



Detaljplan för del av fastigheten

Gamla staden 1:1, Söder 1:100 med flera, badhuset, Oceanhamnen, Helsingborgs stad



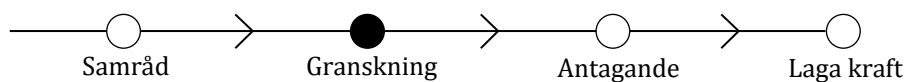
Planområdets läge

Planbeskrivning

Upprättad den 25 april 2025

UTÖKAT FÖRFARANDE

Beslut om samråd av stadsbyggnadsnämnden den 24 september 2020



Kontaktuppgifter

Karin Kasimir, planarkitekt, 042-106850

Madeleine Krell, exploateringsingenjör, 042-104061

Detaljplanen redovisas i följande handlingar

- Denna planbeskrivning
- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Samrådsredogörelse

Utredningar till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)

- Trafikanalys cirkulationsplats Sjögatan (SBF Helsingborgs stad, 15 maj 2019)
- Vindstudie Oceanhamnen, Helsingborg (CEC Design AB, juni 2019, SBF september 2024)
- Oslopiren förstudie – åtgärder kajer (Ramböll, januari 2020)
- Rapport Helsingborgs stad, Sjögatan, planskild korsning (Structor, 24 april 2020)
- Parkeringsutredning Oceanhamnen och Ändrings-PM Parkeringsutredning Oceanhamnen (Tyréns, 22 januari 2020, 21 maj 2021)
- VA-utredning Oceanhamnen etapp 3 och 4 (Tyréns, 8 juli 2021)
- Klimatanpassning Oceanhamnen och PM - Kustskyddsstrategi Oceanhamnen (Sweco, 9 september 2020, 29 september 2021),
- Oceanhamnen etapp 3 – Riskutredning avseende transport av farligt gods på Sjögatan, Oceangatan och ForSeas uppmarschområde (Briab, 25 oktober 2022)
- Barnkonsekvensanalys Oceanhamnen (Liljewall, våren 2023)
- Bullerutredning Oceanhamnen etapp 3 (Efterklang, 2 juli 2024)
- Skyfallsutredning Oceanhamnen etapp 3A och 3B och Tillägg till skyfallsutredning (Cowi, 18 september 2022, 7 november 2022) och Uppdatering av skyfallsutredning (Sweco, 7 november 2024)

Medverkande

Medverkande i planarbetet är planarkitekt Karin Kasimir (SBF), exploateringsingenjör Madeleine Krell (Mex), landskapsarkitekt Sara Schlyter, samhällsplanerare Sarah Svensson (SBF) med flera.

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.....	6
2.3	GRÖNSTRUKTUR, VATTEN OCH ALLMÄNNA PLATSER	10
2.4	TRAFIK.....	17
2.5	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	20
2.6	FASTIGHETSINDELNING OCH ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER	22
3	KONSEKVENSER.....	23
3.1	BEDÖMNING AV MILJÖPAVERKAN	23
3.2	PAVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	23
3.3	MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET.....	32
3.4	NATUR- OCH KULTURMILJÖ.....	44
3.5	SOCIALA FÖRHÅLLANDEN	45
3.6	PLANENS GENOMFÖRANDE.....	50
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	53
4.1	BAKGRUND OCH ORGANISATION.....	53
4.2	PLANOMRÅDET	53
4.3	SERVICE	57
4.4	KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN	58
4.5	RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR.....	60

1 Planen i korthet

Detaljplanen upprättas i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900), enligt beslut om uppdrag i stadsbyggnadsnämnden den 18 oktober 2018. Startmöte för detaljplanen hölls den 15 februari 2019. Lagstödet för planbestämmelserna, utifrån 4 kapitlet plan- och bygglagen, framgår under respektive avsnitt i bestämmelserutan.

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för stadsutveckling med badhus, havsbad, park och säkra gång- och cykelvägar. I detaljplanen ska prövning av omfattning och utformning ske utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv och utifrån de särskilda förutsättningar som finns i området.

1.2 Sammanfattning

Planen möjliggör en utökning av det offentliga rummet i Helsingborg. Planområdet bebyggs med publika anläggningar i och vid hamnbassängen med en attraktiv entré mot ett torg. En park invid Öresund skapar en mötesplats. Den industriella hamnen förvandlas till ett modernt stadsrum där detaljer påminner om områdets historia.



1.1 Aktuell etapp av Oceanhamnen. Tidigare och kommande etapper norr och söder om planområdet nedtonade. Illustration Karin Kasimir.

Förslag

Detaljplanen möjliggör:

- ett badhus med 50-meters bassäng med läktare, sportbassäng, multibassänger, aktivitets- och familjebad med rutschbanor, wellnessavdelning, gym och café,
- en park invid Öresund,
- torg vid entrén till badhuset, platser längs kajen mot hamnbassängen,
- ett havsbad i hamnbassängen,
- ombyggnad av trafikplats med planskild gång- och cykelväg under Sjögatan/väg E4.

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.

Helsingborgs hamn med anslutande farleder, i direkt anslutning till planområdet, är utpekad som riksintresse, liksom väg E4 och kopplingarna till väg- och järnvägsnätet. Riksintressena bedöms inte påverkas negativt. Inom planområdet är riksintresset för hamn inte längre aktuellt.

Riksintressena som berör planområdet tillgodoses genom att:

- farleden i anslutning till färjeläget klimatsäkras genom att Oslopiren förstärks och höjs och ges en framtida användning som säkerställer att piren vidmakthålls som klimatskydd,
- funktionen som brohamn för färjetrafiken säkerställs utifrån ett maximalt nyttjande av gällande miljötillstånd (nyttjas idag till mindre än halva kapaciteten),
- kapaciteten på trafiksystemet i anslutning till färjeläget förbättras så att trafiken till och från färjorna har företräde, vilket främjar en utökad verksamhet i enlighet med miljötillståndet.
- en planskild gång- och cykelväg separerar oskyddade trafikanter från färjetrafiken,
- åtgärder för klimatskydd och skyfallshantering inom fastigheten Verket 3 skyddar containerhanteringen söder om planområdet från översvämning.

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms ha liten påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft och vatten. Förutsättningarna för att gå, cykla eller åka kollektivt förbättras enligt förslaget. Föröreningar i marken kommer att avhjälpas.

Människors hälsa och säkerhet bedöms vara tryggad genom klimatanpassningsåtgärder med krav på nivå för färdigt golv, markhöjning och skyfallsdiken, utbyggnad av säkra gång- och cykelvägar och hantering av markföreningar.

Planeringsförutsättningar

Oceanhamnen ligger vid Öresund, intill Helsingborgs stadskärna och centralstation. Planområdet nås via Sjögatan (väg E4) och omfattar den södra delen av stadsdelen. Planområdet ägs av Helsingborgs stad. Området har tidigare använts för hamnverksamhet och färjeterminal och är idag sanerat, uppfyllt och hårdgjort.

I planområdets direkta närhet går färjorna mellan Helsingborg och Helsingör, med uppmarschområdet som en barriär mellan området och staden. Söder om området ligger bland annat Västhamnen, Kombiterminalen och kraftvärmeverket Västhamnsverket och i väster ligger stadens reningsverk Öresundsverket, som alla har en påverkan på sin omgivning. Närheten till havet ger, förutom havsutsikt, starka vindar och behov av anpassning till framtida havsnivåhöjningar.

Planstatistik

Planområdets area:	45 900 m ²
Exploateringsgrad:	0,9
BTA badhus:	27 000 m ² (maximal byggrätt i detaljplanen)
Parkmark:	8 700 m ² (inklusive kustskydd, vistelseyta är 7 300 m ²)

2 Planförslag

2.1 Områdets disposition och gestaltning

Oceanhamnen är en urban arkipelag, en stadsdel byggd på öar, med kvaliteter utöver det förväntade. Området kompletterar stadskärnan med attraktiva, vattennära bostäder, kontor och publika anläggningar i spektakulära lägen. Stadsdelen utökar det offentliga rummet i Helsingborg och erbjuder stenstadens variation till form och innehåll, liksom dess täthet och skala. Den industriella hamnen förvandlas till ett modernt stadsrum där detaljer påminner om områdets historia.



2.1 Bebyggelsen kring hamnbassängen, med det nya badhuset i mitten, vy från den östra kajen. Bild från arkitekttävlingen. Illustration Yellon/Lund+Slaatto.

Kring ett centralt torg som kommer att kantas av handel och service och med plats för uteserveringar ligger Helsingborgs nya badhus. Badhuset i Oceanhamnen har ett spektakulärt läge med utsikt både mot Öresund och hamnbassängen. Badet utgör en målpunkt för boende i Helsingborg såväl som för besökare utifrån.

Badhuset ges en solitär utformning med en välkomnande entré mot torget och mer spektakulära fasader mot hamnbassängen och vattnet. Byggnaden kommer att uppföras i tegel, med stora glaspartier. Söder om Oceangatan planeras på sikt ett mobilitetshus med material som anknyter till badhuset.



2.2 Entrétorget vid badhuset, vy västerut från Oceangatan. Illustration Yellon/Lund+Slaatto .

Området får en gång- och cykelväg, planskild med Sjögatan, som ansluter Oceanhamnen och de publika anläggningarna till en befintlig gång- och cykelförbindelse mot Söder. Oceanhamnen görs om till en stadsgata som kopplar ihop Oceanhamnen med stadens trafiknät. Korsningen med Sjögatan, väg E4, byggs om så att trafiken till och från färjeläget prioriteras.

En park invid Öresund tillkommer inom planområdet. Den kommer att utgöra en öppen gröning med plats för aktiviteter och samvaro vid vattnet och blir en västlig förgrening av det blågröna stråket mellan Jordbodalen och Öresund. Promenadstråk följer längs kajerna kring hamnbassängen, och blir en förlängning av kajpromenaden som sträcker sig genom centrala Helsingborg. Stråken leder flanörerna längs vattnet och kajerna blir naturliga mötesplatser. Ett havsbad i det inre av hamnbassängen erbjuder boende och besökande möjlighet till rekreation och bad.

Den byggda miljön inom planområdet, liksom i hela Helsingborg, ska hålla en hög arkitektonisk kvalitet. Staden har tagit fram ett *Arkitekturverktyg* som ett stöd i bebyggelse- och stadsbyggnadsprojekt, [Arkitekturverktyget | \(helsingborg.se\)](https://arkitekturverktyget.helsingborg.se). Målet är att *arkitekturen och stadsbyggnaden i Helsingborg ska kännetecknas av hög kvalitet. Den byggda miljön ska i varje enskilt fall utformas utifrån en väl definierad arkitektonisk idé. Nya byggnader och ombyggnader ska tillföra staden kvaliteter såväl i helhet som i detaljer. Byggnader, gator, parker och torg ska ses i sitt sammanhang och utformas med ett tydligt förhållningssätt till den mänskliga skalan.* Arkitekturen ska spegla sin tid och skapas utifrån de förutsättningar som råder avseende politik, ekonomi och behov, men också utifrån platsens särart, miljö och historia. *Arkitekturverktyg Helsingborg* utgår från fem påståenden som motiveras och kompletteras med en rad frågor som stöd för en systematisk diskussion. Genom att formulera och argumentera för gestaltungsaspekterna skapas möjligheter att höja och bevara värden både för den som bygger och för staden som helhet.

Stadsdelar inom H+ området ska vara hållbara och bidra till livskvalitet för invånare, besökare och verksamma. För att lyckas med det behöver alla som arbetar med förverkligande av de nya stadsdelarna, stadens olika förvaltningar och bolag, samt byggaktörerna i området ha en gemensam plan för hur detta ska uppnås, varför en *Livskvalitetsprofil för H+* har tagits fram. Utgångspunkten är stadens *Livskvalitetsprogram 2016-2025*, vilket aktualiserades i december 2021. Stadens ambition om en hållbar utveckling är att alla invånare ska uppleva en hög livskvalitet, men med låg miljöpåverkan så att människor och företag når sin fulla potential i en långsiktigt hållbar tillväxt, och så att kommande generationer också kan uppleva en god livskvalitet. Ambitionen ska genomsyra allt arbete som staden gör. Programmet innehåller fyra viljeinriktningar för ökad livskvalitet; vi vill ha ett långsiktigt ansvarstagande, vi vill ha allas delaktighet, vi vill ha livslång aktivitet och vi vill ha ett jämlikt Helsingborg. Var och en av viljeinriktningarna innehåller fokusområden för att nå viljeinriktningen. Strategin i *Livskvalitetsprofilen för H+* är att samverka för att nå lösningar på utmaningar som uppstår mellan våra olika verksamhetsområden, att lyssna och dela med oss av våra erfarenheter, testa innovativa lösningar på problem och vara öppna för omvärlden och utvecklingen av nya hållbara lösningar.

2.2 Bebyggelse

Bebyggelsen inom planområdet utgörs av ett badhus, som en solitär tegelbyggnad i direkt anslutning till hamnbassängen och havet.

Nya byggnader inom planområdet ska utföras långsiktigt hållbara, med miljöanpassade metoder, låg energiförbrukning och sunda material. I linje med stadens *Livskvalitetsprogram* kommer framtida markanvisningar i anslutning till planområdet att säkerställa att Oceanhamnen blir en hållbar stadsdel. I markanvisningarna kommer krav bland annat att ställas på anslutning till det

tekniska systemet "tre rör ut", att *H+* energistrategi följs med avseende på exempelvis energiförbrukning och lokal förnybar elproduktion, och att mängden koldioxid i byggmaterial minimeras och redovisas i en klimatdeklaration för produktskede och byggproduktionsskede i enlighet med Boverkets metod. Utöver kraven kommer aktuella exploaterer att förbinda sig till ytterligare åtgärder utifrån överenskommelser i *Livskvalitetsprofilen för H+*.

Inom planområdet har bebyggelsen en exploateringsgrad på cirka 0,9. Exploateringsgraden är beräknad genom att största möjliga bruttoarea (BTA) enligt planförslaget dividerats med områdets areal inklusive gator, kajer, torg och parker samt till vägmitt av omgivande gator (i det aktuella fallet bara Atlantgatan). I beräkningen av exploateringsgrad inkluderas parken, som ska fungera som en närpark för hela stadsdelen. Utan parken blir exploateringsgraden istället 1,1. Oceangatan öster om entrétorget, bussgatan i planområdets östra del och korsningen med planskildheten ingår inte i beräkningen.

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen		PBL 4 kap
R ₁	Badhus.	5 §
	Marken får inte förses med byggnad.	11 §
	Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan.	11 §
e ₁	Utvändig vattenrutschbana får finnas och ska inordnas i byggnadens gestaltning.	11 §
e ₂	I bottenvåningen ska publika funktioner som entré och gym finnas mot entrétorget och stråket mot öster.	11 §
e ₃ 0,0	Högsta totalhöjd för påbyggnad på taket i meter. Tekniska installationer ska inordnas i byggnadens gestaltning.	11 §
e ₄	Tekniska installationer, utöver solceller, får inte finnas på taket.	11 §
e ₅	Solceller ska finnas på taket, på minst halva takytan.	11 §
f ₁	Huvudentrén ska placeras mot entrétorget. Likvärdig, tillgänglig entré får finnas mot angöringen.	16 §
f ₂	Miljörum ska placeras mot angöring.	16 §
f ₃	Fasader ska utföras med tegel.	16 §
b ₁	Friskluftsintag ska ske från norr eller öster.	16 §
b ₂	Lägsta golvnivå i publika lokaler ska vara minst +3,5 meter över nollplanet.	16 §
b ₃	Grundläggning ska ske med erforderliga förstärkningsåtgärder såsom pålning.	16 §
Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:		
Strandskyddet upphör att gälla.		17 §



2.3 Översikt över anläggningar inom planområdet.

Badhuset

Väster om hamnbassängen föreslås ett nytt badhus med en 50-metersbassäng, sportbassäng med hopporn, multibassänger, aktivitets- och familjebad, wellnessavdelning, gym och café. Badhuset ska tillgodose behoven hos såväl helsingborgarna som för föreningslivet och tillresta besökare. Badhuset har ett exklusivt läge med utsikt åt flera håll och ska exponeras och orienteras såväl mot parken och Öresund i väster som mot hamnbassängen och entrétorget i öster. Byggnaden utgör en stor volym, men är väl inpassad i omgivningen både sett från sundet och från stan. En arkitekttävling har genomförts för badhuset, där det vinnande förslaget Niveau+ är ritat av Yellon AB, Lund+Slaatto Arkitekter AS och Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter AS.



2.4 Vy från Oceanhamnsbassängen. Aktivitets- och familjebadet har en tydlig visuell koppling till kajpromenaden och havsbadet. Illustration Yellon/Lund+Slaatto.

Huvudentrén till badhuset ska placeras mot entrétorget i öster, så att den nås både från angöringen söder om byggnaden och från kajpromenaden kring hamnbassängen. Entrén kommer då att vara väl synlig från bron över Malmöleden, vid hållplatsläget för Helsingborgsexpressen. En likvärdig kompletterande entré ska även finnas från söder, lätt tillgänglig från korttidsparkeringen och handikapplatserna i angöringen. Publika lokaler som entré och gym ska ligga i gatunivå, i syfte att bidra till en levande stadsmiljö och öka tryggheten kring badhuset och i stadsdelen.

Badhuset ska byggas med fasader i tegel. Tegel är ett beständigt material som åldras vackert och är karakteristiskt för Helsingborg. Det vinnande förslaget är en byggnad som är stark i sin karaktär, med tegelsockel, svängda glaspartier, och stora tegelytor med skärmtegel över fönstren. Den norra delen av byggnaden ska utformas med gröna slänter mellan bassängplanet och gatunivån, för att ta upp höjdskillnaden och ge byggnaden en mänsklig skala gentemot omgivande stadsrum. Utvändiga vattenrutschbanor hjälper till att berätta om byggnadens funktion. De får byggas på slänten mot norr, och ska inordnas i arkitekturen till exempel avseende kulör och med hänsyn tagen till fasaderna bakom.

Mot entrétorget och stråket i öster trappas byggnadsvolymerne ned, i syfte att ge stråket och torget en mänsklig skala och öka solinfallet. Inom den östra delen av byggrätten är därför högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet 16,5 meter, medan större delen av byggrätten har en högsta totalhöjd över nollplanet på 22,5 meter. Solceller ska finnas på minst halva takets yta, inom den höga delen av byggrätten. Tekniska installationer utöver solceller ska inordnas i byggnadens gestaltning och får endast finnas inom en mindre yta av taket, med en högsta totalhöjd över takets yta på 4,0 meter, räknat från takets medelhöjd invid påbyggnaden. Mindre uppstickande rör för exempelvis avluftning av avlopp räknas inte som teknisk installation. Med hänsyn till närheten till reningsverket, ska friskluftsintag till badhuset ske från bort från reningsverket, mot norr eller öster.

Golvnivån i de publika lokalerna ska ligga på minst +3,5 meter över nollplanet som en klimatanpassningsåtgärd. Avsikten är dock att golvnivån i badhuset kommer att ligga på +4,0 meter. Bassängplanet ligger en våning upp både i syfte att erbjuda bättre utsikt över Öresund och hamnbassängen, och att undvika oönskad insyn för besökarna.

Miljörum och inlastning ska nås från angöringsstråket söder om byggnaden. Mottagning av transporter av ämnen för vattenrening möjliggörs längs den västra sidan av byggnaden, mot Atlantgatan. En transformatorstation för badets behov avses placeras mot söder. Badhuset avses även innehålla centrumverksamhet som gym och café.



2.5 Vy från parken i väster. Badhuset är upphöjt, med fin utsikt över Öresund. Gröna slänter ger en mänsklig skala. Illustration Yellon/Lund+Slaatto.

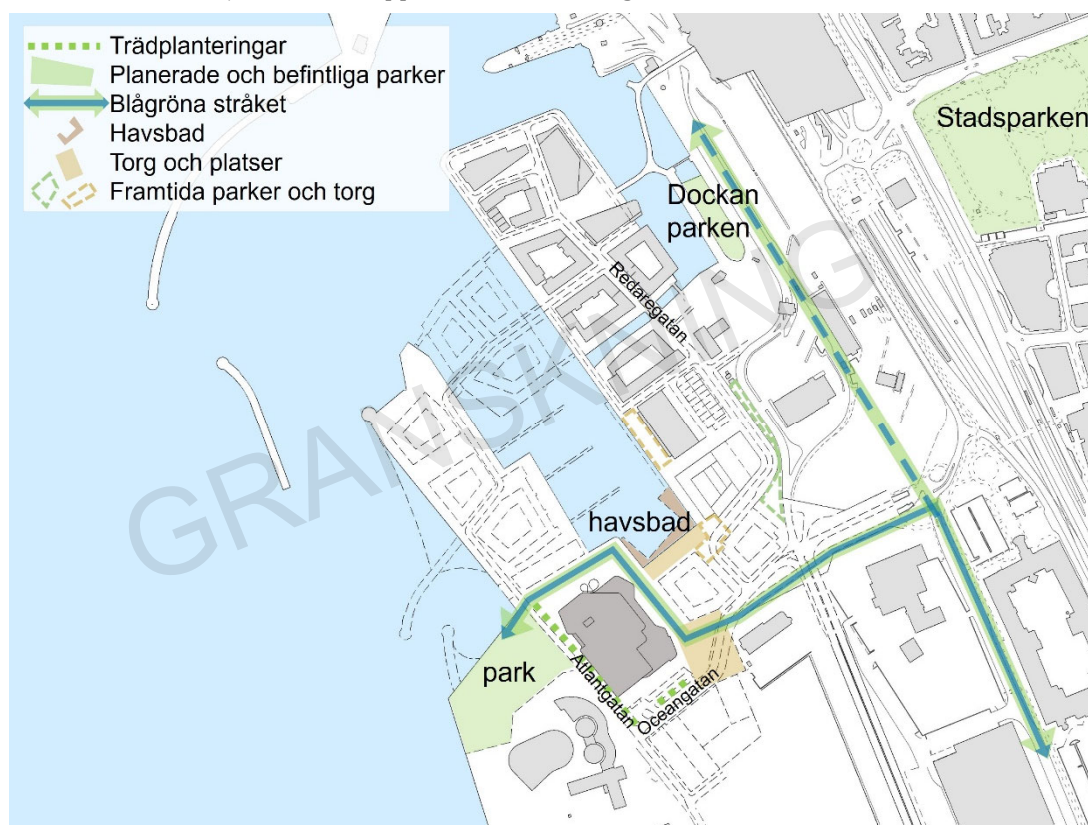
2.3 Grönstruktur, vatten och allmänna platser

I planområdet ingår delar av den övergripande grönstrukturen inom Oceanhamnen. Vattenområdet i den södra delen av Oceanhamnsbassängen ingår, där ett allmänt havsbad planeras, och hur de offentliga rummen ska användas och utformas.

Planbestämmelser som reglerar grönstrukturen		PBL 4 kap
PARK	Park.	5 §
KAJ	Trafik på de gåendes villkor.	5 §
TORG	Entrétorg.	5 §
W ₁	Vattenområde där trädäck och bryggor får anläggas.	5 §
+0,0	Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter.	5 §/10 §
klimat	Klimatskydd får finnas.	12 §
skyfall	Anläggning för skyfallshantering ska finnas.	12 §
träd	Träd ska finnas.	5 §

Parker

I planområdets västra del föreslås en park som utgör en västlig förgrening av det blågröna stråket mellan Jordbodalen och Öresund. Parken omfattar drygt 7300 m² och kompletterar Oceanhamnen med en närpark för aktiviteter och rekreation. Parken utgör en grön mötesplats vid sundet, som en av flera målpunkter i området. Den är en del av såväl kustskyddet som klimatanpassningen för skyfall, med en damm som skapar förutsättningar för ett rikt djurliv och fina upplevelser och vistelsevärden för besökare. Badhuset möter parkens grönska och de öppna vyerna mot sundet. Byggnaden exponeras mot parken och vattnet, vilket skapar en trygghet i parken kvällstid, med ljuset och en upplevelse av mänsklig närvaro.



2.6 Parker, havsbad, trädplanteringar och platser.



2.7 Vy över parken mot Öresund. Utblick över Atlantgatan. Illustration Krook & Tjäder.

Mellan parken och badhuset går Atlantgatan till Oslopiren. Som skydd mot överspolning och erosion ska krönet mot sundet ha en höjd av +4,6 meter över nollplanet. Från en lågpunkt i parkens östra del eller i Atlantgatan leds dagvattnet och vatten från skyfall västerut via en damm i parken och en kulvert till havet.

Kajer och vatten

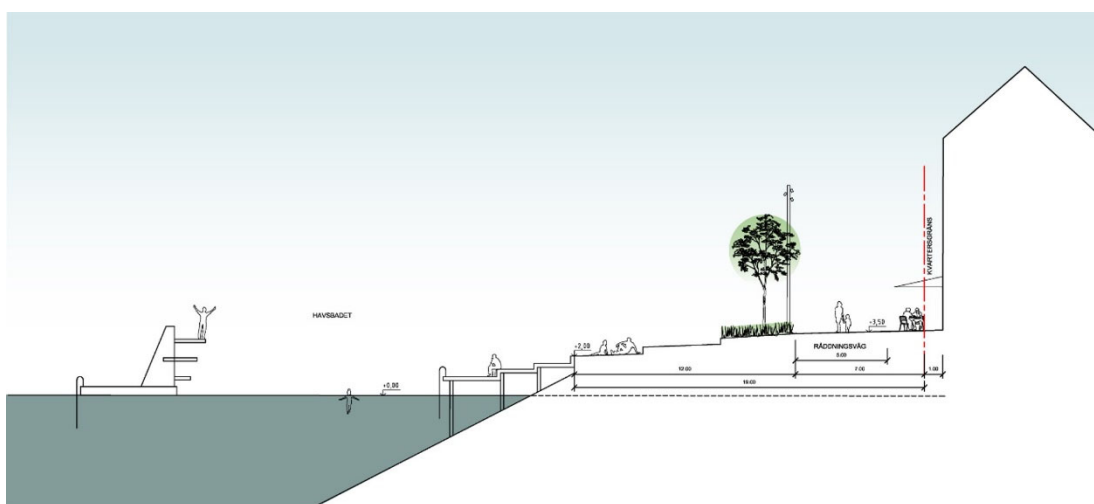
Kajpromenaden genom Oceanhamnen fortsätter runt hamnbassängen och längs den planerade kanalen norr om planområdet. Kajerna höjdsätts bland annat utifrån klimatanpassning, för att minska risken för översvämning vid högt vattenstånd. Kajerna renoveras eller nyanläggs längs den aktuella sträckan och höjs till cirka +2,5 över nollplanet närmast vattnet, och +3,5 meter närmare byggnaderna, med en variation för vattenavrinning. Längs kajen kan ytterligare klimatskydd, exempelvis en mur, uppföras som en klimatsäkring för framtida klimatförändringar. Kajen på Oslopirens östra sida och runt hörnet norrut, kommer att renoveras med en ny kajkonstruktion med stålspons. Närmast kajen avses trädäck och bryggor anläggas, som en del i ett allmänt havsbad.



2.8 Kajpromenaden kring parken fungerar också som klimatskydd mot vågöverspolning. Illustration Krook & Tjäder.

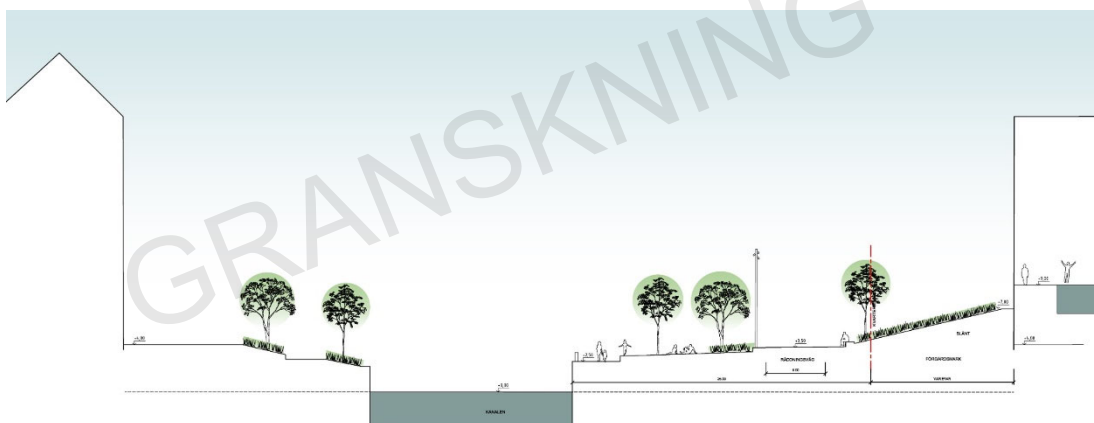
I den södra delen av Oceanhamnsbassängen har kajen utökats något norrut med en mindre utfyllnad som trappas ned med gröna terrasseringsar mot vattnet. Utfyllnaden utformas som en slänt med träbryggor närmast vattnet, vilka också kommer att vara en del i havsbadet. Utökningen möjliggör att kajpromenaden kring hamnbassängen får en attraktiv utformning med plats för vistelseytor och trädplantering, och skapar en attraktiv promenad till entrén till badhuset norrifrån.

Badhuset och den tänkta framtida bostadsbebyggelsen längs kajpromenaden avses trappas ned och placeras med ett avstånd till kajkanten, vilket ger bättre sol- och vindförhållanden och en mänsklig skala längs stråket och havsbadet. Avståndet mellan byggnaderna gör att solen även når ner till stråket mellan badhuset och bostadskvarteret. Mikroklimatet och skalan har betydelse för aktiviteter och folkliv på kajerna. Mot kajen i norr har badhuset en slänt som tar upp höjdskillnaden mellan gatunivån och bassängplanet inne i badhuset.



2.9 Sektion genom havsbadet och kajen söder om hamnbassängen.

Kajen längs Oceanpiren har sedan tidigare en slänt, och kommer att höjas med en stödmur i kajkrönet. Den del av Oceanhamnsbassängen som ingår i planområdet regleras som öppet vatten, med möjlighet att anlägga trädäck och bryggor över slänterna och längs kajen.



2.10 Sektion genom den framtida kanalen vid kajen norr om badhuset.

Havsbad

I hamnbassängens södra del medges en badanläggning med träbryggor nära vattnet. Här erbjuds möjligheter till utomhusbad i området som ett komplement till övriga badmöjligheter i staden. Badet är tänkt att rikta sig till flera målgrupper och kan innehålla exempelvis ett hopp-torn från en flotte. Dessutom kommer det finnas ytor för solbad och umgänge.



2.11 Havsbadet och kajpromenaden med terrasseringar ner mot vattnet. Utblick från aktivitets- och familjebadet inne i badhuset. Illustration Krook & Tjäder.

Platser

Vid badhusets entré anläggs ett attraktivt entrétorg med direkt koppling till angöringen, men också till kajpromenaden och hamnbassängen. Entrétorget avses rymma sittmöjligheter med vistelsekvaliteter och cykelparkering. Entrétorget är solbelyst under en stor del av dagen.

Oceangatan passerar diagonalt över entrétorget. I torgets nordöstra hörn möjliggörs för en busshållplats för stadsbussar. Längs gatan anläggs en korttidsangöring för personbilar, som en av- och påstigningsplats, för besökare till badhuset och stadsdelen. Längs Oceangatans södra sida går också en gång- och cykelväg mellan Atlantgatan och den planskilda gång- och cykelvägen mot Söder. Längs Oceangatans norra sida planeras angöring för abonnerade bussar och en vändmöjlighet för bussar och personbilar. Inom kvartersmarken för badhuset kommer handikapparkering, ett antal korttidsparkeringar och inlastning till byggnaden att anläggas. Från Oceangatan avses också ett framtida mobilitetshus att nås.



2.12 Entrétorget och ankoringsplatsen utanför badhuset. I stråket norrut syns en nedsänkt växtbädd för skyfallshantering.

Norrut, mellan torget och kajen, går ett gångstråk avgränsat av badhuset och ett framtida bostadskvarter, som en del av blågröna stråket och en viktig koppling söderifrån. Här avses cykelparkeringen till badhuset finnas, främst inom badhusets fastighet. I stråket föreslås också en nedsänkt växtbädd för skyfallshantering, innan vattnet når hamnbassängen.

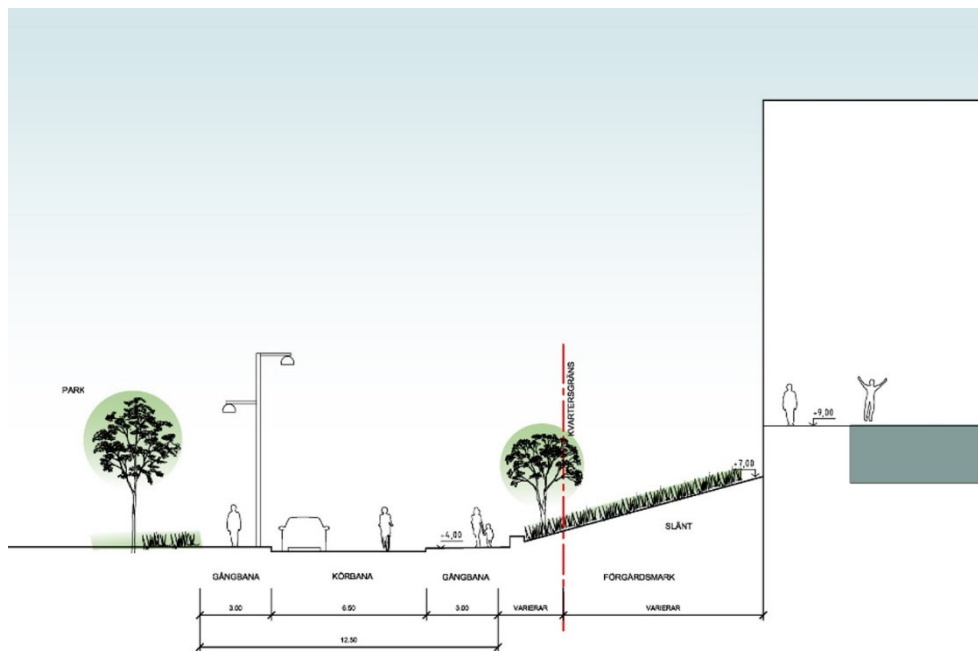
Utformning av gator

Gatorna inom planområdet höjdsätts bland annat utifrån klimatanpassning, för att minska risken för översvämning vid högt vattenstånd eller skyfall. Föreskriven höjd över nollplanet (medelhavsnivån) är längs gatorna inom planområdet mellan +4,0 och +3,5 meter, med en variation längs sträckan för vattenavrinning. Invid tillkommande byggnader kommer markens nivå att höjas till cirka +3,5 meter, och kajernas nivå kommer att anpassas för vattenavrinning och vistelse. Golvnivån i badhuset avses ligga på +4,0 meter över nollplanet, dock minst +3,5 meter (se vidare under *Bebyggelse*).

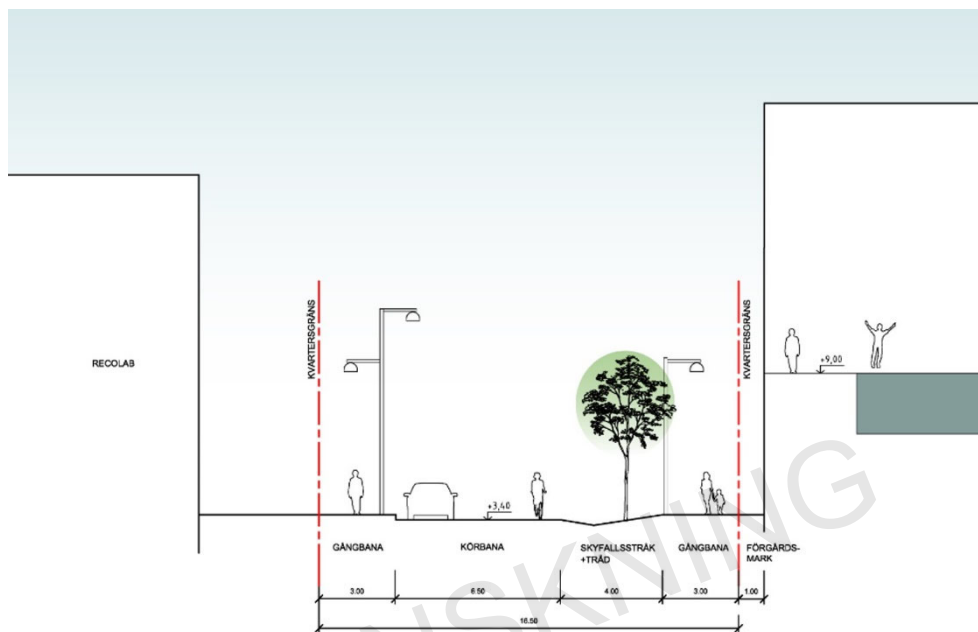
Oceangatan utformas i öster med ett separat högersvängfält ut på Sjögatan, för att öka kapaciteten så att trafiken från Oceanhamnen inte ska komma i konflikt med trafiken från uppmarschområdet. Västerut har Oceangatan två körfält, med en bredd om 6,5 meter för att rymma busstrafik och transporter till och från verksamheterna. En dubbelriktad gång- och cykelbana går längs Oceangatans södra sida. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder med upphöjda övergångar behövs vid anslutningen till den planskilda gång- och cykelvägen och vid entrétorget, för att skapa god tillgänglighet till de publika anläggningarna.

A cross-section diagram of a street layout. The diagram shows a road with various zones and dimensions. The zones are labeled from left to right: FÖRGRÄNS-MASTE, GÄNGBANA, CYKEL, KÖRBANA, BussbANDÖRING, AVSTÖKNINGSTRÄD, KÖRBANA ÅNGÖRING, ENDETALLD PARKERINGSPÅ, and FÖRGRÄNSMASTE. The dimensions are given in meters: 2.00, 3.00, 3.00, 1.00, 5.00, 5.00, 4.00, 6.00, 6.00, and 8.00. The total width is 37.00 meters. The diagram also shows a bus, a car, a person, and a tree.

15 (61)



2.15 Sektion genom Atlantgatan i höjd med parken.



2.16 Sektion genom Atlantgatan i höjd med RecoLab.

2.4 Trafik

Med bil nås planområdet söderifrån via Sjögatan, som är en del av väg E4, och Oceangatan. För gående och cyklister nås området dels från öster via en ny planskildhet under Sjögatan, dels norrifrån via en gång- och cykelväg längs Redaregatan.

Planbestämmelser som reglerar trafikfrågor		PBL 4 kap
HUVUDGATA	Huvudgata.	5 §
LOKALGATA	Lokaltrafik.	5 §
BUSSGATA	Bussgata.	5 §
KAJ	Trafik på de gåendes villkor.	5 §
GCVÄG	Gång- och cykeltrafik.	5 §
TORG	Entrétorg.	5 §
gcväg	Gång- och cykelväg.	5 §
+0,0	Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter.	5 §
träd	Träd ska finnas.	5 §
n1	Marken är avsedd för angöring.	10 §

Gång- och cykeltrafik

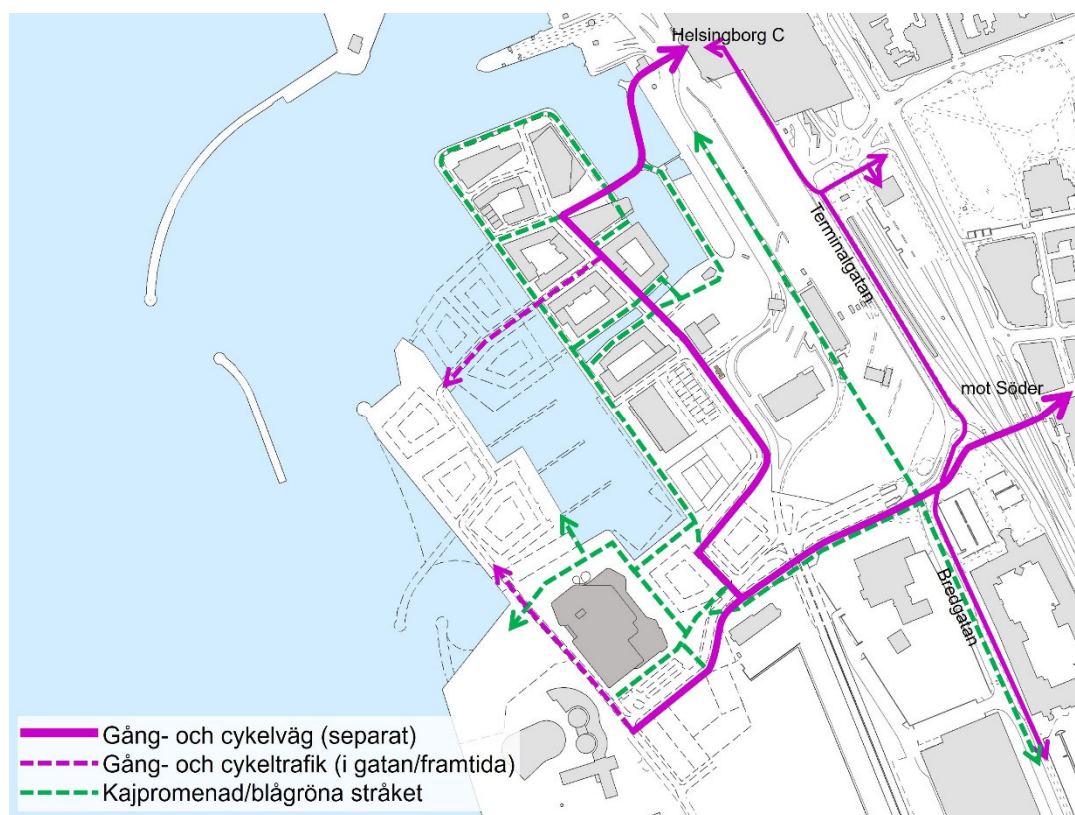
En planskildhet för gång- och cykeltrafik föreslås under Sjögatan/väg E4 i planområdets östra del. Den planskilda gång- och cykelvägen kopplar ihop stadsdelen med befintligt gång- och cykelvägnät längs Bredgatan och Terminalgatan, men också med den befintliga gång- och cykelbron till Söder via Konsul Perssons plats. Den nya gång- och cykelvägen ger en trafiksäker och direkt koppling längs Oceangatan till de planerade besöksanläggningarna från södra centrala Helsingborg. Vid utformningen av planskildheten är såväl kraven på tillgänglighet som upplevd trygghet viktiga aspekter. Lutningen på ramperna i planskildheten avses som helhet inte överstiga 4,5 procent. Trafiksäkra övergångar över Oceangatan ska finnas.



2.17 Planskildhet under Sjögatan. Illustration Structor.

En separat gång- och cykelväg fortsätter längs Oceangatans södra sida fram till Atlantgatan. På norra sidan av Oceangatan avses cyklister kunna röra sig över det planerade entrétorget till badhuset, dock med hänsyn till tryggheten och trivseln för de som går och vistas på platsen.

Längs Atlantgatan norrut från Oceangatan är trafikmängderna begränsade och körbanan rymmer även cyklar i blandtrafik, medan gångbanor avses finnas på ömse sidor.



2.18 Gång- och cykelvägnät.

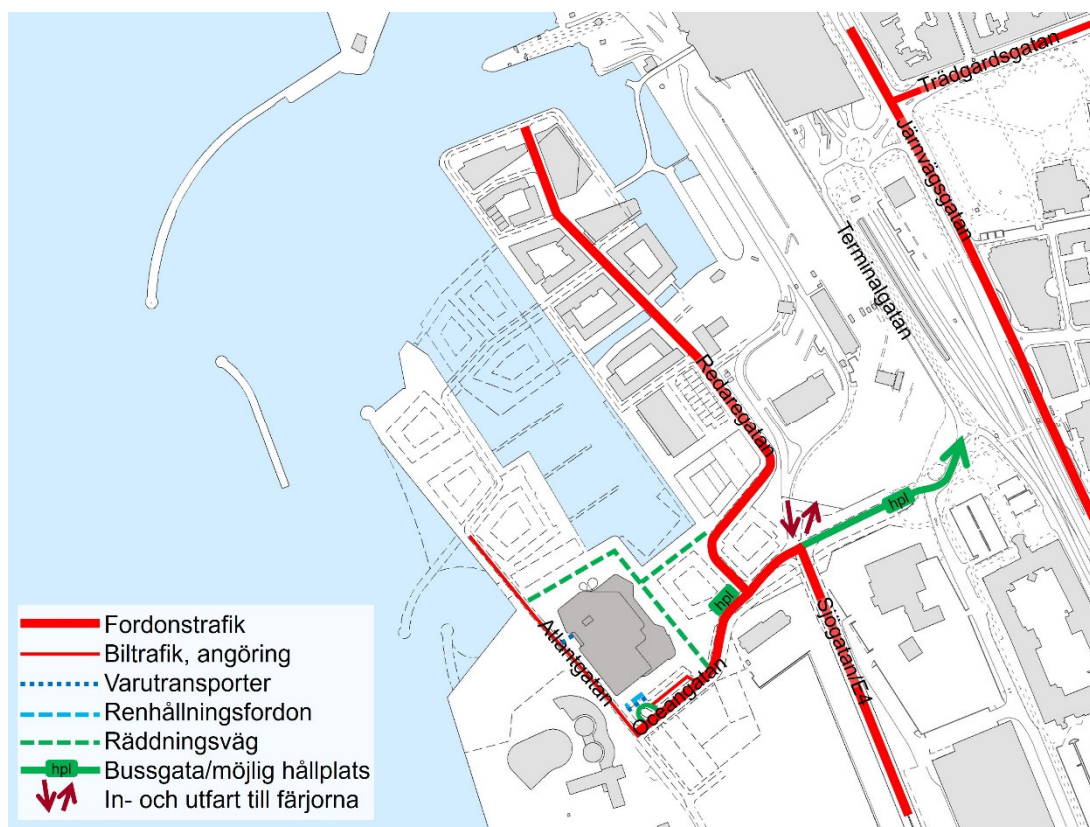
Kollektivtrafik

Oceanhamnen ligger i nära anslutning till Helsingborgs centralstation som erbjuder både stadsbussar, regionbussar, tåg och färjor. Från planområdet är gångavståndet till Helsingborgs centralstation cirka 850 meter och till Järnvägsgränd som är närmaste hållplatsläge för Helsingborgsexpressen 300 meter.

Detaljplanen möjliggör för en busshållplats längs Oceangatan, nära huvudentrén till badhuset. En vändmöjlighet för bussar anordnas i anslutning till angöringen söder om badhuset. En bussgata mellan Terminalgatan och korsningen mellan Sjögatan och Oceangatan ger även möjlighet att lägga en stadsbusslinje så att den går inom Oceanhamnen.

Biltrafik och mobilitet

Från Oceangatan fördelar sig trafiken till Redaregatan in på Oceanpiren, respektive Atlantgatan mot Oslopiren och söderut mot Västhamnen. Cirkulationsplatsen mellan Sjögatan, Oceangatan och uppmarschområdet kommer att byggas om så att trafik från Öresundslinjen har företräde före trafik till Oceanhamnen. En planskildhet för gång- och cykeltrafikanterna kommer att byggas under Sjögatan, både av kapacitetsskäl och ur trafiksäkerhetssynpunkt (se vidare under *Gång- och cykeltrafik*). De båda åtgärderna innebär att färjan och uppmarschområdet hinner tömmas helt innan en ny färja anlöper och fyller på med ny trafik på uppmarschområdet.



2.19 Trafikstruktur.

Längs kajerna kommer fordonstrafik att vara starkt begränsad då gående prioriteras. På de sträckor av kajen som medger angöringstrafik tillåts motorfordon passera i låg hastighet. Räddningstjänstens fordon ska kunna ta sig fram längs alla kajkanter. Renhållningsfordon respektive varutransporter hänvisas till en lastzon vid angöringen söder om badhuset och särskilt anvisade lägen för miljöutrymmen. Lastzonen nås via samma vändslinga som anordnas för bussarna. Inlastning av kemikalier för vattenrening till badhuset medges vid särskilt anordnad plats från Atlantgatan, då det sker förhållandevis sällan.

Parkering

Parkeringsbehovet för badhuset inklusive verksamheter som gym och café är beräknat till 400 bilplatser och 240 cykelplatser.

Exploatören, som i det aktuella fallet är fastighetsförvaltningen, ska i samband med bygglovsansökan redovisa en parkeringsutredning för både bil- och cykelparkering. Behovet av handikaparkering för badhuset bedöms uppgå till åtta platser, som ska tillgodoses inom fastigheten högst 25 meter från entrén. I detaljplaneskedet bedöms möjligheterna att lösa parkeringsbehovet inom planområdet i stort. Den slutliga prövningen sker i bygglovsskedet.

Behovet av cykelparkering till badhuset avses i första hand ordnas inom kvartersmark i stråket öster om byggnaden. Delar av cykelparkeringen kan lösas genom avtal med staden, med en möjlig placering inom allmän platsmark i anslutning till övriga cykelparkeringar i stråket. Cykeln bör vara mer lättillgänglig än den privata bilen, för att ett hållbart resande ska främjas. En god standard uppnås genom att erbjuda säkra cykelparkeringar max 30 meter från entrén och helst i markplan.

Parkeringsbehovet för bil inom planområdet avses helt lösas genom parkeringsköp, så när som behovet av handikapplatser och ett litet antal korttidsparkeringar. Genom parkeringsköp betalar exploatören för att det parkeringsbehov som exploateringen ger upphov till anordnas på annan fastighet. Möjlighet till parkering som motsvarar parkeringsbehovet för badhuset kommer att kunna ordnas i närområdet. Möjliga platser som kan nyttjas är exempelvis ytan direkt öster om badhuset samt ytor inom Universitetsområdet strax öster om planområdet. I framtiden, när hamnverksamheten flyttar till annan plats, avses ett mobilitetshus för bland annat badhusets behov anläggas söder om Oceangatan. Inom allmän platsmark inom planområdet avses angöring för av- och påstigning möjliggöras på torget. Angöring för abonnerade bussar avses möjliggöras längs Oceangatan söder om badhuset.

Söktrafik till parkering ska så långt som möjligt minimeras, vilket underlättas av en tydlig hänvisning till de parkeringsområden som har lediga platser. Parkering på gatumark prioriteras i den aktuella detaljplanen för handikapparkering och för besökarnas behov av angöring och snabb av- och påstigning.

Skyddsåtgärder och risker

I direkt anslutning till planområdet, mot uppmarschområdet och en bit in på Oceangatan, behöver framtida bebyggelse skyddas med en mur på minst 0,5 meter mot gatan. Muren ska utföras tät och i obrännbara material, i syfte att hindra eventuella utsläpp i vätskeform att lämna uppmarschområdet och korsningen vid Sjögatan. Muren behöver säkerställas i samband med planläggning av bebyggelse på den intilliggande ytan.

2.5 Teknisk försörjning

Val av tekniska system är ett resultat av EVAA-projektet, som är ett samarbete mellan staden och de bolag som ansvarar för energi, vatten, avlopp och avfall. Projektets syfte var att hitta synergier mellan de olika tekniska systemen och att utveckla försörjningssystemen mot mer hållbara metoder.

I direkt anslutning till byggnaderna, där förgårdsmark saknas, får exempelvis dagvattenbrunnar och mindre tekniska anläggningar finnas under allmän platsmark.

Planbestämmelser som reglerar den tekniska infrastrukturen		PBL 4 kap
+0,0	Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter.	5 §
klimat	Klimatskydd får finnas.	12 §
skyfall	Anläggning för skyfallshantering ska finnas.	12 §
es	Solceller ska finnas på taket, på minst halva takytan.	11 §

Energiförsörjning och telekommunikation

Elförsörjningen av badhuset avses tillgodoseas med en intern transformatorstation inom byggnaden, placerad i den södra delen mot angöringen. Området kommer att försörjas med fjärrvärme, via nytt ledningsnät i Redaregatan och Oceangatan. Ledningen ansluts till befintlig huvudledning direkt söder om Oceangatan vid planområdets östra del. Inom området kommer också fjärrkyla att erbjudas, liksom telekommunikation och optofiber.

Vatten och spillvatten

Planområdet kommer att byggas ut med samma avloppssystem som i de första etapperna av Oceanhamnen, *tre rör ut* – [Tre rör ut – det källsorterande avloppssystemet i Oceanhamnen](#) -

[NSVA](#). Spillvattnet separeras i ett vakuumsystem från toaletter, svartvatten, och ett självfallssystem för bad, dusch och tvättvatten, gråvatten. Kommunala ledningar ska ansluta vid fastighetsgräns. En vakuumpumpstation inom RecoLab för svartvattnet och en vanlig pumpstation för gråvattnet behövs på den allmänna VA-anläggningen. Från pumpstationerna avleds båda fraktionerna till RecoLab på Öresundsverket, där renings- och näringsåtervinning sker.

Inom planområdet avses ett separat ledningssystem för hantering av matavfall från köksavfallskvarnar att inrättas. Kommunala ledningar ska ansluta vid fastighetsgräns och leda matavfallet via en separat ledning till RecoLab för behandling. I alla köksutrymmen avses finnas köksavfallskvarn med anslutning till ledningssystemet, via pump inom respektive fastighet.

Dricksvattenförsörjningen kan ske från befintlig ledning i Oceangatan.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området utifrån att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt Vatten- och avloppsverksföreningens råd VAV P83 och VAV P76, eventuella avsteg måste förankras hos brandförsvaret. Brandposterna får ha ett avstånd sinsemellan på högst 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får vara högst 75 meter.

Dagvatten- och skyfallshantering

Marken inom området kommer att höjas, främst som en klimatanpassningsåtgärd för att skydda bebyggelsen mot översvämningar vid extremväderhändelser och framtida havsnivåhöjning. Höjsättningen av Oceangatan ligger kring +3,5 meter över nollplanet, med en höjdrygg på entrétorget kring +3,8 meter, med god dagvattenavrinning men även vid kraftiga regn och skyfall. I stråket mellan badhuset och ett framtida bostadskvarter ska ett skyfallsdike med nedsänkt växtbädd och rening anläggas, för att avleda flödet vid stora regn mot hamnbassängen. Dagvattnet avses ledas så ytligt som möjligt till recipienten Öresund, där det är möjligt via skyfallsdikena för rening, alternativt i ett lokalt ledningsnät. Dagvatten från planområdet ska inte kopplas på de stora befintliga dagvattenledningarna i Oceangatan, som hanterar dagvatten från områden uppströms i staden.

Atlantgatan har en något större variation i höjd, med +4,0 meter i anslutning till den planerade kanalen i norr och omkring +3,5 meter vid Oceangatan. Söder om planområdet behöver Atlantgatan höjas för att få vattenavrinning söderut.

Ett skyfallsdike med trädplantering och vattenrening ska anläggas längs badhuset mellan Oceangatan och parken. Atlantgatan har en lågpunkt i höjd med parkens södra kant. I parken finns ytterligare en lågpunkt, där vattnet vid skyfall eller stora regnmängder leds vidare via ett dike och en kulvert under parken och kustskyddet ut mot Öresund.

Avfallshantering

Badhuset ska ha ett miljörum med placering så att det nås från anlösningsplatsen söder om badet (se vidare under *Trafik*). Matavfall sorteras genom köksavfallskvarn, se ovan under *Vatten, avlopp och matavfall*.

2.6 Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

Inom planområdet föreslås en tydlig indelning i kvartersmark och allmän platsmark.

Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser		PBL 4 kap
R ₁	Badhus.	5 §
Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:		
Strandskyddet upphör att gälla.		17 §
Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.		21 §

Fastighetsindelning

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter att en ny fastighet kommer att bildas genom avstyckning. I planområdet läggs kvartersmark ut för badanläggning. Marken och vattenområdet som ska ingå i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna platser och vattenområden.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet upphävs inom hela planområdet. Området utgör redan ianspråktagen mark, som i huvudsak är asfalterad och utan vegetation. Det är ett tidigare hamnområde utan tillgänglighet för allmänheten, och saknar betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Planområdets centrala läge nära kollektivtrafik gör det attraktivt och lämpligt för bebyggelse, varför de hinder för utbyggnad som strandskyddet lägger behöver undanröjas (se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Påverkan på riksintressen*).

GRANSKNING

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. Konsekvenserna av planförslaget utreds och beskrivs i denna konsekvensbeskrivning.

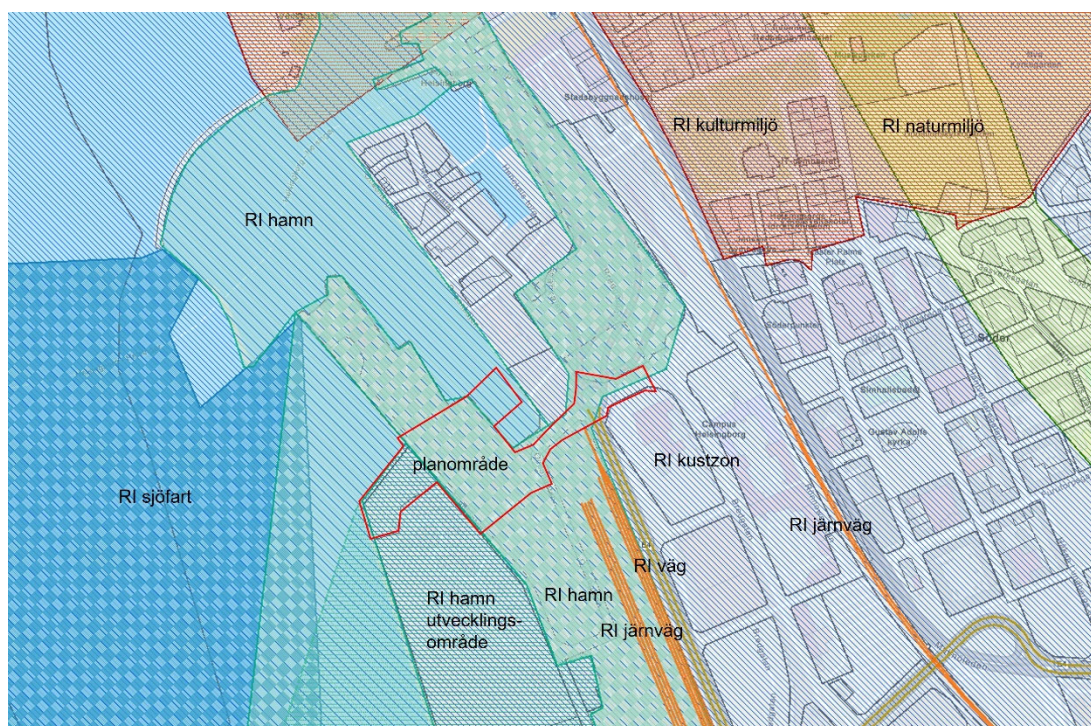
Helsingborgs hamn med anslutande farleder och färjeläge samt kopplingar till väg- och järnvägsnätet utgör riksintresse. Riksintresset för Helsingborgs hamn omfattar dock inte längre det område som den nu aktuella detaljplanen berör, då färjetrafiken flyttats permanent från den hamndelen, se vidare under *Påverkan på riksintressen; Riksintresse för hamn* nedan. Den föreslagna markanvändningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintresset för Helsingborgs hamn, oavsett geografisk utbredning. De användningsområden som föreslås är inte av sådan karaktär att kommande åtgärder inom planområdet påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av hamnanläggningar inom de områden som bedöms omfattas av riksintresset. Farleden med inloppet till färjeläget framtidssäkras av åtgärder på Oslopiren, som utgör klimatskydd och vågbrytare för färjetrafiken, tillsammans med de två yttre vågbrytarna som omger Nordhamnen. Riksintresset bedöms därför inte påverkas negativt av det aktuella planförslaget.

Planens struktur och bebyggelse bedöms påverka stadsbilden positivt, och erbjuda nya målpunkter både visuellt och upplevelsemässigt. Planförslaget bidrar bland annat till att uppfylla miljömålet god bebyggd miljö, genom att omvandla ett övergivet hamnområde till en levande stadsdel. Genom att möjliggöra för ett badhus, ett havsbad och en park inom området skapas nya målpunkter i stadsdelen och nya mötesplatser i staden, vilket bidrar till ett ökat stadsliv.

Förslaget medför hushållande med resurser genom en hög exploatering på redan ianspråktagen mark som är centralt belägen och nära en viktig kollektivtrafiknod. Vidare kan en utbyggnad enligt förslaget antas ge mindre negativ påverkan på klimatet än en mer perifer exploatering, då placeringen av publika anläggningar nära kollektivtrafik förväntas ge en högre andel hållbara resor. Sammantaget kan konsekvenserna av planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.2 Påverkan på riksintressen

Helsingborgs hamn med anslutande farleder, i direkt anslutning till planområdet, är utpekad som riksintresse, liksom väg E4 och kopplingarna till väg- och järnvägsnätet. Planområdet ligger inom kustzon av riksintresse. I närheten av planområdet ligger riksintresseområden för sjöfarten, kulturmiljövården och järnvägen. Området omfattas av strandskydd men bedöms sakna betydelse för strandskyddets syften.



3.1 Riksintressen som berör centrala Helsingborg. Riksintresset för hamn omfattar inte längre den hamndel som det aktuella planområdet, markerat med röd linje, ligger inom. Hamndelen används inte längre för hamnändamål.

Riksintresse för hamn

Riksintresset för hamn bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Oceanhamnen, som enligt preciseringen av *Riksintresset Helsingborgs hamn*, [helsingborg.pdf](#) (Länsstyrelsen i Skåne län, rapport 2009:6) omfattar vattenområdet (Oceanhamnsbassängen) samt den västra hamndelen som vid tidpunkten för preciseringen användes för färjetrafik (Oslopiren med mera), har inte använts för hamnverksamhet sedan 2011. Helsingborgs stad menar att de mark- och vattenområden som ingår i Oceanhamnen, och som bland annat berör den nu aktuella detaljplanen för badhus, inte längre är av riksintresse för hamn eller uppfyller de kriterier eller de ursprungliga intentioner som fanns vid utpekandet av riksintresset.

Vid preciseringen av riksintresset för Helsingborgs hamn år 2009 förväntades det att färjetrafiken skulle lämna Oceanhamnen och att den förändringen skulle medföra att riksintresset för Oceanhamnen inklusive den västra hamndelen skulle upphöra (se sid 42 i preciseringen i länken ovan). Som en följd av flytten av färjetrafiken har riksintresset för Oceanhamnen inklusive den västra hamndelen därefter upphört. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande till fördjupningen av översiktsplanen, *FÖP H+*, (antagen av kommunfullmäktige den 23 november 2011) bekräftat att riksintresset inte längre omfattar Oceanhamnen som en följd av att färjetrafiken flyttats permanent från den hamndelen. Utifrån beskrivningen i preciseringen från 2009 måste reduceringen av anspråket för riksintresset omfatta även de landtyor som tidigare använts för färjetrafik, vilket innebär hela Oslopiren, se figur 3.3 nedan. Riksintresset för Helsingborgs hamn omfattar därför inte längre det område som detaljplanen anger som kvartersmark för badhus eller allmän platsmark för park, gator, kajer och torg.

Den föreslagna markanvändningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på det kvarvarande riksintresset för Helsingborgs hamn, som i direkt anslutning till planområdet består av färjetrafiken med farleder och uppmarschområde samt containerhanteringen söder om området.

De användningsområden som föreslås är inte av sådan karaktär att kommande åtgärder inom planområdet påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av hamnanläggningar inom de områden som bedöms omfattas av riksintresset. Det aktuella planförslaget, och kommande detalplaner på piren, bidrar till att Oslopiren säkerställs och framtidssäkras som ett klimatskydd och vågbrytare för färjetrafiken, tillsammans med de två yttre vågbrytarna som omger Nordhamnen, se utsnitt ur preciseringen i *figur 3.2* nedan. Marken inom Oslopiren och Verket 3 höjs för att klimatsäkra området, både avseende havsnivåhöjning och våguppsköljning, vilket även skyddar containerverksamheten söder om. I parken inom det aktuella planförslaget säkerställs också ett skyfallsdike som skyddar de norra delarna av containerverksamheten från översvämning.

Ett genomförande av planförslaget innebär också att åtkomsten till färjeläget kommer att förbättras genom att in- och utfarten till uppmarschområdet ges företräde i korsningen vid Sjögatan (se vidare under *Riksintresse för vägar och järnvägar* nedan). Den nuvarande vägen, Malmöleden och Oljehamnsleden, för transporter till och från hamnverksamheten via hamnens gate påverkas inte av detaljplaneförslaget, då anslutningen ligger cirka en kilometer söderut. Inte heller möjligheter till tågtransporter påverkas negativt av planförslaget, då kombiterminalen inte påverkas och inte heller funktionen av befintligt industrispår. Utifrån detta bedömer staden att riksintresset för hamnens verksamhet tillgodoses.

En mindre del av förgården till hamnkontoret, som ingår i riksintresseområdet, tas i anspråk för allmän plats för att möjliggöra en planskild gång- och cykelväg under väg E4. Även en kort sträcka, drygt fem meter, av industrispårets norra del behöver tas i anspråk för att rymma gång- och cykelvägen. Den berörda sträckan av spåren, som är en rest av en tidigare spårdragning till hamnverksamheten på Oceanpiren, ligger efter stoppblocken för vändspåren, varför funktionen inte påverkas av förändringen. Industrispårets vändmöjlighet i norr nyttjas dock inte idag, och spårområdet har enligt gällande detaljplan en begränsad tid kvar för hamnändamål, då området efter den 30 november 2025 enligt gällande detaljplan är parkmark. Hamnens miljötillstånd för den aktuella delen upphör att gälla vid samma tidpunkt.

Helsingborg är den i särklass mest trafikerade hamnen i Sverige, med drygt 25 000 anlöp per år inklusive färjetrafiken. När det gäller gods är Helsingborg den fjärde största hamnen, sett till mängden gods som lastas och lossas, med drygt 9 000 000 ton per år. Hamnen utnyttjar idag cirka halva verksamhetsutrymmet som finns i gällande miljötillstånd, vilket innebär att det finns goda utvecklingsmöjligheter utifrån miljötillståndet. På hamnens nuvarande plats finns dock inte möjlighet att utöka containerverksamheten i sådan utsträckning att hela det nuvarande miljötillståndet utnyttjas, på grund av behov av sammanhängande pirlängder och större vattendjup i kombination med ytor och effektiv intern logistik. Helsingborgs hamn utreder därför förutsättningarna för en flytt av containerverksamheten inklusive kombiterminalen, till ett läge längre söderut i hamnområdet.

En flytt av hamnen söderut kräver nytt miljötillstånd för hamnverksamheten, tillstånd för vattenverksamhet och ny detaljplan. Processen för hamnens tillståndsansökan är påbörjad och ett församråd har hållits med Länsstyrelsen. Planuppdrag för ny detaljplan för en flytt av containerhamnen gavs av stadsbyggnadsnämnden i juni 2022 och ett avgränsningssamråd för detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning har hållits med Länsstyrelsen i juni 2023. En flytt av kombiterminalen kan effektiviseras väsentligt av att ett nytt sydligt hamnspår anläggs, som tillgodoser hamnens och IPOS behov av tågtransporter utan att vändning måste ske inom den nuvarande kombiterminalen. Utredning av ett sydligt hamnspår pågår.

Underlag, resonemang och ställningstaganden till stadens konstaterande framgår nedan.

Precisering av Riksintresset Helsingborgs hamn

Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att i samarbete med Trafikverket (då Vägverket och Banverket) ta fram en rapport för att precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Helsingborgs hamn samt att beskriva de funktioner som då ingick i respektive riksintresse. Ett övergripande syfte med arbetet var att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset av hamnen ska beskrivas och närmare preciseras. Rapporten *Riksintresset Helsingborgs hamn* (Länsstyrelsen i Skåne län, rapport 2009:6) preciserade den samlade syn som staten då hade på riksintresset Helsingborgs hamn. Rapporten skulle tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

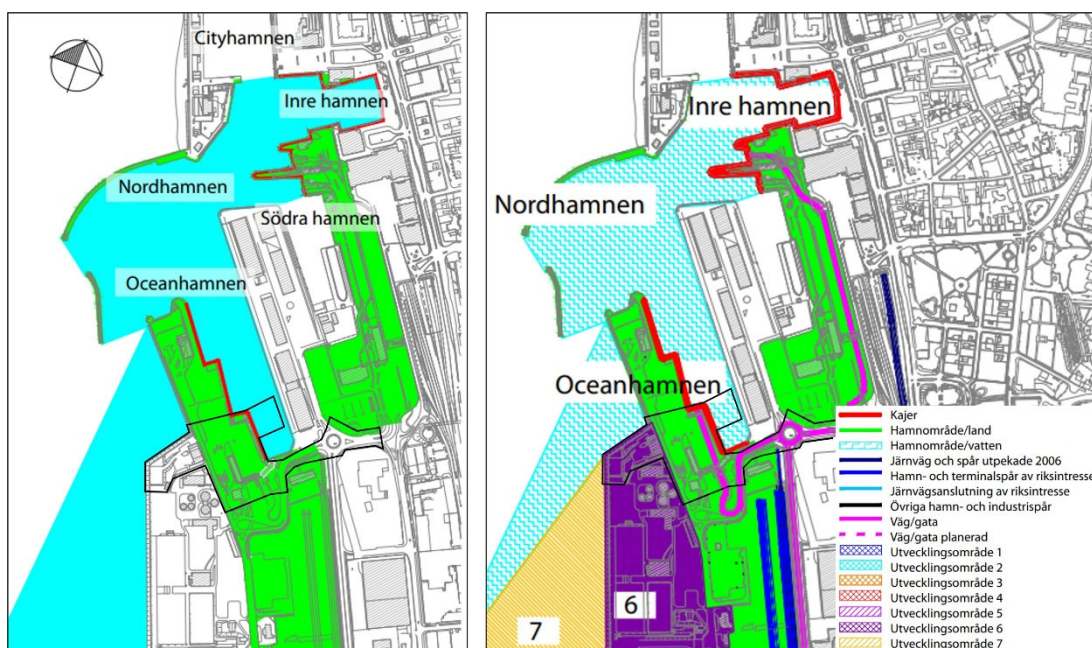
Av preciseringen framgår följande; "Riksintresset är inte statiskt, det förändras med verksamheten. Riksintresset syftar till att skydda utnyttjandet av viktiga hamnfunktioner. Om en ny hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den tidigare hamnfunktionen komma att omprövas."

De kriterier som varit utgångspunkter i bedömningen av vilka hamndelar som då skulle ingå i riksintresset Helsingborgs hamn framgår av preciseringen av riksintresset.

1. en samlad hamnfunktion, som har en omfattande godshantering (årlig volym på 1,5 miljoner ton gods) eller som har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare) samt har intermodala förbindelser med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
2. en hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
3. en hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
4. en hamn eller hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.

Boverket har 2020, på uppdrag av regeringen, samordnat fem myndigheters översyn av kriterierna för riksintresseanspråk, vilket redovisas i Boverkets rapport 2020:26 *Översyn kriterier riksintressen*. Utöver den begränsning som Länsstyrelsen låtit meddela i sitt granskningsyttrande till FÖP H+ har den precisering som redovisats i rapporten från år 2009 inte reviderats av Trafikverket/Länsstyrelsen. De nya kriterierna som anges i Boverkets rapport kan således inte anses ha påverkat bedömningen av Helsingborgs hamn.

I princip hela det aktuella planområdet ligger inom område som i preciseringen från 2009 redovisas som riksintresse för hamn, inom den del som benämns *Oceanhamnen*, eller inom utvecklingsområde för hamn, den del som benämns *Utvecklingsområde 6*. Direkt väster om planområdet är även *Utvecklingsområde 7* utpekade.



3.2 Utsnitt ur preciseringen av (2009:6) Riksentresset Helsingborgs hamn. Befintliga hamndelar av riksintresse till vänster, områden som staten gör anspråk på som områden av riksintresse till höger. Det nu aktuella planområdet är markerat med tunn svart linje.

I preciseringen lyder beskrivningen av befintliga hamndelar av riksintresse:

Oceanhamnen: "Vattenområdet samt den västra hamndelen som (juni 2009) används för färjetrafik. Skulle färjetrafiken i denna hamndel permanent flyttas till annan hamndel eller samordnas med övrig färjetrafik i annan del av hamnen kan riksintresset omprövas för denna hamndel. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3."

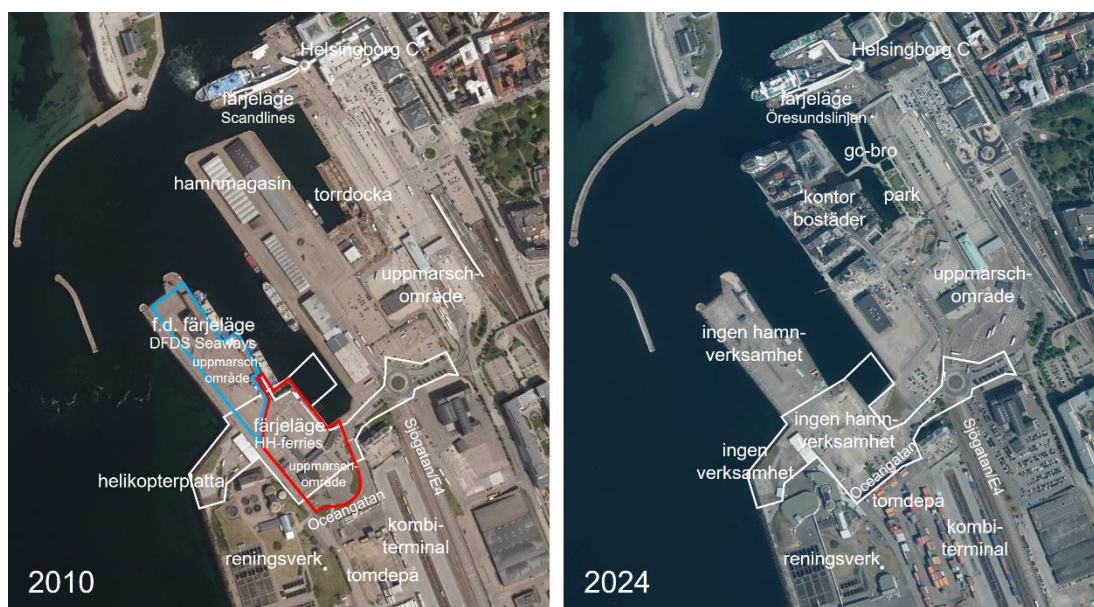
Beskrivningen av områden som staten gör anspråk på som områden av riksintresse lyder:

Utvecklingsområde 6: "Om en förändring sker av värderingen och nuvarande utnyttjande av detta område, skall planeringen inriktas mot en användning för Helsingborgs hamns långsiktiga utveckling och/eller för annan hamn med sjöfartsberoende verksamhet."

Utvecklingsområde 7: "Vattenområde inom gräns för allmän hamn mellan infart till Norra hamnen och infart till Västhamnen. Förutsätter godkännande efter särskild miljöprövning och att utfyllnadsmassor är lätt tillgängliga."

Sammanslagning av Scandlines och HH-ferries

Under 2011 slogs färjerederierna Scandlines och HH-ferries ihop för att uppnå en högre effektivitet. HH-ferries färjeterminal på Oslopiren avvecklades och färjetrafiken i denna hamndel flyttades permanent till Inre hamnen och samordnades med Scandlines, numera Öresundslinjen, som utgår från Helsingborg C. Efter sammanslagningen ändrades Oceangatan till dagens sträckning och en del av uppmarschområdet till tidigare HH-ferries på Oslopiren har gjorts om till containerdepå för containerverksamheten, söder om gatans nuvarande läge. Oceangatan fungerar som en allmän gata och är i sitt nuvarande läge planlagd för hamnändamål för det tidigare färjeläget. Efter 2011 har Oslopiren inte använts för någon hamnverksamhet då det inte funnits något sådant behov. Istället har Oslopiren använts för tillfälliga verksamheter som ej är av riksintresse. Bland annat för projektet Pixlapiren, som mellan 2016 och 2023 var en del i stadsutvecklingsprojektet H+ med syfte att levandegöra kommande utvecklingsområden. Terminalbyggnaderna till gamla HH-ferries revs 2023, och under 2024 sanerades området och fylldes upp inför utbyggnaden av ett badhus.



3.3 Förändringar av användning inom området kring Oceanhamnen, Södra hamnen, Oceanpiren och Oslopiren. Röd markering visar den ungefärliga avgränsningen av HH-ferries, blå markering visar DFDS Seaways färjeläge för Oslobåtarna. Aktuellt planområdet markerat med tunn vit linje.

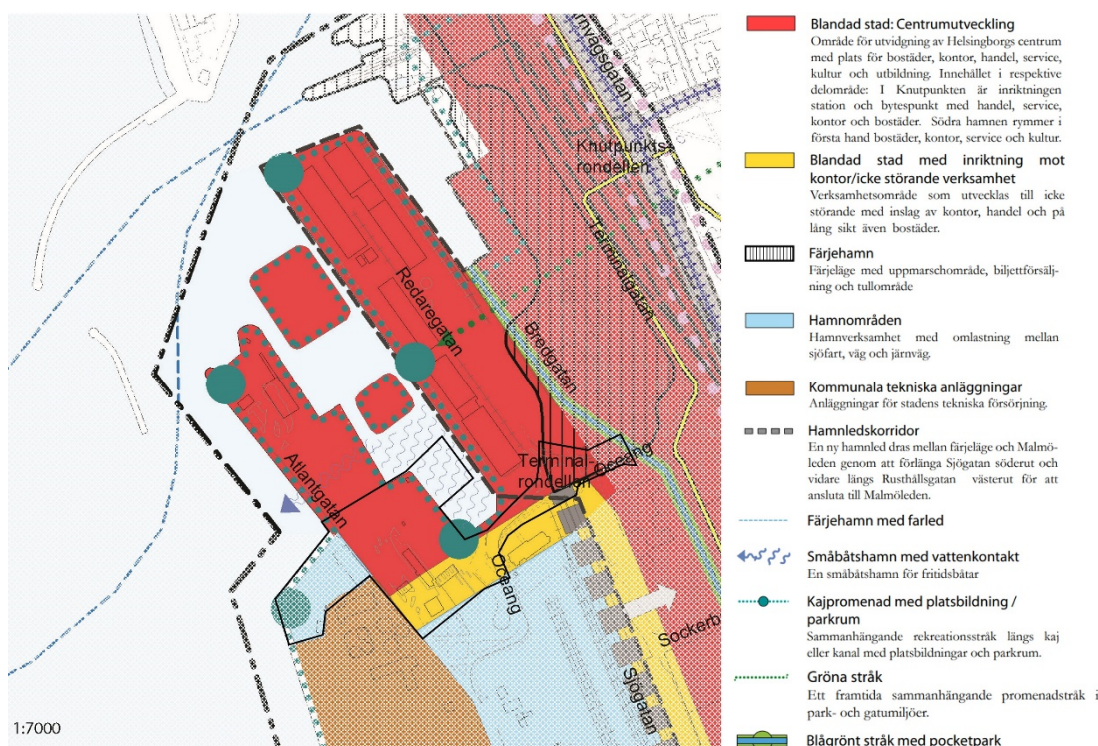
Redan 2006 upphörde Oslobåtarna att avgå från Sundsterminalen, då DFDS Seaways samlade sin trafik med Oslobåtarna till Köpenhamn. Terminalbyggnaden med väntsal längst ut på Oslopiren revs 2015. En yta i anslutning till Oslopiren (helikopterplatta med mera inom fastigheten Verket 3, direkt väster om) avvecklades och återlämnades till staden 2017.

FÖP H+ samt Länsstyrelsens granskningsyttrande

I en fördjupning av översiktsplanen, FÖP H+, (antagen av kommunfullmäktige den 23 november 2011) redovisas det nu aktuella planområdet som *Blandad stad; centrumutveckling* som en utvidgning av Helsingborgs centrum med plats för bostäder, kontor, service, kultur och utbildning. Gränsområdet mot containerverksamheten redovisas som *Blandad stad med inriktning mot kontor/icke störande verksamhet*, med beskrivningen verksamhetsområde som utvecklas till icke störande med inslag av kontor, handel och på lång sikt även bostäder. Det nu aktuella planförslaget följer fördjupningen av översiktsplanen. Inom det aktuella området redovisas också *Kajpromenad med platsbildning/parkrum*, som ett sammanhängande rekreativstråk längs kaj eller kanal, och *Småbåtshamn med vattenkontakt* i Oceanhamnsbassängen. I den västra delen redovisas den planerade parken som *Hamnområde*, men också *Kajpromenad med platsbildning/parkrum*.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande över FÖP H+ hänvisas till att statens ställningstaganden kring riksintresset framgår av Länsstyrelsens rapport *Riksintresset Helsingborgs hamn, 2009:6*. Vidare slår Länsstyrelsen fast att *"Statens anspråk enligt denna rapport kvarstår med undantag av Oceanhamnen då färjetrafiken i denna hamndel flyttats permanent."* Riksintresset har således enligt statens bedömning begränsats under år 2011 till att inte längre omfatta vattenområdet samt den västra hamndelen som tidigare använts för färjetrafik, se även figur 3.3 ovan.

Vad gäller områden där intressekonflikter uppstår, bland annat de som idag inrymmer kommunaltekniska anläggningar, framgår av Länsstyrelsens granskningsyttrande att dessa får avgöras i framtida detaljplanprocesser. Länsstyrelsen betonar dock att gällande bullerriktvärden för nyetablerad hamnverksamhet måste innehållas för att säkerställa att tillkomsten eller utnyttjandet av Helsingborgs hamn inte påtagligt försvåras.



3.4 Utsnitt ur FÖP H+, teckenförklaringen visar endast ändamål som finns inom kartbilden (2011). Det nu aktuella planområdet är markerat med tunn svart linje. Inom området redovisar FÖP H+ område för Blandad stad, centrumutveckling samt Blandad stad med inriktning mot kontor/icke störande verksamhet. En mindre del i väster utgör Hamnområde samt kajpromenad med platsbildning/parkrum.

En Planeringsstrategi för Helsingborgs stad som omfattar alla delar av Helsingborgs översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i maj 2024. Enligt planeringsstrategin pågår ett arbete med ändring av översiktsplanen, Stadsplan södra staden, som vid antagande ersätter FÖP H+, men fram till antagande av Stadsplan södra staden är FÖP H+ aktuell. Även i det pågående arbetet med ändring av översiktsplanen redovisas det nu aktuella planområdet för ny mångfunktionell bebyggelse – bostäder, ny närpark och kajpromenad. Ändringen av översiktsplanen bedöms kunna antas under våren 2026.

Hamnens syn på användning av områden för hamnverksamhet framåt

I ett PM Helsingborgs Hamn – hamnområdet Södra Hamnen/Oceanhamnen (april 2025) har hamnen redogjort för sin syn på kajer, områden och funktion för hamnverksamheten. Helsingborgs Hamn har efter hand sedan omkring 15 år återlämnat områdena kring Oceanhamnen och Södra hamnen till staden, då de inte behövs för hamnverksamhet längre, vilket enligt hamnen var en enkel och korrekt bedömning. Helsingborgs hamn klargör dock att området Nordhamnen och uppmarschområdet till dagens HH-led (Öresundslinjen) kvarstår i Helsingborgs Hamns regi. Dessa land- och vattenområden är centrala för färjesjöfarten på HH-leden, varför åtgärder i anslutning till området måste säkerställa att denna funktion kan upprätthållas utan inskränkningar.

Funktionen som Oceanhamnen, dess kajer, pirar och landområden en gång hade, har ersatts av större, bättre och mer ändamålsenliga anläggningar i andra hamndelar (Västhavnen och Sydhamnen). Där finns kajer, ytor, anläggningar, tillstånd och Roro-lägen med betydligt större kapacitet, som kan utnyttjas av den kund som efterfrågar det. Helsingborgs hamn kan inte se att området och anläggningarna (kajer, vatten, pirar och landområden) i Oceanhamnen uppfyller något

av de fyra kriterier som var utgångspunkt för bedömningen av riksintresse för hamn, se under rubriken *Precisering av Riksintresset Helsingborgs hamn* ovan.

Den verksamhet Helsingborgs Hamn bedrev i området var huvudsakligen RoRo/färjetrafik, styckegodstrafik och tillhörande magasinshantering. Dessa verksamheter avvecklades efterhand, då tjänsterna ej efterfrågades av hamnens kunder. Kajer och områden i Oceanhamnen och Södra hamnen servade en sjöfart som inte längre finns idag. Containersjöfart har ersatt styckegodstrafik. Färjetrafiken har omlokaliserats från Oslopiren till Helsingborg C för att uppnå en högre effektivitet genom att koncentrera alla färjor till en plats. En del av uppmarschområdet till Oslopiren har gjorts om till containerdepåer till containersjöfarten i anslutning till kombiterminalen, se *figur 3.3* ovan. Magasinsverksamhet i kombination med styckegodshantering mötte inte branschens krav på effektivitet och verksamheter avvecklades. Då detta stod klart behövde inte Helsingborgs Hamn, eller dess sjöfartskunder kajerna/området, varför de återlämnades till staden för annan användning. Södra hamnen återlämnades 2009 och Oceanhamnen återlämnades 2011, då den sista kvarvarande hamnverksamheten på Oslopiren avvecklades genom dåvarande HH-ferries flytt till nytt kajläge vid Helsingborg C. Fastigheten Verket 3, direkt väster om Oslopiren, avvecklades och återlämnades till staden 2017.

Fartygen växer, för att öka effektiviteten och få stordriftsfördelar. Dagens moderna RoRo-fartyg (roll-on/roll-off) är oftast 160-180 meter långa och nya RoRo- och RoPAX-fartyg byggs 240 meter långa. Maxlängden för fartygstrafik i Oceanhamnen är 115 meter, och djupgåendet endast 6,5 meter. Bassängen och kajerna är därför inte användbara för moderna fartyg.

För att en hamn ska vara effektiv behövs även tillgänglighet till andra transportslag och närhet till kommunikationer. Uppmarschområden för trafik behöver finnas och möjlighet att smidigt kunna ta sig till området. Delar av uppmarschområdet till Oslopiren är omvandlat för containerhantering. Byggnader för tull, kontroller med mera är rivna.

En hamn behöver ytor och områden som ligger nära kajen för att kunna hantera gods på ett effektivt sätt (godshantering/lossning/lastning/lagring). På Oslopiren och i Oceanhamnen är de tillgängliga ytorna intill kajerna mycket små. Hamnen bedömer att en användning som uppmarschområde eller för godshantering inte är tillräcklig eller effektiv, och möter därför inte sjöfartens krav på funktion. Att använda Oslopiren, eller fastigheten Verket 3, för containerhantering är enligt hamnen inte möjligt, då ytorna är för små och det saknas kajbärighet för kranar.

Gods eller passagerartrafik i kombination med sjöfart innebär stor omgivningspåverkan. Farligt gods, tung trafik och framförallt buller är störningar som behöver hanteras. Damning och/eller hantering av hälsovådliga ämnen kan vara andra. Närheten till bebyggelse och bostäder gör att risken för störningar är hög. Enbart buller (fartygsmotorer, trafik, klaffljud, fartygets fläktar) gör, enligt hamnens rapport, att det inte går att bedriva sjöfart på den aktuella platsen, då bostäder finns på endast 100 meter avstånd.

Helsingborgs hamn har tillstånd enligt miljöbalken att bedriva hamnverksamhet på Oslopiren (*miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Skåne län, beslut 2008-05-22*). Utöver villkoren i miljötillståndet har miljöprövningsdelegationen meddelat slutliga villkor för buller från hamnverksamheten (*beslut 2013-06-13*), med olika villkor för buller från verksamheten vid färjeterminalen respektive buller från verksamheten vid kombiterminalen. Oavsett vilken typ av hamnverksamhet som utifrån miljötillståndet från 2008 skulle kunna bli aktuell att bedriva, behöver bullervillkoren för den aktuella verksamheten innehållas gentemot befintliga bostäder på Oceanpiren. Att avskärma buller över 100 meter öppet vatten (Oceanhamnsbassängen), så att gällande bullerriktvärden för nyetablerad hamnverksamhet klaras, bedöms inte genomförbart.

Även genom medgivandet av bostadsbebyggelsen på Oceanpiren har den reducering av riksin-
tresset för Helsingborgs hamn som Länsstyrelsen angett i sitt granskningsyttrande över FÖP H+
kommit att befastas. Bostäderna på Oceanpiren planlades innan Boverkets vägledning *Industri-
och annat verksamhetsbullen vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder* (2015:21) till-
kom, varför kompensationsåtgärder såsom ljuddämpad sida inte bedöms tillämplig.

Riksin- tresse för vägar och järnvägar

Riksin-
tresset för väg E4, där Sjögatan, Oljehamnsleden och Malmöleden ingår, bedöms inte på-
verkas negativt av planförslaget. Åtkomsten till Sjögatan och därmed uppmarschområdet be-
döms inte försvåras av den tillkommande trafik som planförslaget genererar. Den nuvarande
cirkulationsplatsen mellan Sjögatan, Ocean-
gatan och uppmarschområdet till färjorna kommer i
enlighet med detaljplaneförslaget att byggas om så att trafik från Öresundslinjen har företräde
före trafik till Oceanhamnen, vilket kommer att förbättra kapaciteten jämfört med dagens situat-
ion. Ökningen av trafiken och av antalet passerande gående och cyklister som en utbyggnad en-
ligt planförslaget medför, innebär också att en planskildhet för gång- och cykeltrafikanterna
kommer att byggas, både av kapacitetsskäl och ur trafiksäkerhetssynpunkt (se vidare under
Gång- och cykeltrafik). De båda åtgärderna har stöd i det nu aktuella detaljplaneförslaget och in-
nebär att färjan och uppmarschområdet hinner tömmas helt innan en ny färja anlöper och fyller
på med ny trafik på uppmarschområdet.

Riksin-
tresset för Väst-
kustbanan bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Det framtida
riksintresset för en kommande HH-förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, för både väg
och järnväg, bedöms inte heller påverkas negativt av planförslaget.

Riksin- tresse för sjöfarten

Riksin-
tresset för sjöfarten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Inloppet till färjelä-
get framtidssäkras av åtgärder på Oslopiren, som utgör klimatskydd och vågbrytare för färjetra-
fiken, tillsammans med de två yttre vågbrytarna som omger Nordhamnen.

Riksin- tresse för kustzonen

Riksin-
tresset för kustzonen bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Området är redan
exploaterat och en utbyggnad av gång- och cykelvägar, kajpromenad och park främjar möjlig-
heterna att röra sig och vistas inom området.

Riksin- tresse för kulturmiljövård

Riksin-
tresset för kulturmiljövården, i nära anslutning till planområdet, bedöms inte påverkas
negativt av planförslaget. I planförslaget beaktas hamnkaraktären genom att pirernas form i hu-
vudsak bibehålls vid renovering av kajerna, dock med en mindre utfyllnad i den inre delen av
hamn-
bassängen. Det tillkommande badhuset har dock en helt annan funktion än de hamnmaga-
sin som tidigare funnits i området. Stadsbilden inom området blir förändrad, liksom stadssiluet-
ten från sundet och vyn över sundet från stadskärnan och Stadsparken. Förändringarna bedöms
dock inte skada riksin-
tresset.

Strandskydd

De delar av området som inte är planlagda omfattas idag av strandskydd, och i samband med
planläggningen återinträder det även inom tidigare planlagda områden om inte dispens ges.
Strandskyddet upphävs enligt planförslaget inom hela planområdet. Syftet med strandskyddet
är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt
att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Då området utgör redan
ianspråktagen mark, tidigare hamnområde, som i huvudsak är asfalterad och saknar vegetation,

bedöms syftet med att säkra goda livsvillkor för djur och växter som mindre relevant. Vad gäller allmänhetens tillgång till strandområden, säkerställer förslaget till detaljplan att kajerna inom planområdet blir tillgängliga för allmänheten, vilket följer syftet med strandskyddet.

3.3 Miljö, hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Gällande miljökvalitetsnormer 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).

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms inte bidra till överskridande av miljökvalitetsnormerna. En planskild cykelväg kommer att byggas österut mot de södra uppgångarna på Helsingborgs centralstation via Terminalgatan och mot ett hållplatsläge för Helsingborgsexpressen, vilket ger goda möjligheter att åka kollektivt. Den nya gång- och cykelbron, Varvsbron, över uppmarschområdet ger närhet till centralstationen. Detaljplanen möjliggör också för en busshållplats längs Oceangatan, nära huvudentrén till badhuset.

Utbyggnaden genererar relativt lite tillkommande trafik i det övergripande vägnätet. Eftersom det inte finns någon direkt koppling med bil mot Järnvägsgränd bedöms inte trafik från planområdet belasta centrum i någon större utsträckning.

Emissioner från sjöfarten och färjetrafiken framgår av rapporten *Sjöfartens utsläpp till luft runt Skåne samt haltberäkningar för hamnstäderna Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad (Skånes luftvårdsförbund, maj 2015)*. Enligt rapporten bidrar de centralt placerade passagerarfärjorna (Sundsbussarna, Scandlines och HH-ferries (Öresundslinjen sedan 2023)) med cirka 15 procent av kvävedioxidhalten i luften över de centrala delarna i Helsingborg (urban bakgrund, vid taknivå).



3.5 Halter kvävedioxid på 20 meters höjd, årsmedelvärde.

Med hjälp av Skånes emissionsdatabas har mer detaljerade beräkningar gjorts för planområdet, utifrån aktuella utsläppsdata av hur mycket utsläpp som sjöfarten bidrar med, där varje enskilt fartygs utsläpp från kända positioner adderats ihop (miljöförvaltningen i Malmö, september

2015). Fartygens utsläpp av kväveoxid har omvandlats till haltbidrag av kvävedioxid inom området, och kan jämföras mot gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Kvävedioxidhalten är en vedertagen indikator på hälsofarliga föroreningar från förbränningsmotorer såsom partiklar och sot. Beräkningarna är gjorda för en statistisk tidsperiod, och motsvarar en genomsnittlig meteorologi.

Inom planområdet beräknas årsmedelhalten kvävedioxid uppgå till 16 µg/m³ luft på 20 meters höjd. Halten är två enheter lägre vid marknivå. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid är 40 µg/m³. Uppmätta nivåer ligger således under miljömålet som är 20 µg/m³, en nivå som bedöms hälso-mässig säker.

Markföroreningar

Inom planområdet finns markföroreningar. För att säkerställa en lämplig miljö för idrottsverksamhet och arbetsplatser, och skapa bättre förutsättningar för den omgivande marina miljön har en riskbedömning avseende föroreningar i mark och grundvatten utförts under 2020-2021. Därtill har åtgärdsalternativ för hantering av föroreningar för olika markanvändningsscenarier tagits fram. Övergripande åtgärds mål för stadsdelen i stort har fastställts i samförstånd med tillsynsmyndigheten miljöförvaltningen. De övergripande åtgärds målen är att:

- området ska kunna nyttjas för blandad stadsbebyggelse som medger bostäder, centrum-verksamhet, gator, park, och idrottsanläggningar,
- markföroreningar inte ska utgöra oacceptabla hälsorisker för boende, yrkesverksamma eller besökande,
- spridning av föroreningar från området inte ska ge upphov till oacceptabel påverkan på recipienten Öresund,
- schakt och borttransport av förorenade massor ska begränsas om hälso- och miljörisker bedöms som acceptabla, för att gynna en hållbar utveckling avseende resurshushållning.

I området har många och omfattande miljötekniska markundersökningar utförts (Tyréns 2017 (flera) och 2019, WSP 2018, Ramboll 2019 (flera)). Resultaten visar på förekomst av föroreningar över Naturvårdsverkets generella riktvärden för både KM (känslig markanvändning) och MKM (mindre känslig markanvändning) (NV rapport 5976, 2009 rev 2016). Ställvis kan det förekomma halter över *Avfall Sveriges* rekommenderade haltgränser för farligt avfall (*Avfall Sverige* 2007:01). Påträffade föroreningar består i huvudsak av PAH (polycykliska aromatiska kolväten) och metaller. Ställvis förekommer även kisaska samt alifatiska och aromatiska kolväten. Halterna varierar mycket inom området, främst på grund av att det utgörs av fyllnadsmassor med skiftande ursprung, men också för att olika verksamheter som har orsakat föroreningar har bedrivits inom olika delar inom planområdet. Exempelvis har det funnits lagring av olja (Norra oljehamnen) inom planområdets sydvästra delar. Fyllnadsmassornas mäktighet varierar mellan cirka 0-7 meter och underlagras av naturlig sand alternativt sedimentärt berg.

Ytterligare utredningar har tagits fram för det aktuella området. Mätbara åtgärds mål togs fram under 2020-2021 i en fördjupad miljö- och hälsoriskbedömning och denna ligger till grund för hur föroreningarna ska hanteras i fortsatt skede. Riskbedömningen visar att det inom delar av det undersökta planområdet (etapp 2, östra och centrala delen av etapp 3 och etapp 4) finns ett behov av åtgärder av förorening i fyllning för att säkerställa acceptabla risker för hälsa och miljö.

En åtgärdsutredning har utförts (WSP 2022) för att utreda vilken efterbehandlingsmetod som är mest lämplig utifrån riskbedömningens slutsatser samt den planerade markanvändningen inom området. Slutligt val av åtgärder och dess omfattning har gjorts i samråd med tillsynsmyndigheten så att de övergripande åtgärds målen kan uppnås.

Då marken inom planområdet kommer att höjas, har tillsynsmyndigheten även bedömt att det är acceptabelt att överskottsmassor med lokalt ursprung, med motsvarande föroreningar (godkända för mindre känslig markanvändning, MKM) som påträffats inom området på Oslopiren återanvänds på platsen inom ytor som enligt planförslaget utgör badhus eller allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, exklusive parkmark. Sett till framtida markanvändning bedöms sådan återanvändning inte medföra någon oacceptabel risk för människors hälsa eller för miljön. Sammantaget bedömer tillsynsmyndigheten att planerad sanering innebär en stor förbättring avseende miljörisker även med återanvändning av massor godkända för mindre känslig markanvändning från extern plats. Återanvändning av massor som uppstått som ett överskott inom kommunen innebär en stor fördel ur klimat- och resursperspektiv. Inom parkmark bedöms dock att halterna i växtbädden bör vara så låga att exponeringsparametern *skydd av mark-miljö* uppfyller nivå för känslig markanvändning vid återanvändning av massor. Inom delar av planområdet kommer sanering att slutföras under våren 2025.

Inom planområdet finns även förorenade sediment i hamnbassängen, där det planeras ett havsbad. Sedimentprover har tagits (Ramboll 2014 samt Ramboll 2016 och 2017). Kompletterande provtagningar har också utförts under våren 2024. Proverna visar att föroreningsnivån av metaller, organiska tennföreningar, PAH och PCB är förhöjd.

I samband med övertäckning av sediment i den inre hamnbassängen i Oceanhamnen (Södra hamnen) (detaljplan för del av fastigheten Gamla staden 1:1 med flera, Oceanhamnen, 1283K-17465) genomfördes omfattande utredningar och utvärdering av åtgärdsalternativ. Samma metod som förordades för den inre hamnbassängen, och som utifrån pågående kontrollprogram visat sig fungera väl, kommer att användas även inom aktuellt område, trots att föroreningshalterna är betydligt lägre i Oceanhamnsbassängen. Åtgärderna innebär att sedimenten kommer att täckas med erforderlig mäktighet och med material i lämpliga fraktioner, så att människor eller det akvatiska systemet inte exponeras för föroreningarna och därmed inte utgör en risk för människors hälsa och miljön.

Vattenkvalitet

I planområdets östra del har en slänt anlagts mot kajen, som en del av kajkonstruktionen. Åtgärderna är tillståndspliktig vattenverksamhet och har tillstånd enligt 11 kap miljöbalken, enligt en dom i Mark- och miljödomstolen 2015-11-27.

Planområdet ligger inom ytvattenförekomsten Helsingborgsområdet (SE562290-124131) och inom grundvattenförekomsten Helsingborgssandstenen (SE621791-130957). Vattenförekomsterna berörs av miljökvalitetsnormer för yt- respektive grundvatten. Planens genomförande bedöms inte påverka den kemiska grundvattenstatusen eller grundvattnets kvantitativa status negativt, snarare kommer föreslagna planer att reducera belastningen på omgivande yt- och grundvatten, dels genom bortförsel av förorenade massor vid nybyggnation, dels genom installation av dagvattenhantering samt hårdgörande av ytor. Djupet till grundvattenytan är cirka två meter under befintlig kajnivå.

Generellt är föroreningarna i fyllnadsmassorna gamla och därmed hårt bundna (vilket både laktester och POM-tester indikerar) och de bedöms därför inte medföra någon betydande föroreningsspridning via grundvattnet. Grundvattenprov har uttagits vid flera undersökningar och saneringar inom planområdet och i dess närhet. Generellt visar grundvattnet på låga föroreningshalter men de kan ställvis vara förhöjda. Förhöjda föroreningshalter i grundvattnet har främst påträffats inom planområdets sydvästra del, vid containerterminalens norra del samt Atlantgatan och Oceangatan (områden som kommer att omfattas av sanering). Sammanfattningsvis kan

det konstateras att grundvattnet är förorenat inom vissa delar av planområdet och att grundvattnets föroreningshalter följer de halter som återfinns i fyllnadsmassorna. Halterna i grundvattnet förväntas minska som en effekt av saneringen och den reduktion av föroreningsmängderna i jorden som planeras.

Dagvattenplan för Helsingborgs stad (2023) syftar bland annat till att förbättra dagvattenkvaliteten inom de tekniska avrinningsområdena för att på sikt uppnå gällande miljökvalitetsnormer i vattenförekomster och övrigt vatten. Dagvattenkvaliteten beror till största delen på vilka ytor som vattnet rinner av ifrån, där vägtrafik och byggmaterial bidrar till föroreningar i dagvattnet, och valet av bra byggmaterial är viktigt. Den mest trafikerade gatan genom området är Ocean-gatan som förväntas trafikeras av 8300 respektive 3600 fordon längs olika delsträckor. Planförslaget medför också att de hårdgjorda ytorna inom området kommer att minska, då det blir en ny park där det idag delvis är bebyggt och hårdgjort, och trädplantering på allmänna ytor. Då hela planområdet kommer att höjas (se vidare under *Klimatanpassning* nedan) kommer föroreningarna i dagvattnet helt att genereras av hur marken kommer att användas utifrån planförslaget.

Beräkningar av dagvattenföroreningar har gjorts utifrån befintlig och föreslagen markanvändning och redovisas i *VA-utredning Oceanhamnen etapp 3 och 4* (Tyréns, 8 juli 2021). Beräkningarna, som har gjorts i StormTac, utgår från schabloner för olika typer av markanvändningar och visar inte exakta värden på belastning. Den planerade markanvändningen inom området minskar enligt beräkningarna belastningen av de flesta föroreningar, däribland för koppar och zink vilka är två av ämnena där halterna i recipienten i dagsläget ligger över dagvattenplanens gällande riktvärden i Helsingborg. För kadmium och kvicksilver ligger halterna precis på riktvärdet. Vad gäller fosfor har riktvärdet i den nu gällande dagvattenplanen sänkts från 200 till 50 µg/l jämfört med den dagvattenplan som gällde när utredningen togs fram, värdena är dock riktvärden och inte gränsvärden. Enligt beräkningen i StormTac utifrån planerad markanvändning är belastningen 130 µg/l.

Efter beräkningen har förslag till åtgärder tillkommit inom allmän plats, såsom skyfallsdiken med växtbäddar och träd längs Atlantgatan och i stråket öster om badhuset, vilka regleras i detaljplanen. Kajstråket norr om badhuset och kring det planerade havsbadet kommer också att utformas med planterade slänter och terrasseringar, vilket i VA-utredningen beräknades utifrån schablonen för hårdgjord kaj. Tillsammans bedöms de tillkommande åtgärderna förbättra förutsättningarna att uppnå riktvärdena i dagvattenplanen.

Ämne (µg/l)	Riktvärde enligt dagvattenplan	Befintlig markanvändning	Planerad markanvändning
Fosfor	50	250	130
Kväve	2 000	1800	1 600
Bly	8	12	5
Koppar	18	37	15
Zink	75	180	40
Kadmium	0,4	0,2	0,4
Krom	10	4	5
Nickel	15	5	4
Kvicksilver	0,03	0,01	0,03
Suspenderad substans	40 000	93 000	32000
Oljeindex	1000	710	290
Benso(a)pyren (BaP)	0,03	0,02	0,02

3.6 Gällande riktvärden enligt Dagvattenplan för Helsingborgs stad och beräknade föroreningshalter för befintlig respektive planerad markanvändning. Grå markering visar värden som är högre än gällande riktvärden, ljusgrå markering tangerar riktvärdena.

Enligt beräkningarna i StormTac medför planerad markanvändning att gällande riktvärde för fosfor överskrids, medan belastningen av många föroreningar minskar jämfört med befintlig markanvändning. Utöver de reningsåtgärder som regleras bedöms inte finnas behov av ytterligare rening av dagvattnet. Eftersom föroreningsbelastningen på det stora hela minskar inom området bedöms planerad bebyggelse inte heller försämra möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för vatten (MKN) i recipienten Öresund, som är en stor recipient med en större utspädningseffekt än vad mindre recipienter har.

Klimatanpassning

En utredning av möjlig klimatanpassning av planområdet, *Klimatanpassning Oceanhamnen, utformning av kustskydd vid planerad bebyggelse i Oceanhamnen* (Sweco Environment AB, 9 september 2020), har tagits fram. De skyddsnivåer som presenteras i rapporten har senare uppdaterats utifrån nya kunskapsunderlag både vad gäller medelvattenytans förväntade stigning och uppgifter om extremhändelser.

Skyddsstrategin för Oceanhamnen, som säkerställs genom den aktuella detaljplanen, baseras på SMHI:s senaste prognoser för medelvattenytans stigning givet klimatscenario SSP5-8,5 (övre percentilen) och tillgängliga analyser av extrema vattenstånd (SMHI, 2024). Strategin innebär att nivå för färdigt golv på bebyggelse och marknivån inom området generellt ska vara minst +3,5 meter (RH2000) samt att markreservationer inom allmän platsmark ska medge klimatanpassning för havsnivåer över den generella skyddsnivån.

Enligt beräkningar baserat på ovanstående underlag motsvarar den föreslagna skyddsnivån på +3,5 meter (RH2000) ett 100-årshögvatten mellan år 2130-2140, ett 200-årshögvatten cirka år 2130 samt en extremhändelse mellan år 2120 och år 2130. Nivån för en extremhändelse är bedömd till +2,01 meter (relativt medelvattenytan), vilket är högre än det förmodade havsvattenståndet i Öresund under Julstormen 1902 (SMHI, 2020) och i linje med SMHI:s tidigare "högsta beräknade nivå" (SMHI, 2018).

Föreskriven höjd över nollplanet längs Oceangatan och Atlantgatan är omkring +3,5 meter, med en variation längs sträckan för vattenavrinning. Närmast den planerade kanalen i norr är föreskriven höjd på Atlantgatan +4,0 meter. Enligt utredningen har parken en relativt hög vågexponering och krönet mot Öresund ska anläggas på +4,6 meter (RH2000). Åtgärder som minskar markens erosionskänslighet kan med fördel utföras i den västra delen av parken. Höjdsättningen av allmän plats inom planområdet innebär alltså att vistelseytor inom området är klimatanpassade och att det finns säkra reträttvägar vid extrema vattenstånd och risk för översvämning under bebyggelsens förväntade livslängd (minst 100 år). Längs kajen får dessutom ytterligare klimatskydd, exempelvis en mur, uppföras som en klimatsäkring för klimatförändringar på ännu längre sikt. Generellt är det av stor vikt att allmänna platser utformas så att vattnet kan rinna av, att befintlig intilliggande bebyggelse inte översvämmas, att instängda ytor undviks och robusta material används, för att undvika att ytskikt spolats bort. Om det i framtiden finns behov av det extra klimatskyddet behöver särskilda åtgärder vidtas för att undvika instängningseffekter.

Detaljplanen reglerar också att färdigt golv i publika lokaler ska ligga på minst +3,5 meter (RH2000). Avsikten är dock att färdigt golv i badhuset kommer att vara +4,0 meter, bland annat med hänsyn till höjdsättningen av entrétorget. Åtgärden bedöms tillräcklig för att bebyggelsen ska vara anpassad till framtida klimatförändringar, även vid ett scenario där utsläppstakten fortsätter som idag, i mer än hundra år för samtliga studerade högvattensscenarier.

Inne i Oceanhamnsbassängen är det mycket begränsad våghöjd, varför inga översvämningsrisker kopplade till vågöverspolning finns. Området bör istället dimensioneras för att hantera extrema vattenstånd. Planområdet kring hamnbassängen har en planerad höjdsättning av +3,5 meter vid bebyggelsen, med en nedtrappning närmast kajkanten.

En Skyfallsutredning för Oceanhamnen etapp 3A och 3B och Tillägg till skyfallsutredning har tagits fram (Cowi, 18 september 2022, 7 november 2022), vilka har justerats utifrån nya förutsättningar i Uppdatering av skyfallsutredning (Sweco, 7 november 2024). Med en höjdsättning och kompletterande åtgärder enligt den senaste utredningen bedöms flödet vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,3 kunna avledas mot recipienten på ett säkert sätt. Vid utloppen till havet behövs slussluckor genom framtida kustskydd för att skydda mot översvämning vid tillfälliga högvatten. Plats behöver också reserveras för diken i parken och längs Atlantgatan samt en nedsänkt växtbädd i stråket norrut från entrétorget. De utformningar av skyfallsåtgärder som redovisas i utredningen är exempel, och åtgärder med annan utformning som uppfyller samma kapacitetskrav är också möjliga. Utanför planområdet, inom reningsverkets fastighet, längs Atlantgatan söderut och längs Fiskepirsgatan söder om reningsverket, behövs åtgärder som säkerställer att befintliga byggnader och verksamheter inte påverkas. Åtgärderna behöver samordnas mellan staden, NSVA och Öresundskraft.



3.7 Höjdsättning utifrån vattenavrinning samt skyfallsåtgärder. (Sweco)

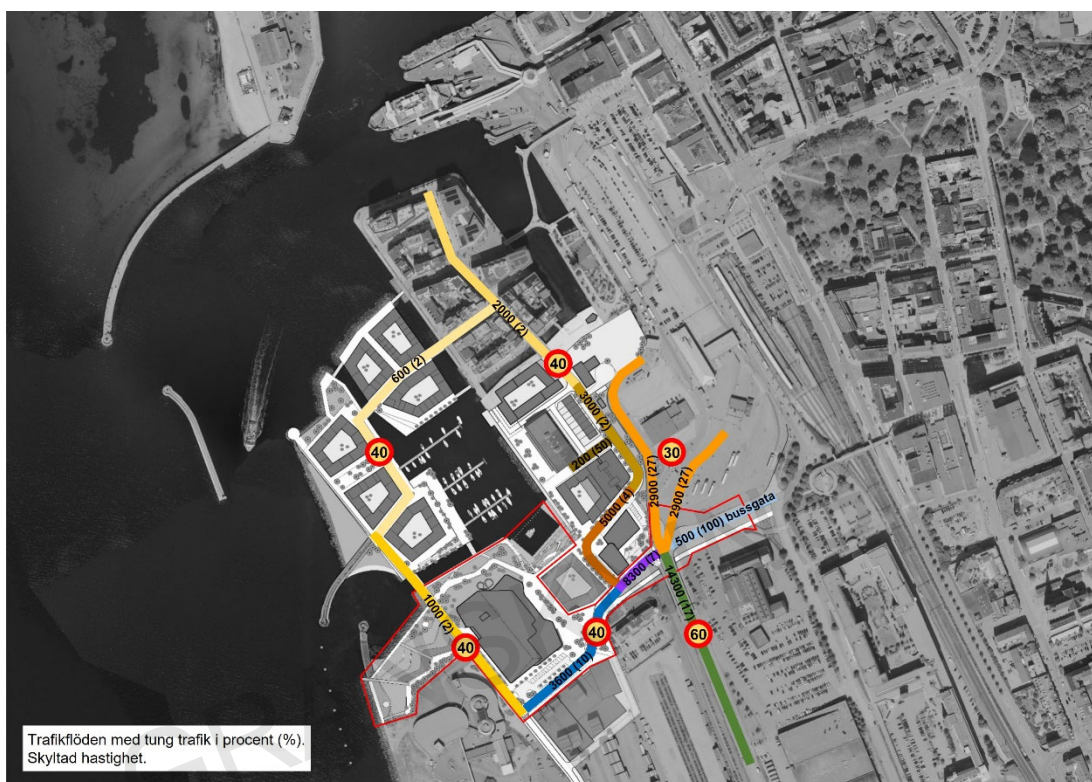
Trafikflöden

Trafikflödena inom planområdet är beräknade utifrån att Oceanhamnen är bebyggd i enlighet med gällande detaljplaner för den norra delen av Oceanpiren och att Oslopiren och ön är bebyggda i enlighet med pågående planuppdrag (dnr 1342/2018). Vidare bygger beräkningarna på

ett antagande av färdmedelsval för boende och sysselsatta i Oceanhamnen, där en tredjedel av resorna sker med bil och två tredjedelar sker med hållbara transporter såsom kollektivtrafik, cykel och gång.

Oceangatan beräknas trafikeras av omkring 8300 fordon per vardagsdygn, varav sju procent är tung trafik, fram till Redaregatan. Därefter minskar antalet fordon till 3600, men andelen tung trafik ökar till tio procent då busstrafiken bedöms utgöra en större del. Redaregatan beräknas trafikeras av 5000 fordon per vardagsdygn, varav fyra procent är tunga fordon, fram till infarten till parkeringshuset respektive lastfaret. Norr därom minskar trafiken till 3000 fordon, varav två procent är tung trafik. Trafiken in på tvärgatan norr om mobilitetshuset bedöms uppgå till 200 fordon, varav hälften utgör tung trafik med hänsyn till infarten till lastfaret. På Atlantgatan mot Oslopiren beräknas 1000 fordon passera genom planområdet per vardagsdygn, varav två procent är tung trafik. På bussgatan österut från korsningen med Sjögatan bedöms cirka 500 bussar passera.

All trafik till och från Oceanhamnen, såväl som busstrafik, hänvisas till Sjögatan. Från Sjögatan bedöms trafiken fördela sig så att hälften belastar Malmöleden fram till Gåsebäcksrondellen, och hälften fördelas mellan Järnvägsgatan, Planteringsvägen och mindre gator inom de närliggande stadsdelarna.



3.8 Beräknade framtida trafikflöden inom och i anslutning till området. Andelen tung trafik står inom parentes. Skyltarna visar vilken hastighetsgräns som gäller för olika vägsträckor.

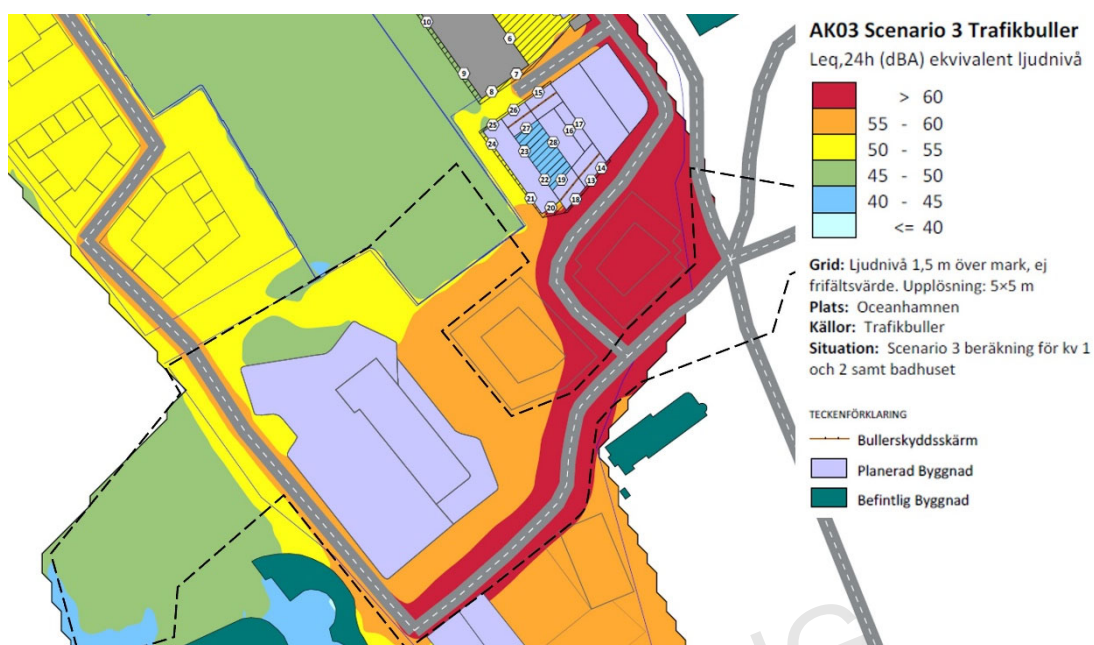
Järnvägen söder om Helsingborg C är en del av Västkustbanan och trafikeras enbart av persontåg. Dagens trafik utgörs av cirka 260 persontåg per dygn. På lång sikt väntas tågantalet öka då dubbelspår byggs ut genom Helsingborg. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040, kommer tågantalet att uppgå till cirka 350 persontåg per dygn.

Buller från vägar och järnvägar

Bullersimuleringar som visar ljudmiljön inom planområdet har tagits fram avseende trafikbuller (Efterklang 2024-07-02). Trafikbullret har beräknats utifrån den prognostiserade trafiken inom området och järnvägstrafiken på Västkustbanan år 2040 tillsammans med trafiken på upp-marschområdet, utifrån maximalt utnyttjande av Hamnens miljötillstånd för trafik till och från färjeläget.

Den aktuella detaljplanen medger inga bostäder, varför ljudnivån endast redovisas för vistelse-nivå på allmän plats. Ljudet från trafiken inom och i anslutning till området ligger i huvudsak på acceptabla nivåer med hänsyn till områdets centrala och kollektivtrafikhärläge. Inom parken och vid havsbadet är ljudnivån under 50 dBA.

Ljudnivåer inomhus i bostäder, kontor med mera regleras genom Boverkets Byggregler (BBR), och följs upp i samband med tekniskt samråd i bygglovhanteringen. Planen säkerställer att bebyggelsen kan utformas så att kraven i BBR uppfylls.



3.9 Trafikbullerutbredning, beräknad 1,5 meter över mark inklusive reflex från närmaste fasad. Planområdets ungefärliga gräns visas med svart streckad linje.

Industribuller – buller från hamnverksamheten

En exploatering enligt planförslaget genererar i sig inga bullerstörningar till omgivningen. Planområdet är dock beläget i direkt närhet till Helsingborgs hamn som alstrar buller av olika slag, varför bebyggelsen inom området är anpassad till utformning och innehåll så att goda boende- och vistelsemiljöer skapas.

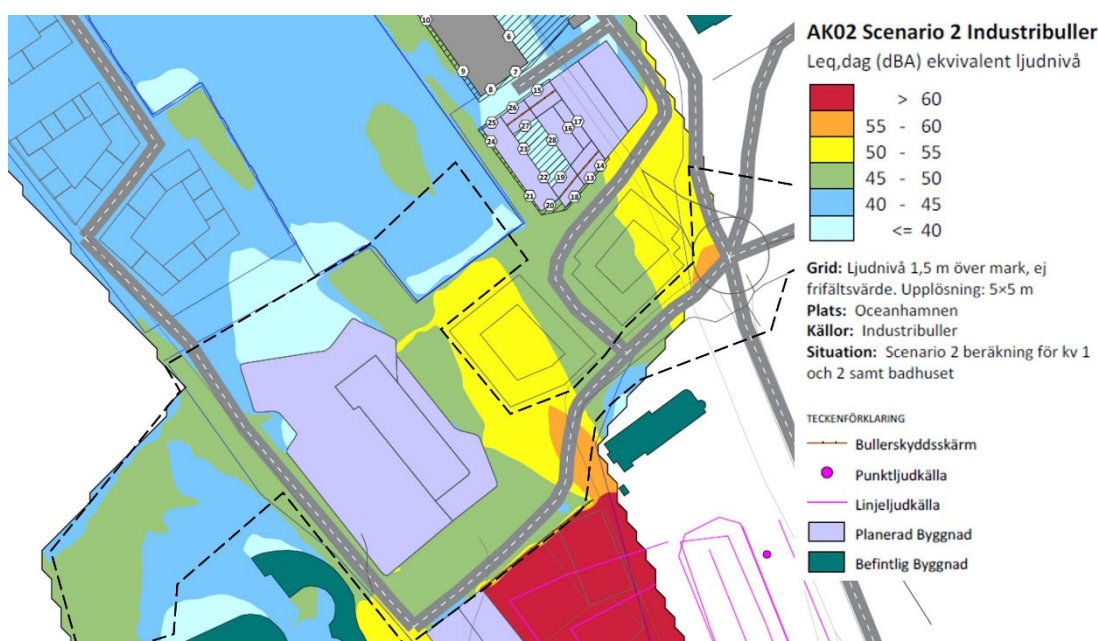
Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär (BFS 2020:2) avser buller utomhus från miljöfarlig verksamhet, teknisk utrustning, godshantering och rangering, trafik inom och utanför verksamhetsområdet, uppställningsplatser och flygplatser. För stationer och hållplatser, hamnar och färjelägen bör, enligt Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder* (2015:21), riktvärden för trafikbuller vara vägledande. Enligt Boverkets allmänna råd kan tre olika zoner användas för bostadsbebyggelse, skolor, förskolor och

vårdlokaler i områden som är utsatta för industri- eller annat verksamhetsbuller. För andra publika lokaler finns inga riktvärden.

Bullersimuleringar som visar ljudmiljön inom planområdet har tagits fram avseende ljud från hamnverksamheten (Efterklang 2024-07-02). Beräkningarna innefattar samtliga ljudkällor som ingår i hamnens miljötillstånd, exklusive buller från trafiken på uppmarschområdet, vilket ingår i beräkningarna för trafikbuller.

Den aktuella detaljplanen medger ingen bostadsbebyggelse, skola, förskola eller vårdbyggnad som behöver förhålla sig till Boverkets allmänna råd kring verksamhetsbuller, varför ljudnivån endast redovisas för vistelsenivå på allmän plats.

Beräkningarna visar att det är en god vistelsemiljö i anslutning till de publika funktionerna. Inom parken i väster och vid havsbadet är ljudnivån mellan 40 och 50 dBA.



3.10 Industribullerutbredning, beräknad 1,5 meter över mark inklusive reflex från närmaste fasad. Planområdets ungefärliga gräns visas med svart streckad linje.

Lågfrekvent buller

Lågfrekvent buller förekommer främst från färjetrafiken och andra fartyg som trafikerar hamnen. Det nu aktuella planområdet ligger på sådant avstånd från färjorna att det lågfrekventa ljudet inte bedöms påverka området.

Risker

Uppmarschområdet, Sjögatan och Oceangatan, i direkt anslutning till planområdet, trafikeras av transporter med farligt gods. En riskutredning *Oceanhamnen etapp 3 – Riskutredning avseende transport av farligt gods på Sjögatan, Oceangatan och ForSeas uppmarschområde* (Briab Brand och Riskingenjörerna AB, oktober 2022) har tagits fram för att utreda risker med transport av farligt gods på Sjögatan, Oceangatan och Öresundslinjens (tidigare ForSea) uppmarschområde. Utredningen visar hur riskhänsyn kan tas för de verksamheter som ingår i planförslaget.

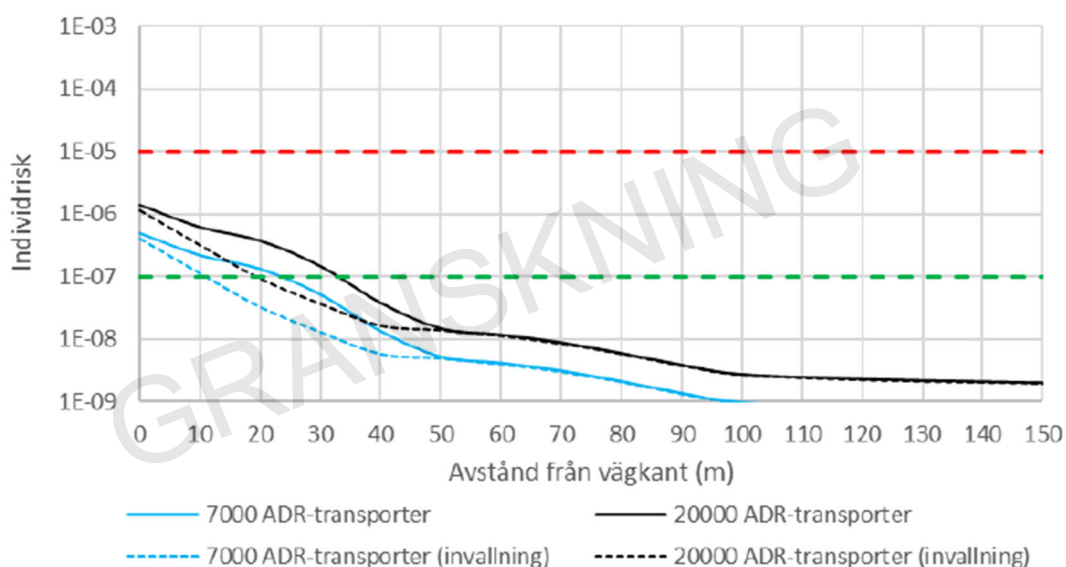
Farligt gods omfattar flera olika ämnen med varierande fysikaliska och kemiska egenskaper, vilket vid ett utsläpp medför olika typer av konsekvenser. Principiellt kan en indelning ske i mass-explosiva ämnen, giftiga kondenserade gaser, brandfarliga kondenserade gaser, giftiga vätskor, brandfarliga vätskor och frätande vätskor. Enligt riskutredningen omfattar planförslaget verksamheter med olika nivå på vilken individrisk som är acceptabel.

Markanvändning (Zon)	Verksamhet	Acceptabel individrisk (per år)
Mindre känslig verksamhet (B)	Parkering Handel < 3 000 m ²	< 10 ⁻⁵
Normalkänslig verksamhet (C)	Småhusbebyggelse Övrig handel Idrotts- och sportanläggningar utan betydande åskådarplats	< 10 ⁻⁶
Känslig verksamhet (D)	Flerbostadshus Idrotts- och sportanläggningar med betydande åskådarplats	< 10 ⁻⁷

3.11 Kategorier för markanvändning för planerade verksamheter och kriterier för acceptabel individrisk.

Beräkningar har genomförts med 20 000 årliga transporter med farligt gods, utifrån uppgifter från Öresundslinjen. Resultatet av beräkningarna visar att;

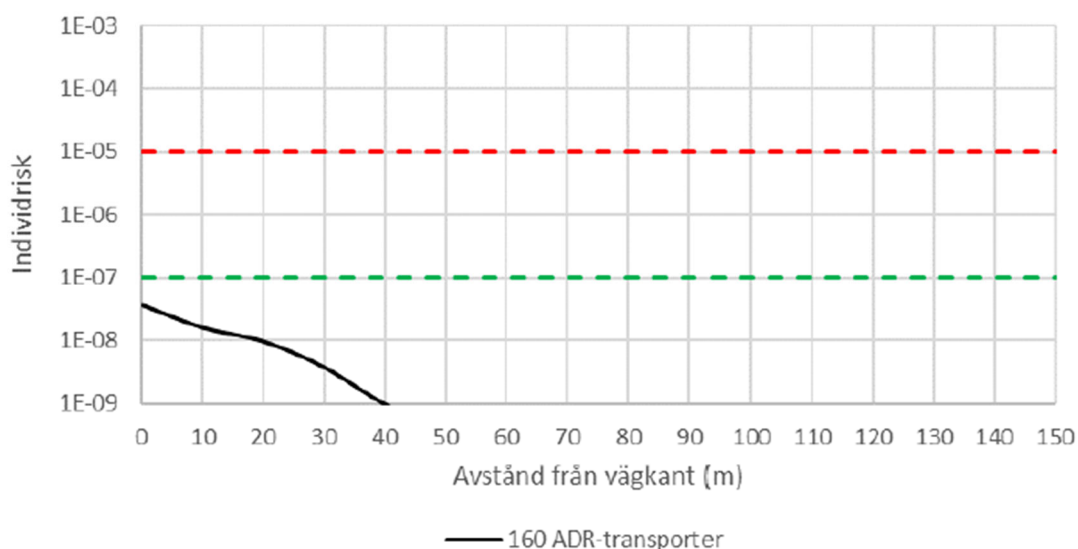
- risknivån vid uppmarschområdet understiger 10⁻⁷ per år på ett avstånd om cirka 40 meter,
- risknivån vid uppmarschområdet understiger 10⁻⁷ per år på ett avstånd om cirka 20 meter givet att åtgärder vidtas för att förhindra att fordon och utsläpp i vätskeform tar sig utanför uppmarschområdet,
- risknivån vid uppmarschområdet understiger 10⁻⁷ per år på ett avstånd om cirka 10 meter givet att byggnadsåtgärder som begränsar spridningen av brand vidtas.



3.12 Individrisk utmed uppmarschområdet med trafikmängder enligt tidigare riskutredning och uppdaterade mängder från Öresundslinjen. (Briab)

I den aktuella detaljplanen är avståndet från närmaste byggnad till uppmarschområdet omkring 70 meter, varför inga säkerhetshöjande åtgärder bedöms vara nödvändiga.

På Oceangatan förekommer transporter av farligt gods till RecoLab, Öresundsverket (reningsverk) och Västhamnsverket (kraftvärmeverk). Transporterna utgörs av brandfarliga vätskor och frätande ämnen. Totalt bedöms antalet transporter uppgå till cirka 120-160 per år, som ett värsta scenario. Beräkningarna har baserats på tidigare använd fördelning av ADR-klasser, vilket innebär en mer konservativ bedömning jämfört med en fördelning enligt verksamheternas redovisade ämnen. Individrisken understiger 10^{-7} per år utan särskilt skyddsavstånd.



3.13 Individerisk utmed Oceangatan med konservativ skattning av trafikmängd samt förekommande ämnen. (Briab)

Baserat på resultatet för transporter på Oceangatan bedöms säkerhetshöjande åtgärder inte vara nödvändigt, till följd av mycket låga risknivåer.

Enligt riskutredningen är individrisken på en försumbart låg nivå (mindre än 10^{-7}), vilket även ger en låg risknivå avseende samhällsrisk. Vid beräkningar av individrisk tas hänsyn till hur stor del av ett område som påverkas, vilket grovt förenklat ger en reduktion på 1/10 i förhållande till samhällsrisk. I det fall det skulle finnas personer utomhus i alla riktningar från en möjlig olycksplats, skulle samhällsrisk då bli tio gånger högre (10^{-6}) än individrisken. Det är dock tio gånger lägre än Riktsams första samhällsriskkriterium ($N=1$) och uppfyller enligt utredningen per automatik Riktsams andra samhällsriskkriterium, då området har en låg andel utomhusvistelse i kombination med en mycket låg frekvens för $N=1$.

Planområdet berörs inte av några risker från närliggande verksamheter. Vad gäller kombiterminalen (C-anläggning) framgår det av en utredning *Bedömning av risker och störningar – Underlag till ÅÖP Stadsplan södra staden* (Briab 2022-11-01, rev. 2023-03-29), att anläggningen inte innebär några risker utanför den egna fastighetsgränsen i förhållande till det nu aktuella planområdet. Verksamheten på Västhamnsverket (A-anläggning) har tillstånd till hantering av brandfarliga vätskor, varför den har ett skyddsavstånd på 50 meter utanför den egna fastighetsgränsen, vilket är långt ifrån den nu aktuella detaljplanen. Det intilliggande pelletslagret har ett uppmärksamhetsavstånd avseende olycksrisk på 100 meter, vilket också är långt ifrån den nu aktuella detaljplanen.

Intill planområdet ligger Öresundsverket, som är stadens avloppsreningsverk, där kemikalier som används i reningsprocessen hanteras i mindre mängder (B-anläggning). Inom reningsverket finns en biogasanläggning, vars riskområde inte går utanför verksamhetens fastighetsgräns. Inom verksamheten förvaras också brandfarlig vätska, varför reningsverket har ett skyddsavstånd på 50 meter utanför den egna fastighetsgränsen. Reningsverket bedöms dock inte utgöra någon risk för planområdet. Lukt och smitta från reningsverket beskrivs nedan.

Lukt och smitta från reningsverket

En utredning, *Helsingborgs stad, Luktutredning för NSVA* (ÅF-Industry AB, 2013), har tagits fram kring hur luktemissionen från reningsverket påverkar planområdet och den framtida stadsdelen Oceanhamnen som helhet, och hur risken för luktstörningar kan reduceras. Vidare har en utredning, *PM Risk för hälsoeffekter från Öresundsverket* (ÅF-Industry AB, 2014), tagits fram kring risken för smitta på grund av verksamheten vid reningsverket. NSVA har anmält till Länsstyrelsen om att genomföra frivilliga åtgärder för att minimera risken för omgivningspåverkan. Länsstyrelsen beslöt om ändringstillstånd av miljöfarlig verksamhet för bortledning och utsläpp av lukttande luft enligt miljöbalken den 14 september 2017. Åtgärderna skulle enligt beslutet genomföras innan inflyttning till den nya stadsdelen, vilket har skett. Av utredningen *Bedömning av risker och störningar – Underlag till ÄÖP Stadsplan södra staden* (Briab 2022-11-01, rev. 2023-03-29) framgår att uppmärksamhetsavståndet för luktolägenhet till närmaste bostäder är 150 meter. I den nu aktuella detaljplanen ingår inga bostäder, men för att minimera risken för luktolägenhet ska friskluftsintag placeras bort från Öresundsverket.

I enlighet med slutsatserna i utredningarna togs nya anläggningar i drift i februari 2020 på reningsverket, Öresundsverket, vilka ska säkerställa att omgivningen inte påverkas av lukt eller smitta. Åtgärderna bestod i övertäckning av slambassänger, försedimenteringsbassänger, mellanpumpgropen, flytt av slamavvattningsbyggnaden och uppsamlande av all ventilationsluft från dessa anläggningar samt bortledning av ventilationsluften till befintlig 120 meter hög skorsten vid kraftvärmeverket. För att ytterligare säkerställa funktionerna har även en ny reservkraftsanläggning byggts. Under våren 2021 togs också den nya reningsanläggningen i RecoLab i drift, där fraktionerna från det hållbara systemet *tre rör ut* inom H+ området tas omhand. Länsstyrelsen godkände den 19 december 2019 en anmälan om att under begränsad tid även ta emot matavfall. Tidsfristen har förlängts till dess att nytt miljötillstånd meddelas eller som längst till slutet av 2025. Det pågår en ansökan om nytt miljötillstånd för reningsverket, inklusive funktionerna inom RecoLab. I denna redogörs för de typer och mängder av kemikalier som används idag, vad som ingår i ansökan till år 2050 och vilka transporter av farliga ämnen som det genererar.



3.14 Genomförda åtgärder på Öresundsverket.

Elektromagnetiska fält

Badhuset avses försörjas med en intern transformatorstation i den södra delen av byggnaden, där stadigvarande arbetsplats undviks.

3.4 Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald

Den befintliga naturmiljön inom planområdet finns på havsbotten och består av en miljö med mycket blåmusslor och ängar med brunalger där olika fiskar ger liv och rörelse i vattnet. Planförslaget bedöms inte medföra några direkt negativa konsekvenser för dessa värden. Den nyligen genomförda utfyllnaden i hamnbassängen utformas med en stenslät med bryggor över, som en del i det föreslagna havsbadet. Inga ovanliga eller rödlistade arter har identifierats inom området.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för den biologiska mångfalden och naturvärdena genom tillskapandet av en ny park och gröna stråk som ansluter till det blågröna stråket som kopplar ihop Jordbodalen med Öresund.

Kulturmiljö

Den ur kulturmiljösynpunkt värdefulla hamnstrukturen, med hamnbassängernas storlek och pirernas bredd tas i huvudsak tillvara inom planområdet. En mindre utfyllnad i hamnbassängens inre del kommer att genomföras, och anläggas med en slänt med träbryggor som en del av havsbadet. Den östra kajen längs Oslopiren, mot hamnbassängen, kommer att renoveras med en ny spont så att den fortsatt har hamnkaraktär med raka kajkanter ned i vattnet. Längs den västra kajen på Oceanpiren, har sedan tidigare en slänt anlagts som en åtgärd på kajkonstruktionen och ersatt den raka kajkanten. Längs kajerna kommer strukturen med öppna ytor mellan bebyggelse och kajkant att vara kvar, men trappas ned så att man kommer närmare vattnet.

Stadsbild

Planförslaget medför en förändrad stadsbild i området. Stenstadsbebyggelsen som tillkommer har en annan struktur och funktion än de tidigare hamnmagasinen på piren. Stadsbilden på piren blir förändrad, liksom stadens siluett från sundet och vyn över sundet från stadskärnan och Stadsparken. Den nu aktuella detaljplanen knyter an till och följer den skala och karaktär som

lagts fast i de första detaljplanerna för Oceanhamnen, dock skiljer badhuset ut sig som en solitär byggnadsvolym.

Stadsbilden påverkas också genom att nya målpunkter tillkommer i området. Den större byggnadsvolym som badhuset utgör förändrar stadsbilden visuellt, men också i medvetandet hos boende och besökare till de nya målpunkterna som öppnar upp och tillgängliggör stadsdelen.

3.5 Sociala förhållanden

Befolkning och service

Då detaljplanen inte omfattar några bostäder påverkas inte antalet invånare i stadsdelen. Däremot medför detaljplanen att dag- och kvällsbefolkningen ökar inom området, då planen möjliggör för besöksanläggningar som badhus, havsbad och en ny park, vilka i olika grad kan komma att attrahera besökare och i viss mån generera arbetsplatser inom området.

Offentlig service inom eller i nära anslutning till området utgörs av förskola (ännu ej utbyggd, men medges i gällande detaljplan) och vårdcentral inom de tidigare etapperna.

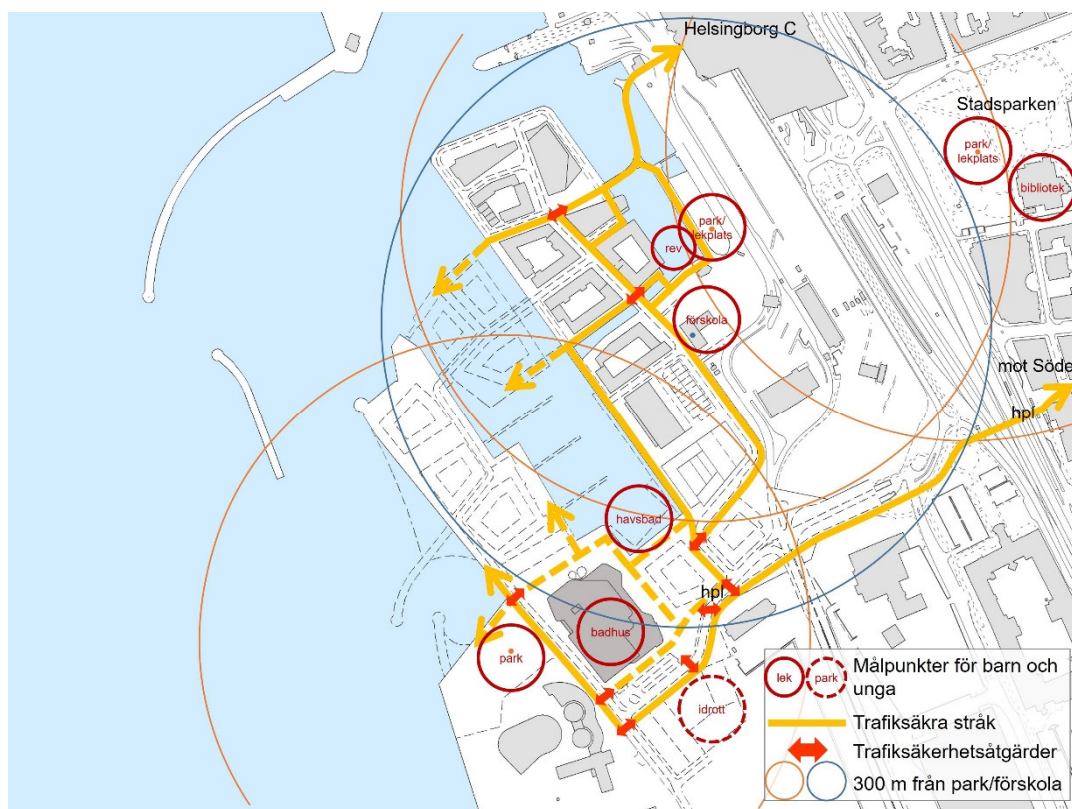
Konsekvenser för barn och unga

Planförslagets konsekvenser för barn och unga har tydliggjorts i en *Barnkonsekvensanalys Oceanhamnen (Liljewall, våren 2023)* inom ramen för detaljplanearbetet. Barnkonsekvensanalysen syftar till att säkerställa att barns rättigheter finns med i beslutsfattandet i ett projekt och tar sin utgångspunkt i den först utbyggda etappen av Oceanhamnen. Barn och ungdomar har utvärderat ett antal platser inom den etapp som är utbyggd för att ge medskick till kommande detaljplaner och utformning av allmänna platser inom stadsdelen. Med utgångspunkt i den dialogen ger analysen fem prioriterade frågor utifrån ett barnperspektiv, att hantera under Oceanhamnens utbyggnad.

- En *variation av boendeformer* för olika familjekonstellationer och som ger utrymme till barnfamiljer att växa.
- *Inbjudande arkitektur och landskapsarkitektur som upplevs inkluderande* och signalerar att barn och unga är välkomna i Oceanhamnen.
- Boendemiljöer med gröna och lekfulla gårdsmiljöer som är skyddade från trafik och som skapar förutsättningar för en *trygg och aktiv uppväxt*.
- *Tillgång till förskola och grundskola* i utvecklande miljöer, tillgängligt från hemmet.
- Utveckla *målpunkter och mötesplatser* tillsammans med barn och unga.

I den aktuella detaljplanen föreslås inga bostäder, varför frågorna kring boendeformer, gårdsmiljöer och tillgång till förskola och skola inte berörs.

Badhuset utgör en stark målpunkt för barn och unga från hela Helsingborg med omnejd, och blir en stor kvalitet för boende i Oceanhamnen. En arkitektävling har hållits för badhuset i syfte att skapa en funktionell byggnad med höga arkitektoniska kvaliteter och som bidrar till en levande och trygg stadsmiljö. Detaljplanen säkerställer bland annat att entrén är placerad mot torget och badhuset kommer att ha en levande bottenvåning längs stora delar av byggnaden. I utvärderingen påpekade ungdomarna att fler butiker och målpunkter skulle levandegöra Oceanhamnen ytterligare. Vidare framkom av dialogen att fokus bör vara på barn och ungdomar med många attraktioner och rutschkanor, snarare än på tävling och sport. Även en eventuell framtida idrottsanläggning som planeras direkt öster om planområdet är en målpunkt för barn och unga.



3.15 Målpunkter för barn och unga samt trafiksäkra stråk som kopplar ihop dem. Streckade linjer visar framtida målpunkter och stråk.

Parken i väster är tänkt som en öppen gröning med plats för aktiviteter och samvaro vid vattnet, men med mindre trädgångar som bromsar vinden och ger skugga. Parken omfattar drygt 7300 m² som vistelseyta och kompletterar Oceanhamnen med en nära park för aktiviteter och rekreation. Möjlighet finns att inkludera barn och unga i utformningen av parken.

Ett havsbad i Oceanhamnsbassängen, som inte kommer att kosta något att använda, kommer att anläggas med bryggor och eventuellt ett hopptorn. Badet är tänkt att rikta sig till flera målgrupper, där i synnerhet ungdomar är en viktig grupp.

Inom planområdet planeras för en planskild gång- och cykelbana under väg E4, mot Söder och centrala Helsingborg. Gång- och cykelbanan leder bland annat till badhuset och den framtida idrottsanläggningen öster om planområdet, dit många unga från stora delar av Helsingborg kan förväntas ta sig. De separata gång- och cykelbanorna korsar på ett antal ställen trafikerade gator, varför trafiksäkerhetsåtgärder krävs. Längs Redaregatan föreslås en separat cykelbana, som ansluter till den kommande förskolan och Dockanparken med lekplats norr om planområdet. Även längs kajerna går stråk som är säkra ur trafiksynpunkt, däremot kan närheten till vattnet göra att de inte upplevs som säkra för de mindre barnen. I utvärderingen lyfte barnen säkerhetsaspekter kopplat till rörelsefrihet och de såg risker med de höga kajkanterna. Vidare önskade de bättre skyltning på bland annat Varvsbron för att kunna veta vad som finns i Oceanhamnen och orientera sig, vilket skulle ge barnen ökad trygghet och en inbjudande känsla. Inom det nu aktuella planområdet bör informationen från utvärderingen ge ledning även till den planskilda kopplingen. I projekteringen är det viktigt att säkerställa goda förutsättningar för att skapa trygga miljöer även för barn och unga.

Tillgång till parker

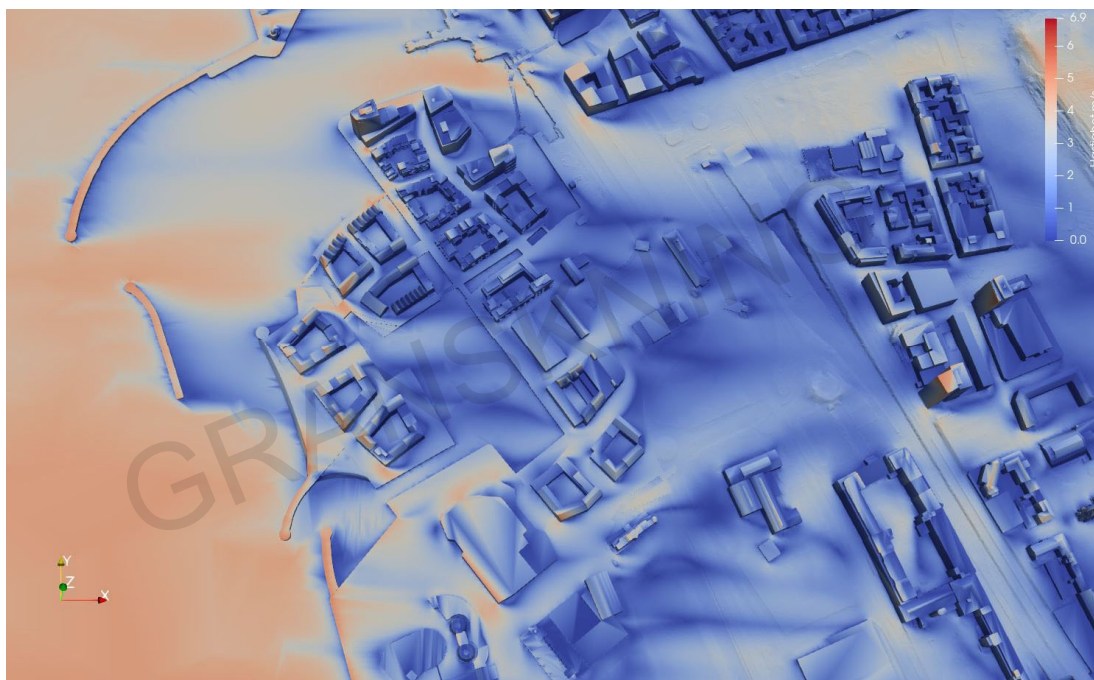
Inom planområdet föreslås en park på drygt 7300 m², vilket närmar sig definitionen av närpark (minst ett hektar) enligt stadens Grönstrukturprogram, antaget av kommunfullmäktige i mars 2014. Närparker ger, enligt grönstrukturprogrammet, "boende en trygg plats att mötas på för att umgås, leka, spela kubb eller rasta hunden" och ska finnas inom 300 meters gångavstånd för att kunna nyttjas i vardagen. Parkens läge invid Öresund och med direkt koppling till Oceanhamnsbassängen och kajpromenaden genom Oceanhamnen, ökar parkens vistelsevärde. Parken utgör en västlig förgrening av det blågröna stråket mellan Jordbodalen och Öresund, vilket ingår som förslag i grönstrukturprogrammet.

Närmaste större områdespark (enligt definitionen minst fem hektar) är Slottshagen vid Kärnan, där det finns utrymme för mer ytkrävande aktiviteter som bollspel. På närmare håll ligger Stads-parken, som inte uppfyller definitionen av områdespark, men ändå fyller en viktig funktion som grönområde i ett centralt läge.

Vindförhållanden

Oceanhamnen har ett mycket vindutsatt läge, men planförslaget bedöms i stora drag medföra ett gott mikroklimat kring byggnaderna och på allmänna platser. Illustrationen på sidan fyra visar på lämpliga förslag till grönska på platser, längs gator och i gatumynningar, där vinden kan angripa. En utredning, *Vindstudie Oceanhamnen Helsingborg* (CEC Design AB, 2019), har tagits fram kring vindförhållandena inom hela Oceanhamnen, där planområdet ingår. Vindsimuleringarna har under hösten 2024 uppdaterats på stadsbyggnadsförvaltningen utifrån en uppdaterad bebyggelsestruktur och nya förutsättningar.

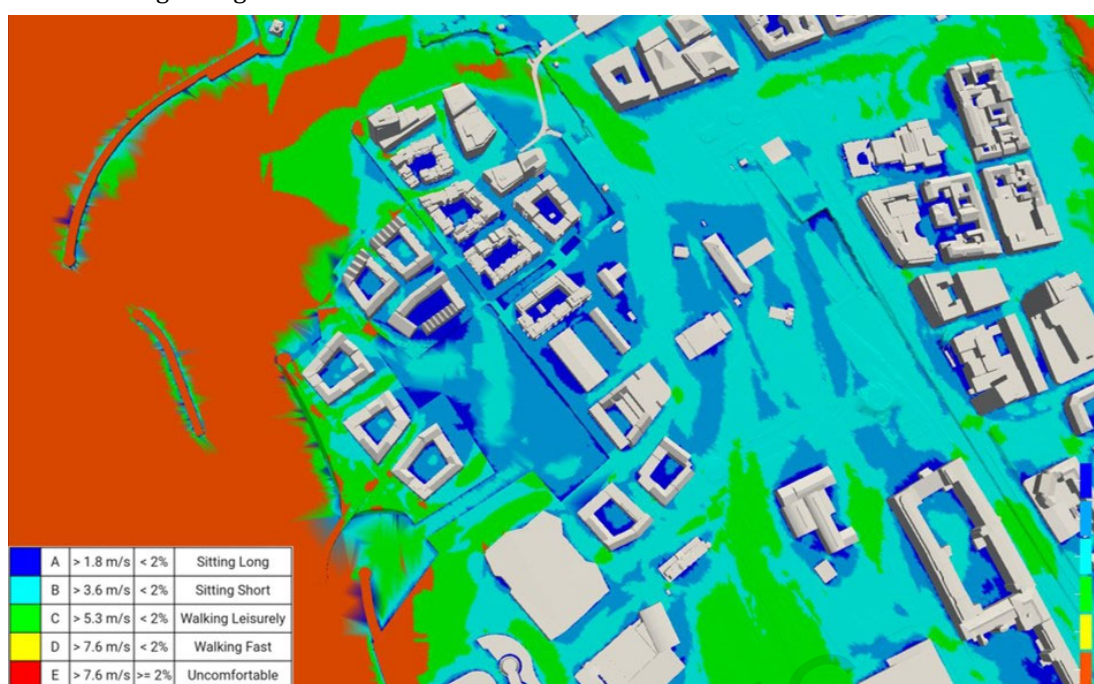
Vindförhållandena har simulerats för fyra olika vindriktningar; västlig, vilken är förhärskande under hela året; östlig, vilken förekommer vintertid, ofta i samband med nederbörd och låga temperaturer; sydlig, förekommande under vårvintern; samt nordlig som är mera ovanlig.



3.16 Vindeffekt i vistelsezonen, västlig vind. Ju mörkare blå, desto mindre blåsigt. Bild från uppdaterad simulering (SBF)

Till största delen ger bebyggelsestrukturen, vilken är samlad och något "oregelbunden" med få inslag av höga byggnader, ett relativt bra vindskydd, vilket lägger grunden till ett gott mikroklimat. De förhärskande västvindarna från havet bromsas upp av kajkanterna, vilka också bidrar till att luftströmmarna viker uppåt, över vistelsezonen.

Norr och väster om badhuset är de västliga vindarna kraftigare. Vid östlig vind från det mestadels obebyggda mellanrummet mot övriga staden, blir den genomgående siktlinjen över Henckels torg vindutsatt (inom etapp 1), liksom de öppna kanalrummen genom båda pirerna, några gatumynningar i öster och området längst söderut vid hamnkontoret. Atlantgatan och parken intill, liksom kanalstråket genom Oslopiren och Oceangatan får ökade vindhastigheter vid sydvindar. Nordvindar är sällan förekommande, men ger vissa obehag kring de höga byggnaderna i norra delen av Oceanhamnen, men i övrigt är stadsdelen väl skyddad från nordliga vindar. Det är, enligt slutsatserna i den första utredningen, viktigt att i den fortsatta planeringen undvika "trattar" och genomgående stråk.



3.17 Vindkomfort i vistelsezonen (utifrån Lawson Wind Comfort Criteria). Bilden visar en sammanvägning av vindarna över hela året.

Den sammanvägda vindkomforten för de fyra riktningarna har också beräknats, och redovisas här som en sammanvägning över hela året (Lawson Wind Comfort Criteria). Beräkningarna visar att stora delar av områdets inre delar; kring hamnbassängen och i innergårdar – men även längs vissa sträckor av kajkanten, är vindmiljön lämplig för stillasittande, till exempel uteserveringar. De yttre delarna av parken vid badhuset har lägre vindkomfort sett över hela året.

I studien har det inte ingått någon vegetation. Kompletterande träd och buskar, liksom andra vindbromsande element, rekommenderas särskilt längs gatorna längst i söder och i parken. Där det planeras sittplatser, serveringar, lekplatser med mera kan enstaka träd också erbjuda skugga och viss kylning genom avdunstning under varma dagar.

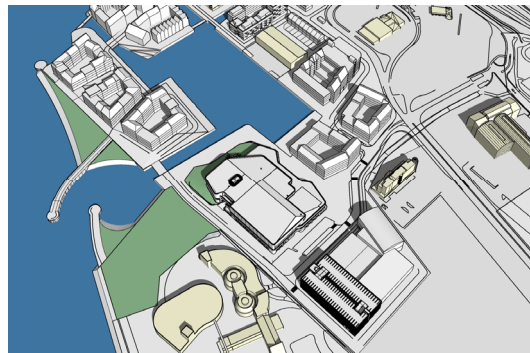
Solförhållanden

Solförhållandena är studerade vid vår- och höstdagjämning som infaller kring den 23 mars respektive 23 september, men också senare under våren och vid midsommar då solen står som högst.

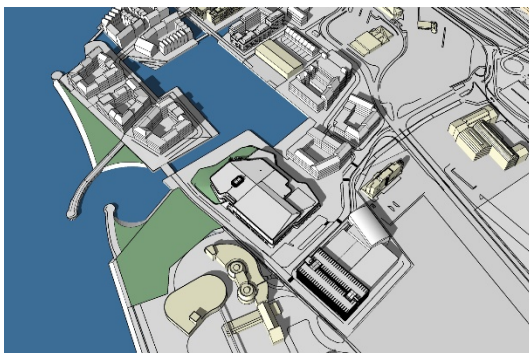
Solförhållandena inom området blir i huvudsak bra, med goda möjligheter att planera in sitt- och lekplatser i lägen med bra klimat under större delen av året. Kajpromenaden och havsbadet är solbelysta i stort sett från mitt på dagen tills solen går ned. Parken i väster har full sol under hela tiden solen är uppe. Stora delar av entrétorget i söder har sol hela dagen, men en del kommer att skuggas av idrottsanläggningen på morgonen och av badhuset under kvällen.



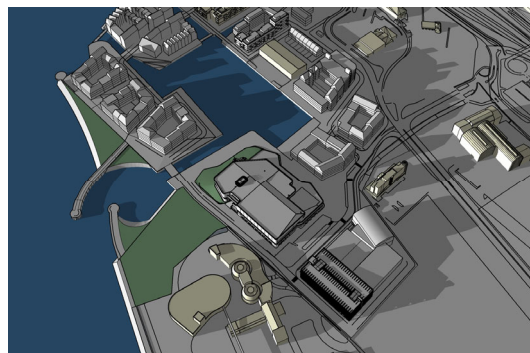
Vår- och höstdagjämning, kl 9.00.



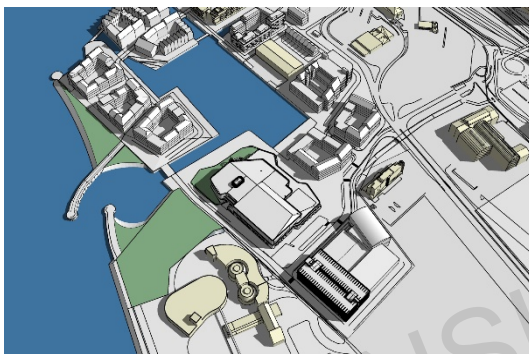
Vår- och höstdagjämning, kl 12.00.



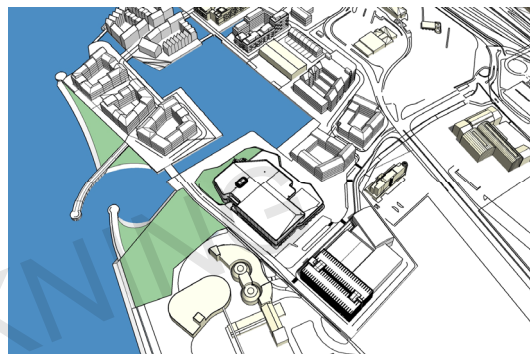
Vår- och höstdagjämning, kl 15.00.



Vår- och höstdagjämning, kl 18.00.



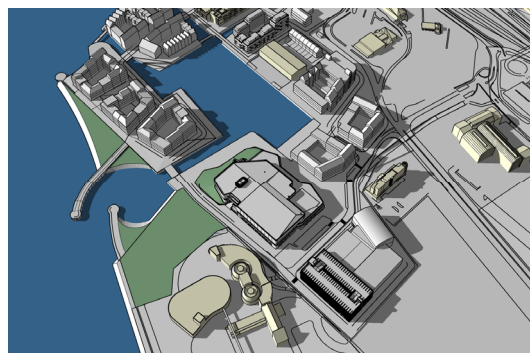
Den 20 juni, kl 9.00.



Den 20 juni, kl 12.00.



Den 20 juni, kl 15.00.



Den 20 juni, kl 18.00.

3.18 Solförhållanden under olika tider på året och dygnet.

Tillgänglighet

Allmänna platser inom planområdet 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

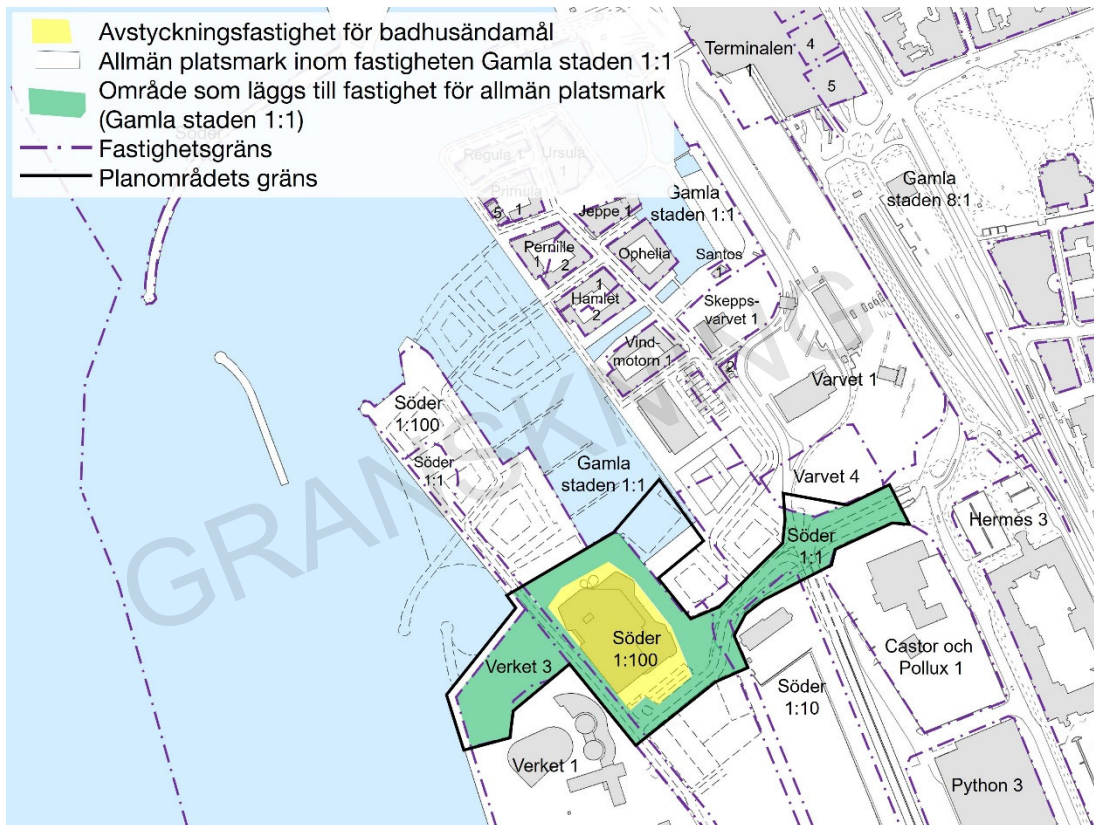
Fastighetsrättsliga konsekvenser

Gamla staden 1:1, Söder 1:1, Varvet 4, Verket 1, Verket 3 och Söder 1:100 är kommunala fastigheter som berörs av detaljplanen. Delar av fastigheterna Söder 1:1, Söder 1:10, Varvet 4, Verket 1, Verket 3 och Söder 1:100 fastighetsregleras till Gamla staden 1:1. Från denna fastighet kommer avstyckningar ske för bad- och parkeringsändamål. Ytor som i detaljplanen utpekats som allmän plats kommer att vara en del av Gamla staden 1:1.

Inom delar av detaljplanen möjliggörs tredimensionell fastighetsbildning. En teknisk anläggning inom den södra parkeringsbyggrätten kan antingen utgöra en tredimensionell fastighet eller upplåtas med ledningsrätt.

Verket 1 är en kommunal fastighet som nyttjas av NSVA för bland annat reningsverk. Fastighetsgränsen i norr kommer att justeras för att möjliggöra en rationell uppdelning av skötsel mellan NSVA och stadsbyggnadsförvaltningen.

Söder 1:10 är en kommunal fastighet upplåten med tomträtt till Helsingborgs hamn. Den norra fastighetsgränsen föreslås justeras så att en del av Söder 1:10 blir allmän plats för att möjliggöra den planskilda gång- och cykelvägen.



3.19 Huvudsakliga fastighetsrättsliga konsekvenser inom planområdet.

Ledningsrätt för starkström, 1283K-13773.2, berörs av detaljplanen och kommer att behöva ändras. Ledningen som berörs av planförslaget är en starkströmsledning till en transformatorstation på Oslopiren. När Oslopiren exploateras ska behovet och placering av transformatorstation och ledning utredas. Ledningen bedöms kunna ligga kvar tills Oslopiren ska exploateras, men kommer att vara placerad i allmän plats, varför ledningsrätt inte längre behövs. Ledningsrätt för fjärrkylaledning 1283K-15160.1, som är placerad under området för parkeringsändamål flyttas till allmän plats.

Ytterligare ledningsrätter norr om Terminalrondellen kan beröras av detaljplanen. Detaljplanens utbredning i det området överensstämmer med tidigare detaljplan för etapp 1 och innebär att ledningarna i den mån de berörs omfattas av allmän plats. Ledningarna kan därmed ligga kvar men behovet av att säkra dem med ledningsrätt är inte längre aktuellt. Ledningsrätterna kan därmed ändras.

Dispenser och tillstånd

Dispens från strandskyddet krävs för att detaljplanen ska kunna genomföras. Se vidare under kap 2 *Planförslag; Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser*.

Åtgärderna på kajerna inom området samt utfyllnad av vattenområde har anmälts till Länsstyrelsen och beslutades i april 2021. Det planerade havsbadet med bryggor kring hamnbassängen, ingår i en pågående process kring tillstånd för vattenverksamhet.

Ekonomi

Detaljplanens genomförande kräver kommunala investeringar för åtgärder inom allmän platsmark. Detta inkluderar åtgärder på kajerna, iordningsställande av kajpromenader, utfyllnad av vattenområde, anläggande av parken, höjning av marknivå för att klara framtida havsnivåhöjningar, anläggande av planskild gång- och cykelväg, utbyggnad av gator och torg med mera.

Sanering av förorenad mark och flytt av ledningar, som är förutsättningar för exploateringen, kommer att belasta intäkterna från exploateringen. Sanering för byggnation av badhuset belastar fastighetsförvaltningen.

Fastighetsförvaltningen är ansvarig för att anlägga badhuset.

För staden innebär utbyggnaden även långsiktiga kostnader för drift och underhåll.

Genomförandet av detaljplanen medför inga ekonomiska konsekvenser för privata aktörer och fastighetsägare inom planområdet. Dock behöver NSVA göra åtgärder inom fastigheten Verket 1, för att skyfall och större regnmängder ska ledas till havet och inte stanna på fastigheten eller rinna in på den intilliggande fastigheten. Marken behöver höjas i anslutning till den norra infarten till fastigheten och i den östra delen av Fiskepirsgatan i söder. I den västra delen av fastigheten behöver utlopp genom klimatskyddet möjliggöras. Även Atlantgatan behöver höjas för vattenavrinning söderut.

I tabellen nedan framgår vilka utgifter som detaljplanens genomförande ger upphov till. Ytterligare oförutsedda utgifter kan tillkomma.

Genomförandekostnader för staden – inom planområdet	Ansvar*
Utbyggnad av gator	SBF
Utbyggnad av park	SBF
Uppfyllnad av området för klimatanpassning	SBF
Renovering av kajer samt kajstråk	SBF
Utfyllnad av vattenområde	SBF
Sanering av markföroreningar	MEX
Sanering av markföroreningar inom badhustomten	FF
Anläggande av planskild gång- och cykelväg	SBF
Fastighetsbildning	MEX
Anläggande av badhus	FF
Ledningsflytt nödvändig för exploatering	MEX
Genomförandekostnader för staden – utanför planområdet	Ansvar*
Höjning av norra delen av Sjögatan	SBF
Höjning av Atlantgatan söderut	MEX
Förlängning av gång- och cykelbana utanför planområdet	SBF
Anläggande av mur mot uppmarschområdet	MEX
Åtgärder för klimatanpassning inom Verket 1	MEX
Driftskostnader för staden	Ansvar*
Drift och underhåll av tillkommande allmän platsmark	SBF

* SBF – stadsbyggnadsförvaltningen, MEX – mark- och exploateringsenheten, FF – fastighetsförvaltningen.

Tekniska utredningar

Innan utbyggnad ska en fördjupad geoteknisk utredning tas fram för erforderlig grundläggning.

Övriga upplysningar

Om fornlämningar påträffas vid markarbeten ska entreprenören omedelbart avbryta arbetet och meddela Länsstyrelsen, i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

GRANSKNING

4 Planeringsförutsättningar

4.1 Bakgrund och organisation

Bakgrund till planändringen

Stadsutvecklingsprojektet H+ inleddes med projekttävlingen *Imagine Helsingborg* under 2008. Ett program till detaljplan har tagits fram och samrått med berörda myndigheter och allmänheten. Efter programsamrådet avbröts programarbetet för Oceanhamnen som helhet och ersattes av en detaljplaneprövning av ett begränsat område. Detaljplanen för den första etappen vann laga kraft i december 2015 och för den andra etappen i januari 2019. Mark- och exploateringsenheten i Helsingborgs stad ansökte om planändring för det aktuella området, som en tredje etapp, den 19 juni 2018.

Beslut i ärendet

Den 18 oktober 2018 gav stadsbyggnadsnämnden detaljplaneavdelningen i uppdrag att påbörja planprocessen för det aktuella området. En utgångspunkt för planarbetet är arbetet med den första detaljplaneetappen inom Oceanhamnen och visionerna som tagits fram i samband med programarbetet för Oceanhamnen som helhet, se vidare under *Tidigare ställningstaganden; Program för Oceanhamnen*. Stadsbyggnadsnämnden beslutade om samråd den 24 september 2020. Efter samrådet har planområdet delats i flera olika detaljplaner, bland annat på grund av att en arkitekttävling skulle genomföras för badhuset.

4.2 Planområdet

Planområdet ligger i den södra delen av Oceanhamnen, söder om det centrala hamninloppet intill stadskärnan och Helsingborgs centralstation. Området ligger centralt men uppmarschområdet till färjeläget är en barriär till övriga staden. Området nås med bil söderifrån, via Sjögatan (väg E4).



4.1 Befintliga förhållanden. Planområdet markerat med vit linje (tunn vit linje visar övriga etappernas utbredning). Ortofoto från 2023.

Planområdet omfattar Oceangatan och området mellan Oslopiren och reningsverket och hamnens containerhantering. Planområdet avgränsas av Oslopiren, Oceanhamnsbassängen, Oceanpiren och uppmarschområdet i norr, containerdepån inom hamnverksamheten i söder och Öresund och reningsverket i väster. Området omfattar fastigheten Verket 3, del av fastigheterna Gamla staden 1:1, Söder 1:100, Söder 1:1, en mindre del av fastigheterna Varvet 4 och Söder 1:10 samt fastigheten Verket 1. Planområdet omfattar närmare 46 000 m², inklusive vatten.

Markägoförhållanden

Hela planområdet ägs av Helsingborgs stad. Fastigheten Söder 1:10 är upplåten med tomträtt.

Markanvändning

Området har tidigare använts för hamnverksamhet och färjeterminal. Samtliga byggnader och anläggningar från tiden som färjeterminal har rivits. Marken saneras och förbereds för det planerade badhuset. En mindre del i söder utgör en grön förgård till hamnkontoret.

Inom Verket 3 finns en enkel byggnad som bland annat har använts för en verksamhet som bedriver undervisning av lastbilsförare. Närmast Öresund ligger också en före detta helikopterplatta.

Historik

Södra hamnen färdigställdes 1879 och var den första hamnen som byggdes söder om den Inre hamnen i Helsingborg. År 1923 stod Oceanhamnen färdig, med magasin och kajer på Oceanpiren. Oceanhamnen ökade hamnkapaciteten i Helsingborg genom att ta emot större lastfartyg. Magasinens lägen och utformning har successivt förändrats allt efter att behoven skiftat genom åren. Strukturen med en gemensam rangeringsyta mellan kajkanten och magasinen har dock följt med trots förändringarna. De senaste magasinerna på Oceanpiren uppfördes under 1940- och 1960-talen.

Torrdockan, som nu är igenfylld och omvandlad till Dockanparken, norr om planområdet anlades mellan åren 1935 och 1937 och var i bruk till årsskiftet 2014. Vid dockan står en av två äldre kranar som användes i varvsverksamheten kvar. De karakteristiska hamnkranarna på Oceanpiren togs bort under 2010-talet, se bild 4.2 nedan.

1930 anlades en oljehamn på Oslopiren, med lossningsplatser för tankfartyg. Oljehanteringen pågick till 1962, då verksamheten flyttades till Sydhamnen. Efter det har Oslopiren fungerat som färjeläge där bland andra HH-Ferries haft verksamhet från 1990-talet fram till 2009. Väster om Oceanhamnen anlades stadens reningsverk på 1970-talet.

Bebyggelse

På Oceanpiren uppfördes under 1940- och 1950-talen två större hamnmagasin, Magasin 405 och Magasin 407. Det senare revs under 2013. Magasin 405 finns kvar och är en viktig bärare av historia inom området och ger en förståelse för hur området har använts tidigare. Magasinet är uppfört 1945 och har fasader i helsingborgstegel och högt sittande fönsterband. Magasin 405 är utpekad som en viss kulturmiljöresurs i PM kulturmiljö och avses bevaras, se vidare under *Tidigare ställningstaganden*.



4.2 Fotografi från 1954 av Magasin 405, vy från väster med kranar på kajen.

Inom området för badhuset fanns tidigare också enklare kontor, verkstadsbyggnader och terminalbyggnader som använts när HH-ferries hade sin verksamhet inom området.

Trafik

Planområdet nås från söder via Sjögatan (väg E4) och Oceangatan. Sjögatan trafikeras av cirka 6500 fordon per dygn, varav 28 procent tung trafik, närmast planområdet (mätning 2021). På Redaregatan utgörs trafiken delvis av byggtrafik för utbyggnad inom området, men främst av trafik till och från de bostäder och verksamheter som finns.

Planområdet ligger nära Helsingborgs centralstation, som erbjuder ett brett utbud av kollektivtrafik med regionala och nationella tåg, stadsbussar och regionala bussar, samt internationell färjetrafik. Från planområdet är gångavståndet till Helsingborgs centralstation cirka 850 meter och till Järnväggsgatan som är närmaste hållplatsläge för Helsingborgsexpressen 300 meter.

Påverkan från omgivningen

I direkt anslutning till planområdet går färjeleden mellan Helsingborg-Helsingör. Helsingborg är den mest trafikerade hamnen i Sverige, med drygt 25 000 anlop per år inklusive färjetrafiken (2022). Färjetrafiken och uppmarschområdet påverkar planområdet dels genom transporter med farligt gods, dels genom buller. Bullret genereras både av trafiken på uppmarschområdet och av färjornas fläktar och motorer. Även buller från Kombiterminalen påverkar planområdet. Kombiterminalen hanterar gods i containrar som omlastas mellan tåg och lastbil samt mellan tåg och båt i Västhamnen. Ljudet kommer från dragfordon, lastbilar och arbetsmaskiner som flyttar om containrar, vilket innebär relativt höga momentana ljudnivåer.

Öresundsverket, Helsingborgs kommunala avloppsreningsverk, ligger i nära anslutning till planområdet. Öresundsverket tar emot omkring 55 000 m³ vatten varje dygn. En överbyggnad av vissa anläggningsdelar på reningsverket slutfördes i februari 2020, vilka ska säkerställa att omgivningen inte påverkas av lukt eller smitta. Lukt och smitta från reningsverket beskrivs under

kap 3 *Konsekvenser; Hälsa och säkerhet*. Inom reningsverket finns även en biogasanläggning som producerar fordonsgas. Riskområdet för gasanläggningen går inte utanför reningsverkets fastighetsgräns, varför den inte bedöms utgöra någon risk för planområdet. Inom reningsverket hanteras också kemikalier som används i reningsprocessen, dock i mindre mängder. Det pågår en ansökan om nytt miljötillstånd för reningsverket. I denna redogörs för de typer och mängder av kemikalier som används idag, vad som ingår i ansökan till år 2050 och vilka transporter av farliga ämnen som det genererar.

Västhamnsverket, i närheten av planområdet, är ett kraftvärmeverk med produktion av el, fjärrvärme och fjärrkyla. Anläggningen drivs primärt med pellets som levereras sjövägen till en intilliggande lagerbyggnad. Det intilliggande pelletslagret skulle påverka ett stort område med brandrök vid en brand, men bedöms inte vara dimensionerande för samhällsplaneringen. I enstaka perioder drivs anläggningen med diesel, vilket genererar transporter på vägnätet, men också ett skyddsavstånd på 50 meter utanför den egna fastighetsgränsen. Västhamnsverket alstrar buller, i huvudsak fläktljud, men ligger på ett sådant avstånd från planområdet att riktvärdena enligt gällande tillstånd innehålls.

Teknisk försörjning

Ett nytt ledningssystem med tre rör för svartvatten, gråvatten respektive köksavfall har byggts ut i Oceanhamnen, som försörjer den planerade och redan uppförda bebyggelsen i de första etapperna av Oceanhamnen, se vidare under kap 2 *Teknisk försörjning*.

I Oceangatan går flera större ledningar, bland annat huvudledningar för dagvatten, spillvatten och fjärrvärme.

Arkeologi

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Området utgörs i huvudsak av utfylld mark.

Geotekniska förhållanden

Ny bebyggelse kan behöva grundläggas genom pålning, då fyllning och lösa jordlager troligtvis inte ger förutsättningar för grundläggning direkt på befintliga jordmassor. Byggnaderna måste också grundläggas så att nya och befintliga kajkonstruktioner inte påverkas. Nya gator bedöms generellt kunna anläggas utan förstärkningsåtgärder, befintliga konstruktioner i mark kan behöva rivas. Geotekniska och bergtekniska undersökningar behöver utföras för att fastställa djupet till berg samt jordens och bergets deformations- och hållfasthetsegenskaper. Geotekniska utredningar ska uppfylla kraven för Eurokod 7, SS-EN 1007-1:2007 samt SS-EN 2007-2.

Ytligt förekommande jordlager består av fyllning, som utgörs av en varierad förekomst av sand, grus, sandig grus, grusig sand och finsand med ställvisa inslag av tegel, trä, plast, vittrad sandsten och gyttja. Fyllningen förekommer från markytan ner till ett djup som varierar mellan 2 och 5 m under markytan. Därunder återfinns friktionsjord (främst finsand) som följs av berggrunden. Berggrundens överyta påträffas på djup som varierar mellan 4 och 6 meter under markytan inom området, och utgörs av ler- och sandsten som generellt är vittrad i dess övre del.

Enligt den geologiska modellen för Helsingborg (SGU 2007) finns både en förkastningszon och en stupning på berggrunden i eller nära Oceanpiren vilket kan göra att berggrundsförhållandena kan variera relativt kraftigt inom området. En seismisk (geofysisk) undersökning som tidigare genomförts tolkades av Ramböll 2013.

Vatten

I den yttre delen av Oceanhamnsbassängen och norr om Oceanpiren är vattendjupet närmare tio meter, längre in i hamnbassängerna minskar djupet till omkring sex meter. Vattnet i hamnen präglas av de förhållanden som råder i Öresund i stort. I de inre och grundare partierna av hamnbassängerna råder sedimentationsförhållanden, vilket innebär att tillförsel av sediment är större än utförseln.

Grundvattnet utgörs av en övre akvifär i naturliga sand- och siltlager samt fyllning. Dessa underlagras av en undre akvifär i den sedimentära berggrunden. Det råder troligtvis god hydraulisk kontakt mellan de båda akvifärerna och trycket är sannolikt uppåtriktat vilket ger ett sötvattentillskott till grundvattnet som är större än havsvattnets påverkan. Grundvattnets nivå är därtill påverkad av havsyttans fluktuationer och nivån varierar därför med vattenståndet i hamnen.

Kajernas konstruktion och skick

Kajerna inom detaljplaneområdet har olika skick. För kaj 404-407, längs den västra kajen på Oceanpiren mot bland annat Magasin 405, har under 2017 en slänt anlagts till krönbalkens övre del. Slänten skyddar spanten från att korrodera i samma takt som om den skulle stå i öppet vatten. Vid genomförande av detaljplanen kommer marknivån höjas och en kajpromenad att anläggas.

Den innersta delen av Oceanhamnsbassängen har fyllts ut mellan Oceanpiren och Oslopiren och kajen kommer att anläggas med en stödmur på en slänt. Träbryggor avses anläggas över slänten, som en del i ett allmänt havsbad.

Kaj 409, på den östra sidan av Oslopiren, har en konstruktion som består av en krönbalk av platsgjuten betong som vilar på en bakåtförankrad stålspons. En ny spons cirka en meter utanför den tidigare kajen färdigställdes 2024.

4.3 Service

Offentlig service

Inom planområdet finns ingen offentlig service. Stadsbiblioteket ligger omkring 550 meter från området (fågelvägen). En vårdcentral finns vid Henckels torg inom den första etappen av Oceanhamnen, cirka 500 meter norr om planområdet.

Skola och förskola

Inom planområdet finns inga skolor eller förskolor. Direkt norr om planområdet avses en förskola för omkring 150 barn att uppföras, inom den andra etappen av Oceanhamnen. Närmaste grundskolorna ligger på omkring en kilometers gångavstånd, i och i anslutning till stadskärnan. Flertalet skolor drivs i privat regi. Den närmaste kommunala skolan är Slottsvången, där det ryms närmare 600 elever i årskurs F-9. Ett flertal privata gymnasieskolor finns i stadskärnan, medan de kommunala gymnasieskolorna är samlade i utkanten av centrum.

Kommersiell service

Inom planområdet finns ingen handel eller kommersiell service. Planområdet ligger nära Helsingborgs centrum, som erbjuder ett brett utbud av handel och service. Inom den första etappen i Oceanhamnen finns viss handel och service i bottenvåningarna på bebyggelsen, såsom restauranger, postombud, butiker, café, krog, skönhetssalong/frisör, hotell och kontor.

4.4 Kommunala ställningstaganden

Fördjupning av översiktsplanen – FÖP H+

En fördjupning av översiktsplanen, FÖP H+, har tagits fram och antagits av kommunfullmäktige den 23 november 2011. FÖP H+ redovisar en lämplig markanvändning inom det geografiska område den behandlar och ersätter den kommuntäckande översiktsplanen inom det aktuella området. Området, som även omfattar bostads- och verksamhetsområden söder om H+ området, präglas idag av hamnverksamhet, infartsleder, verksamhetsområden, universitet och bostadsområden. Förslaget i FÖP H+ bygger på samexistens mellan hamn och stad.

Planområdet redovisas som blandad stad, med såväl bostäder som centrumfunktioner och offentlig service. I Oceanhamnen redovisas två öar för blandad stadsbebyggelse. Vikten av lättillgängliga gång- och cykelkopplingar till centrala Helsingborg och Helsingborg C framhålls. Längs med vattnet föreslås en kajpromenad med mindre platsbildningar eller parkrum vid några lägen utmed sträckan. En grön koppling till stadsparken redovisas, liksom en småbåtshamn med vattenkoppling genom Oslopiren. Det blågröna stråket genom H+ området mynnar i Södra hamnen. Färjeläget avses vara kvar tills en fast förbindelse över sundet har upprättats.

Till FÖP H+ finns nio tematiska PM kopplade, vilka utgör underlag inför avvägning mellan olika intressen i fördjupningen; PM Grönska och rekreation, PM Trafik, PM Kulturmiljö, PM Offentlig service, PM Bostäder, PM Näringsliv och detaljhandel, PM Stigande havsnivå, PM Risker och miljöstörningar och PM Kopparverkshamnen.

Detaljplaner

För planområdet gäller detaljplan för Sundsterminalen (14518), vilken medger hamnändamål, detaljplan för Verket 3 m.m. (14493), vilken omfattar område för flygtrafik (helikopterstation) och detaljplan för Oljehamnen (14090), vilken medger område för hamn- och industriändamål. För mindre delar gäller detaljplan för kv Verket m.m. (14398), vilken anger allmänt ändamål (reningsverk) och detaljplan för Söder 1:10 m fl Sjögatan (15869), vilken anger område för huvudgata. För en del gäller detaljplan för Gamla staden 1:1 med flera, Oceanhamnen (17465), vilken är den första etappen av Oceanhamnen och inom planområdet redovisar allmän plats för gata och kaj. Genomförandetiden för ovanstående detaljplaner har gått ut. Gällande detaljplaner upphävs inom aktuellt planområde, men är fortsatt gällande utanför planområdet.

Program för Oceanhamnen – samrådsförslag mars 2012

Visionen för Oceanhamnen är en urban arkipelag mitt i staden som erbjuder Öresundsregionens mest attraktiva vattennära boende. Vattnet känns påfallande nära i stadsmiljön och ger kvaliteter och upplevelser utöver det förväntade. Helsingborgs stadskärna kompletteras med en mötesplats vid vattnet, som lockar boende, verksamma och besökare att aktivera området och göra det till sitt. Variationsrikedom till form och innehåll, med grundval i de kvarstående strukturer och värden som pirarna representerar, kännetecknar stadsdelen, liksom en mänsklig skala integrerad i den storskaliga hamnanläggningen. Oceanhamnen samspelar med den levande hamnverksamheten i Helsingborg och fungerar som en katalysator mellan Norr och Söder genom goda kopplingar och gemensamma målpunkter.

Bebyggelsen inom Oceanhamnen utformas med en tydlig kvartersstruktur med privata gårdar. Mot hamnen, färjorna och uppmarschområdet placeras högre bebyggelse som skydd. Kanaler som föreslås genom pirerna och tillägg i form av öar och bryggor skapar ytterligare en årsring till hamnanläggningens successiva utveckling. Ett blågrönt stråk mellan Jordbodalen och Öresund mynnar i Oceanhamnen.

För gående och cyklister föreslås gena förbindelser med centrala staden och Helsingborgs centralstation. Kajerna är ytor för kommunikation och rörelse, för alla trafikslag, och kommer att bli en del av kajpromenaden genom centrala Helsingborg. Oceanhamnen angörs med bil via Sjögatan, väg E4, som är en del av det övergripande vägnätet.

Inom Oceanhamnen ryms omkring 1000 bostäder, men även lokaler för kontor i ett stationsnära och spektakulärt läge, kommersiell service som butiker och restauranger och offentlig service, bland annat en förskola. I Oceanbassängen föreslås ett havsbad, men också en småbåtshamn eller en mindre marina, vilken nås via en kanal genom Oslopiren.



4.3 Programområdet. Illustrationen är bearbetad efter programsamrådet, 2014. (Karin Kasimir)

Mobilitetsnorm

Nuvarande mobilitetsnorm i Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige 2022, omfattar parkeringsnorm för cykel och bil avseende bostäder och olika verksamheter inom fyra olika zoner. Mobilitetsnormen utgör ett lägsta behov vid exploatering. Det faktiska kravet på antal parkeringsplatser och utformning av dessa bestäms i samband med bygglovet. Det aktuella planområdet ligger inom zon 1, för vilken gällande parkeringsnorm framgår nedan.

	Parkeringstal för cykel	Parkeringstal för bil
	Antal cykelplatser/besökare	Antal bilplatser/besökare
Gym/Idrott	0,3	0,2

Övrigt

Ett planeringsunderlag om stigande havsnivå och översvämningsrisker, *PM Klimatanpassning*, har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen och antagits av kommunfullmäktige i april 2012. Rapporten tydliggör Helsingborgs stads ställningstaganden avseende klimatförändringens effekter. I prövningen av detaljplaner eller bygglov ska ett hundraårigt planeringsperspektiv med

den dimensionerade nivån +3,5 meter över havet generellt respektive +4,0 meter över havet för samhällsviktiga anläggningar vara utgångspunkt. Förutom skydd mot översvämning handlar det om att hantera dagvatten och säkra vatten- och avloppssystem för stigande grundvattennivåer. I PM Klimatanpassning föreslås en handlingsplan för vilka åtgärder som behöver genomföras de närmaste åren och resoneras kring behovet av ansvar bland annat för beslut om åtgärder för befintlig bebyggelse.

Grönstrukturprogram för Helsingborg, antaget av kommunfullmäktige i mars 2014, redovisar grönstrukturens värden och funktioner utifrån flera olika perspektiv. I programmet presenteras vision, utmaningar och mål för grönstrukturen, liksom strategier och åtgärdsförslag för att nå målen. Inom planområdet finns idag inga gröna värden. Ett framtida grönstråk för rekreation redovisas mellan Stadsparken och Oceanhamnen, söder om Dockanparken.

Dagvattenplan för Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige 17 oktober 2023, utgör ett operativt dokument där åtgärdsförslag tagits fram för att öka kapaciteten i dagvattensystemet samt för att arbeta aktivt med att minska föroreningsbelastningen på recipienterna. I programmet framgår de riktlinjer och riktvärden för föroreningsutsläpp till dagvatten som gäller inom Helsingborgs stad.

Helsingborgs klimat- och energiplan, antagen av kommunfullmäktige i december 2024, pekar ut stadens framtida ambitioner och de åtgärder som behövs för att Helsingborg ska bli klimatneutralt senast 2030. Planen gäller för åren 2025-2030. I klimat- och energiplanen prioriteras bland annat att minska utsläppen av växthusgaser och att samhällets resurser ska användas hållbart, beroendet av fossila bränslen inom transportsektorn ska brytas och andelen hållbara resor och transporter öka, energi ska användas effektivt och klokt, såväl förnybar som återvunnen energi ska utvecklas så långt möjligt. Genom strategisk stadsplanering, skärpta upphandlingskrav och nära samverkan med branschen arbetar staden också för att minska klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn, så att klimatutsläppen från byggande och anläggning halveras till 2030. Särskild vikt läggs vid hållbara materialval, resurseffektivitet och cirkulära lösningar för att skapa en mer klimatvänlig och långsiktigt hållbar stadsmiljö. Vidare uppmunttrar staden användningen av återbrukade och biobaserade material, energieffektiva byggnader samt klimatsmarta transporter vid anläggningsarbeten.

4.5 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 hamn

Helsingborgs hamn med anslutande farleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är av riksintresse, enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Grunden för riksintresset är container-, Roll-on/Roll-off-trafiken och färjetrafiken med stora passagerar- och godsflöden. Staten har preciserat riksintresseanspråket i rapporten Riksintresset Helsingborgs hamn, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009.

Riksintresset innebär att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra åtkomsten eller utnyttjandet av dem.

Riksintresse för vägar och järnvägar

Riksintressen för kommunikation, enligt 3 kap 8 § miljöbalken, avser att långsiktigt säkerställa transportfunktionerna avseende kapacitet, framkomlighet och säkerhet, med en begränsad omgivningspåverkan. Väg E4, där Sjögatan, Oljehamnsleden och Malmöleden ingår, är av riksintresse, liksom Väst kustbanan.

En framtida HH-förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, för både väg och järnväg, är av riksintresse. En fast vägförbindelse motiveras med behov av såväl internationella som interregionala och regionala person- och godstransporter. En fast järnvägsförbindelse motiveras främst med att godstrafiken mellan Sverige och kontinenten förespås öka.

Områden som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintresse för sjöfart

I nära anslutning till planområdet ligger inloppet till Helsingborg – Nordhamnen – med farledsnummer 221, av riksintresse för sjöfart enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset har funktion som allmän farled och grundar sig på transportsystemets funktion. Riksintresset pekas ut av Trafikverket och berör sjötrafikstråk, farleder, ankarplatser och trafiksepareringssystem.

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 kulturmiljövård

I nära anslutning till planområdet ligger centrala Helsingborg, M:K15, av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken. I riksintressebeskrivningen lyfts Helsingborg fram som en hamn- och industristad med en, för sjöfart och försvar, strategisk placering vid den smalaste delen av Öresund och med anor sedan medeltiden. Staden speglar de många utvecklingsskedena alltifrån den tidigmedeltida högstaden runt den kungliga borgen, den under högmedeltiden framvuxna lågstaden, 1600-talets befästningsstad till det sena 1800-talets och 1900-talets expansiva hamn- och industristad. Den sedan 1800-talet successivt utbyggda hamnen och järnvägen med tillhörande byggnader visar på funktionen som viktig hamn- och även järnvägsstad.

Strandskydd

När en detaljplan upphävs eller ändras inom ett område som sträcker sig 100 meter från strandlinjen, återinträder automatiskt strandskydd, enligt 7 kap 18 § miljöbalken. Då tidigare gällande detaljplan för området upphävts med detaljplanen för den första etappen, gäller strandskydd inom delar av planområdet.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Carl Welin
planchef

Karin Kasimir
planarkitekt