landskrona. Den första byggnadsetappen avgränsades av Ryabäcken i norr och Ytterövägen i söder. Den andra etappen byggdes öster om Storövägen samt den tredje etappen söder om Ytterövägen tillkom under åren 1973-1980. Under de första åren saknades så gott som all service i Rydebäck. Under första halvan av 1980-talet byggdes centrum och Rydebäcks skola ut. Sedan Väst kustbanan med station i Rydebäck blev klar år 2000 har stora satsningar gjorts på centrumområdet med modernisering och utbyggnad av nya bostäder med syfte att sammankoppla området med stationen och skapa variation av boendetyper i Rydebäck. Centrumområdet utgörs av flerfamiljs- och tätare lägre småhusbebyggelse.

Bebyggelse

Planområdet är obebyggt idag. Norr om planområdet finns bostadsbebyggelse med flerbostadshus tillhörande Rydebäcks stationsområde. Bebyggelsens höjd rör sig mellan fyra och sex våningar. Söder och väster om planområdet ligger bostadsområden med småhusbebyggelse.

Grönområden

Inom planområdet finns inte några grönområden. Söder om planområdet finns ett grönområde med dammar. Dagvattendammarna används för fördröjning av dagvatten från utbyggnadsområdet som ligger söder om Ytterövägen och öster om Sandövägen samt från Väst kustbanan. Dammarna upplevs som en del av rekreationsområdet dels genom dess utformning och dels genom att området har gjorts tillgängligt med gångstigar och gångbroar över Heabäcken.

Trafik

Planområdet nås via stationsrondellen, Färingsögatan och Ängesögatan.

Rydebäck har ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som är separerat från gatu- och vägnätet. Möjligheter att koppla aktuellt planområde till det befintliga gång- och cykelnätet är goda.

Planområdet har goda kollektivtrafikförbindelser. Väst kustbanan passerar Rydebäck strax öster om området med uppehåll vid stationen belägen i direkt anslutning till planområdet. Busslinje 219 mellan Helsingborg och Rydebäck trafikerar Rydebäcks stationsområde. På sin väg till busshållplatsen vid Rydebäcks station passerar bussen Ängesögatan norr om planområdet. I

högtrafik går bussen tre gånger i timmen och på kvällarna och helgerna två gånger i timmen. Landskronavägen trafikeras av buss 220 med hållplats öster om Rydebäcks station.

Enligt en trafikanalys som har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen för prognosår 2030, kommer Ytterövägen att trafikeras av 6850 fordon vardagsdygn, varav 290 fordon utgörs av tung trafik. Motsvarande trafiksiffror för Färingsögatan är 2400/150 fordon och för Ängesögatan 600/120 fordon per vardagsdygn. Beräknade värden utgår ifrån att de finns 600 bostäder i stationsområdet när det är fullt utbyggt samt att skolan är fullt utbyggd med 550 elever och ca 60 anställda. Buss 219 bedöms öka i turtäthet till kvartstrafik. Utbyggnadsplanen för området norr om stationsområden bedöms inte påverka framräknade värden då det samtidigt föreslås att en intern gatan som ansluter till Landskronavägen norrut öppnas upp.

Nuvarande parkeringsnorm för bostäder med god kollektivtrafik utanför stadskärnan i Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige den 29 augusti 2007, framgår nedan. Parkeringsnormen utgör ett lägsta krav vid exploatering.

Enligt en parkeringsutredning som har gjorts av stadsbyggnadsförvaltningen i samband med planarbetet ligger bilinnehavet i Rydebäcks stationsområde på 0,87 per hushåll, inklusive parkering för besökare. En rekommendation är att det nuvarande bilinnehavet ligger till grund för kommande bedömning av parkeringsbehovet.

Parkeringsnorm för cyklar		
	p-behov + behov för besökare	p-norm cyklar
Boende	2,0/lgh + 0,5/lgh	2,5/lgh
Parkeringsnorm för bilar (kollektivtrafiknära läge)		
	p-behov + behov för besökare	p-norm bilar
Boende	2 rok 0,3/lgh + 0,1/lgh	0,4/lgh
	3-4 rok 0,6/lgh + 0,1/lgh	0,7/lgh
	5 rok 0,75/lgh + 0,1/lgh	0,85/lgh
Parkeringsnorm för bilar (övriga staden)		
	p-behov + behov för besökare	p-norm bilar
Boende	2 rok 0,6/lgh + 0,15/lgh	0,75/lgh
	3-4 rok 1,1/lgh + 0,15/lgh	1,25/lgh
	5 rok 1,3/lgh + 0,15/lgh	1,45/lgh

Teknisk försörjning

Planområdet ansluter till befintliga ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten, el och gas. Ledningarna ligger i Ängesgatan och Färingsögatan. Två dagvattenledningar korsar planområdet i dess norra och södra del. En elledning ligger i områdets södra del, längs med Ytterövägen, och en annan korsar planområdet väster om Färingsögatan.

Arkeologi

En arkeologisk utredning för området har genomförts. Enligt utredningen har endast enstaka boplatsslämningar påvisats. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen med mera, omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk utredning för planområdet har tagits fram av Sweco, "Översiktlig projekterings PM Geoteknik, 2014-11-28. Enligt utredningen utgörs planområdet huvudsakligen av lermorän under ett mullhaltigt ytskikt. I och med att jordlagren utgörs av lermorän bedöms marken ha tjälfarlighetsklass 3 (måttligt tjälfarliga jordarter). Beträffande geohydrologiska förhållanden påträffades inget vatten i tre provtagningshållen vid undersökningstillfället.

Enligt uppmätta värden av markradonhalt klassas området som låg- till normalradonmark.

4.3 Service

Offentlig service och handel

I Rydebäcks centrum finns vårdcentral, Rydebäcks kyrka med församlingshem, biblioteket och bank. En livsmedelsbutik finns i Rydebäcks centrum.

Skola och förskola

Rydebäcks skola som omfattar skolår 1-9 ligger i anslutning till Rydebäcks centrum. Närmaste förskola finns söder om Rydebäcks centrum, vid Bildögatan. Förskolan har åtta avdelningar.

4.4 Riksintressen och förordningar

Inom och i anslutning till planområdet finns områden eller funktioner med ett värde som är intressant ur ett nationellt perspektiv. Dessa utgör riksintressen och bevakas av länsstyrelsen.

Riksintresse för kustzonen

Hela planområdet ligger inom kustzon av riksintresse enligt 4 kap 2 § miljöbalken. Riksintresset syftar till att skydda den hårt exploaterade kusten och värna de natur- och kulturvärden som finns längs med kusten framförallt för att främja det rörliga friluftslivet. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Riksintresse för järnvägar

Planområdet, med sitt läge i anslutning till Västkustbanan, berörs av riksintresset för järnvägar. Riksintresse för järnvägar utpekats av Banverket och innebär att hänsyn ska tas vid förändring och exploatering vid Västkustbanan.

4.5 Tidigare kommunala ställningstaganden

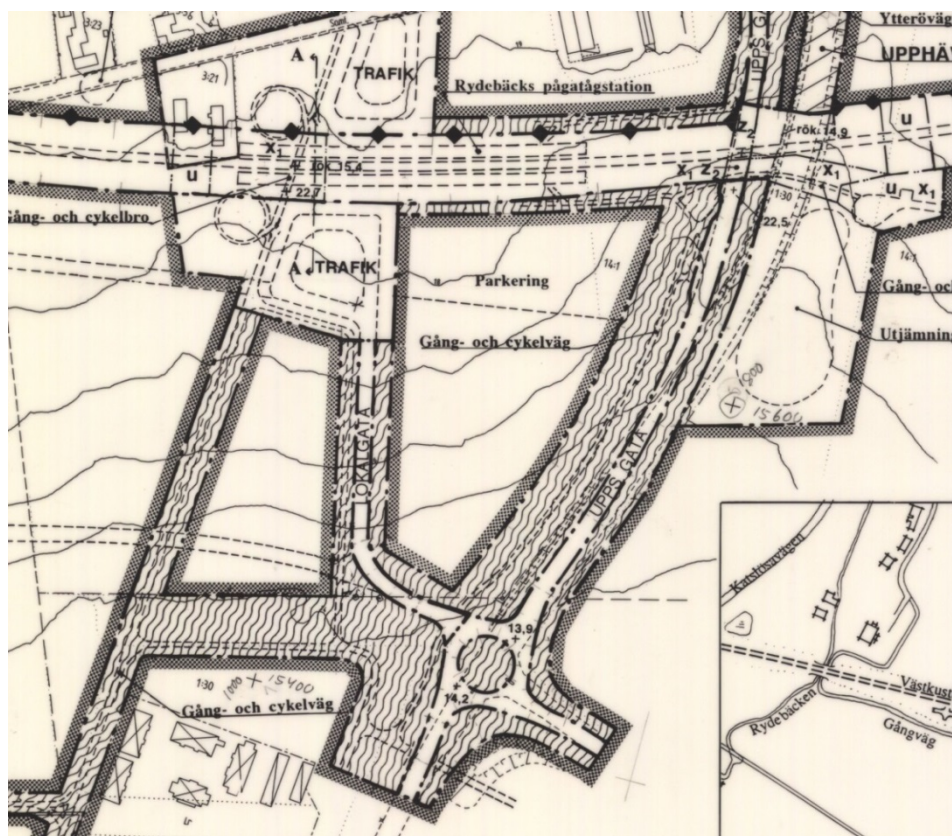
Översiktsplan

I Helsingborgs översiktsplan, ÖP 2010, antagen av kommunfullmäktige den 18 maj 2010 och aktualitetsförklarad den 26 februari 2014, redovisas planområdet som område där utveckling av befintligt stationssamhälle ska ske. Planområdet ligger inom en radie av 500 meter från pågågstationen Enligt ÖP 2010 ska marken närmast stationen utnyttjas effektivt och gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. På grund av stationsnära läget prioriteras framtida bebyggelse i anslutning till statonen högre än bevarandet av jordbruksmarken som är klassad till nivå 10.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget stämmer väl överens med intentionerna i översiktsplanen.

Detaljplaner

En större del av planområdet har inte planlagts tidigare. För Ytterövägen, området närmast Ytterövägen och Västkustbanan samt området runt stationsrondellen gäller *detaljplan för Västkustbanan, delen Rya-Rydebäck (14479)* fastställd den 26 november 1996. Ytterövägen redovisas i gällande detaljplan som gata med områdestrafik och områden i anslutning till vägen redovisas som anlagd park eller gatuplantering med gång- och cykelvägar. För Färingsögatan gäller *detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, bebyggelse vid östra infarten (15831)* fastställd den 2 september 2004. För Ängesögatan gäller *detaljplan för del av fastigheten Rya 1:30, söder om Stationsgatan (16512)* fastställd den 19 juni 2008. Genomförandetider för alla planer har gått ut.



De av gällande detaljplan som berör aktuellt planområde

Program till detaljplan

Ett planprogram för Rydebäck stationsområde upprättades och godkändes i byggnadsnämnden den 15 november 2001. Aktuellt planområde omfattas av planprogrammet. 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 tågstationen, 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 rött.

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. 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 kvartersmark. Rydebäck är ett skåniskt stationssamhälle 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.

Övrigt

En *ortsanalys* för Rydebäck upprättades 2007. Enligt denna behöver övergången mellan Rydebäck stationsområde och den äldre delen av Rydebäck med villaområden lösas. En viktig del i denna övergång är det befintliga skolområdet vid Rydebäcks centrum. Av ortsanalysen framgår också det att för att knyta samman centrum med villasamhället bör en huvudgata skapas genom orten som knyter samman det historiska Rydebäck vid Rydebäcksgård med det nya centrumet och stationen. Ytterövägen skulle kunna göras om till en mer välkomnande entréväg med gång- och cykelbanor och målpunkter längs vägen som ett genare alternativ att nå stranden och Rydebäcks gård.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bendsorp-Redestam
planchef



Nina Begovic
planarkitekt