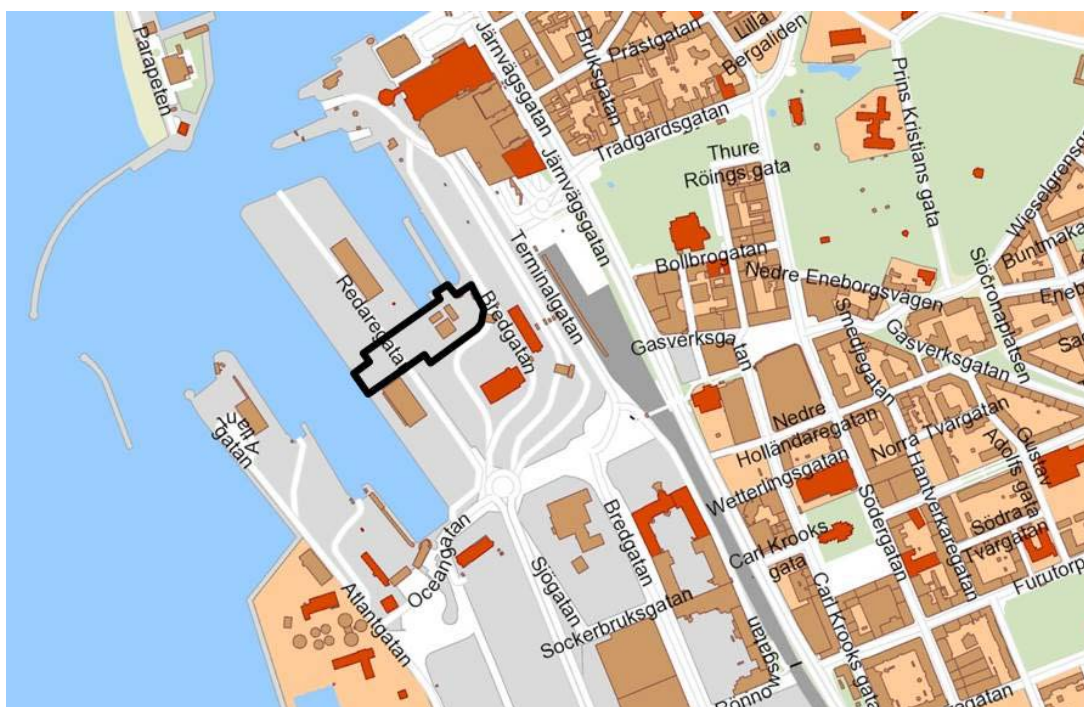




Detaljplan för del av fastigheten

Gamla staden 1:1 och Varvet 2, Oceanhamnen, Söder

Helsingborgs stad



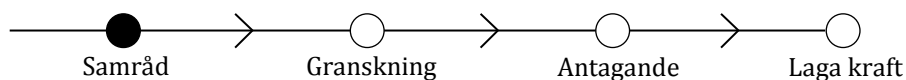
Planområdets läge

Planbeskrivning

Upprättad den 9 juni 2016

STANDARDFÖRFARANDE

Beslut om samråd av stadsbyggnadsnämnden "DAG månad ÅR"



Detaljplanen redovisas i följande handlingar

- Denna planbeskrivning
- Detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationskarta

Utredningar till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)

- Kv. Gamla staden 1:1 och Varvet 2, Helsingborg - riskbedömning avseende transport av farligt gods i Helsingborgs hamn (Wuz risk consultancy AB, 2016-04-19)
- PM, Etapp 2, externt industribuller från soft- och hardport (Soundcon, 2016-05-10)
- Vindstudie Oceanhamnen Helsingborg (CEC Design AB, 2013)
- Helsingborgs stad, Luktutredning för NSVA (ÅF-Industry AB, 2013)
- PM Risk för hälsoeffekter från Öresundsverket (ÅF-Industry AB, 2014)
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom H+ området i Helsingborg (Tyréns, 2010)
- Miljöutredning av hamnområde i Helsingborg, Oceanhamnen (J&W, 2002)
- Översiktlig miljöteknisk undersökning, Varvet 2, Helsingborg (Golder Associates, 2005)

Kontaktuppgifter

Karin Kasimir, planarkitekt, 042-10 68 50

Cecilia Johansson, exploateringsingenjör, 042-10 58 36

Medverkande

Medverkande i planarbetet är planarkitekt Karin Kasimir, exploateringsingenjör Cecilia Johansson (Mex), projektledare (förskolan) Helena Nilsson (FF), trafikingenjör Heléne Nilsson, landskapsarkitekt Linda Karlsson, plantekniker Lena Gottschalk (SBF).

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.....	12
2.4	TRAFIK.....	14
2.5	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	18
2.6	FASTIGHETSINDELNING OCH ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER	19
3	KONSEKVENSER	21
3.1	BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN	21
3.2	PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	21
3.3	MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET	22
3.4	KULTURMILJÖ.....	30
3.5	SOCIALA FÖRHÅLLANDEN	30
3.6	PLANENS GENOMFÖRANDE.....	33
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	36
4.1	BAKGRUND OCH ORGANISATION	36
4.2	PLANOMRÅDET	36
4.3	SERVICE	40
4.4	RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR.....	40
4.5	TIDIGARE KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN	41

1 Planen i korthet

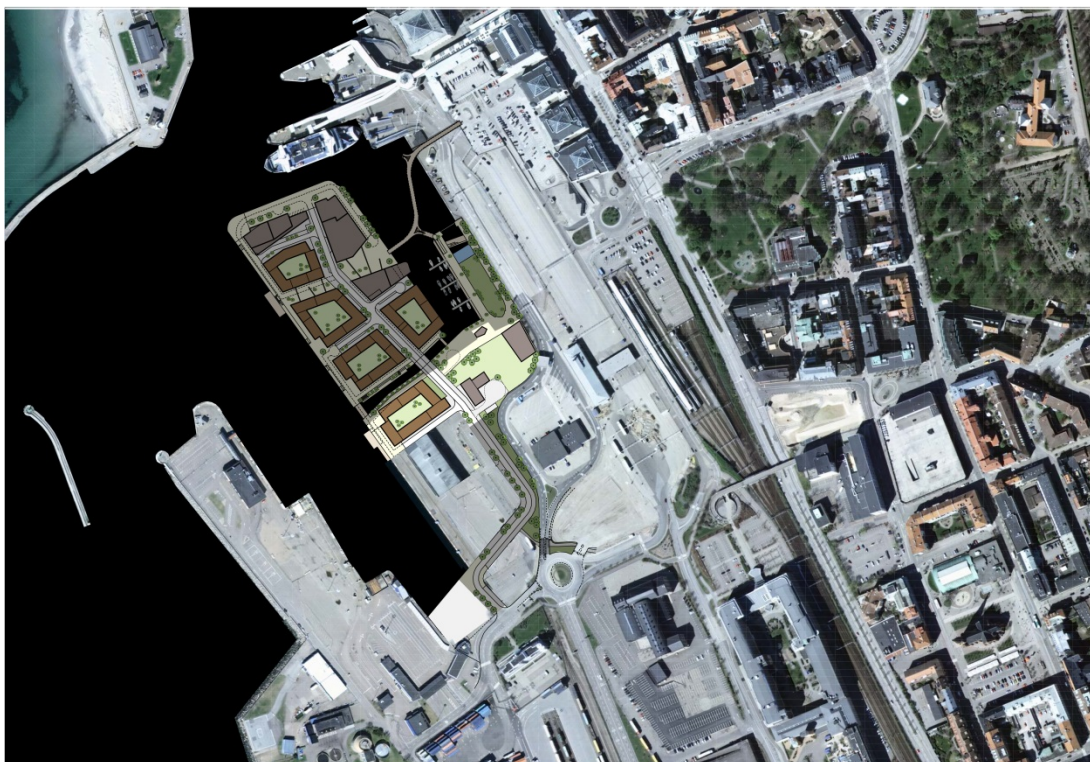
Detaljplanen upprättas i enlighet med bestämmelserna i Plan- och bygglagen (2010:900), enligt beslut om uppdrag i stadsbyggnadsnämnden den 24 september 2015. Lagstödet för planbestämmelserna, utifrån 4 kapitlet plan- och bygglagen, framgår under respektive avsnitt i bestämmelserutan.

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att i anslutning till den första utbyggnadsetappen av Oceanhamnen möjliggöra blandad stadsbebyggelse, med tyngdpunkt på bostäder och offentlig service såsom förskola och idrottshall samt att pröva omfattning och utformning av en sådan bebyggelse.

1.2 Sammanfattning

Planområdet bebyggs med ett bostadskvarter som fullföljer kanalrummet och ger kvaliteter både i stadsmiljön och för de boende. Inom varvsområdet planeras en förskola som kan tillgoda behovet av barnomsorg inom Oceanhamnen, liksom ett aktivitetshus och en restaurangpaviljong som aktiverar området. 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.



1.1 Andra etappen av Oceanhamnen. Första etappen nedtonad. Illustration Karin Kasimir.

Förslag

Detaljplanen möjliggör:

- bostadskvarter med underjordiskt garage, grön, vindskyddad gård och utsikt mot Oceanhamnsbassängen i väster
- lokaler för butiker eller restauranger i bottenvåningen mot kanalen och kajpromenaden
- paviljong för restaurang, kiosk eller café i anslutning till Södra hamnen

- förskola med gård för utevistelse
- aktivitetshus eller idrottshall som kan komplettera förskoleverksamheten och nyttjas av föreningslivet kvällar och helger.

Konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med Länsstyrelsen bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11 § miljöbalken.

Riksintresset för hamn bedöms inte påverkas negativt av en utbyggnad enligt planförslaget, då de funktioner som är av riksintresse kan finnas kvar och utvecklas. Planförslaget är anpassat till utformning och innehåll så att rekommendationerna i Boverkets vägledning 2015:21 uppfylls.

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms ha en liten påverkan på miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten. Förslaget innebär en begränsad trafikökning. Marken kommer att saneras från föroreningar, vilket minskar påverkan på vattenkvaliteten.

Människors hälsa och säkerhet bedöms vara tryggad genom klimatanpassningsåtgärder med krav på nivå för färdigt golv och markhöjning, hantering av buller från hamnverksamhet och trafik samt åtgärder av lukt från reningsverket.

Planeringsförutsättningar

Oceanhamnen ligger vid Öresund, intill Helsingborgs stadskärna och Knutpunkten. Planområdet nås via Sjögatan (väg E4) och omfattar den mellersta delen av Oceanpiren. Planområdet ägs av Helsingborgs stad.

Området har tidigare använts för hamn- och varvsverksamhet. Området är asfalterat och saknar gröna inslag. Varvsområdet är bebyggt med enklare byggnader. Kajen är i stort behov av upp- rustning. Idag finns ingen pågående verksamhet inom området.

I planområdets direkta närhet går färjorna mellan Helsingborg och Helsingör, med uppmarsch- området som en barriär mellan området och staden. Söder om området ligger bland annat Väst- hamnen och Kombiterminalen, kraftvärmeverket Västhamnsverket och stadens reningsverk, som alla har en påverkan på sin omgivning. Närheten till havet ger, förutom havsutsikt, svåra vindförhållanden och behov av anpassning till framtida havsnivåhöjningar.

Planstatistik

Planområdets area:	12400 m ² mark + 315 m ² vatten
Exploateringsgrad:	1,1 (inkl. all bebyggelse, förskolans gård, kajer och gator) 2,1 (inkl. bostadskvarteret, kajer och gator till vägmitt)
Antal bostäder:	104
BTA butikslokaler/service:	415 m ²
Offentlig service:	förskola för 150 barn, 3000 m ² friyta

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 i spektakulära lägen och offentlig service. 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.

Planområdet bebyggs med ett bostadskvarter som fullföljer kanalrummet och ger kvaliteter både i stadsmiljön och för de boende, med en vindsyddad grön bostadsgård. Bostadskvarteret följer samma skala som övriga bostadskvarter inom Oceanhamnen, och har samma tydliga skillnad mellan privata och offentliga ytor.



2.1 Bostadskvarteret söder om kanalen, till höger i bilden, fullföljer kanalrummet. Illustration Krook & Tjäder.

Inom varvsområdet planeras en förskola som kan tillgodose behovet av barnomsorg inom Oceanhamnen. Förskolans gård kan nyttjas för lek och vistelse under kvällar och helger. Ett aktivitetshus eller mindre idrottshall mot uppmarschområdet avskärmar förskolans gård och kompletterar förskoleverksamheten.

Kajen vid varvsområdet breddas och ger plats för en paviljong för restaurang eller café i anslutning till Södra hamnen. Den breda kajen möjliggör för en framtida mynning av det blågröna stråket.

Oceanhamnen ska erbjuda miljöer som lockar fram kreativitet och ger spännande och oväntade idéer. Området ska attrahera människor med olika bakgrund, etnicitet och ålder och tillgodose vardagslivets behov av service. Miljöerna ska också ge förutsättningar för egna initiativ och bidra till en skapande kultur.

2.2 Bebyggelse

Bebyggelsen inom planområdet utgörs av ett kringbyggt bostadskvarter, en förskola med gård för utevistelse, ett aktivitetshus eller mindre idrottshall och en paviljong med restaurang, kiosk eller café i anslutning till Södra hamnen.


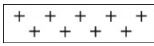


Nya byggnader inom planområdet bör utföras långsiktigt hållbara, med miljöanpassade metoder, låg energiförbrukning och sunda material.

Inom planområdet har bebyggelsen en exploateringsgrad på 1,1 för hela planområdet, inklusive området öster om Redaregatan, med förskola och gård, aktivitetshus och kaj. Vid beräkning för bostadskvarteret uppgår exploateringsgraden till drygt 2,1, beräknad genom att största möjliga bruttoarea (BTA) enligt planförslaget dividerats med områdets areal inklusive kajer och till vägmitt av ingående och omgivande gator.



2.2 Volymstudie, vy från nordväst. Planområdet i gult, första etappen i vitt. Foto Bertil Hagberg, montage stadsbyggnadsförvaltningen.

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen		PBL 4 kap
BC ₁	Bostäder. Centrumverksamhet i bottenvåningen får finnas.	5 § 3
BC ₂	Bostäder. I bottenvåningen endast centrumverksamhet, dock får genomgående trapphus för bostäder finnas i mindre del.	5 § 3
B(KAJ)	Bostäder från våning tre, därunder kajändamål.	5 § 3, 2
C ₃	Centrumverksamhet, restaurang, kiosk eller café.	5 § 3
S ₁	Förskola.	5 § 3
R ₁	Idrottsverksamhet.	5 § 3

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen		PBL 4 kap
	Byggnad och/eller källare får inte finnas.	11 § 1,16 § 1
	Komplementbyggnader, förråd och växthus får finnas till en högsta byggnadshöjd av 2,5 meter, dock max totalt 50 m ² .	11 § 1,16 § 1
	Högsta byggnadshöjd i meter. Utöver angiven byggnadshöjd får en takvåning, takkupor och/eller frontespiser finnas till sammanlagt halva byggnadsarean per trapphuslängd, se planbeskrivning. Takvåning får ha en totalhöjd av 3,5 meter över högsta angivna byggnadshöjd (undantaget hisstopp).	11 § 1,16 § 1
	Högsta totalhöjd i meter.	11 § 1,16 § 1
v ₁	Mot gården får del av bostadsbyggnad byggas ut över det planteringsbara bjälklaget längs högst en tredjedel av gårdsfasadens längd och gå högst 2,5 meter utanför fasadliv, till den byggnadshöjd som angränsande byggnad har. Utöver tillåtna utbyggnader får balkonger mot gård finnas och gå högst 2,5 meter utanför fasadliv, så att utskjutande delar sammanlagt uppgår till högst halva fasadlängden.	11 § 3
f ₁	Burspråk och balkonger mot allmän plats får uppta högst en tredjedel av fasaden per trapphuslängd, gå högst 1,3 meter utanför fasadliv (balkongräcke oräknat) och ska ha en frihöjd över marken på minst 3,5 meter. Möjlig utbredning räknas per plan, med fri placering över fasadens yta. Bottenvåningar ska markeras i förhållande till ovanliggande fasad. Fasader ska utföras med i huvudsak stenmaterial, med en variation i materialval och uttryck per trapphuslängd. (Med trapphuslängd avses de lägenheter som nås från ett trapphus, vid radhus motsvarar radhuslängan en trapphuslängd.) Bottenvåningar med centrumverksamhet ska utföras med en minsta våningshöjd av 3,8 meter. Infart till underjordiskt garage ska ske från gata och utformas med en port i fasaden.	16 § 1
f ₂	Entréer ska orienteras mot allmän plats eller förgård. Bostadsentréer ska vara genomgående.	16 § 1
f ₃	Fasader ska utföras med i huvudsak stenmaterial, med en variation i materialval och uttryck utifrån tydligt uppdelade volymer.	16 § 1
b ₁	Lägsta golvnivå i bostad och lokal ska vara +3,5 meter över nollplanet. Grundläggning av bebyggelse ska ske genom pålning. Möjlighet till manuell avstängning av ventilationen ska finnas.	16 § 1
b ₂	Marken får byggas under med vattentät konstruktion och planteringsbart bjälklag, till en största markhöjd av +4,5 meter. Över garageramp får markhöjden vara större.	16 § 1

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen		PBL 4 kap
m ₁	Vid bostadsfasader där ljudnivån överstiger riktvärdena i Boverkets vägledning (2015:21) ska lägenheterna göras genomgående så att en ljuddämpad sida skapas.	12 § 1, 14 § 4-5
m ₂	Ytterväggar och tak mot uppmarschområdet, i öster och söder, ska utföras med obrännbara material, fönster närmare uppmarschområdet än tio meter ska ha klassning EW30. Möjlighet till manuell avstängning av ventilationen ska finnas.	12 § 1, 14 § 4-5
g	Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning.	18 § 1

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet, där inget annat anges:

Bygglov får inte ges förrän marken sanerats från markföroreningar.
Strandskydd upphör att gälla.

Bostäder

Inom planområdet medges ett bostadskvarter med bebyggelse i tre till sex våningar, med möjlighet att inreda vinden och komplettera med mindre takvåningar. Totalt ryms drygt 90 bostäder inom området, utifrån antagandet att varje lägenhet upptar 100 m², inklusive trapphus.

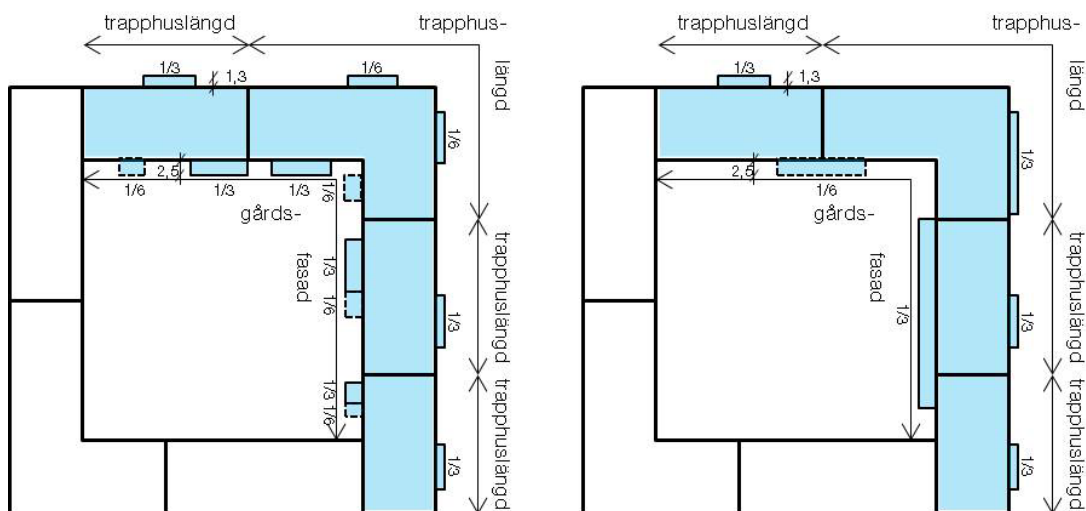
Byggnaderna är högst mot Redaregatan centralt genom området och trappas ned mot vattnet. Nedtrappningen mot väster innebär att gården får goda solförhållanden, att många av bostäderna får utsikt över den lägre bebyggelsen och att vinden leds över gården. Bebyggelsen är placerad tolv meter från den västra kajkanten, med ytterligare indrag vid platsen längs kanalen.

Entréer ska orienteras mot allmän plats eller förgårdsmark och alla bostadsentréer ska vara genomgående på bottenvåningen. Bottenvåningar med centrumverksamhet ska utföras med en minsta våningshöjd av 3,8 meter. Där det är bostad i bottenvåningen kan bjälklaget höjas så att insynsskydd från gatan eller kajen skapas. Längs kajerna kommer markens nivå att höjas till cirka +3,5 meter vid fasad. Golvnivån i bostad och lokal ska ligga på minst +3,5 meter över nollplanet (medelhavsnivån).

Bostadsbebyggelsen får uppföras med en högsta byggnadshöjd mellan 12,0 och 21,0 meter, vilket motsvarar mellan tre och sex våningar ut mot gatan. I det nordvästra hörnet medges bostadsbyggnaden kraga ut över kajen mot kanalen från tredje våningen, i liv med fasaden mot kanalen, vilket avses regleras genom tredimensionell fastighetsbildning (se vidare under *Administrativa bestämmelser*). Utöver angiven byggnadshöjd får en takvåning, takkupor och/eller frontespiser finnas till sammanlagt halva byggnadsarean per trapphuslängd, vilket möjliggör vindsvåningar med god standard. Syftet är att ge utrymme för en variation och lekfullhet i taklandskapet. Den extra våningen får ha en totalhöjd av högst 3,5 meter över den angivna byggnadshöjden, dock får hisstopp finnas utöver totalhöjden så att hissen kan nå takvåningen. Till byggnadsarean räknas den teoretiska ytan för alla möjliga utbyggnader och burspråk inom byggrätten, oavsett om de utnyttjas, enligt följande princip:

Princip för beräkning av teoretisk byggnadsarea

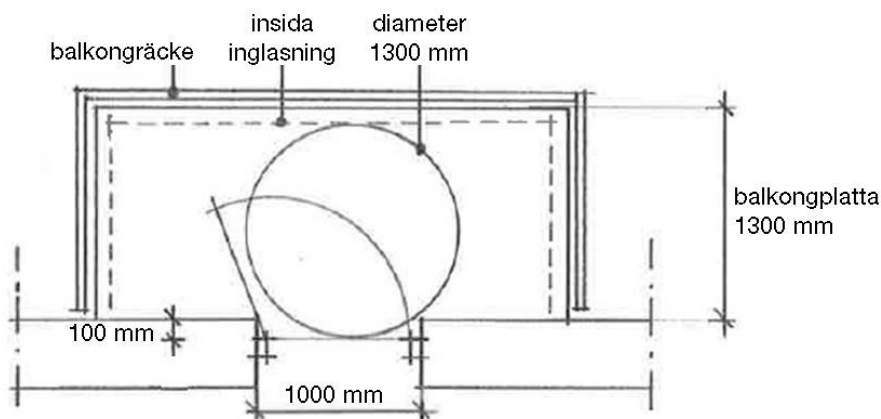
(Tillåtet byggnadsdjup x trapphuslängden + 1/3 av fasadlängden mot allmän plats per trapphuslängd x 1,3m + 1/3 av fasadlängden mot gården per trapphuslängd x 2,5m)/2 = tillåten byggnadsarea för takvåning per trapphuslängd



2.3 Beräkning av den teoretiska byggnadsarean per trapphuslängd. Det vänstra diagrammet visar en teoretisk uppdelning av utbyggnader mot gården, det högra visar en möjlig faktisk utbredning.

Fasaderna ska ha ett robust utförande med i huvudsak stenmaterial, i syfte att stärka karaktären av stenstad. Bottenvåningar ska markeras i förhållande till fasaden ovanför, så att byggnaderna får en tydlig bas, vilket ytterligare stärker gatumiljön. Bostadsfasaderna ska utföras med en variation i materialval och uttryck per trapphuslängd. Avsikten är att varje trapphus, och de lägenheter som nås från trapphuset, ska få en egen karaktär och gestaltning, så att kvarteret visuellt får en småskalig uppdelning i flera olika byggnader oavsett hur många fastigheter det delas in i. I kvartershörn går trapphuslängden runt hörnet. Om en del av kvarteret bebyggs med radhus motsvarar radhuslängan en trapphuslängd. Variationen i materialval kan ta sig uttryck i olika sorters tegel, olika murningsförband, putsmaterial, andra stenmaterial och inslag av andra typer av material. Variationen i uttryck påverkas bland annat av hur fönstersättning, markering av bottenvåning, takfot, burspråk och balkonger används i gestaltningen.

Med anledning av det vindutsatta läget är det tillåtet att ha inglasade balkonger inom hela planområdet. Burspråk och balkonger mot allmän plats får uppta högst en tredjedel av fasaden per trapphuslängd, gå högst 1,3 meter utanför fasadliv (balkongräcke oräknat) och ska ha en frihöjd över marken på minst 3,5 meter. Balkongdjupet möjliggör att tillgänglighet kan uppnås även vid inglasning av balkongerna. Möjlig utbredning av burspråk och balkonger räknas per plan, med fri placering över fasadens yta.



2.4 Balkonger får gå högst 1,3 meter utanför fasadliv, balkongräcke oräknat. Tillgänglighet kan uppnås även vid inglasning av balkongerna.

Mot gården medges mindre utbyggnader ut över det planteringsbara bjälklaget. Varje utbyggnad får gå högst 2,5 meter utanför fasadliv, uppta högst en tredjedel av gårdsfasaden och uppföras till den byggnadshöjd som angränsande huvudbyggnad har. Detta ger möjlighet att bygga trespännare inom kvarteret, så att tre lägenheter per våningsplan kan nås från respektive trapphus. Utöver de tillåtna utbyggnaderna får balkonger mot gård finnas så att de, tillsammans med övriga utbyggnader, uppgår till sammanlagt högst halva fasadlängden. Även balkongerna får gå högst 2,5 meter utanför fasadliv.

Mot Redaregatan finns en smal förgårdsmark (prickmark) i syfte att möjliggöra för de boende att skapa individuella entréförhållanden. Förgårdsmarken får inte byggas under med källare, utan ska ligga i nivå med gatan.

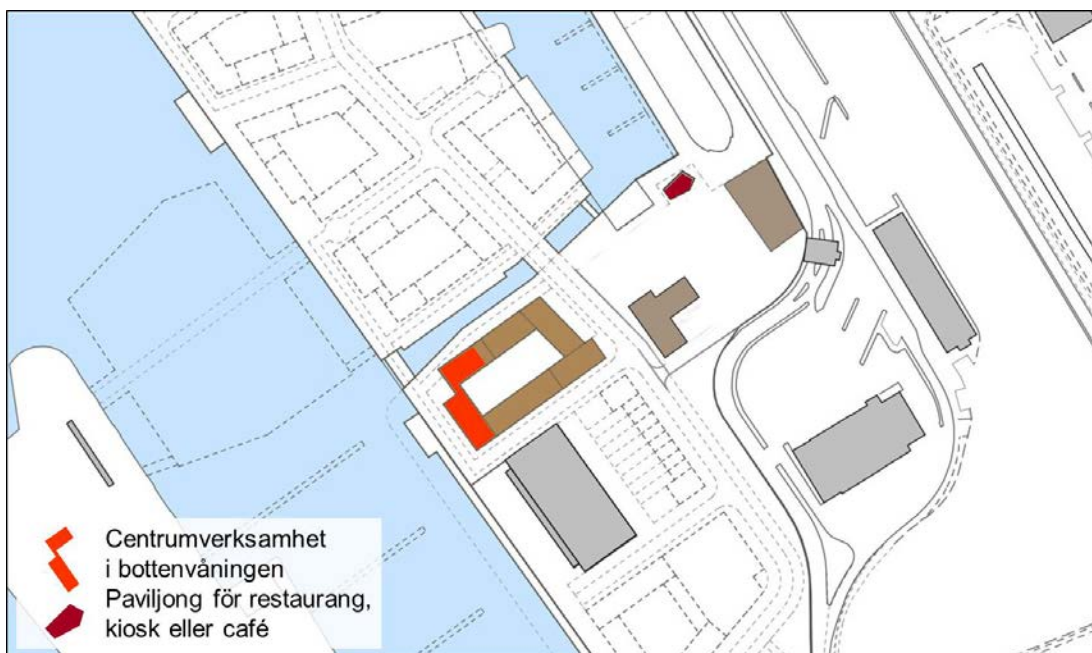
Vid bostadsfasader där ljudnivån överstiger riktvärdena i Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbullen vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder* (2015:21) ska lägenheterna göras genomgående så att en ljuddämpad sida skapas (se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Miljö, hälsa och säkerhet*). När första etappen inom Oceanhamnen är utbyggd, klarar samtliga bostadsfasader enligt genomförda bullersimuleringar riktvärdena för ekvivalenta ljudnivåer, medan de maximala ljudnivåerna kan överskridas något. För trafikbuller gäller *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader* (2015:216), se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Miljö, hälsa och säkerhet*.

Bebyggelse inom området ska grundläggas genom pålning, då pirens konstruktion inte kan ta laster från tätare bebyggelse. Möjlighet till manuell avstängning av ventilationen ska finnas, med hänsyn till att uppmarksområdet och färjeläget ligger i nära anslutning till området.

Under bostadskvarteret får källare finnas, med vattentät konstruktion. Gården ska ha planteringsbart bjälklag som får byggas upp till +4,5 meter över nollplanet. Över garageramp får marken modelleras så att markhöjden är större, för att möjliggöra plantering även över rampen. På det planteringsbara bjälklaget får komplementbyggnader, förråd och växthus finnas till en högsta byggnadshöjd av 2,5 meter, dock max totalt 50 m². Avsikten är att gården ska få en grön karaktär, med så mycket växtlighet som möjligt. Källarplanet avses rymma cykelparkering, garage och lägenhetsförråd (se vidare under *Trafik*). Infart till garage ska ske från gata och utformas med en port i fasaden.

Verksamheter och handel

Bottenvåningen i bostadskvarterets nordvästra hörn, mot torget vid kanalmynningen, får endast innehålla centrumverksamhet, dock får genomgående trapphus för bostäder finnas i mindre del. Syftet är att säkerställa en aktiv bottenvåning i ett strategiskt läge. Bottenvåningar med centrumverksamhet ska utföras med en minsta våningshöjd av 3,8 meter. Längs kajerna kommer markens nivå att höjas till cirka +3,5 meter vid fasad. Golvnivån i bostad och lokal ska ligga på minst +3,5 meter över nollplanet (medelhavsnivån).



2.5 Lokaler ska finnas i bottenvåningen mot kanalen och kajen. Detaljplanen medger dock lokaler i bottenvåningen inom hela bostadskvarteret. En mindre paviljong avgränsar Södra hamnen.

Direkt söder om Södra hamnen, mellan förskolans gård och parken i dockan, medges en paviljong för centrumändamål med restaurang, kiosk eller café. Byggnaden får uppföras i en våning, med en högsta totalhöjd av 4,5 meter. Plats för uteservering finns i direkt anslutning till byggnaden, mot Södra hamnen.

Offentlig service

Inom planområdet medges en förskola i tre våningar, som rymmer omkring 150 barn. Ett aktivitetshus eller en mindre idrottshall som kan komplettera förskoleverksamheten och även nyttjas för annan verksamhet kvällar och helger medges närmast uppmarschområdet i öster. All bebyggelse inom området ska grundläggas genom pålning, då piren konstruktion inte kan ta laster från tätare bebyggelse.

Förskolan får uppföras till en högsta totalhöjd av 14,0 meter, vilket motsvarar tre våningar. Fasader ska utföras med i huvudsak stenmaterial, med en variation i materialval och uttryck utifrån tydligt uppdelade volymer. Byggnaden kan exempelvis utformas med tre våningar mot Redaregatan och två våningar in mot gården, vilket skulle möjliggöra för en vindskyddad takterrass som ett komplement till förskolans gård. På gården får komplementbyggnader, förråd och växthus finnas till en högsta byggnadshöjd av 2,5 meter, dock max totalt 50 m².

Byggnaden placeras mot Redaregatan och i vinkel mot Södra hamnen, med entré mot gatan och angöring närmast uppmarschområdet. Byggrättens läge ger ett tillräckligt avstånd till uppmarschområdet med hänsyn till risker med transporter av farligt gods (se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Miljö, hälsa och säkerhet*), men ger också tillräcklig plats för angöring för föräldrar samt varutransporter och sophantering. Byggrättens läge möjliggör också för ett framtida blågrönt stråk att passera mellan byggnaderna och mynna i Södra hamnen. Golvnivån i förskolan ska ligga på minst +3,5 meter över nollplanet (medelhavsnivån).

Ljudnivåerna vid fasaderna på förskolan ligger på eller strax över den nivå som bedöms som acceptabel utan åtgärd i Boverkets vägledning för industribuller (2015:21).

Aktivitetshuset, eller idrottshallen, avses komplettera förskoleverksamheten under dagtid, med hänsyn bland annat till förskolans vindutsatta läge i hamnmiljön, men också vara en tillgång som idrottshall för föreningslivet och boende i Oceanhamnen under kvällar och helger. Byggnaden får uppföras till en högsta totalhöjd av 10,0 meter och rymmer en liten hall med spelmått 16x28 meter, omklädningsrum och entréparti. Huvudentrén placeras i norr mot parken i dockan, vilket bidrar till att aktivera de publika rummen i området.

På grund av närheten till uppmarschområdet ska ytterväggar och tak i öster och söder på aktivitetshuset utföras med obrännbara material. Fönster på aktivitetshuset, närmare uppmarschområdet än tio meter, ska ha klassning EW30 för att klara kriterierna för känslig bebyggelse (se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Miljö, hälsa och säkerhet*). Möjlighet till manuell avstängning av ventilationen ska finnas, med hänsyn till att uppmarschområdet och färjeläget ligger i nära anslutning till området.

2.3 Grönstruktur, vatten och allmänna platser

I planområdet ingår delar av en framtida grönstruktur inom Oceanhamnen. Vattenområden i direkt anslutning till Oceanpiren ingår, liksom hur de offentliga rummen ska användas och utformas.

Kanalrum och vatten

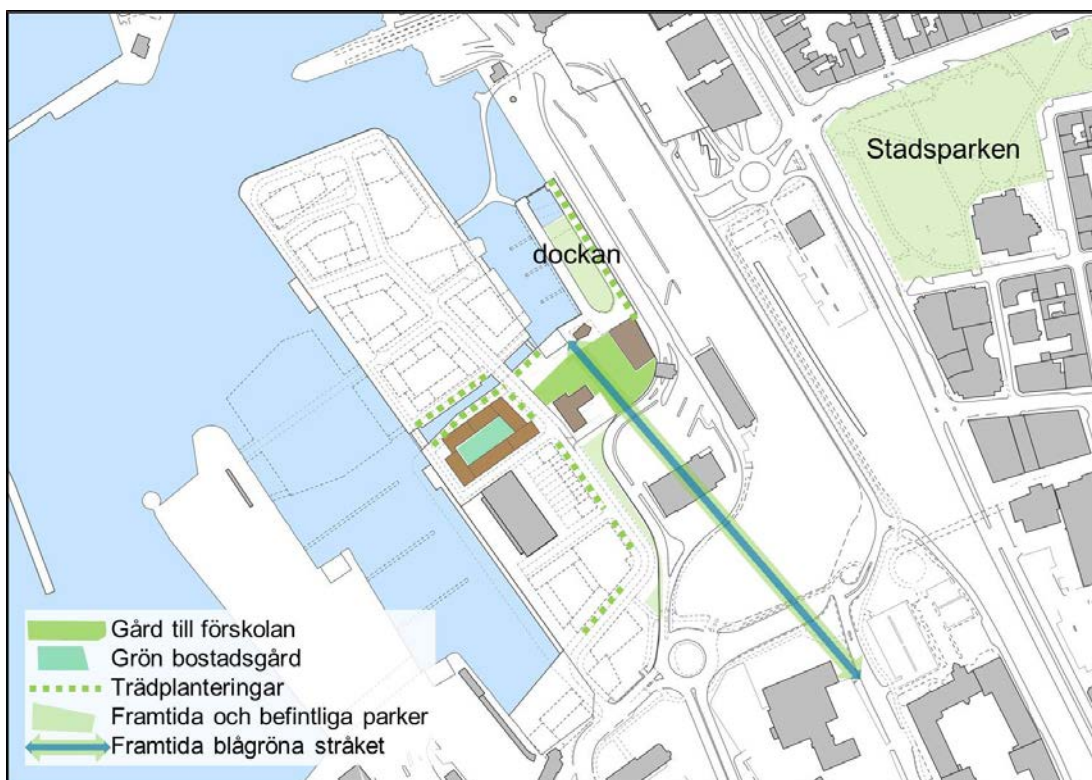
Direkt norr om planområdet kommer en kanal att förbinda Oceanhamnsbassängen med Södra hamnen. Vattnet utanför den västra kajen längs Oceanhamnsbassängen regleras som öppet vatten, med möjlighet att anlägga trädäck och mindre bryggor i anslutning till kanalmyningen och söderut. Kajen kommer att utformas som en slänt ned i vattnet, och döljas av en träbrygga som ökar närheten till vattnet och erbjuder utsikts- och sittmöjligheter.

Planbestämmelser som reglerar grönstrukturen		PBL 4 kap
KAJ	Trafik på de gåendes villkor.	5 § 2
GATA	Lokaltrafik.	5 § 2
W ₁	Öppet vattenområde där trädäck och mindre bryggor får anläggas.	5 § 3
+0,0	Föreskriven höjd över nollplanet.	5 § 2
träd	Trädplantering i gata eller på kaj.	5 § 2

Gårdar

Gården till förskolan sträcker sig mellan Redaregatan och aktivitetshuset, och gränsar mot kajen söder om Södra hamnen. Gården möjliggör en friyta på minst 3000 m², exklusive parkering och angöring, vilket innebär 20 m² friyta per barn om det finns 150 barn på förskolan. På gården medges komplementbyggnader, förråd och växthus på max 50 m².

Gården till förskolan avgränsas mot uppmarschområdet med en stödmur på cirka 1,0 meter och en bullerskärm på 2,5 meter, vilket innebär att skärmen totalt blir 3,5 meter hög sett från uppmarschområdet. Muren ska utföras tät och i obrännbart material, med hänsyn till risker med transporter med farligt gods på uppmarschområdet. Av samma anledning ska även bullerskärmarna utföras med obrännbart material.



2.6 Gård till förskolan, trädplanteringar och parker.

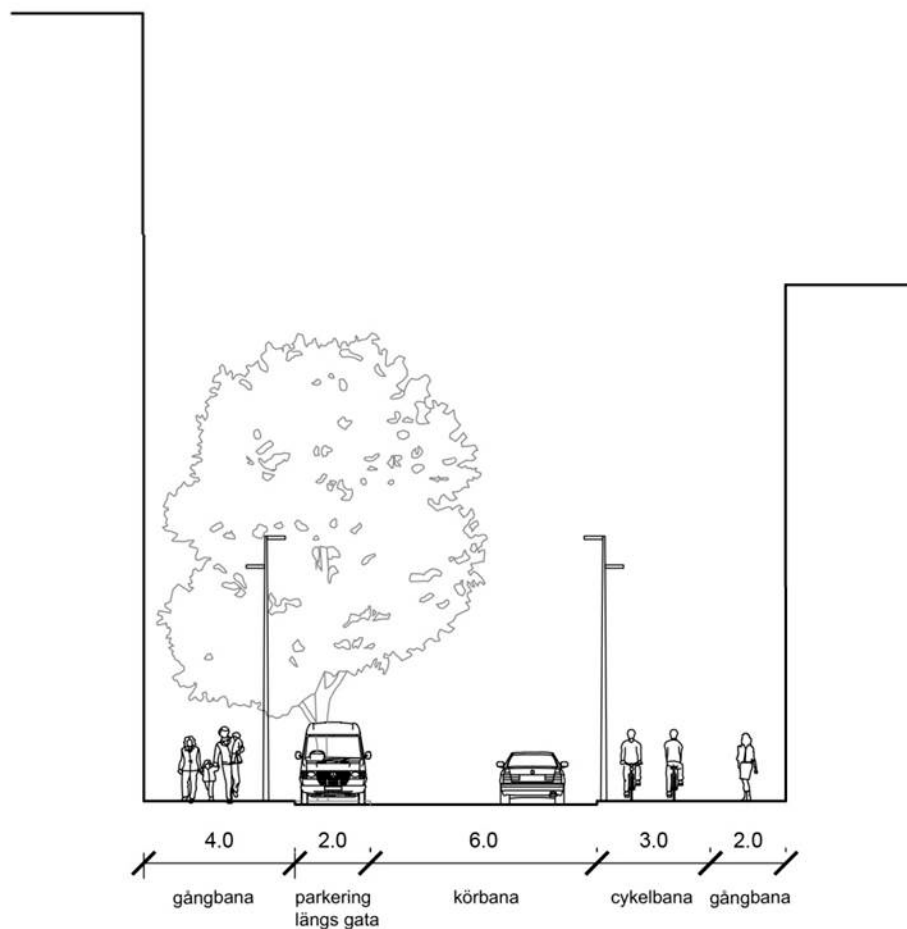
Utformning av gator och kajer

Redaregatan ingår i detaljplanen för den första etappen, och regleras på samma sätt i den här detaljplanen. Redaregatan har en bredd om 17,0 meter förbi planområdet. Körbanan avses ha en bredd om 6,0 meter, med gångbanor på ömse sidor och en separat cykelbana vid sidan av den östra gångbanan förbi förskolan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan behövas vid förskolan, mellan parkeringsanläggningen och förskolans entré. Längs den västra sidan av Redaregatan avses planterade träd finnas. Tvärgatan är 12,0 meter bred, med trottoar på var sida.

Föreskriven höjd över nollplanet är längs Redaregatan +3,5 meter, med en variation längs sträckan för vattenavrinning. Även invid byggnaderna längs kajen kommer markens nivå att höjas till cirka +3,5 meter. Golvnivån i bostäder och lokaler ska ligga på minst +3,5 meter över nollplanet (medelhavsnivån).

Kajen mot Södra hamnen breddas till ett rymligt stråk som rymmer uteservering, angöring och trädplantering. Kajen kopplar ihop parken i dockan med kanalrummet. Kajändamålet förlängs också till entréområdet norr om aktivitetshuset, för att möjliggöra angöring vid behov.

Längs den västra kajen går ett promenadstråk som en förlängning av den centrala kajpromenaden genom Helsingborg. Söder om kanalen kommer en slänt att anläggas upp till krönbalkens övre del. Bryggor anläggs längs hela kajen, vilket döljer slänten, ger bredare promenadstråk och kan trappas ned mot vattnet. Allmänna platser avses utformas med robusta ytskikt som inte spolats bort vid eventuell våguppsköljning.



2.7 Principsektion genom Redaregatan, i höjd med förskolan (till höger i bild).

2.4 Trafik

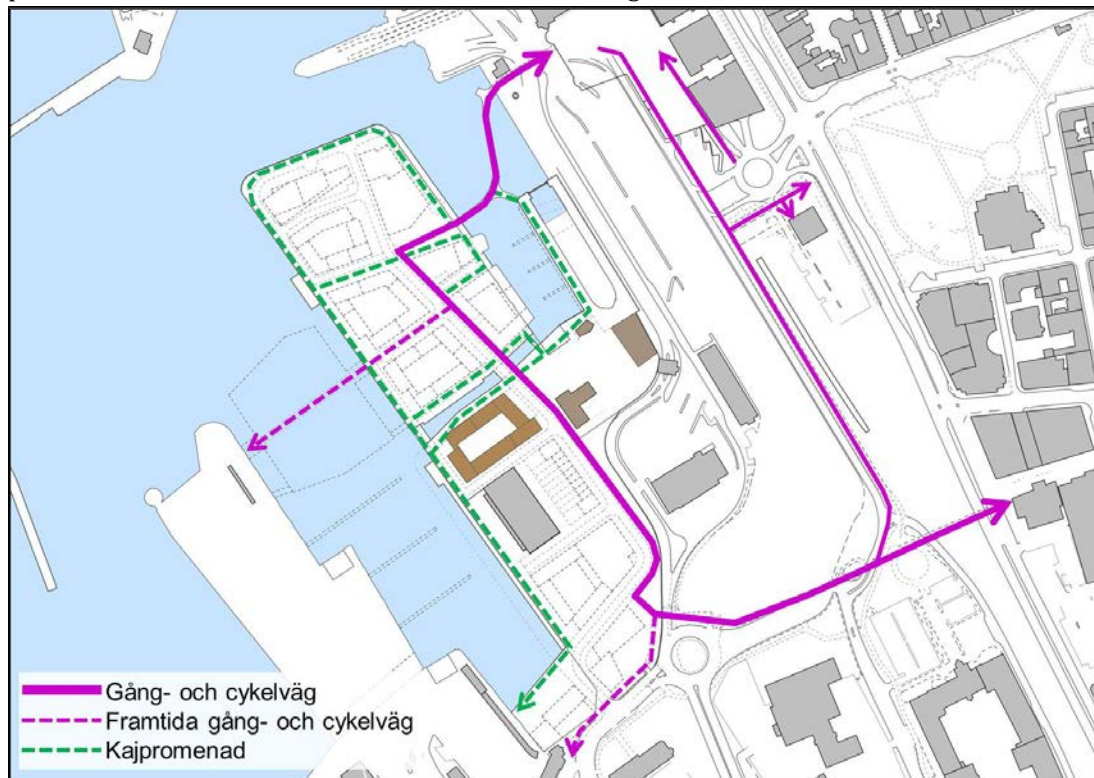
Med bil nås planområdet söderifrån via Sjögatan, som är en del av väg E4, och Oceangatan. För gående och med cykel nås området dels söderifrån via Oceangatan, dels via en ny bro mellan Oceanpiren och Knutpunkten.

Planbestämmelser som reglerar trafikfrågor

		PBL 4 kap
KAJ	Trafik på de gåendes villkor.	5 § 2
GATA	Lokaltrafik.	5 § 2
+0,0	Föreskriven höjd över nollplanet.	5 § 2
träd	Trädplantering i gata eller på kaj.	5 § 2
m ₃	Stödmur på minst 0,5 meter ska uppföras mot uppmarschområdet och utföras tät och i obrännbara material. Bullerskärm ska uppföras till en höjd av 2,5 meter sett från planområdet och utföras i obrännbara material.	12 § 1, 14 § 4-5

Gång- och cykeltrafik

Längs Redaregatan går gångbanor på ömse sidor och en separat cykelbana vid sidan av den östra gångbanan förbi förskolan. Gång- och cykelbanan ansluter norrut längs Redaregatan och via parken i dockan till den planerade gång- och cykelbron över Södra hamnen direkt till Knutpunkten och centrala staden, och söderut via Terminalgatan till centrala staden.



2.8 Gång- och cykelvägnät.

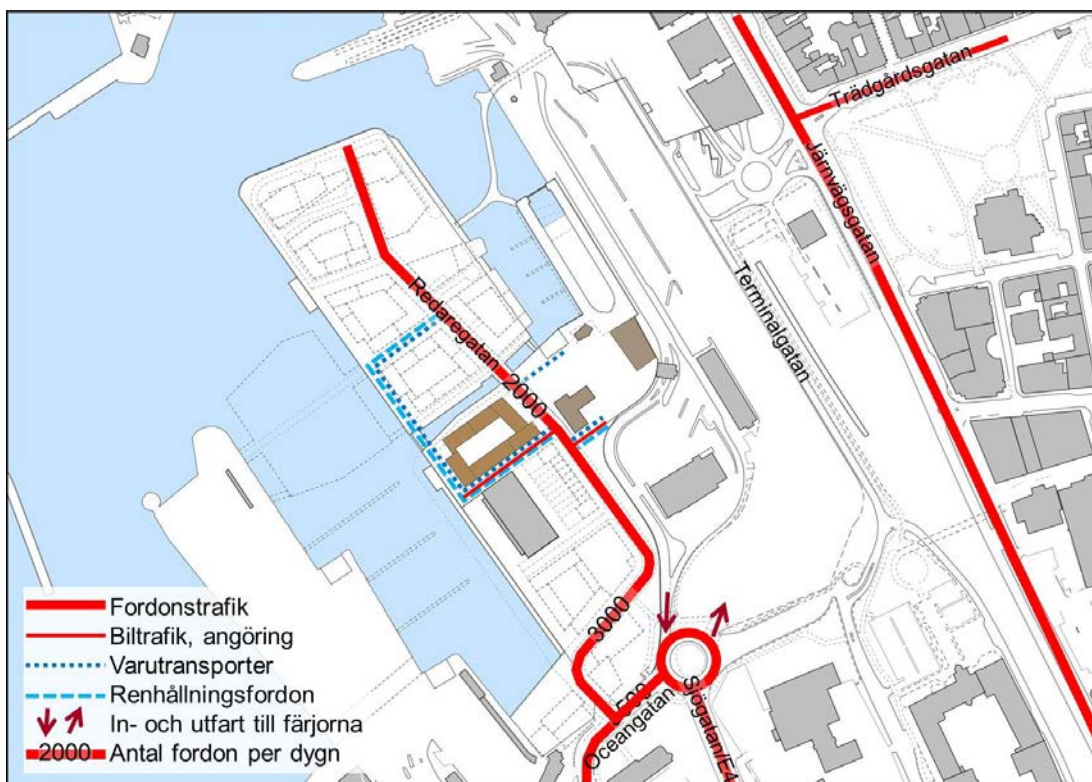
Kollektivtrafik

Planområdet ligger i omedelbar närhet till Knutpunkten, som erbjuder ett brett utbud av kollektivtrafik med regionala och nationella tåg, stadsbussar och regionala bussar, samt internationell färjetrafik. Den planerade bron över Södra hamnen och uppmarschområdet ger en direkt koppling för främst gående, men även för cyklister. Avståndet mellan planområdet och Knutpunktens övre entré blir cirka 400 meter. Den föreslagna cykelvägen längs Redaregatan till de södra uppgångarna ger en gen väg för cyklister, med cykelparkering i direkt anslutning till perrongerna.

Biltrafik

Redaregatan går centralt längs hela Oceanpiren. Från Redaregatan utgår en mindre tvärgata åt väster, mellan det tillkommande bostadskvarteret och magasin 405. Mot öster tillkommer en angöring för varutransporter och angöring till förskolan. Direkt söder om kanalen finns angöringsmöjlighet för varutransporter till restaurangpaviljongen. Angöringsbehovet till aktivitetshuset bedöms vara litet, och tillgodoses via kajen längs kanalen vid de tillfällen behov finns.

Längs kajerna kommer fordonstrafik att vara starkt begränsad då kajerna prioriteras för gående. På de sträckor av kajen som medger angöringstrafik tillåts motorfordon passera i låg hastighet. Räddningstjänstens fordon ska kunna ta sig fram längs alla kajkanter, medan renhållningsfordon respektive varutransporter anvisas till vissa sträckor av kajerna för tillgänglighet till lastzoner och miljöutrymmen. Nedfart till parkeringsgarage under bostadskvarteret ska orienteras mot gatumark.



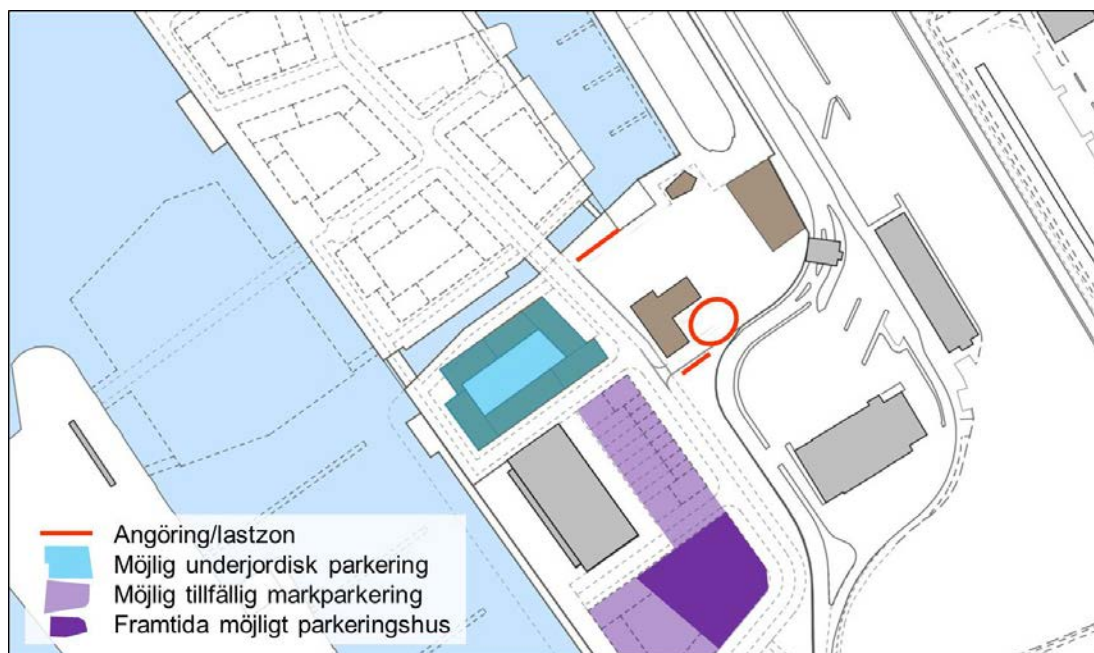
2.9 Trafikstruktur.

Parkering

Planförslaget medger cirka 10400 m² BTA bostadsyta, 415 m² BTA handel, restauranger och verksamheter i gatuplan och i fristående paviljong och cirka 1800 m² BTA förskola. Utifrån aktuellt förslag till parkeringsnorm genererar en utbyggnad enligt detaljplanen ett behov av totalt 248 cykelplatser och 88 bilplatser. Beräkningen av behovet utgår från ett antagande att varje lägenhet är 100 m², vilket innebär normen för max 120 m². Parkeringsbehovet, utifrån förslaget till parkeringsnorm framgår av tabellen nedan.

	Parkeringsbehov för cykel Antal cykelplatser/bostad	Parkeringsbehov för bil Antal bilplatser/bostad inkl. besökande
Bostäder	208	73
	Antal cykelplatser/1000 m ² BTA	Antal bilplatser/1000 m ² BTA
Handel	-	9
Förskola	40	6

Exploatören ska i samband med bygglovsansökan redovisa en parkeringsutredning. I detaljplaneskedet bedöms möjligheterna att lösa parkeringsbehovet inom planområdet i stort. Den slutliga prövningen sker i bygglovsskedet. Åtgärder som bilpool eller andra lösningar som till exempel påverkar bilinnehavet kan påverka bedömningen av parkeringsbehovet så att ett lägre parkeringstal kan användas, i enlighet med redovisade undantag i parkeringsnormen (se vidare under kap 4 Planeringsförutsättningar; Tidigare kommunala ställningstaganden).



2.10 Bilparkering.

Cykelparkering för boende inom området avses ordnas inom bostadskvarteret, i lokaler under mark eller i markplan, alternativt på bostadsgården. Detaljplanen medger källare under bostadskvarteret där underjordisk parkering avses anordnas. Källare och underjordiskt garage ska genomföras med vattentät konstruktion. Det underjordiska garaget under bostadskvarteret bedöms kunna tillgodose behovet av cykelparkering och boendeparkering. Bilparkeringen avses ordnas så att de boende ska kunna välja att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetsplatsen, medan bilen står kvar hemma. Inom allmän platsmark avses angöringsmöjligheter, handikapparkering och korttidsparkering att möjliggöras som kantstensparkering längs gatorna.

Parkeringsbehovet till centrumverksamheterna och idrottsverksamheten avses lösas genom parkeringsköp. Genom parkeringsköp betalar exploatören för det parkeringsbehov som exploateringen ger upphov till och som inte kan tillgodoses inom den egna fastigheten. Parkeringsköpet kopplas till en större samlad parkeringsanläggning som markparkering på befintliga hårdgjorda ytor längs Redaregatan söder om planområdet. När det blir aktuellt att planlägga och bebygga ytorna, avses ett parkeringshus uppföras som ersättning för markparkeringen.

Behovet av cykelparkering till förskolan kan rymmas i anslutning till huvudentrén längs Redaregatan och vid angöringsplatsen på byggnadens södra sida. Bilparkeringsbehovet till förskolan avses lösas med korttidsangöring nära entrén för lämning och hämtning av barn, och med parkeringsköp i den samlade parkeringsanläggningen för eventuell personalparkering. Hela parkeringsbehovet enligt parkeringsnormen rymms inom förskolans fastighet.

Söktrafik till parkering ska så långt möjligt minimeras, vilket underlättas av en tydlig prioritering av parkering på allmän platsmark. Parkering på gatumark prioriteras i första hand för lastning och lossning av varor, i andra hand för handikapparkering och i tredje hand för besökarnas behov av angöring och korttidsparkering.

Cykeln behöver vara mer lättillgänglig än den privata bilen, om ett hållbart resande ska främjas. En god standard uppnås genom att erbjuda säkra cykelparkeringar max 30 meter från entrén och helst i markplan. Vid arbetsplatserna bör det finnas tillgång till servicefunktioner såsom duschmöjlighet, cykelpump och laddningsmöjlighet för elcyklar.

Skyddsåtgärder för buller och risker

I planområdets östra del, mot uppmarschområdet, ska en stödmur på minst 0,5 meter uppföras. Muren ska utföras tät och i obrännbara material, i syfte att hindra eventuella utsläpp i vätskeform att lämna uppmarschområdet. Ovanför stödmuren ska en bullerskärm uppföras till en höjd av 2,5 meter sett från planområdet, och utföras i obrännbara material. Stödmuren och bullerskärmen är förutsättningar för förskolan och dess gårdsmiljö, och avskärmar ljud från hamnverksamheten som här utgörs av trafik till och från färjorna. Muren är också en förutsättning för aktivitetshallen.

Ljudet från den lokala trafiken inom området överstiger längs delar av gatenätet de värden som framgår av *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader* (2015:216), se vidare under kap 3 *Konsekvenser; Miljö, hälsa och säkerhet*. De mest utsatta delarna är längs Redaregatan och de sträckor som är anvisade för tunga varutransporter och sophantering. Den slutna bostadsgården kan erbjuda gemensamma utemiljöer som väl tillgodoser behovet av tysta uteplatser.

2.5 Teknisk försörjning

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

Ett huvudledningsstråk för teknisk försörjning av Oceanpiren kommer att gå i Redaregatan. De tekniska lösningar som valts förutsätter att varje hushåll respektive verksamhet ansluts med tre separata rör för avlopp och matavfall. Ledningar för en framtida teknisk försörjning av bebyggelse på Oslopiren avses gå längs den västra kajen på Oceanpiren, via en ö eller en bro längre norrut mellan pirerna. I direkt anslutning till bebyggelsen, där förgårdsmark saknas, får exempelvis dagvattenbrunnar och mindre tekniska anläggningar finnas under allmän platsmark.

Energiförsörjning och telekommunikation

Planområdet bedöms kunna anslutas till den planerade transformatorstationen inom den första detaljplanen för Oceanhamnen. Transformatorstationen dimensioneras för att klara en framtida belastning utifrån vad detaljplanerna medger avseende bostäder, arbetsplatser, eventuella laddningsstationer för elbilar, solceller etc.

Området kommer att försörjas med fjärrvärme, via nytt ledningsnät i Redaregatan. Ledningen ansluts till befintlig huvudledning direkt söder om Oceangatan. Inom området kommer också fjärrkyla att erbjudas, liksom telekommunikation och optofiber.

Vatten och spillvatten

Inom planområdet kommer ett separat vakuumsystem för spillvatten från toaletter, svartvatten, att anläggas. Kommunala ledningar ansluter vid fastighetsgräns och leder svartvattnet till en pumpstation söder om planområdet. Svartvattnet leds i separat ledning i Redaregatan till en särskild anläggning inom Öresundsverket för behandling. Vakuumsystemen innebär att samtliga toaletter inom planområdet ska vara vakuumtoaletter.

Bad-, dusch- och tvättvatten leds med självfall till pumpstationen, för att sedan ledas med tryck till Öresundsverket för behandling i en separat anläggning. Pumpstationen avses planläggas i samband med en tredje etapp av Oceanhamnen.

Inom planområdet kommer ett separat ledningssystem för hantering av matavfall från köksavfallsvarn att inrättas. Kommunala ledningar ansluter vid fastighetsgräns och leder matavfallet till en pumpstation. Därifrån leds matavfallet via en separat ledning i Redaregatan till en särskild anläggning inom Öresundsverket för behandling. I alla köksutrymmen ska det finnas köksavfallsvarn med anslutning till ledningssystemet.

Vattenförsörjningen kommer att ske från en 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.

Dagvattenhantering

Dagvattnet från planområdet leds till hamnbassängerna, via flera mindre utlopp längs kajerna. Utloppen placeras i förlängningen av tvärgatorna, men kan samordnas till färre utlopp genom dragning av längsgående ledningar parallellt med kajkanten. Längs kajkanterna gör ett svagt motveck att vattnet samlas till utloppen. Höjdsättningen av Redaregatan varierar mellan +3,50 och +3,60 meter över nollplanet, med lågpunkter i anslutning till tvärgatorna. Marken inom området kommer att höjas, främst som en klimatanpassningsåtgärd för att klara framtida havsnivåhöjning.

Avfallshantering

Inom planområdet ska miljöutrymmen för källsortering anordnas i bostadskvarteret respektive förskolan och restaurangpaviljongen. Matavfall sorteras genom köksavfallsvarn, se ovan under *Vatten, avlopp och matavfall*. Lämpliga lägen för miljöutrymmen är längs de stråk som är anvisade för renhållningsfordon, i första hand längs gatumark (se vidare under *Trafik*).

2.6 Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

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

Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser		PBL 4 kap
BC ₁	Bostäder. Centrumverksamhet i bottenvåningen får finnas.	5 § 3
BC ₂	Bostäder. I bottenvåningen endast centrumverksamhet, dock får genomgående trapphus för bostäder finnas i mindre del.	5 § 3
B(KAJ)	Bostäder från våning tre, därunder kajändamål.	5 § 3, 2
C ₃	Centrumverksamhet, restaurang, kiosk eller café.	5 § 3
S ₁	Förskola.	5 § 3
R ₁	Idrottsverksamhet.	5 § 3
g	Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning.	18 § 1

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.
Bygglov får inte ges förrän marken sanerats från markföroreningar.
Strandskydd upphör att gälla.

Fastighetsindelning

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter avstyckning av kvarter för bostadsändamål (BC₁ och BC₂), områden för centrumverksamhet (C₃), område för förskola (S₁) och område för idrottsverksamhet (R₁). Bostadskvarteret kan sedan indelas i flera fastigheter, med utgångspunkt i hur marken tilldelas olika byggherrar. Allmän platsmark, liksom vattenområde (W₁) avses regleras till en större kommunal fastighet.

Inom en del av detaljplanen möjliggörs tredimensionell fastighetsbildning (3D). I det nordvästra hörnet medges bostadsbyggnaden kraga ut över kajändamålet längs kanalen från tredje våningen och uppåt, i liv med fasaden mot kanalen, så att bostadsfastigheten går över den kommunala fastigheten.

Bostadsgården får upplåtas för gemensamhetsanläggning för de fastigheter som ingår i kvarteret. Parkering för boende avses lösas i underjordiskt garage under bostadskvarter. Vid uppdelning i flera fastigheter får garaget upplåtas för gemensamhetsanläggning.

Fastigheten Varvet 2 är upplåten med tomträtt till Fartygsmekano AB/PEAB Sverige AB. Från den 1 juli 2016 övertar Helsingborgs stad tomträtten, enligt beslut i kommunstyrelsen i maj 2016.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna platser och vattenområden.

Villkor för lov

Bygglov får inte ges förrän marken sanerats från markföroreningar. Marken ska saneras till en lämplig nivå med hänsyn till föreslagen markanvändning inom planområdet. I samband med sanering kan bygglov ges för bebyggelsen, så att onödiga schaktarbeten kan undvikas.

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*).

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. Bedömningen har gjorts i samråd med Länsstyrelsen. Konsekvenserna av planförslaget utreds och beskrivs i denna konsekvensbeskrivning.

Åtgärderna på kajerna inom området utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. Tillstånd har lämnats för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet enligt dom meddelad av Mark- och miljödomstolen i november 2015.

Reningsverket, i närheten av planområdet, kommer att åtgärdas så att luktemissionen till omgivningen blir på en acceptabel nivå. Åtgärderna kommer bland annat att omfatta övertäckning av flera av bassängerna, där luften avleds till befintlig skorsten vid intilliggande kraftvärmeverk, luftreducerande åtgärder på inkommande pumpstation och flytt av slamhanteringen bort från planområdet. Åtgärderna är sedan tidigare anmälda till Länsstyrelsen inom ramen för respektive miljötillstånd och avses vara klara under 2018.

Helsingborgs hamn med anslutande farleder och färjeläge utgör riksintresse. Planförslaget är anpassat till utformning och innehåll så att rekommendationerna i Boverkets vägledning 2015:21 uppfylls, så att riksintresset inte påverkas negativt.

Planens bebyggelse följer den skala och karaktär som lagts fast i den första detaljplanen för Oceanhamnen, och bedöms påverka stadsbilden positivt. Förslaget medför en hushållning med resurserna genom en hög exploatering på redan ianspråktagen mark. Vidare kan en utbyggnad enligt förslaget antas ge mindre negativ påverkan på klimatet än en mer perifer exploatering, då en tät stadsbebyggelse nära kollektivtrafik kan 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 är utpekad som riksintresse, liksom väg E4 och kopplingarna till väg- och järnvägsnätet. Planområdet ligger inom kustzon av riksintresse, och omfattas av strandskydd. I närheten av planområdet ligger riksintresseområden för kulturmiljövärden och järnvägen.

Riksintresse för hamn

Riksintresset för hamn bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Endast ett smalt vattenområde väster om Oceanpiren ingår i riksintesseområdet. Vattenområdet omfattar en slänt upp till krönbalken, och en brygga som döljer slänten och ger ett promenadstråk längs kajen.

Planförslaget bedöms i övrigt inte inkräkta på ytor avsedda för hamnfunktion. Den väsentligt förändrade markanvändningen påverkar dock hamnfunktionen i anslutning till området, både genom den tillkommande bebyggelsen och genom att betydligt fler människor i framtiden kommer att vistas i området. Planförslaget är anpassat till utformning och innehåll så att rekommendationerna i Boverkets vägledning 2015:21 uppfylls (se vidare under *Miljö, hälsa och*

säkerhet). Den pågående hamnverksamheten begränsas inte av en utbyggnad enligt planförslaget, då de funktioner som är av riksintresse för hamnändamål kan finnas kvar och utvecklas. Utifrån detta bedömer staden att riksintresset för hamnens verksamhet tillgodoses.

Riksintresse för vägar och järnvägar

Riksintresset för väg E4, där Sjögatan, Oljehamnsleden och Malmöleden ingår, bedöms inte påverkas nämnvärt negativt av planförslaget. Åtkomsten till Sjögatan och därmed uppmarschområdet bedöms inte försvåras påtagligt av den tillkommande trafik som planförslaget genererar.

Riksintresset för Västkustbanan bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Riksintresset för en framtida HH-förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, för både väg och järnväg, bedöms inte heller påverkas negativt av planförslaget.

Riksintresse för kustzonen

Riksintresset för kustzonen bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Området är redan exploaterat och en utbyggnad av gång- och cykelväg och kajpromenad främjar möjligheterna att röra sig inom området.

Riksintresse för kulturmiljövård

Riksintresset för kulturmiljövårderna, i nära anslutning till planområdet, bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. I planförslaget beaktas hamnkaraktären genom att pirenns form i huvudsak bibehålls vid renovering av kajerna. De öppna ytorna för uppställning och rangering längs kajerna och den centrala gatan är strukturer som återfinns i ny tappning. Den tillkommande stenstadsbebyggelsen och förskolan har dock en helt annan struktur och funktion än de hamnmagasin som tidigare funnits på piren. Stadsbilden på piren blir förändrad, liksom stadssiluetten från sundet och vyn över sundet från stadskärnan och Stadsparken. Förändringarna bedöms dock inte skada riksintresset.

Strandskydd

Strandskyddet upphävs inom hela planområdet. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna till 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 helt 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 miljö kvalitetsnormer för luft enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O₃).

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms inte bidra till överskridande av miljö kvalitetsnormerna. Planområdets läge intill Knutpunkten, med en ny gång- och cykelbro över uppmarschområdet och en separat cykelväg direkt till de nya södra uppgångarna via Terminalgatan, vilka säkerställs i den första detaljplanen för området, ger goda möjligheter att åka kollektivt. Förskolan är lokaliserad i direkt anslutning till förbindelserna till kollektivtrafiken. Staden använder

differentierad parkeringsnorm, som i centrumnära läge är låg (se vidare under kap 2 *Planförslag; Trafik*).

Trafiken som genereras av utbyggnaden inom planområdet beräknas bli begränsad, då omfattningen av detaljplanen är begränsad. Utbyggnaden ger relativt lite tillkommande trafik i det övergripande vägnätet. Eftersom det inte finns någon direkt koppling med bil mot Järnvägsgatan 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 (Scandlines, Sundsbussarna och HH-Ferries) med cirka 15 procent av kvävedioxidhalten i luften över de centrala delarna i Helsingborg (urban bakgrund, dvs taknivå).

Med hjälp av Skånes emissionsdabas 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, dvs en genomsnittlig meteorologi.

Inom planområdet beräknas årsmedelhalten kvävedioxid uppgå till 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft på 20 meters höjd. Halten är två enheter lägre vid marknivå. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid är 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uppmätta nivåer ligger således under miljömålet som är 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, en nivå som bedöms hälsomässigt säker.



3.1 Halter kvävedioxid på 20 meters höjd, årsmedelvärde.

Markföroreningar

Inom planområdet finns markföroreningar. Planförslaget medger en blandad markanvändning med främst bostäder och förskola. För att säkerställa en god boendemiljö och skapa bättre förutsättningar för den omgivande marina miljön kommer efterbehandling av området att genomföras. Som åtgärdsåtgärd för efterbehandlingen används scenariot för känslig markanvändning (KM) som anpassas till platspecifika förhållanden och efterbehandlingsmetod.

I området har tre miljötekniska markundersökningar genomförts (J&W 2002, Golder Associates 2005 och Tyréns 2010). Resultaten visar på förekomst över Naturvårdsverkets generella riktvärden för både KM och MKM (NV rapport 5976). Påträffade parametrar består i huvudsak av PAH (polycykliska aromatiska kolväten) och metaller. Ställvis förekommer även lättflyktiga alifatiska och aromatiska kolväten. Efterbehandling av jord kommer att genomföras till nivån för grundvattenytan. Kvarstår föroreningar under grundvattenytan vidtas åtgärder för att rena grundvattnet. Mätbara åtgärds mål tas fram i samband med en fördjupad miljö- och hälsoriskbedömning. Djupet till grundvattenytan är cirka två meter under befintlig kajnivå.

Vattenkvalitet

Planen medger utfyllnad i vattnet med en slänt mot kajen, som en åtgärd på kajkonstruktionen, liksom bryggor i vattnet. Åtgärderna är tillståndspliktig vattenverksamhet och har tillstånd enligt 11 kap miljöbalken, enligt dom i Mark- och miljödomstolen 2015-11-27.

Planområdet ligger inom ytvattenförekomsten Helsingborgsområdet (SE562290-124131) och inom grundvattenförekomsten Helsingborgssandstenen (SE621791-130957). Vattenförekomsterna berörs av miljö kvalitetsnormer för yt- respektive grundvatten. Planens genomförande bedöms inte påverka den kemiska grundvattenstatusen eller grundvattnets kvantitativa status negativt, snarare minskar efterbehandlingsåtgärderna belastningen på omgivande yt- och grundvatten.

Grundvattenprov har uttagits i flera undersökningar i planområdet och dess närhet. Generellt visar grundvattnet på låga föroreningshalter. Alifatiska oljekolväten har dock påträffats i ett kontrollrör nära planområdets nordöstra del (Golder Associates 2005).

Dagvatten från planområdet betraktas som relativt rent och leds därför till hamnbassängerna via flera mindre utlopp längs kajerna. Planförslaget medför att de hårdgjorda ytorna inom området kommer att minska, då det blir gröna gårdar till både förskola och bostäder, och trädplantering på allmänna ytor.

Klimatanpassning

Höjdsättningen av gator och kajer inom planområdet innebär att det finns säkra reträttvägar för bil och cykel vid mycket högt vattenstånd och risk för översvämning. Föreskriven höjd över nollplanet är längs Redaregatan +3,5 meter, med en variation längs sträckan för vattenavrinning. Inom planområdet ska färdigt golv i bostäder och lokaler ligga på minst +3,5 meter över nollplanet (medelhavsnivån), vilket bedöms tillräckligt för att bebyggelsen ska vara anpassad till kommande klimatförändringar.

Det finns en risk att vågor sköljs upp längs piren västra kaj vid extrema väderförhållanden, särskilt i kombination med höga vattennivåer. Det är därför av stor vikt att allmänna platser utformas så att vattnet kan rinna av, att instängda ytor undviks och robusta material används, för att undvika att ytskikt spolats bort.

Trafikflöden

Redaregatan beräknas trafikeras av omkring 2000 fordon per vardagsdygn i höjd med planområdet och omkring 3000 fordon per vardagsdygn på den södra delen av gatan, förutsatt att den första etappen byggs ut i enlighet med gällande detaljplan. Bedömningen av antalet fordonströrelser bygger på ett antagande av färdmedelsval för boende och sysselsatta i Oceanhamnen, där 30 procent av de boendes och sysselsattas resor sker med bil, 20 procent med kollektivtrafik, 15 procent med cykel och att 35 procent går. All trafik på Redaregatan är genererad av gällande detaljplan för den första etappen och den nu pågående planen, då det i princip inte finns någon

trafik på Oceanpiren idag. All trafik hänvisas till Sjögatan. Från Sjögatan bedöms trafiken fördela sig så att hälften belastar Malmöleden fram till Gåsebäcksrondellen, och hälften fördelas mellan Järnvägsгатan, Planteringsvägen och mindre gator inom de närliggande stadsdelarna. I Gåsebäcksrondellen fördelas trafiken så att cirka 500 fordon belastar Malmöleden söderut på det statliga vägnätet och övrig trafik fördelas mellan Södra Stenbocksgatan, Fältarpsvägen och Ramlösavägen.

En framtida vidare utbyggnad av Oceanhamnen, inklusive Oslopiren, bedöms totalt generera omkring 5000 fordon per vardagsdygn längs den södra delen av Redaregatan, vilket bedöms ge en motsvarande ökning på det omgivande gatunätet.

Järnvägen söder om Knutpunkten är en del av Västkustbanan och trafikeras enbart av persontåg. Dagens trafik utgörs av cirka 225 persontåg per dygn. På lång sikt väntas tågantalet öka då dubbelspår byggs ut genom Helsingborg. Enligt ett scenario för år 2030, som togs fram i samband med beskrivningen av miljökonsekvenser av Södertunneln, uppgår tågantalet till 384 persontåg per dygn. I scenariot är Västkustbanan utbyggd till dubbelspår norr om Helsingborg C, men det finns ingen en fast förbindelse till Danmark.

Buller från vägar och järnvägar

Ljudet från vägtrafiken inom området ligger på acceptabla nivåer med hänsyn till områdets centrala och kollektivtrafiknära läge. Vid bostadskvarteret längs Redaregatan uppgår den ekvivalenta ljudnivån till mellan 54 och 56 dBA, medan ljudnivån på tvärgatorna ligger mellan 38 och 53 dBA, med de högsta nivåerna mot söder närmast Redaregatan. De maximala ljudnivåerna uppgår till mellan 77 och 80 dBA längs Redaregatan och mellan 61 och 77 dBA längs tvärgatorna. Trafikbullret har beräknats utifrån den prognostiserade trafiken inom området (Soundcon, 2016-05-10). Samtliga bostäder inom planområdet har tillgång till en gemensam bostadsgård med låg ljudnivå, med en ekvivalent nivå under 40 dBA, då gården är väl skyddad från alla bullerkällor.



3.2 Trafikbuller. Ekvivalent ljudnivå per dygn. Ljudutbredning på gården till förskolan.

Vid förskolan uppgår den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken längs Redaregatan till mellan 56 och 57 dBA, medan fasaderna mot norr och söder varierar mellan 41 och 52 dBA. På förskolegårdens friytor uppgår ljudnivån i huvudsak till mellan 40 och 45 dBA, medan området närmast Redaregatan har en ekvivalent ljudnivå mellan 45 och 55 dBA.

Enligt stadens kartläggning av tågtrafikbuller (2011) är ljudnivån i anslutning till bebyggelse inom planområdet under 50 dBA ekvivalent nivå, och under 65 dBA maximal nivå, vilket med god marginal klarar kraven i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). En fördubbling av antalet tåg skulle innebära en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med 3 dBA, vilket också ligger inom gällande krav på ljudnivå.

Enligt *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader* (2015:216) bör minst hälften av bostadsrummen, i bostäder där ljudnivån från trafiken överskrider 55 dBA ekvivalent nivå vid fasad, placeras mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid. För en bostad om högst 35 m² bör den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrida 60 dBA. Vid uteplats i anslutning till byggnad bör ljudnivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent nivå respektive 70 dBA maximal nivå.

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.

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. I detaljplanen regleras att en bullerskärm ska finnas mot uppmarschområdet.

Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder* (2015:21) 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 vägledningen, riktvärden för trafikbuller vara vägledande. Enligt Boverkets vägledning kan tre olika zoner användas för bostadsbebyggelse, skolor, förskolor och vårdlokaler i områden som är utsatta för industri- eller annat verksamhetsbuller. I zon A bör bostadsbebyggelse kunna accepteras utan anpassning av bebyggelsen. I zon B bör bostadsbebyggelse kunna accepteras förutsatt att bebyggelsen får tillgång till en ljuddämpad sida och att byggnaderna bulleranpassas. I zon C är Boverkets bedömning att ljudnivåerna är för höga för att området ska vara lämpligt för bostadsbebyggelse. De angivna ljudnivåerna bör alltid klaras utomhus vid bostadsfasaden samt i zon A eller vid ljuddämpad sida i zon B även vid privat eller gemensam uteplats.

Högsta ljudnivå från verksamhet, frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad

Ekvivalent ljudnivå	dag (06-18)	kväll (18-22)	natt (22-06)
zon A (acceptabel)	50 dBA	45 dBA	45 dBA
zon B (ljuddämpad sida krävs)	60 dBA	55 dBA	50 dBA
zon C (ej acceptabel)	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

Maximala ljudnivåer över 55 dBA bör inte förekomma nattetid (22-06) annat än vid enstaka tillfällen. Om det finns en ljuddämpad sida avser begränsningen i första hand den ljuddämpade sidan.

Högsta ljudnivå från verksamhet vid skolor, förskolor och vårdlokaler

Ekvivalent ljudnivå	dag (06-18)
zon A	50 dBA
zon B	60 dBA
zon C	>60 dBA

På skol- och förskolegårdar är det önskvärt med en ekvivalent ljudnivå om högst 50 dBA dagtid (06-18) på de delar av gården som är fria.

Högsta ljudnivå på ljuddämpad sida, vid bostadsfasad och uteplats

Ekvivalent ljudnivå	dag (06-18)	kväll (18-22)	natt (22-06)
Ljuddämpad sida	45 dBA	45 dBA	40 dBA

Bullersimuleringar som visar ljudmiljön inom planområdet har tagits fram avseende ljud från Soft Port och Hard Port (Soundcon 2016-05-10). Beräkningarna innefattar samtliga ljudkällor som ingår i hamnens miljö tillstånd. Dimensionerande situation är maximal ljudnivå nattetid för bostadsbebyggelsen, och ekvivalent ljudnivå dagtid för förskolan.

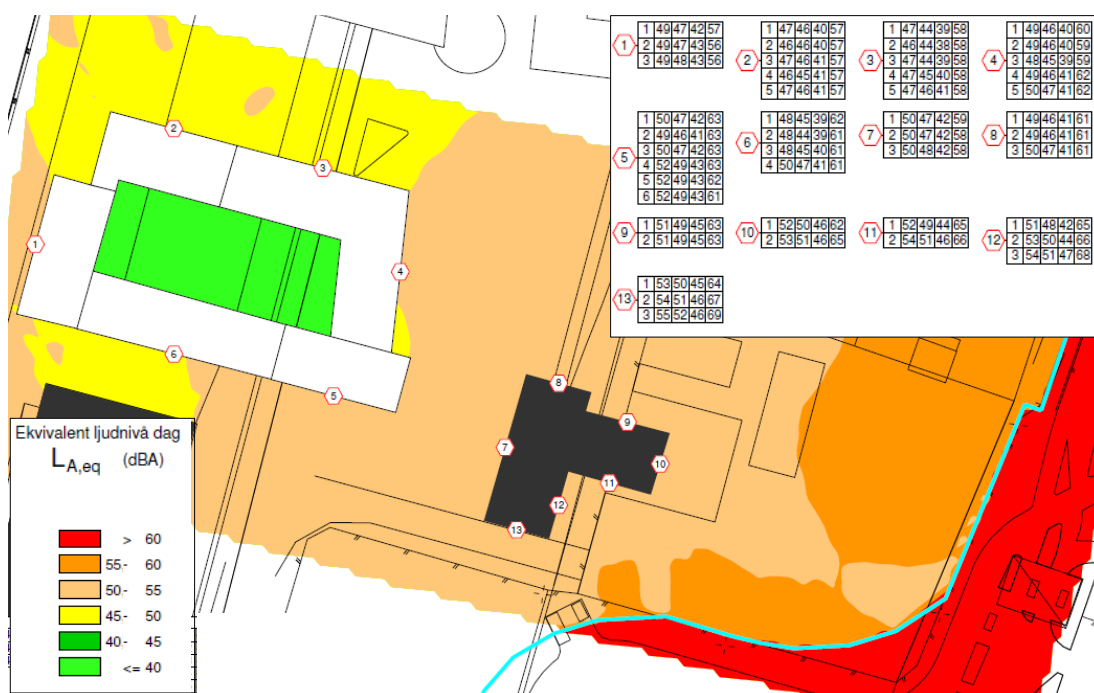


3.3 Ekvivalent ljudnivå nattetid från Soft Port och Hard Port. Scenario utan bebyggelsen i första etappen. Vy från norr.

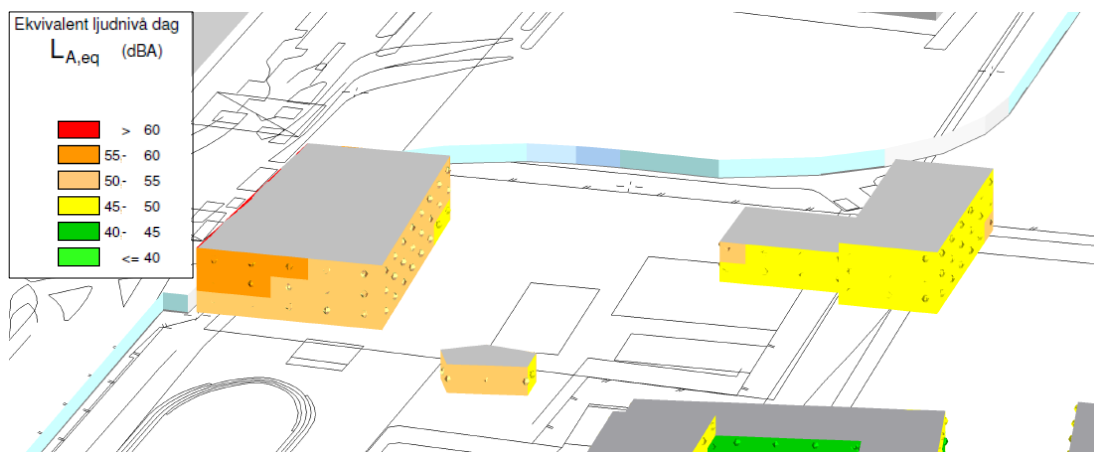
Simuleringen av buller från hamnverksamheten visar att bostadsbebyggelsen med god marginal klarar en acceptabel ekvivalent ljudnivå utan någon anpassning av bebyggelsen, förutsatt att den första etappen är utbyggd. Den ekvivalenta ljudnivån nattetid uppgår då till mellan 38-43 dBA vid samtliga bostadsfasader. Skulle planområdet bebyggas innan någon bebyggelse inom första etappen är uppförd, uppgår den ekvivalenta ljudnivån nattetid till 46 dBA vid den norra fasaden och 47 dBA vid den östra fasaden, se bild 3.3, vilket innebär att lägenheterna behöver

vara genomgående så att en ljuddämpad sida mot gården kan skapas. Den maximala ljudnivån uppgår till mellan 56-63 dBA, med de högsta värdena vid den sydöstra fasaden, vilket innebär att lägenheterna behöver ha en ljuddämpad sida för att klara momentana ljud. De maximala nivåerna är lägre när den första etappen och det planerade aktivitetshuset är utbyggda, men är fortfarande över 55 dBA, vilket innebär att lägenheterna behöver ha tillgång till en ljuddämpad sida.

Vid förskolan uppgår den ekvivalenta ljudnivån dagtid till mellan 49-50 dBA mot norr och väster och mellan 51-55 dBA mot söder och öster, förutsatt att den första etappen och aktivitetshuset är utbyggda. Skulle förskolan byggas före bebyggelsen i första etappen, uppgår ljudnivån till mellan 50-51 dBA mot norr och väster, medan värdena mot söder och öster i princip är lika. Ljudnivån vid aktivitetshuset överstiger 60 dBA vid fasaden mot uppmarschområdet i öster, vilket bidrar till att byggnaden inte är lämplig för förskoleverksamhet.



3.4 Ekvivalent ljudnivå dagtid från Soft Port och Hard Port. Scenario med bebyggelsen i första etappen, men utan aktivitetshuset.



3.5 Ekvivalent ljudnivå dagtid från Soft Port och Hard Port. Scenario med bebyggelsen i första etappen och aktivitetshuset. Vy från norr.

Risker

Uppmarschområdet, i direkt anslutning till planområdet, trafikeras av transporter med farligt gods. En riskbedömning *Kv. Gamla staden 1:1 och Varvet 2, Helsingborg - riskbedömning avseende transport av farligt gods i Helsingborgs hamn* (Wuz risk consultancy AB, 2016-04-19) har tagits fram för att utreda om risknivån är acceptabel och om det krävs några säkerhetshöjande åtgärder inom området. Enligt riskbedömningen bör planområdet bedömas enligt kriterier för känslig bebyggelse, då en förskola planeras inom området, vilket innebär att individrisken ska vara mindre än 10^{-7} per år. Riskbedömningen utgår från tidigare utförda riskutredningar, där det konstateras att:

- Risknivån vid uppmarschområdet understiger 10^{-7} per år på ett avstånd av cirka 30 meter.
- Risknivån vid uppmarschområdet understiger 10^{-7} per år på ett avstånd av cirka 10 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 av cirka 10 meter, givet att byggnadsåtgärder som begränsar spridningen av brand vidtas.

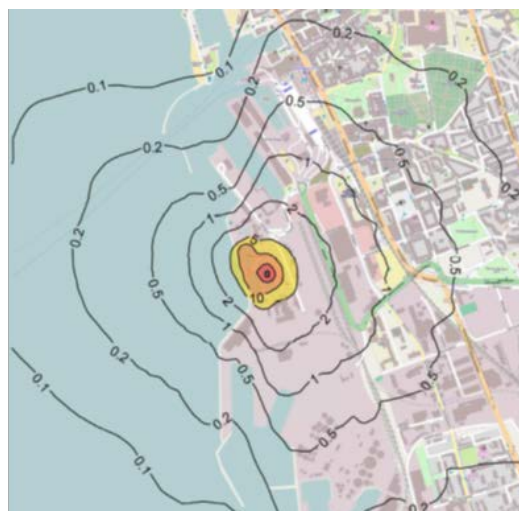
Enligt riskbedömningen är den planerade stödmuren längs uppmarschområdet en åtgärd som medger att avståndet minskas till tio meter, förutsatt att stödmuren utförs i obrännbart material, är tät och minst 0,5 meter hög. Den planerade bullerskärmen mellan planområdet och uppmarschområdet ska utföras med obrännbara material. Vidare krävs obrännbara tak och fasader samt brandklassade fönster (klass EW 30) på aktivitetshusets östra och södra fasader inom tio meter från uppmarschområdet, för att kriterierna för känslig bebyggelse ska vara uppfyllda. Detaljplanen föreskriver att aktuella fasader, tak och bullerskärm ska utföras i obrännbara material, att fönster inom tio meter från uppmarschområdet ska ha klass EW 30, liksom att stödmuren ska utföras i obrännbart, tätt material och vara minst 0,5 meter hög.

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. Enligt utredningen är det möjligt att komma ned i låga lukthalter i omgivningen, med hjälp av åtgärder på enskilda luktkällor inom anläggningen och avledning av luft till en gemensam skorsten. I utredningen har ett alternativ där luften avleds till befintlig 120 meter hög skorsten inom Öresundskrafts kraftvärmeanläggning Västhamnsverket visat sig vara mest effektivt.



3.6 Dagens situation med normal belastning.



Avledning till 120 m hög skorsten.

Reningsverket kommer att åtgärdas så att luktemissionen till omgivningen blir på en acceptabel nivå. Flera av bassängerna kommer att täckas över och ventileras så att luften avleds till befintlig skorsten vid kraftvärmeverket. Vid inkommande pumpstation kommer en luktreduceringsutrustning att monteras för att omhänderta denna luft lokalt. Vidare kommer slamhanteringen att flyttas närmare kraftvärmeverket, bort från planområdet. Lukt- och smittoåtgärderna är sedan tidigare anmälda till Länsstyrelsen inom ramen för respektive miljötillstånd och avses vara genomförda under 2018.

En utredning, *PM Risk för hälsoeffekter från Öresundsverket* (ÅF-Industry AB, 2014), har tagits fram kring risken för smitta på grund av verksamheten vid reningsverket. Enligt utredningen är smittorisken försumbar såväl utanför som inne på reningsverket, förutsatt en oförändrad anläggning med öppna bassänger. Vid ett skyddsavstånd på 200 meter bedöms även risken för negativa hälsoeffekter vara försumbar. Med hänsyn till att delar av den verksamhet som genererar aerosoler kommer att byggas in bedöms skyddsavståndet kunna reduceras ytterligare. Då planområdet, och den framtida stadsdelen Oceanhamnen som helhet, ligger på ett större avstånd från reningsverket, bedöms ingen risk finnas för hälsopåverkan för människor som bor eller vistas inom området.

3.4 Kulturmiljö

Kulturmiljö

Den ur kulturmiljösynpunkt värdefulla hamnstrukturen, med dockan i Södra hamnen, hamnbassängernas storlek och pirernas bredd tas i huvudsak tillvara inom området som helhet. På större delen av piren kommer strukturen med öppna rangeringsytor mellan bebyggelse och kajkant att vara kvar, fast i ny form.

Detaljutförningen av kajerna kommer variera längs olika sträckor på piren, med hänsyn till att pirens konstruktion skiljer sig åt längs sträckan och att marken höjs som en klimatanpassningsåtgärd. Norr om kanalen kommer piren fortsatt ha hamnkaraktär med raka kajkanter ned i vattnet. Inom planområdet kommer en slänt att anläggas upp till krönbalkens övre del längs den västra kajen att söder om kanalen. Bryggor anläggs längs hela kajen, vilket döljer slänten, ger bredare promenadstråk och kan trappas ned mot vattnet.

Markhöjningen medför att ursprungliga detaljer på kajerna, som pollare och spår kommer att tas bort. Möjlighet finns dock att infoga detaljer på de nya kajerna, för att visa på områdets tidigare användning. Befintliga byggnader inom planområdet avses rivas.

Stadsbild

Den tillkommande stenstadsbebyggelsen har en helt annan struktur och funktion än de tidigare hamnmagasinen på piren. Stadsbilden på piren blir förändrad, liksom stadssiluetten från sundet och vyn över sundet från stadskärnan och Stadsparken. Den nu aktuella detaljplanen följer den skala och karaktär som lagts fast i den första detaljplanen för Oceanhamnen.

3.5 Sociala förhållanden

Befolkning och service

Detaljplanen medför en befolkningsökning på närmare 200 personer inom planområdet, vilket utökar den beräknade befolkningen inom Oceanhamnens första etapp med nära 30 procent. Ingen bor i området idag, utan första inflyttning beräknas till årsskiftet 2018-2019. Även dagbefolkningen ökar, då planen innebär att 150 förskolebarn tillkommer inom området.

Detaljplanen innebär att en förskola kan byggas inom området, och uppfylla behovet av barnomsorg för boende inom området och även andra delar av centrala Helsingborg. Behovet av grundskola inom eller i närheten av området behöver studeras.

Konsekvenser för barn

Inom planområdet föreslås en förskola med tillhörande gård för utevistelse. Den totala friytan blir minst 3000 m² och ligger i direkt anslutning till förskolan, vilket följer Boverkets vägledning *Gör plats för barn och unga!* (2015:8). Med 150 barn på förskolan finns utrymme för 20 m² friyta per barn. Det föreslagna aktivitetshuset avses kunna användas i förskolans verksamhet, vilket kompletterar friytan och är en kvalitet året runt med tanke på det ibland svåra klimatet i området. I direkt anslutning till förskolan ligger också parken i dockan. Som komplement till gården kan också en del av förskolans tak utformas som en takterrass. Avsikten är att förskolans gård ska kunna nyttjas av kringboende med flera under kvällar och helger, som ett komplement till den mindre lekplatsen inom parken i dockan. För de små barnen är den kringbyggda gården en stor tillgång för lek och utevistelse i en tyst, vindskyddad och grön miljö. Längs Redaregatan föreslås en separat cykelbana, som ansluter till förskolan och parken i dockan.

Tillgång till parker

Inom och i närheten av planområdet saknas en park som följer definitionen av närpark (minst ett hektar) enligt stadens Grönstrukturprogram, antaget av kommunfullmäktige i mars 2014. Närparker ger boende en trygg plats att mötas på där man kan träffas och umgås, leka, spela kubb eller rasta hunden och behöver finnas inom 300 meters gångavstånd för att nyttjas i vardagen. Parken i dockan är på knappt 0,4 hektar och fyller inte det behov av närpark som finns i en stadsdel. Förskolans gård kan under vissa tider nyttjas för lek och vistelse, vilket förbättrar tillgången något. I grönstrukturprogrammet ingår förslag till grönstråk både mot stadsparken och söderut, det blågröna stråket. Planförslaget stödjer intentionerna i grönstrukturprogrammet genom det breda kajstråket i kanalens förlängning.

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 Stadsparken, som inte uppfyller definitionen av områdespark, men ändå fyller en viktig funktion som grönområde i ett mycket centralt läge.

Vindförhållanden

Oceanhamnen har ett mycket vindutsatt läge, men planförslaget bedöms i stora drag medföra ett gott mikroklimat såväl på bostadsgården som på allmänna platser. En utredning, *Vindstudie Oceanhamnen Helsingborg* (CEC Design AB, 2013), har tagits fram kring vindförhållandena inom området.

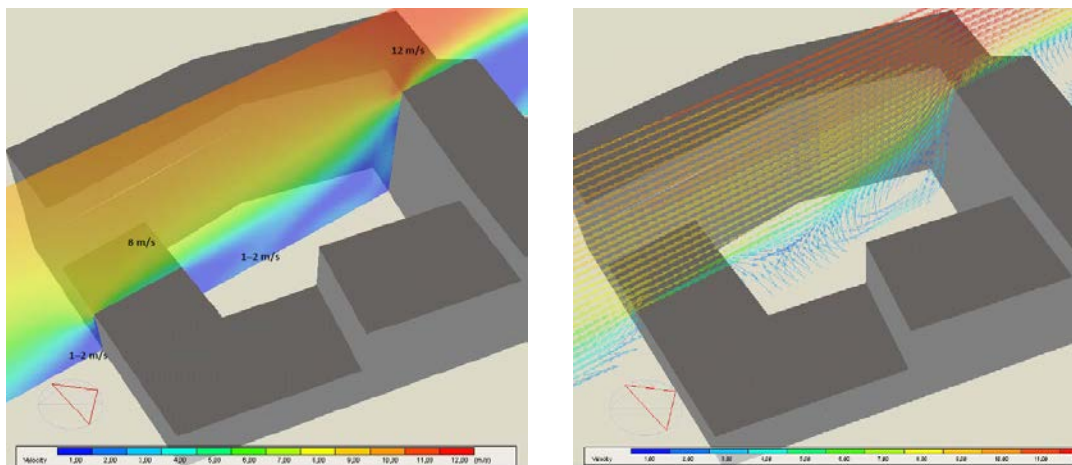
Generellt är den urbana miljön tät och därmed relativt väl skyddad från de förhärskande västvindarna. En varierad bebyggelsehöjd är att föredra, eftersom den förtar vindens energi och minskar vindstyrkorna i den övre delen av stadsrummet. Planområdet innehåller en viss sådan "taggighet". Det finns också bra alternativ till det utsatta västra kajstråket, både för vistelse och för förflyttning vid hård blåst. Redaregatan är väl skyddad från väst, och ger möjlighet för gångtrafikanter och cyklister att färdas säkert vid starka vindar.

Den tvärgående gatan och kanalstråket riskerar att bli något blåsiga i den förhärskande västvinden. Gatan är dock förhållandevis kort, med förskolebyggnaden som bryter vinden vid Redaregatan.

En simulering (exempel från ett bostadskvarter längre norrut i området) visar att vindmiljön i den slutna gårdsmiljön blir väl skyddad från starka västvindar. Vinden viker uppåt redan vid

den lägre, västra byggnaden. Den uppåtriktade vindriktningen bibehålls vid färden över innergården, som på så sätt får ett lugnt klimat. I exemplet visas att en tvåvåningsbyggnad ger gott vindskydd; lufrörelser på 1–2 m/s på hela gården. Dessutom ger byggnaden lägre vindhastigheter alldeles intill dess västra fasad, vilket är en viktig kvalitet som tillförs kajstråket.

Mikroklimatet nära markplanet är alltså generellt god, men högre upp är vindbelastningen på många fasader stor, varför öppna balkonger kan vara ett problem. Planen medger inglasning av balkonger inom hela området.



3.7 CFD-simulering av vindhastighet och vindriktning. Den lägre, västra byggnaden ger innergården ett lugnt klimat. En virvel bildas, men med mycket låga vindhastigheter.

Solförhållanden

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. Förskolans gård har i huvudsak bra solförhållanden under hela tiden solen är uppe. Förskolebyggnaden skuggar en mindre del av gården under dagen, och under eftermiddagen skuggar bostadskvarteret den del av gården som ligger mot Redaregatan. På platsbildningen längs västra kajen kommer solen åt under hela dagen och kvällen. Parken i dockan har i princip full sol under hela tiden solen är uppe.

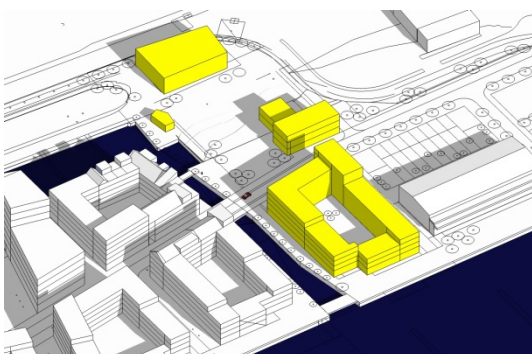
Bostadsgården är förhållandevis smal, men kan erbjuda soliga lägen främst under eftermiddag. Fasaderna är solbelysta under en stor del av dagen. Även på kvällen vår och höst når solen fasaderna på bostadskvarteret.



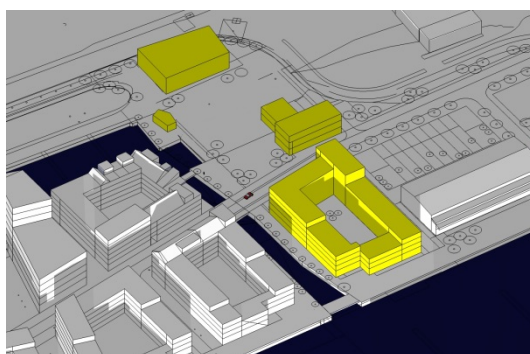
Vår- och höstdagjämning, kl 9.00.



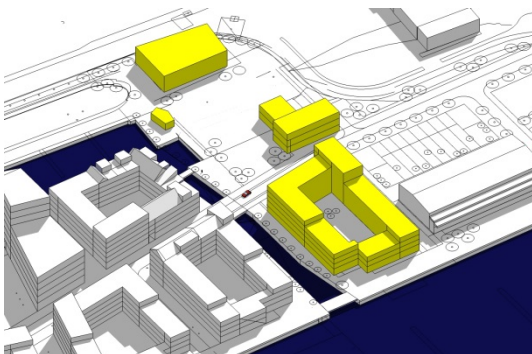
Vår- och höstdagjämning, kl 12.00.



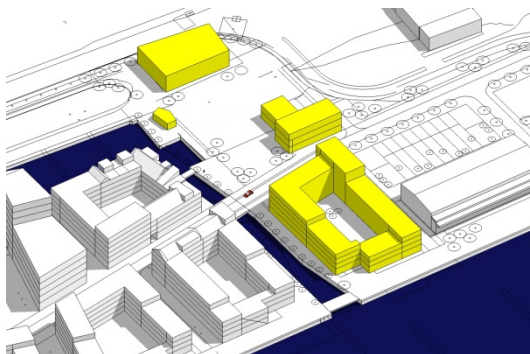
Vår- och höstdagjämning, kl 15.00.



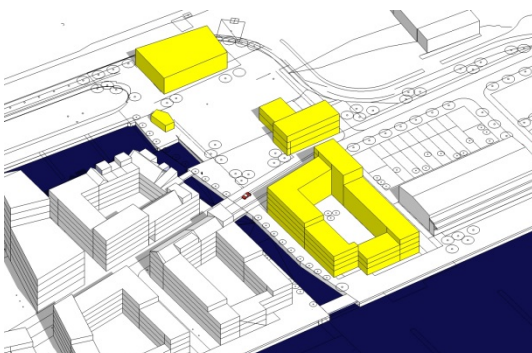
Vår- och höstdagjämning, kl 18.00.



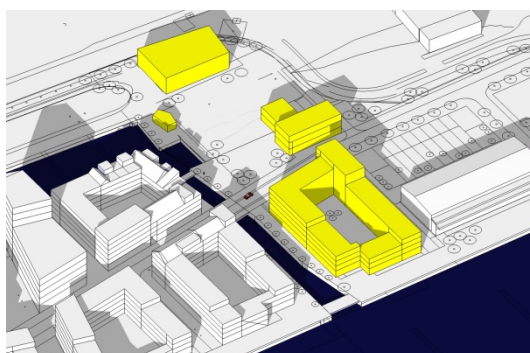
Midsommar, kl 9.00.



Midsommar, kl 12.00.



Midsommar, kl 15.00.



Midsommar, kl 18.00.

3.8 Solförhållanden under olika tider på året och dygnet.

Tillgänglighet

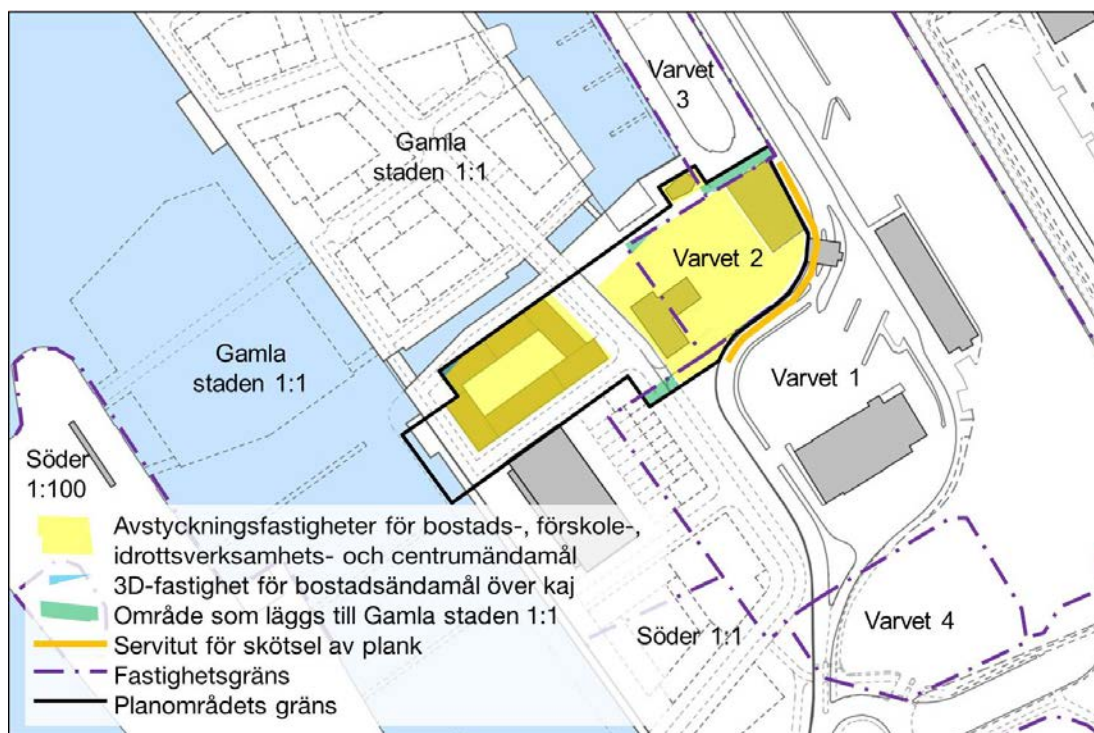
Allmänna platser inom planområdet kommer att utformas så att området är tillgängligt för alla. Bebyggelsen ska följa Boverkets byggregler, där tillgänglighet är ett tydligt krav.

3.6 Planens genomförande

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Från fastigheterna Gamla staden 1:1, Varvet 2 och mindre delar av Varvet 1 och Varvet 3 avstyckas kvarter och fastigheter för bostadsändamål, förskola, centrumändamål och idrottsverksamhet. Inom delar av detaljplanen möjliggörs tredimensionell fastighetsbildning (3D), så att bostadsändamål möjliggörs över kajändamålet. Mindre delar av fastigheterna Varvet 1, Varvet 2 och Varvet 3 regleras till fastigheten Gamla staden 1:1.

För bullerskärm och stödmur längs fastigheten Varvet 2 bildas servitut för skötsel.



3.9 Huvudsakliga fastighetsrättsliga konsekvenser inom planområdet.

Behovet av befintligt servitut för tillfart till fastigheten Varvet 2 (Serv 1 och 2, akt 1283K-12832.2) finns inte kvar då fastigheten kommer att kunna nås från Redaregatan. Behovet av ett servitut för tillfart till fastigheten Varvet 3 finns inte kvar då fastigheten har övergått till allmän platsmark inom den övergripande fastigheten Gamla staden 1:1.

Bostadsgården får upplåtas för gemensamhetsanläggning för de fastigheter som ingår i kvarteret. Underjordiskt garage får upplåtas för gemensamhetsanläggning vid uppdelning i flera fastigheter.

Avtal

Marköverlåtelseavtal kommer att tecknas med olika exploatörer när detaljplanen vunnit laga kraft.

Dispenser och tillstånd

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

Åtgärderna på kajerna inom området utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. Tillstånd har lämnats för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet enligt dom meddelad av Mark- och miljödomstolen i november 2015.

Ekonomi

Detaljplanens genomförande medför ekonomiska konsekvenser. För staden kan det betyda både exploateringsintäkter och utgifter såsom investeringar vid utbyggnad av allmän plats och långsiktiga kostnader för drift och underhåll. Detaljplanen genererar intäkter för staden, via mark- och exploateringsenheten, genom tillkommande byggrätter för främst bostäder.

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 och iordningställande av allmän plats	MEX
Åtgärder på kaj, brygga	SBF
Höjning av marknivå för klimatanpassning	SBF
Utbyggnad av bullerskärm och stödmur	MEX
Utbyggnad av förskola	FF
Utbyggnad av idrottshall	FF
Sanering av markföroreningar	MEX
Fastighetsbildning	MEX
Utbyggnad av ledningsnät	NSVA

Genomförandekostnader för staden – utanför planområdet	Ansvar*
Utbyggnad av pumpstation för svart- och gråvatten och köksavfall	NSVA

Driftskostnader för staden	Ansvar*
Drift och underhåll av förskolegård (som är öppen för allmänt bruk efter förskolans öppettider)	SFF
Ökade driftskostnader för park på grund av samnyttjande av förskola	SBF
Drift och underhåll av tillkommande allmän platsmark	SBF

* SBF – stadsbyggnadsförvaltningen, MEX – mark- och exploateringsenheten, FF – fastighetsförvaltningen, SFF – skol- och fritidsförvaltningen, NSVA – Nordvästra Skånes vatten och avlopp.

Detaljplanens genomförande kräver kommunala investeringar för åtgärder på kajerna och höjning av marknivån bland annat för att klara framtida havsnivåhöjningar. Iordningställande av kajpromenader, gator och bullerskärm mot uppmarschområdet med mera kommer att belasta intäkterna från exploateringen.

Söder om kanalen längs den västra kajen, kaj 404-407, kommer en slänt att anläggas upp till krönbalkens övre del. Slänten skyddar spanten från att korrodera i samma takt som om den skulle stå i öppet vatten. Bryggor anläggs längs hela kajen, vilket döljer slänten, ger bredare promenadstråk och kan trappas ned mot vattnet.

Kajerna kommer att åtgärdas så att de får en livslängd på 100 år. Staden ansvarar för och bekostar åtgärderna, liksom löpande underhåll och besiktning med jämna mellanrum.

Tekniska utredningar

Innan utbyggnad behöver geoteknisk utredning tas fram.

Övriga upplysningar

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

4 Planeringsförutsättningar

4.1 Bakgrund och organisation

Bakgrund till planändringen

Stadsutvecklingsprojektet H+ inleddes med projekttävlingen Imagine Helsingborg under 2008. Utifrån tävlingen har en visionär genomförandeplan tagits fram, Imagine Helsingborg – Manualen, vilken illustrerar intentionerna i FÖP H+. 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 detaljplanprövning av ett begränsat område. Detaljplanen för den första etappen vann laga kraft i december 2015. Mark- och exploateringsenheten i Helsingborgs stad ansökte om planändring för det aktuella området, som en andra etapp, den 24 augusti 2015.

Beslut i ärendet

Den 24 september 2015 gav stadsbyggnadsnämnden detaljplaneavdelningen i uppdrag att påbörja planprocessen för det aktuella området. Utgångspunkten 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*.

4.2 Planområdet

Planområdet ligger på Oceanpiren vid det centrala hamninloppet intill Helsingborgs stadskärna och Knutpunkten. Området ligger centralt men är svårt att nå, då uppmarschområdet ligger mellan området och övriga staden. Området nås med bil från söder, via Sjögatan (väg E4).



4.1 Befintliga förhållanden. Planområdet markerat med vit linje (tunn vit linje visar första etappens utbredning).

Planområdet omfattar en mindre del mitt på Oceanpiren. Området omfattar del av fastigheten Gamla staden 1:1, en mindre del av fastigheten Varvet 3 samt hela fastigheten Varvet 2. Planområdet omfattar 12400 m² mark och 315 m² vatten.

Markägoförhållanden

Hela planområdet ägs av Helsingborgs stad. Fastigheten Varvet 2 är upplåten med tomträtt till Fartygsmekano AB/PEAB Sverige AB. Staden kommer att överta tomträtten den 1 juli 2016, enligt beslut i kommunstyrelsen i maj 2016.

Markanvändning

Området har tidigare använts för hamn- och varvsverksamhet. Området är asfalterat och saknar gröna inslag. Varvsområdet är inhägnat och bebyggt med enklare byggnader. Längs den västra kajen och i förlängningen av den östra kajen finns spår som tidigare använts vid rangering av gods. Kajen är i stort behov av upprustning. Torrdockan i Södra hamnen var i bruk tills relativt nyligen, då varvsverksamheten flyttade från området. De två kranar som användes till varvet står kvar på rälererna på pirarmen väster om dockan och inne på varvsområdet. Idag finns ingen pågående verksamhet inom området.

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 funnits följt med trots förändringarna. De senaste magasinen på Oceanpiren uppfördes under 1940- och 1960-talen.

Torrdockan i planområdets östra del anlades mellan åren 1935 och 1937 och var i bruk till årsskiftet 2014. Vid dockan står två äldre kranar som användes i varvsverksamheten. De karakteristiska hamnkranarna på Oceanpiren togs bort under 2010-talet.



4.2 Den nuvarande torrdockan under uppförande. I förgrunden syns pumphuset som hör till torrdockan. Foto från Helsingborgs museers samlingar.

I Södra hamnens anläggning ingick två torrdockor, varav den innersta fylldes igen omkring 1990, för att bli uppmarschområde i samband med att Knutpunkten byggdes. Vid samma tidpunkt kortades Oceanpiren något för att ge plats åt det nuvarande färjeläget vid Knutpunkten.

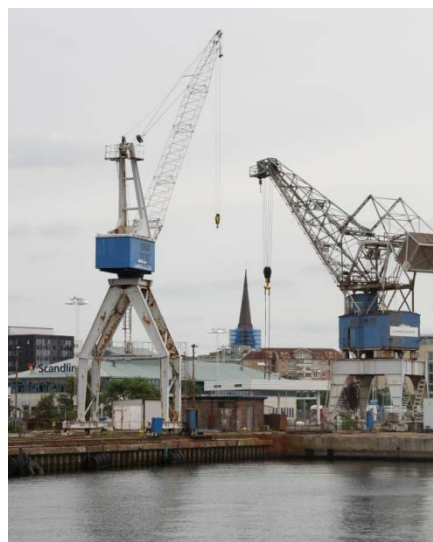
Bebyggelse

Inom varvsområdet finns enklare kontor och verkstadshallar som använts för varvsverksamheten. I den västra delen av planområdet uppfördes under 1960-talet hammagasin 403, med enklare utförande. Magasinet revs under 2015.



4.3 Kontorsbyggnad inom varvsområdet i förgrunden, hammagasin 403 i bakgrunden (rivet 2015).

Foto Linda Karlsson.



4.4 Två äldre kranar står vid torrdockan och varvet. Foto Jessica Engvall.

I anslutning till torrdockan står två kranar som använts i varvsverksamheten. Den ena är av äldre datum med hopnitade metallkonstruktioner och ett större motorrum med träfasad, medan den andre är en modernare typ. Den modernare kranen kommer att rivas inom kort. Den äldre av kranarna har en varsamhetsreglering i detaljplanen för första etappen inom Oceanhamnen.

Trafik

Planområdet nås från söder via Sjögatan (väg E4) och Oceangatan. Oceangatan trafikeras av omkring 400 fordon per dygn. På Oceanpiren är trafiken mycket marginell, då det inte finns någon pågående verksamhet inom området.

Planområdet ligger i omedelbar närhet till Knutpunkten, som erbjuder ett brett utbud av kollektivtrafik med regionala och nationella tåg, stadsbussar och regionala bussar, samt internationell färjetrafik.

Påverkan från omgivningen

I direkt anslutning till planområdet går färjeleden mellan Helsingborg-Helsingör. Färjeläget har cirka 46 000 anlöp per år, eller cirka var tolfte minut under hela dygnet. 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 stads kommunala avloppsreningsverk, ligger i nära anslutning till planområdet. Öresundsverket tar emot 70 000 m³ vatten varje dygn. Inom reningsverket finns en biogasanläggning som producerar biogas till stadsbussarna samt en gasolcistern. Reningsverket påverkar sin omgivning framför allt genom luktstörningar, men utgör även en risk genom smittspridning samt biogasproduktion och gasolhantering. Planområdet ligger drygt 300 meter från gasolcisternen, varför den inte bedöms utgöra någon risk för området. Lukt och smitta från reningsverket beskrivs under kap 3 *Konsekvenser; Hälsa och säkerhet*.

Västhamsverket, i närheten av planområdet, är ett kraftvärmeverk med produktion av el, fjärrvärme och fjärrkyla. Anläggningen bedöms inte innebära några risker utanför den egna fastighetsgränsen. Västhamsverket alstrar buller, i huvudsak fläktljud, men ligger på ett sådant avstånd från planområdet att riktvärdena enligt gällande tillstånd innehålls.

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns idag ledningssystem som är dimensionerade för den lager- och varvsverksamhet som tidigare funnits på piren. Ledningarna kan inte användas för att försörja den planerade bebyggelsen.

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 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.

De geotekniska förhållandena finns bland annat beskrivna i *Kunskaps-PM Geoteknik, Förorenad mark och sediment, Grund- och ytvatten* (Ramböll juni 2014), samt *MUR Oceanpiren* (WSP 2016). De ytliga jordlagren består i huvudsak av utfyllnadsmassor cirka en meter. Därunder återfinns sand (troligtvis muddersand) följt av naturliga sandlager ned till berggrunden som i området varierar mellan cirka fyra och tio meter under markytan. Berggrunden som består av växellagrad och vittrad ler- och sandsten, så kallad hall, är konsoliderad i varierande grad.

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 erosionen. En dagvattenledning mynnar ut i Oceanhamnen men denna planeras tas ur bruk under 2017.

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 havsytans fluktuationer och påverkan varierar därför med vattenståndet.

Kajernas konstruktion och skick

Kajerna inom Oceanhamnen har olika konstruktion och är i olika skick. Den västra kajen inom planområdet, kaj 404-407, har en platsgjuten krönbalk med granitstensättning i framkant, som vilar på en stålspons. Stålsponsen är förankrad med dragstag som är fästa i en nedgrävd ankarvägg av timmer. Kajen är i mycket dåligt skick och stålsponsen har korroderat så mycket att det har gått hål vid skvalpzonen, där vågorna normalt slår in mot kajen. Kajen kommer att åtgärdas under 2016-2017.

4.3 Service

Offentlig service

Inom planområdet finns ingen offentlig service. Stadsbiblioteket ligger 300 meter från området (fågelvägen), liksom närmaste vårdcentral på Söder, vilket innebär närmare 750 meter i verkligt gångavstånd.

Skola och förskola

Inom planområdet finns inga skolor eller förskolor. Närmaste grundskolorna respektive förskolorna ligger på omkring en kilometers gångavstånd, i och i anslutning till stadskärnan. Flertalet förskolor och skolor drivs i privat regi. Den närmaste kommunala skolan respektive förskolan är Slottsvången, där det ryms närmare 600 elever i årskurs F-9 och 200 förskolebarn. 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 i direkt anslutning till Helsingborgs centrum, som erbjuder ett brett utbud av handel och service. I detaljplanen för den första etappen inom Oceanhamnen är lokaler för handel och service föreskrivna, och bedöms omfatta cirka 3500 m².

4.4 Riksintressen och förordningar

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

Riksintresse för hamn

Helsingborgs hamn med anslutande farleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är av riksintresse, enligt Trafikverkets beslut 2010-11-17, utifrån 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. Planområdet berörs av riksintresseområdet inom ett mindre vattenområde väster om Oceanpiren.

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 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 utvecklingskedorna 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 planområdet.

4.5 Tidigare kommunala ställningstaganden

Översiktsplan

I Helsingborgs översiktsplan ÖP2010, antagen av kommunfullmäktige den 18 maj 2010 och aktualitetsförklarad den 26 februari 2014, redovisas planområdet som en del av ett större utvecklingsområde. I översiktsplanen redovisas fem strategier för att uppnå visionen om "framtidens Helsingborg";

- Stärka i stationsnära lägen – utbyggnad lokaliseras primärt till stationsnära lägen, gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras.
- Växa resurseffektivt genom förtätning – komplettering av bebyggelsen inom befintlig struktur medför ett mer effektivt nyttjande av markresurser.

- Bli ett regionalt nav – ta en ledande roll i Öresundsregionen, där Helsingborg blir ett nav avseende bland annat kommunikationer och logistik, kultur, utbildning, service och turism.
- Främja dynamiskt näringsliv – möjliggöra för effektiva och flexibla infrastruktur- och logistiklösningar, samarbete mellan näringsliv och Campus Helsingborg samt erbjuda hög livskvalitet för boende.
- Utveckla samtida identitet och attraktivitet – skapa sammanhang och miljöer där människor trivs och känner trygghet, utnyttja det havsnära läget och stärka attraktiviteten genom aktiviteter, arrangemang och stadsliv.

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 Knutpunkten 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 – en strategi för hur grönska och rekreation blir en viktig del i en hållbar, hälsosam och attraktiv stad, där de sociala, stadsmässiga och ekologiska kvaliteterna utvecklas med grönska och vattenkontakt.
- PM Trafik – Hållbar urban mobilitet – strategier för stadens mål att öka andelen hållbara resor och att inom H+ området öka andelen fotgängare och cyklister ytterligare.
- PM Kulturmiljö – en kulturmiljöanalys med fokus på stadsstrukturen och bebyggelsens historiska framväxt, i syfte att lyfta fram kulturmiljöer som en resurs i stadsutvecklingen.
- PM Offentlig service – en analys av behovet av offentlig service, såsom förskolor, grundskolor, fritidsverksamhet, äldreomsorg och trygghetsboende.
- PM Bostäder – en analys om vad som styr behovet av bostäder och vilka bostadstrender vi ser i framtiden, samt en strategi för hur ett varierat bostadsutbud kan förverkligas.
- PM Näringsliv och detaljhandel – en analys av dagens näringsliv, potentialen i en utveckling av näringslivet kopplat till Campus Helsingborg, samt studier kring trender och framtida köpkraft för detaljhandeln i förhållande till H+ området, Norrcity och Södercity.
- PM Stigande havsnivå – en sammanställning av aktuell kunskap, samt förslag på skyddsåtgärder, kring klimatförändringar med stigande havsnivåer och dess effekter på grundvattennivåer och dagvattensystem, med specifika scenarier för Helsingborgs stad.
- PM Risker och miljöstörningar – slutsatser från stadens arbete samt strategier kring uppmärksamhetsavstånd, riskdatabasens utveckling, acceptanskriterier för risknivåer, riktlinjer kring farligt godsleder och samexistens mellan tillståndspliktiga verksamheter och staden.
- PM Kopparkshamnen – är inte relevant för denna detaljplan.

Detaljplaner

Planområdet saknar i huvudsak detaljplan. Några mindre områden ingår i den första detaljplanen för Oceanhamnen, Gamla staden 1:1 med flera (17465), vilken i de aktuella delarna redovisar allmänt ändamål som gata, kaj och park. Genomförandetiden för gällande detaljplan går ut den 17 december 2020.

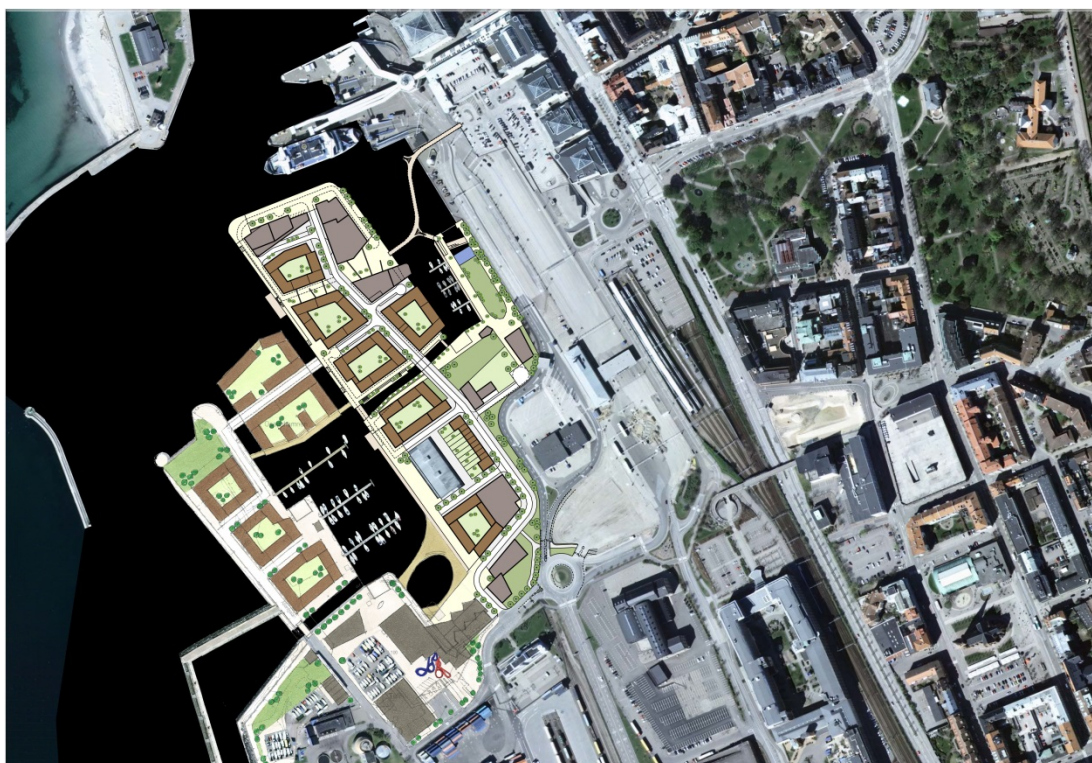
Program för Oceanhamnen – samrådsförslag mars 2012

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 pirerna representerar, kännetecknar stadsdelen, liksom en mänsklig skala integrerad i den storskaliga hamnanläggningen. Oceanhamnen samspekar 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 Knutpunkten. 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.



4.5 Programområdet. Illustrationen är bearbetad efter programsamrådet. Illustration Karin Kasimir.

Parkeringsnorm

Ett aktuellt förslag till parkeringsnorm för Helsingborg framgår nedan. Oceanhamnen ligger inom zon 1 enligt förslaget. Normen ligger till grund för den lägsta nivå som krävs. Ett antal undantag från normen finns redovisade i förslaget, såsom införandet av bilpooler, parkeringsköp, samnyttjande av bilplatser och förstärkt standard på cykelparkering, vilka under olika förutsättningar kan påverka kravet på parkering. Exploatören ska i samband med bygglovsansökan redovisa en parkeringsutredning. Det faktiska kravet på antal parkeringsplatser och utformning av dessa bestäms i samband med bygglovet.

	Parkeringsnorm för cykel Antal cykelplatser/bostad	Parkeringsnorm för bil Antal bilplatser/bostad inkl. besökande
Bostäder		
<35 m ²	1,0	0,1
<65 m ²	1,5	0,4
<120 m ²	2,0	0,7
>120 m ²	2,5	0,85
	Antal cykelplatser/1000 m ² BTA	Antal bilplatser/1000 m ² BTA
Handel	-	21,5
Förskola	22	3

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 dockan.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Björn Bendsorp-Redestam
planchef



Karin Kasimir
planarkitekt