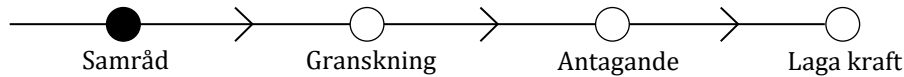




Program godkänt av stadsbyggnadsnämnden den 9 februari 2007.

Beslut om samråd av stadsbyggnadsnämnden den 24 april 2025.



Detaljplanen redovisas i följande handlingar

- Denna planbeskrivning
- Detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer

Utredningar till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)

- Trafikutredning Påarp, Norconsult AB, 201008
- 23010-2-1C Trafikbullerutredning Påarp 11.6 inkl. bilagor, Acoustic Consulting and Design, (ACAD), 241108.
- Dagvatten och skyfallsutredning, Påarp 11:6 m.fl. Tyréns, Slutrapport 240507.

Kontaktuppgifter

Planhandläggare Helena Taps, helena.taps@helsingborg.se, mobil nr 0732-31 14 30

Planhandläggare André Persson, andre.persson@helsingborg.se, mobil nr 0729-73 09 11

Medverkande

Medverkande i planarbetet är handläggande planarkitekt Helena Taps, biträdande planarkitekter André Persson, Stina Hellman och Sarah Svensson, exploateringsingenjör Susanna Almqvist trafikingenjörerna Ewa Werner och Anna Karlsson.

Innehåll

1	PLANEN I KORTHET	4
1.1	SYFTE.....	4
1.2	SAMMANFATTNING.....	4
2	PLANFÖRSLAG.....	8
2.1	OMRÅDETS DISPOSITION OCH GESTALTNING	8
2.2	GRÖNSTRUKTUR OCH ALLMÄNNA PLATSER.....	10
2.3	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	14
2.4	FASTIGHETSINDELNING OCH ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER	21
3	KONSEKVENSER	23
3.1	BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN	23
3.2	PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	23
3.3	MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET	24
3.4	NATUR- OCH KULTURMILJÖ.....	37
3.5	SOCIALA FÖRHÅLLANDEN	39
3.6	PLANENS GENOMFÖRANDE.....	41
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	46
4.1	BAKGRUND OCH ORGANISATION	46
4.2	PLANOMRÅDET	46
4.3	SERVICE	53
4.4	RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR.....	53
4.5	KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN	53

1 Planen i korthet

Detaljplanen upprättas i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900), enligt beslut om uppdrag i stadsbyggnadsnämnden den 23 november 2023. Planarbetet påbörjades med ett startmöte den 29 februari 2024. Lagstödet för planbestämmelserna, utifrån 4 kapitlet plan- och bygglagen, framgår under respektive avsnitt i bestämmelserutan.

1.1 Syfte

Planändringens syfte är att pröva möjlighet för utbyggnad av bostäder i form av radhus, kedjehus och parhus i Pårps sydöstra del. Syftet är också att genom planläggning, säkerställa gröna och rekreativa värden i närområdet kopplat till den befintliga dagvattendammen.

1.2 Sammanfattning

Planeringen bygger på att markeffektivt planlägga på åkermark i kollektivtrafikhärläge. Ambitionen är att skapa ett område med god boendemiljö i direkt anslutning till befintlig bebyggelse, infrastruktur och service.

Planområdet omfattar totalt cirka 7,6 hektar. Utbyggnadsområdet för bostäderna föreslås omfattar cirka 3,6 hektar inklusive gator och resterande andel anges som ytor för dagvattenhantering i kombination med rekreativa ytor. Utöver detta avses en befintlig trädallé i den västra delen av området att säkerställas i detaljplanen. Strukturen bygger på bostadskvarter som kopplas samman med omgivande grönytor och bostadsområden via stråk och parkytor.

Planförslaget innehåller cirka 120 bostäder i form av radhus, kedjehus och parhus. Gatustrukturen bygger på en intern sammanhängande lokalgata. Dispositionen innebär två infarter från Mörarpsvägen i norr, varav den ena är den befintliga Målaregatan som förlängs söderut.

Förslag

Detaljplanen möjliggör:

- Cirka 120 bostadshus i form av radhus, kedjehus och parhus
- Parker och allmänna platser
- Ytor för hantering av dagvatten och skyfall



Illustration av utbyggnadsområdet i planområdets nordöstra del. Stadstudio den 9 april 2025. Förslaget visas med 119 radhus/kedjehus/parhus.

Konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11 § miljöbalken. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte genomföras.

Riksintresset för kommunikation (Skånebanan) samt riksintressen för kommunikationer för luftfart och riksintresse för totalförsvar berör området och bedöms inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

Med stöd i framtagna trafikprognoser för området bedöms planförslaget inte innebära någon försämring av luftkvaliteten och stadsbyggnadsförvaltningen bedömningen är att den tillkommande trafiken som alstras från de nya bostäderna är av sådan omfattning att den kan hanteras med befintligt vägnät. En trafikutredning för Påarp och planerade utbyggnadsområden har tagits fram av Norconsult, 2020-10-08 och redovisar trafiksituationen idag och ett scenario efter utbyggnaderna samt köbildningar vid plankorsningar.

En trafikbullerutredning har tagits fram av *Acoustic Consulting and Design, (ACAD)*, för att studera trafikbullersituationen (23010-2-1C, *Trafikbullerutredning Påarp 11.6 inkl. bilagor, 241108*). Utredningen innehåller beräkning och beskrivning av väg- och järnvägstrafikbuller för det planerade området och har beräknats på ett framtida scenario för vägtrafik år 2040 och för tågtrafik år 2045. Utredningarna visar att gällande bullerriktvärden kan innehållas för både befintliga och tillkommande bostäder.

Dokumentet *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen-Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (RIKTSAM)*, Länsstyrelsen i Skåne län, 2007, är vägledande för planering längs leder med farligt gods. Rapporten anger riskavstånd från järnvägen till olika funktioner och markanvändningar. Riskavståndet från järnvägen till närmaste planerad ny bostad innehålls i planförslaget.

Avseende elektromagnetiska strålning och vibrationer från järnvägen bedöms avståndet till närmaste bostäder som tillräckligt för att gällande riktvärde där människor vistas långvarigt ska innehållas.

I avvägningen mellan intresset för åkerbruk och intresset för nya bostäder i ett stationsnära läge, anser stadsbyggnadsförvaltningen bostäder vara av större prioritet för området. De värden som förloras vid exploateringen av odlingsarealerna kompenseras genom etablering av allmänna tillgängliga natur- och parkområden samt den tidigare etableringen av den öppna dagvattenanläggningen i den sydvästra delen av planområdet.

Växthusverksamheten väster om planområdet bedöms inte påverka de planerade bostäderna negativt.

Utformningen av detaljplanen har tagit hänsyn till förändringen av landskapsbilden genom att anpassa bebyggelse och struktur efter befintliga förhållanden.

Planeringsförutsättningar

Stationssamhället Påarp ligger cirka sju kilometer öster om Helsingborgs centrum. Planområdet är beläget i de östra delarna av Påarp. Området består idag övervägande av åkermark och en dagvattendamm. Planområdet ligger strax söder om Skånebanan och Mörarpsvägen, cirka 250 meter öster om Påarps pågatågstation. I söder gränsar området till åkermark. Befintlig och planerad villabebyggelse omsluter planområdet i öster och väster. Fastigheten Påarp 11:6 och är i privat ägo, fastigheterna Påarp 1:93, 1:194, 1:186 och 4:22 ägs av Helsingborgs stad. Den privata fastigheten Stenmåran 1 ligger i området, men omfattas inte av planområdet. Det finns of-fentlig och kommersiell service i närområdet. Området påverkas av trafikbuller från järnvägs- trafikken på Skånebanan och från fordonstrafiken på Mörarpsvägen.

Planstatistik

Planområdets area:	Cirka 7,6 hektar.
Antal bostäder:	Cirka 120 bostäder i form av radhus, kedjehus och parhus.
Park- och naturmark:	Cirka 4,0 hektar.
Åkermark som tas i anspråk:	Cirka 4,4 hektar.

2 Planförslag

2.1 Områdets disposition och gestaltning

Huvudidén med planeringen av området innebär att markeffektivt planlägga för bostäder på åkermark i kollektivtrafiknära läge, i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur.

Planområdet regleras i huvudsak för bostadsändamål. Den västra delen planläggs för park och område för dagvattenanläggning. I sydöst planläggs ett område med en uppväxt trädallé som naturområde.

Strukturen bygger på bostadskvarter som kopplas via gång- och cykelstråk till omgivande befintliga grönytor och bostadsområden.

Målsättningen med kopplingarna mellan tillkommande och befintliga rekreativa ytor är att skapa mervärden och möjliggöra för ett hållbart resande både för de som bor i Påarp idag och för tillkommande invånare. Området har ett gångstråk och ett tydligt avslut mot jordbruksmarken i söder.

Dispositionen innebär två infarter från Mörarpsvägen i norr, varav den ena, Målaregatan, är befintlig. Gatustrukturen bygger på en intern försörjande gata och att undvika vändplatser.

Detaljplanen tar hänsyn till möjligheten att i framtiden koppla samman området i söder och östvästlig riktning med framtida nya exploateringsområden genom att säkerställa allmän plats.



Kartan visar hur den nya infrastrukturen kopplar ihop med den befintliga strukturen. Röda linjer är på allmän plats och blåa linjer är på kvartersmark. De streckade linjerna är inte framkomliga för fordonstrafik.

Bostäder

Inom planområdet medges cirka 120 bostäder i form av radhus, kedjehus och parhus.

Utformning som regleras.

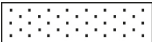
Höjden på bostadsbebyggelsen regleras med en totalhöjd på 7,0 meter och att skorsten får finnas utöver det. Komplementbyggnader får uppföras till en höjd av 3,0 meter. Taklutningen regleras till en minsta vinkel på 13°.

Tomtstorlekarna regleras till att som minst omfatta 100 m².

I den mittersta delen av planområdet regleras att byggnaderna ska placeras i förgårdsmark mot gata. Garage vid dessa tomter får byggas samman med huvudbyggnad och även sammanbyggas med granngarage.

De nya byggnaderna bör utföras långsiktigt hållbara, med miljöanpassade metoder, låg energiförbrukning och sunda material.

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsen

B	Bostäder.	
	Marken får inte förses med byggnad.	
	Marken får endast förses med komplementbyggnad.	
h ₁ 0,0	Högsta totalhöjd på huvudbyggnad är angivet värde i meter.	
h ₁	Komplementbyggnad tillåts en till en högsta byggnadshöjd av 3,0 meter	
f ₁	Endast rad-, par- eller kedjehus får uppföras.	
f ₂	Utöver total angiven höjd får skorsten finnas.	
O ₁ 0,0	Minsta takvinkel är angivet värde i grader.	
e ₁ 0,0 %	Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom egenskapsområdet.	11 § 1
e ₂	Minsta tomtstorlek är 100 m ² .	
p ₁	Bebyggelsen ska placeras i förgårdslinje.	
p ₂	Garage får sammanbyggas med huvudbyggnad. Fristående garage får sammanbyggas med granngarage och ska då ha en samordnad utformning.	
p ₂	Huvudbyggnader ska utföras sammanbyggda mot Mörrarpsvägen.	
b ₂	Källare får inte finnas.	

2.2 Grönstruktur och allmänna platser

Grönområden. Parker och natur

I områdets sydvästra del finns en befintlig dagvattenanläggning med mycket stora rekreativa värden som säkerställs i den nya detaljplanen. Norr om dammarnas rekreativa område, mot Mörarpsvägen, kopplas ytterligare parkområden och en torrdam. De planerade bostadskvarteren integreras med övriga Påarp och omgivande bostadskvarter genom park- och cykelstråk. Parken innehåller även ytor för att hantera skyfall.

I de norra delarna mot Mörarpsvägen planeras för en remsa med allmän plats park för att skapa buffertzoon och dagvattenhantering mellan Mörarpsvägen och parkeringsplatserna.

I det nya området planeras för allmänna grönytor i varierande storlek och platser som skapar möjligheter för promenader och vistelse. Människor ska kunna mötas och ingå i ett större sammanhang vilket i förlängningen bidrar till en större social gemenskap.

Den befintliga trädallén i öster skyddas i detaljplanen med en bestämmelse och grönområdet bevaras genom att planläggas som allmänt naturområde. Även i planområdets östra del planläggs ett område som natur för möjligheter till rekreation för de omkringboende.

Naturytan öster om området är utformad som en torrdam och kommer framgent att inneha samma funktion.



Vy över området från sydväst. NRDR 14 mars 2025, bearbetat av SBF.



Illustration över gemensamhetsparken i det centrala området. NRDR den 14 mars 2025, beskuren

Planbestämmelser som reglerar grönstrukturen

PARK	Park.
NATUR	Naturområde.
lek ₁	lekplats
träd ₁	Träd ska bibehållas och vid behov ersättas

Utformning av gator

Strukturen innebär två infarter från Mörarpsvägen i norr, varav den östra, via Målaregatan, är befintlig.

Total bredd för gatumark i området är 7,5 respektive 8,0 meter. Målaregatan i öster samt de tillkommande allmänna gatorna inom bostadsområdet föreslås en körbanebredd på 5,5 meter. Den södra gatan i östvästlig riktning är förlagd på allmänna ledningar och därför föreslås en bredd på 8,0 meter varav körbanan utgör 6.5 meter.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder regleras i detaljplanen och är förlagda i två trevägskorsningar i lokalgatorna.



Kartan visar hur den nya strukturen för fordonstrafik kopplar ihop med det befintliga vägnätet. Mörarpsvägen är en befintlig genomfartsgata genom Påarp. Målaregatan är delvis befintlig från norr och förlängs med ny gata som avslutas med en vändplan. Målaregatan kan i framtiden förlängas ytterligare till framtida utbyggnadsområden söder om planområdet. Snickaregatan ansluter från villakvarteren i öster och är befintlig. Övriga gator är nya lokalgator som servar de nya bostäderna. De gråa ringarna visar placering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Planbestämmelser som reglerar trafikfrågor

GATA	Lokalgata
gc-väg ₁	Gång- och cykelväg.
n ₁	Marken är avsedd för parkering
n ₂	Marken får inte användas som parkering
trafik ₁	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd



*Bilden visar en vy längs den nya södra lokalgatan som ligger i östvästlig riktning.
Illustration, NRDR den 14 mars 2025.*

Gång- och cykeltrafik

Ny allmän gång- och cykelväg skapas i östvästlig riktning genom den allmänna parken. På lokal-gatorna sker cykling i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Områdets placering och planförslaget ger förutsättningar att trafiksäkert ta sig till pågatågstat-ionen väster om planområdet.

Biltrafik

Gatustrukturen bygger på två angöringar från norr samt en intern lokalgata. Strukturen ger an-göring från gata till övervägande del av bostäderna. De bostäder som ligger en bit in från gatan angörs via samlade parkeringsplatser.

Strukturen är uppbyggd för att undvika återvändsgator och att i ett senare skede kunna möjlig-göra för kopplingar till framtida exploateringsområden planerade öst, väst och söder om plan-området.

Parkering

Utifrån nuvarande parkeringsnorm genererar en utbyggnad enligt detaljplanen ett behov av to-talt cirka 143 bilplatser.

Samlade parkeringsplatser i norr utgör en buffertzona mot Mörarpsvägen. Bilparkeringar löses till största del med de samlade parkeringsplatser nära bostäderna. I söder och öster har tom-terna plats för egen parkering.

Cykelparkeringar löses vid respektive bostad.

2.3 Teknisk försörjning

Energiförsörjning och telekommunikation

Ny bebyggelse kan anslutas till befintlig infrastruktur för el, uppvärmning, tele, opto, bredband etc. Fjärrvärme saknas i området.

Det nya området erbjuder naturgas. Gasledningen ligger i planområdets norra del och regleras med u – område på detaljplanekartan.

En nätstation planeras uppföras i bostadsområdets nordvästra hörn, i en egen fastighet. Angö-ring till nätstationen löses via den samlade markparkeringen längs Mörarpsvägen.

Vatten och spillvatten

Huvudvattenledningen mot Möarp som korsar planområdet har tillräcklig kapacitet för att an-sluta till den nya bebyggelsen. Fastigheterna inom det nya området kan anslutas till befintliga spill- och vattenledningarna i området. Ledningsstick sätts av från huvudledningarna för att an-sluta i lokalgatorna. Fastigheterna i områdets nordöstra hörn ansluts till befintliga ledningar i Mörarpsvägen.

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt till-lämpliga delar i Vatten- och avlopp-verksföreningens råd, VA V PS3 och VA V P76.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 m. Om avsteg görs från VA V PS3 och VA V P76 ska lösningen samrådask med brandförsvaret.

Dagvattenhantering och skyfall

Helsingborg stads *Dagvattenpolicy* från 2015 och *Dagvattenplanen för Helsingborgs stad* som antogs av kommunfullmäktige den 17 oktober 2023 ligger till grund för de krav som ställs på hantering av dagvatten och skyfall.

En dagvattenutredning för planområdet har tagits fram av *Tyréns den 7 maj 2024, Dagvatten och skyfallsutredning, Påarp 11:6 m.fl. på uppdrag av exploatören.*

Dagvattenutredningens syfte har varit att presentera en hållbar principlösning för omhändertagande av dagvatten och skyfall vid framtida exploatering. Utredningen visar hur dagvattnet kan omhändertas, vilka ytor som behöver reserveras för fördröjning samt hur dagvattensystemet kan bidra till en god framtida vattenstatus. Recipientens status presenteras och påverkan på recipientens möjlighet att uppnå satta miljö kvalitetsnormer (MKN) beskrivs. En skyfallsanalys har genomförts som visar översvämningsrisker

Beräkningarna i rapporten har gjorts för ett regn med statistisk återkomsttid på 20 år för dagvatten och 100 år för skyfall, enligt rekommendationer i P110 för tät bostadsbebyggelse.

Delar av området ligger inom båtnadsområdet för markavvattningsföretaget *Tjuvamossens torrläggning av år 1930*. Ett system av rör avvattnar marken och har sitt utlopp i Påarpsbäcken sydväst om planområdet.

Dagvatten

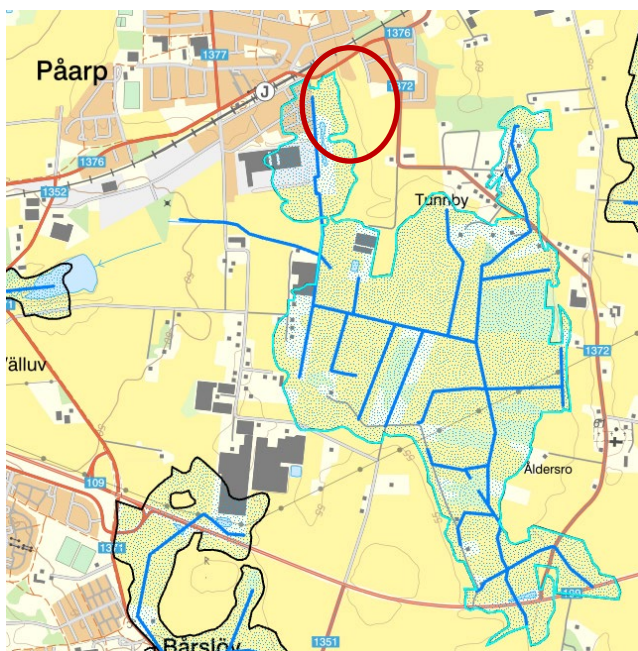
Befintlig dagvattenhantering

Bortsett från dagvattendammen i sydväst, varierar marknivåerna i området mellan ca +59,5 på en lokal höjd i planens nordöstra delar och ca +52 i planens sydvästra hörn. Dagvattendammen i planens södra del är anlagd med en permanent vattenyta på +50,25.

Ytlig avrinning sker i huvudsak västerut genom planområdet till ett befintligt dike längs med den västra plangränsen. Avrinningen fortsätter i ledning söderut mot Tegeldammen och därefter vidare söderut till markavvattningsföretaget *Tjuvamossens torrläggning av år 1930*.



Planens topografi och princip för avrinning, Scalgo Live 2024.



Dikningsföretag i anslutning till planområdet. Båtnadsområde som planområdet ingår i visas i ljusblått, medan övriga kringliggande båtnadsområden visas i svart. Dikningslinjer, vilka visar ungefärlig sträckning på diken och/eller kulvertar, visas i mörkblått (Länsstyrelsen, 2024). Planområdets position markerat i röd ring

Planområdet genomkorsas av flera dagvattenledningar som avvattnar bostadsområden öster såväl som norr om planområdet. Planområdet korsas i östvästlig riktning av ett större ledningsstråk med en huvudvattenledning till Mörarp, en spillvattenledning från Mörarp, samt en dagvattenledning som avvattnar bostadsområdena öster om planområdet. Inom planområdet ligger även två dagvattenmagasin och ett öppet dike.



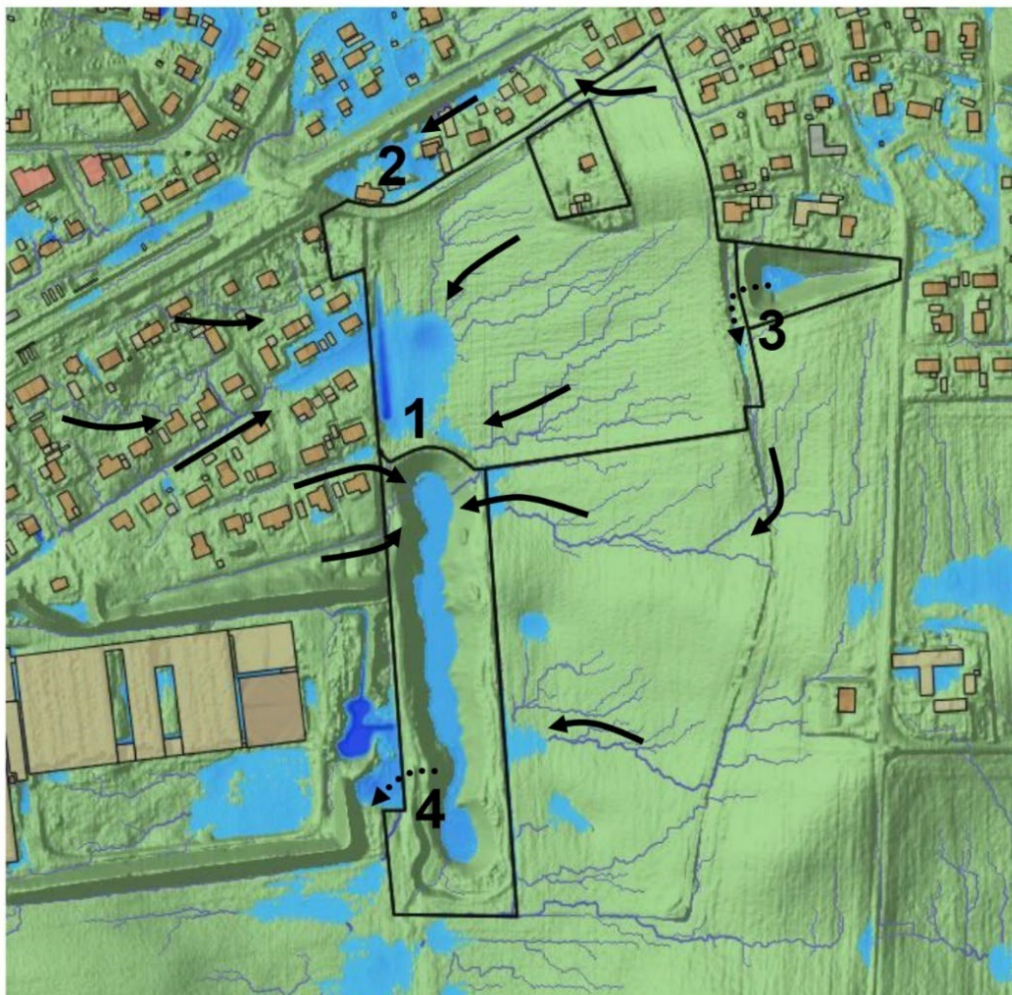
Befintlig dagvattenhantering inom planområdet, i röd ram, bestående av dagvattenledningar, magasin och dike. 1: Dammen Plåtslagaren, 2: Tegeldammen 3: diket i väster.

Skyfall - nuläge

Den huvudsakliga avrinningen sker i nuläget mot sydväst genom planområdet. Avrinning ansamlas i dike och omgivande lågpunkt intill den västra plangränsen. Diket och lågpunkten tar även emot vatten från villaområdet väster om planområdet. Vid stigande vattennivå i lågpunkten stiger vatten in på angränsande Eldaregatan och lågt belägna grannfastigheter.

När vattennivån stigit till ca +52,5 bräddas vatten in till grannfastigheterna. Då uppskattas att det står ca 300 m³ vatten i dike och lågpunkt. Det bedöms föreligga risk för att dämning sker

upp på Eldaregatan och grannfastigheterna vid ett skyfall, med översvämning av bostäder och försämrad framkomlighet längs med gatan som följd. Även bebyggelsen längs Mörarpsvägen, del av Målaregatan samt planområdets nordöstra hörn riskerar också att drabbas vid skyfall.



Befintlig situation vid 40 mm regn. Om det kommer minst 50 mm regn på en timme eller minst 1 mm regn per minut räknas det som skyfall (källa: SMHI) Kartan illustrerar lågpunkter (1-3) och rinnvägar. Potentiell bräddning visas med streckade pilar. Tyréns den 7 maj 2024.

Dagvattenhantering efter exploatering

Till följd av föreslagen exploatering minskar andelen jordbruksmark till fördel för bostäder och gator, vilket innebär en ökad dagvattenavrinning.

Dagvattenfördröjningen är tänkt att anordnas i ett samlat bräddmagasin inom den planerade parken väster om bostäderna. Dagvattnet leds från samtliga kvarter och gator direkt till ledningsnätet. Innan dagvattnet når Tegeldammen stryps vattenflödet till det tillåtna utflödet. Vid höga vattenflöden uppstår trycknivåer i ledningsnätet vilket i sin tur medför att vattennivån stiger upp i bräddmagasinet i parken. Bräddmagasinet föreslås att anläggas i form av en torrdamm i parkens södra ände. En torrdamm är en nedsänkt yta där dagvattnet kan samlas vid regn, men som saknar permanent vattenyta. Denna yta behöver säkerställas för dagvattenhantering och kan därför inte förses med exempelvis en lekplats.

För att inte det befintliga dikningsföretaget *Tjuvamossen av år 1930* ska belastas anläggs en ledning västerut från Tegeldammen. den föreslagna ledningen från tegeldammen till Påarpsbäcken nedströms byggs samtidigt som detaljplaneförslaget genomförs.



Placering för tillkommande ledning västerut från Tegeldammen.

Den föreslagna dagvattenhanteringen ställer krav på kommande projektering och gestaltning av både grönyta och dagvattensystem. Höjdsättning av området behöver säkerställas och regleras i detaljplanen innan antagande. Höjdsättningen behöver även säkerställa tillräcklig marktäckning för befintliga ledningar.

Ett samlat bräddmagasin inom grönytan kan kombineras med föreslagen skyfallshantering inom samma grönyta.

Planområdet kommer att anslutas till stadens verksamhetsområde för dagvatten.

Skyfall –föreslagen hantering.

Redan idag finns en risk för bräddning av vatten mot Eldaregatan i väster och mot lågt belägna grannfastigheter. Situationen för angränsande fastigheter ska inte försämrats till följd av exploateringen.

Den ökade delen av hårdgjord mark leder till ett ökat behov av att säkerställa viss infiltration och att undvika översvämningar i och omkring planområdet.

Upphöjd kvartersmark

Kvartersmarken ska anläggas upphöjd i förhållande gatunätet och svackdiket vid parkeringen i nordöst. Parken föreslås anläggas med nedsänkt plushöjd under +52,5. Ytlig avrinning ska styras längs med lokalvattna ut till grönytan i väster.

I nordöst ska ytlig avrinning från angränsande villaområde fortsättningsvis ske mot nordväst via Målaregatan.

Grönytan/Parken

Grönytans funktion som nedsänkt översvämningsyta ska bevaras och utökas. Ytan ska vara torr under normala förhållanden men kunna rymma en kontrollerad översvämning vid extrema regn.

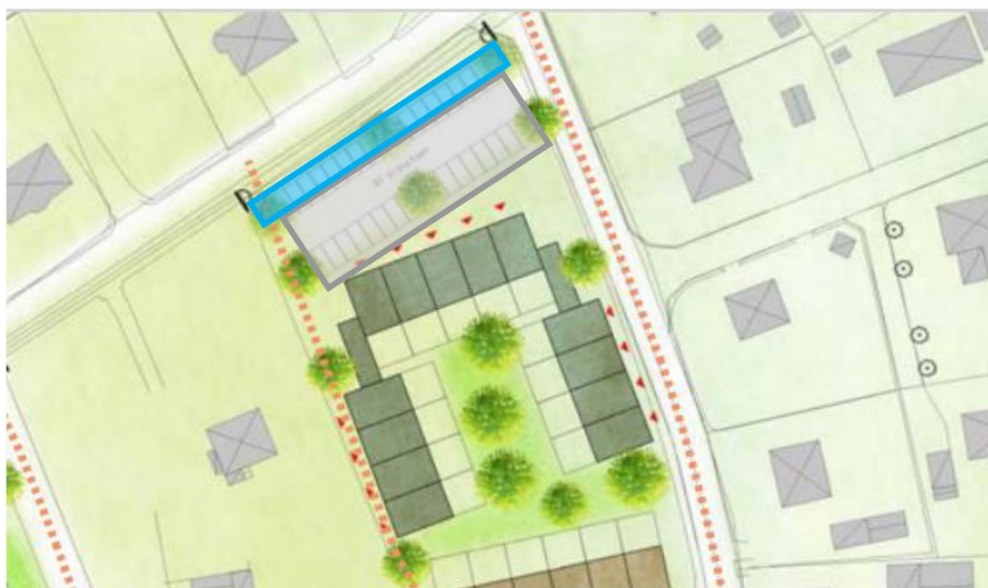
Avrinningen mot grönytan kommer att öka till följd av exploateringen. Bedömningen är att ytan kan hantera de ökade vattenmängderna

Nedsänkt parkering i nordöst

Idag finns det risk för översvämning av lågt belägna villor mellan Mörarpsvägen och järnvägen norr om planområdet.

För att förhindra att avrinningen mot befintliga villor behövs utjämning i planområdets nord-östra del. Den tillkommande parkeringen som föreslås i denna del ska därför anläggas nedsänkt.

Parkering anläggs så att när det avskärande diket längs med Mörarpsvägen fylls upp kan det brädda vatten vidare till parkeringen. När parkeringen därefter fyllts upp kan vattnet ledas vidare till Mörarpsvägen. Diket är dimensionerat för 20-års regn och parkeringen för skyfall. Tillräcklig marktäckning över ledningarna behöver även här säkerställas innan antagande av detaljplanen.



Placering av dike för dagvattenhantering (blått) och nedsänkt parkering för hantering av skyfall (grått).

Avfallshantering

Sophantering löses med gemensamma miljöhus eller genom hämtning vid tomtgräns.

Planbestämmelser som reglerar den tekniska infrastrukturen

E ₁	Elnätsstation.
dike ₁	Dagvattendike
dagvatten	Dagvattenmagasin ska finnas.
torrdamm	Marken är avsedd för torrdamm/översvämningsyta.
b ₂	Marken inom egenskapsytan ska vara genomsläpplig.
u ₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

2.4 Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

Inom planområdet regleras marken med administrativa bestämmelser gällande startbesked, ändrad lovplikt och genomförandetid.

Fastighetsindelning

Nya fastigheter för bostadsändamål kommer att skapas inom området. Indelningen av fastigheter i enligt med illustrationsplanen i planförslaget skall vara vägledande.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

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

Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

- g₁ Markreservat för gemensamhetsanläggning.
- a₁ Marklov krävs för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet.
- a₂ Startbesked får inte ges för nya bostäder förrän en ljudmätning är utförd vid spårväxel och spårkorsning så att BBR:s ljudkrav säkerställs vid fasad och invändig ljudnivå.

Generella bestämmelser som gäller inom hela planområdet:

Genomförandetiden är 5 år från den dagen planen vinner laga kraft

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

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

Detaljplanen innebär uppförande av bostäder på åkermark. Marken pekas ut i gällande översiktsplan som mark för utveckling av befintligt stationssamhälle. I den avvägning som gjorts av Helsingborgs stad, mellan intresset för åkerbruk och intresset för nya bostäder i ett stationsnära läge, anses bostäder vara av större prioritet för området.

Planförslaget bedöms inte innebära någon försämring av luftkvaliteten eller ha någon negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster eller negativ inverkan på grundvatten och vattendrag.

Utför framtagen bullerutredning från väg- och järnvägstrafik är bedömningen att gällande riktvärden för buller enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, med åtgärder som säkerställs i detaljplanen, kan innehållas vid de planerade bostäderna. Järnvägen är belägen på sådant avstånd från de planerade bostäderna att inga risker föreligger. Väster om planområdet ligger en växthusverksamhet som inte heller bedöms utgöra störning för bostäderna.

Planens påverkan på omgivningen kommer att innebära en förändring av landskapsbilden då bebyggelse uppförs på öppen odlingsmark. Planförslaget är utformat så att det anpassas till omgivande strukturer och bebyggelse.

Riksintresset för kommunikation (Skånebanan), Riksintresset för kommunikation för luftfart och Riksintresset för totalförsvar påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande.

Sammantaget kan konsekvenserna av planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.2 Påverkan på riksintressen

Riksintresse kommunikation

Skånebanan norr om planområdet sträcker sig mellan Helsingborg och Kristianstad och förbinder Väst kustbanan, Södra stambanan samt Blekinge Kustbana och har därmed en interregional betydelse. Skånebanan omfattas av *Riksintresse kommunikation*. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

Riksintresse kommunikationer för luftfart

Riksintresse kommunikationer för luftfart pekas ut av Trafikverket enligt miljöbalken (3 kap 8§). Helsingborgs stad omfattas av MSA-yta för Ängelholms flygplats, men också delvis för Halmstad och Malmö flygplatser. Att uppföra byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka flygtrafiken.

Bebyggelsen inom planområdet är lägre än 20 meter och påverkar därmed inte riksintresset.

Riksintresse totalförsvar

Riksintresse totalförsvar omfattar bebyggelse över 20 meters höjd. Bebyggelsen inom planområdet är lägre än 20 meter och påverkar därmed inte riksintresset.

3.3 Miljö, hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormen för luft negativt.

Markradon

Området innehåller låga eller normala nivåer av radon.

Vattenkvalitet

Dagvattnet från Tegeldammen i planområdets sydvästra del har sitt slutliga utlopp i Öresund men påverkar även Råån och Lussebäcken på sin väg västerut.

Råån

Rååns vattenklassning anger att ån endast uppnår en måttlig ekologisk status främst på grund av övergödning och hydromorfologisk påverkan. I ån har 99 ug/l (mikrogram per liter) av totalfosforkoncentration uppmätts. För att god ekologisk status ska kunna uppnås behöver värdet minska till 35 ug/l. Råån uppnår inte heller god kemisk status på grund av bromerade difenyletrar och kvicksilver i vattenförekomsten.

Kemisk och ekologisk status samt miljökvalitetsnorm (MKN) för Råån		
Status	Statusklassning	MKN
Ekologisk	Måttlig	God ekologisk status 2033
Kemisk	Uppnår ej god status	God kemisk ytvattenstatus

Planerad exploatering bedöms inte påverka recipienten Råån negativt i sådan grad att möjligheterna att uppnå att miljökvalitetsnormen (MKN) försämrats.

Lussebäcken

Lussebäcken är Rååns största biflöde och är i dagsläget inte en klassad vattenförekomst. Därför finns inga beslutade miljökonsekvensnormer för förekomsten ännu. Arbete med klassning pågår.

Grundvattenförekomsten Helsingborgssandstenen

Aktuellt planområde hör till grundvattenförekomsten Helsingborgssandstenen, vilket är ett grundvattenmagasin i sedimentär berggrund. Huvudavrinningsområde är Råån.

Den kvantitativa statusen har klassats som god men den kemiska statusen i grundvattenförekomsten är klassad som otillfredsställande på grund av höga halter klorid. MKN för både kemisk och kvantitativ status är satt till god till 2027.

Översvämningsrisk

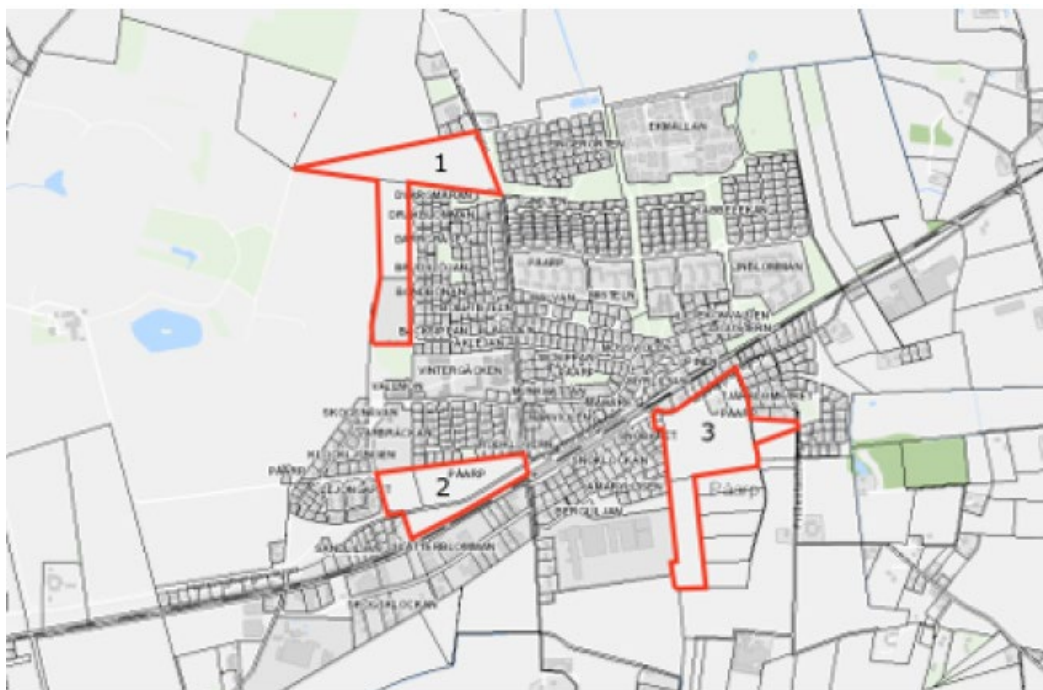
I dagsläget föreligger risk för översvämnning. Detaljplanen hanterar dagvattenfrågor och skyfall i kapitel 2.3 *Teknisk försörjning/Dagvattenhantering och skyfall*.

Trafik

En utredning har tagits fram för att undersöka alstring av fordonsrörelser, påverkan på vägnätet samt påverkan på befintliga plankorsningar med järnvägen avseende köbildningar som den nya exploateringen medför (*Trafikutredning Påarp, Norconsult AB, 201008*).

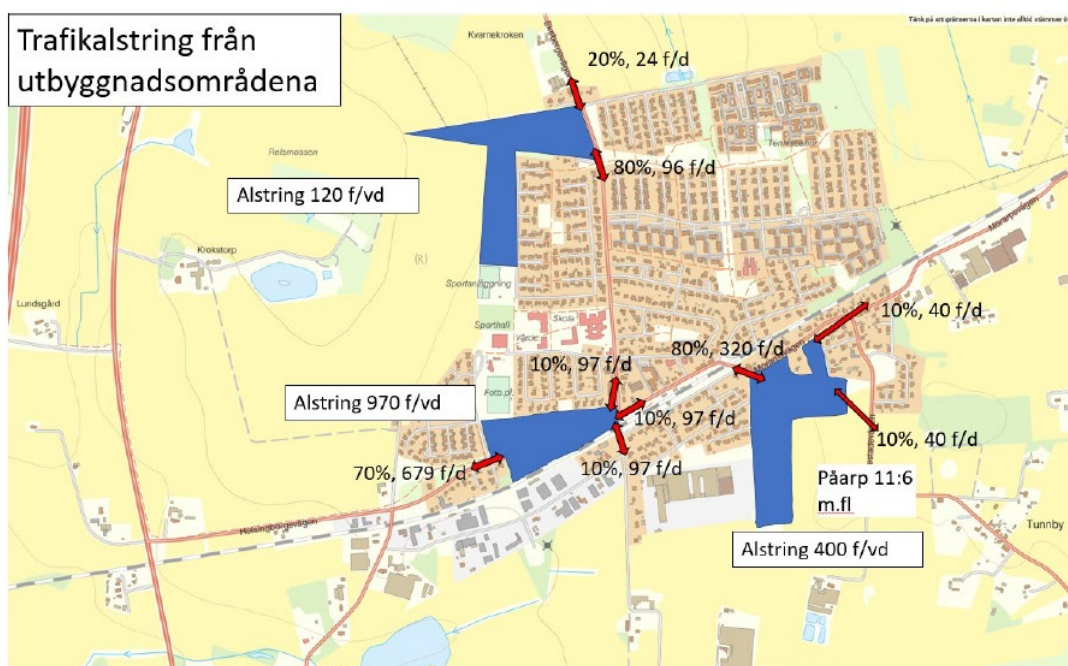
Övergripande trafikflöden och alstring

Det finns planer för tre utbyggnadsområden i Pårarp. Två områden är belägna i Pårarps västra delar norr om Skånebanan och ett område, det aktuella planområdet, är lokaliserat i den östra delen söder om Skånebanan.



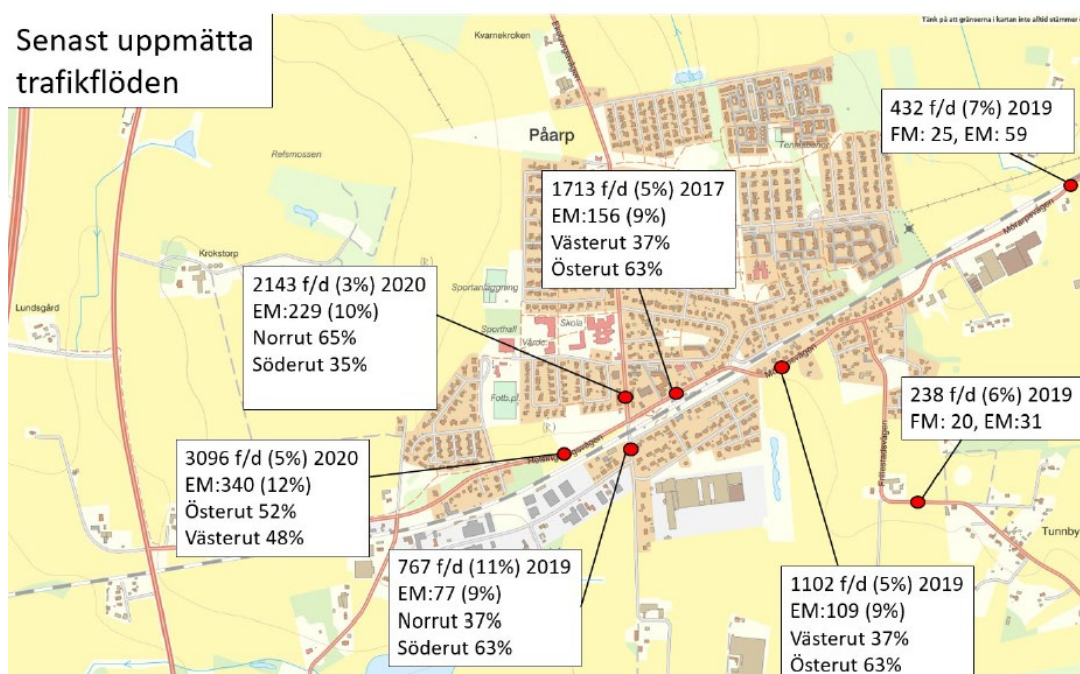
Planerade utbyggnadsområden i Pårarp. Området längst till höger i kartan (3) visar aktuellt planförslag.

Nr	Framtida utbyggnadsområde	Bedömt antal tillkommande bostäder och ändamål
1	Påarp 7;1 m.fl.	Ca 100 bostäder, villor och radhus samt ev. förskola
2	Påarp 1:12 m.fl. Landsberg	Ca 200 bostäder, flerbostadshus, villor och grupphusbebyggelse samt skol- och vårdändamål
3	Påarp 11:6 m.fl.	Ca 110 bostäder, villor och radhus

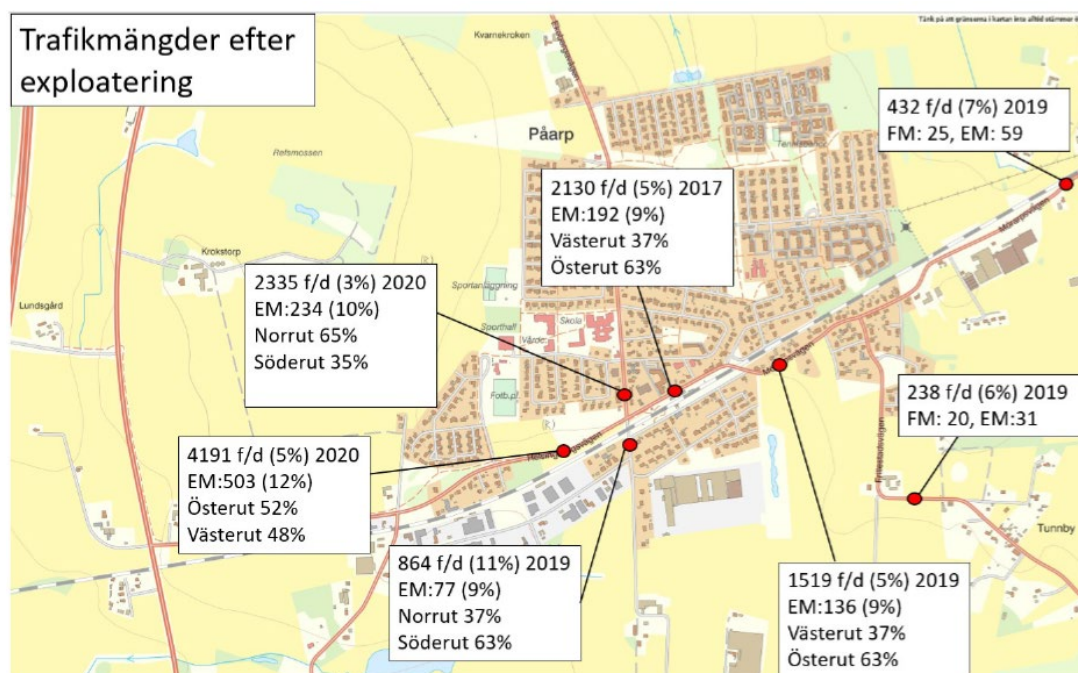


Uppskattad trafikallstring och fördelning av trafik till följd av planerade utbyggnader i Påarp. Karta Norconsult 2020.

Det bedöms inte ske någon generell trafikökning på de studerade vägarna. Generell trafikökningen är normalt knuten till genomfartstrafik och det bedöms vara lite genomfartstrafik på de studerade vägarna som skulle generera trafikallstring.



Trafikflöden nuläge. EM=eftermiddagens maxtimme FM= förmiddagens maxtimme och fördelning under eftermiddagens maxtimme. Karta Norconsult 2020.



Trafikflöden efter utbyggnad. EM=eftermiddagens maxtimme FM= förmiddagens maxtimme och fördelning under eftermiddagens maxtimme. Karta Norconsult 2020.

Trafikutredningen visar på att trafikökningen främst är knuten till den planerade exploateringen. Exploateringen bedöms ske i etapper över en längre tid och trafikflödena bedöms öka mest västerut. Den alstrade trafiken ger en relativt stor trafikökning i förhållande till dagens trafikflöden, men sett till vägnätets kapacitet är trafikflödena fortfarande låga.

Mörarpsvägen är smal och gatubredden är svår att utöka på delar av sträckan då befintlig bebyggelse är belägen på båda sidor av vägen. För att öka trafiksäkerheten kommer vägen att försees med en gång- och cykelväg längs Mörarpsvägens södra sida där det är möjligt. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslås vid den nya och den befintliga infarten söderut från Mörarpsvägen. Utöver dessa åtgärder bör samtliga korsningspunkter på uppsamlingsgatorna inom planområdet hastighetssäkras.

Sammantaget visar utredningen att trafikmängden ökar, men att den kan hanteras med befintligt vägnät.

Trafikens påverkan på plankorsningar

Bedömningen är att fem plankorsningar kan komma att påverkas av trafikalstring från de tre exploateringsområdena. Plankorsningarna är Rausvägen, Välluvsvägen, Vedelösvägen, Lokföregatan och Mörarpsvägen. Beräkningarna i trafikutredningen visar att efter planerad utbyggnad i Pårarp kommer köerna vid plankorsningarna komma att öka vid samtliga plankorsningar.

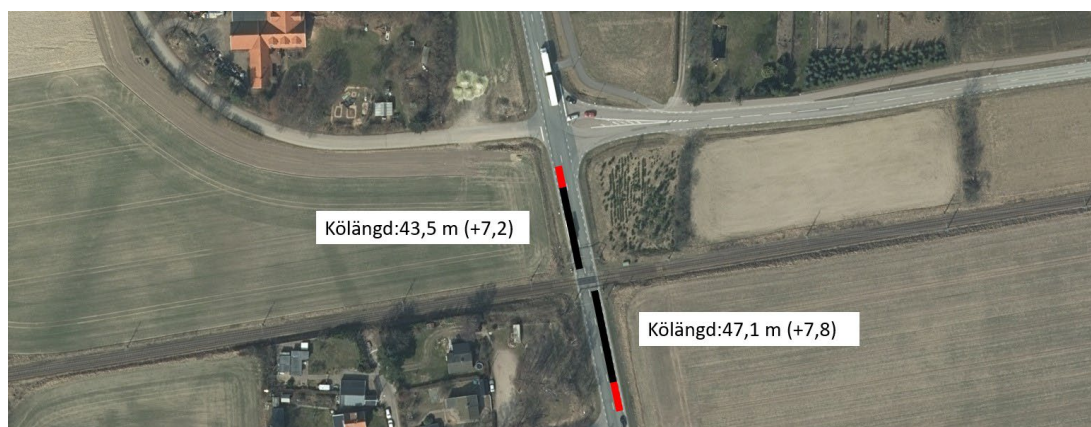


Översiktskarta över plankorsningar i Påarp. Vit punkt visar aktuellt planområde. Karta Norconsult 2020, bearbetad av SBF.

Plankorsningarna vid Rausvägen och Lokföraregatan kommer att påverkas med relativt långa köer som bildas vid bomfällning. Köerna kommer sträcka sig från plankorsningarna och kan uppstå där förare inte förväntar sig köer. Detta kan öka risken för "upphinnandeolyckor" vilken är som störst vid plankorsningen med Lokföraregatan där kön byggs upp i en kurva. Vid övriga plankorsningar medför inte de beräknade kölängderna att några vägkorsningar blockeras.

Plankorsningen vid Rausvägen

Vid plankorsningen vid Rausvägen uppstår de längsta kölängderna. Detta eftersom trafikflödet här förväntas få högst ökning av fordonstrafiken av de studerade vägarna. Kölängden söderut är med dagens trafikflöde 39,3 meter och ökar efter exploateringen till 47,1 meter. Kölängden norrut är 36,3 meter med dagens trafikflöden och ökar till 43,5 meter efter exploateringen.

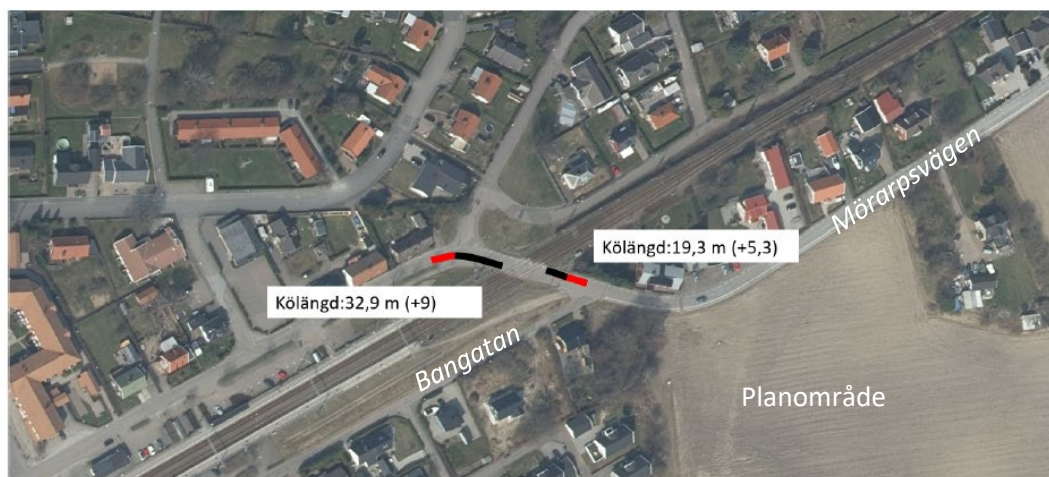


Befintliga kölängder vid plankorsning Rausvägen (Svart markering) och röd markering är scenariot med tillkommande trafik. Karta Norconsult 2020.

Plankorsningen vid Lokföraregatan

Vid plankorsningen vid Lokföraregatan är kölängden söderut mot Mörarpsvägen 14 meter och beräknas öka med 5,3 meter efter exploateringen till 19,3 meter. Kölängden norrut är 23,9 meter idag och förväntas öka med 9 meter till 32,9 meter efter exploateringen.

Utöver ovanstående har Helsingborgs stad fått in upplysningar från allmänheten om att det vid bomfällning på Lokföraregatan sker viss smittrafik via det lokala trafiknätet söder om järnvägen på Bangatan för att försöka köra förbi kön. Smittrafiken kan komma att öka ifall längre köer byggs upp vid plankorsningen. Det finns även risk för att fler gator får smittrafik när bilister försöker föra förbi köerna vid bomfällning.



Befintliga körlängder vid plankorsning Lokföraregatan (Svart markering) och röd markering är scenariot med tillkommande trafik. Karta Norconsult 2020.

För att minska påverkan av trafiken från exploateringen vid plankorsningarna kan vissa åtgärder utföras på vägnätet. Varningsskyltar för både plankorsning och varning för kö bör sättas upp vid plankorsningarna på Lokförarvägen och Rausvägen för att uppmärksamma bilister på köbildningar vid bomfällning. Detta för att minska risken för upphinnandeolyckor när köer byggs upp vid bomfällning.

Längs de gator som kan bli utsatta för smittrafik till följd av förlängda köer kan farthinder anläggas för att minska attraktiviteten av smitvägarna. Det är främst Bangatan som bedöms få en förhöjd risk för smittrafik.

Övriga plankorsningar

Översiktliga kapacitetsberäkningar har utförts på korsningarna Helsingborgsvägen/Vedelösvägen och Helsingborgsvägen/Välluvsvägen. Detta för att undersöka om köerna från korsningarna sträcker sig över plankorsningarna och om fordon riskerar fastna på järnvägsspåren vid bomfällning. Kapaciteten i båda korsningarna är goda och inga nämnvärda köer byggs upp söderut mot järnvägen.

För att minimera risken för köbildning vid plankorsningen vid Vedelösvägen planerar trafikenheten på stadsbyggnadsförvaltningen väjningsplikt i östvästlig riktning i korsningen Ekebergavägen/Vedelösvägen och Helsingborgsvägen. Ekebergavägen/Vedelösvägen kommer då att utgöra huvudled

I framtiden kan det bli aktuellt med en planskild korsning på en eller flera platser i Påarp. Detta behöver utredas i ett större sammanhang än i enskilda detaljplaner.

Buller från vägar och järnvägar

Som ett stöd för framtagandet av detaljplanen har Acoustic Consulting and Design (ACAD), på uppdrag av NORDR, utfört en trafikbullerutredning, 241108. Utredningen analyserar beräknade trafikbullernivåer från väg- och järnvägstrafik mot trafikbullerförordningens krav.

Resultatet har därefter ställts mot både gällande riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation av bostäder samt riktvärden för befintliga bostäder strax utanför planområdet. Bullerförhållandena har beräknats utifrån den prognostiserade trafiken inom och i anslutning till området.

Trafikbullret domineras av buller från spårtrafik ca 55 meter norr om detaljplanområdet. För tillkommande bostäder gäller Riksdagens förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader och de ändringar som presenteras i förordning 2017:359. De befintliga bostäderna regleras av Naturvårdsverkets dokument ÄNR NV-08465-15.

Riktvärden tillkommande bostäder inom planområdet

För den tillkommande bebyggelsen i området regleras trafikbuller enligt Riksdagens förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader och de ändringar som presenteras i förordning 2017:359. Bostäder bör därför lokaliseras så att nedanstående angivna bullernivåer innehålls.

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida:

- Utomhus vid fasad – 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå^{1,2}
- Utomhus vid uteplats – 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå
- Utomhus vid uteplats i anslutning till bostad – 70 dB(A) maximal ljudnivå

¹För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

²Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

- minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
- minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.
- Vid en sådan ändring av en byggnad som avses i 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen (2010:900) gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att minst ett bostadsrum i en bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.
- Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Riktvärdet avser den sammanvägda ljudnivån från alla trafikbullerkällor. Förordningen definierar ingen högsta tillåtna nivå för buller på den utsatta sidan, så länge avstegskraven ovan uppfylls.

Riktvärden för befintliga bostäder utanför planområdet

För den befintliga bebyggelsen som omger planområdet tillämpas Naturvårdsverkets dokument ÄNR NV-08465-15 där vägledande krav redovisas för buller utomhus från väg – och järnvägstrafik.¹

¹Som grundregel ska åtgärder eller andra försiktighetsmått övervägas om man kan befara att skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön föreligger eller kan uppstå. Enligt praxis har riktvärdena i infrastrukturproposition 1996/97:53 fått avgörande betydelse för vilka nivåer som ska eftersträvas och när åtgärder behöver övervägas.

I tabellen nedan sammanfattas nivåer som tillämpas utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått i normalfallet behöver övervägas.

	-2015 och framöver ”nya bostadsbyggnader”	1997–2015 ”nyare befintlig miljö”	-1997 ”äldre befintlig miljö”
Buller från väg, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	L _{Aeg,24h} 55 dBA	L _{Aeg,24h} 65 dBA
Buller från spår, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	L _{Aeg,24h} 60dBA	L _{AF,max, 22-06} 55dBA ¹⁾ <i>Inomhus natt</i>
Buller från väg och spår, vid uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	L _{Aeg,24h} 55dBA L _{AF,max, 06-22} 55dBA ²⁾	-
¹⁾ Avser den ljudnivå som överskrids av högst 5 fordonspassager per natt			
²⁾ Avser den ljudnivå som överskrids av högst 5 fordonspassager under en timme mellan kl. 06-22.			

Förutsättningar - trafikmängder

Bullerförhållandena har beräknats utifrån den prognostiserade trafiken inom och i anslutning till området. Beräkningen är utförd med trafikmängder på spår och väg enligt tabellerna nedan:

Trafikmängder för vägtrafik prognosår 2040 ¹			
Väg	Fordon/årsmedeldygn	Andel tung trafik (%)	Hastighet (km/h)
<i>Utan trafikallstring från den föreslagna detaljplanen:</i>			
Mörarpsvägen	850	5	40
Frillestadsvägen	500	3	40
Målaregatan	100	0	30
<i>Med trafikallstring från den föreslagna detaljplanen:</i>			
Mörarpsvägen 1	1200	5	40
Mörarpsvägen 2	1130	5	40
Mörarpsvägen 3	870	5	40
Frillestadsvägen	500	3	40
Målaregatan	280	0	30
Ny infart från Mörarpsvägen	220	0	30
Lokalgata 1	20	0	30
Lokalgata 2	220	0	30
Lokalgata 3	80	0	30
¹ Trafikprognos från Bullerutredning Påarp 11:6 mfl, Helsingborg, Ramböll, 1900516			

Trafikmängder för spårbunden trafik, prognosår 2045 ¹			
Tågtyp	Tåg/årsmedeldygn	Medeltåg/längd(m)	Hastighet (km/h)
Godståg	18,5 ²	523	100
X60	66	150	130

¹Trafikverkets Trafikuppgifter järnväg T22 och bullerprognos 2024, daterad 230220
²Antalet godståg har justerats nedåt i prognosen från Trafikverket då antagandet om tillväxt av transporterat gods på tåg har minskat.

Trafiken för Mörarpsvägen och Vedelösvägen utgår ifrån mätningar utförda 7–18 januari 2019. Trafiken är därefter uppräknade enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstal för EVA 2014-2040-2060 till prognos år 2040. Övriga gator beräknas enbart påverkas av trafikallstringen som genomförandet av planförslaget genererar. Planförslaget med ca 100 villor bedöms ge cirka 600 resor per dygn, enligt uppgift från Helsingborgs stad. Tillskottets huvudsakliga målpunkter bedöms ligga västerut, på Mörarpsvägen mot motorvägen och Helsingborg. Resorna har fördelats ut i gatustrukturen i planområdet

Övriga förutsättningar för beräkning

Ljudnivåerna vid fasad är beräknade som frifältsvärden. Ljudnivåer vid uteplatser är beräknade med ljudreflexion från befintliga byggnader. Samtliga byggnader i området beräknas med reflekterande fasad.

I närhet av området finns spårväxlar och en plankorsning där spårvägen korsar Mörarpsvägen, se karta nedan. Ett påslag om 6 dBA har tillämpats för både växeln och korsningen i beräkningen.

Buller från pågatågsstationen beaktats genom att beräkningarna genomförts utan hastighets-sänkning vid stationen, dvs spårtrafik beräknas passera med bibehållen maxhastighet.



Kartan visar bulleralstrande källor förutom fordonstrafiken som beaktats i bullerberäkningen.

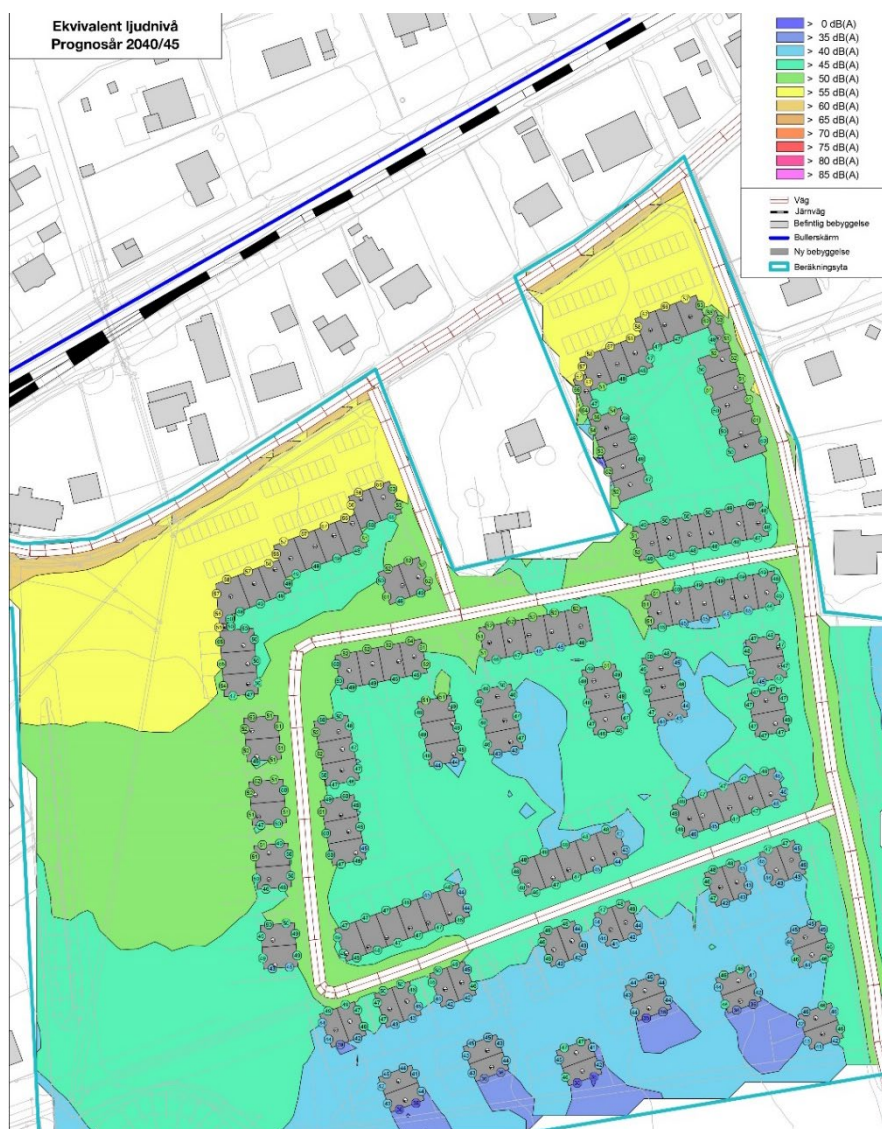
Tillkommande bebyggelse

Beräknade bullernivåer för tillkommande bostäder inom planområdet – ekvivalent ljudnivå

Den ekvivalenta ljudnivån beräknas till högst 58 dBA vid radhusen närmast Järnvägsspåret och uppfyller därmed gällande riktvärden (60dBA)

Beräkningskartan visar att tyst gemensam uteplats kan anordnas och att merparten av de boende har tillgång till privat tyst uteplats på den egna tomten.

Mellan 80 och 100 meter nordöst om den närmaste planerade huskroppen finns en spårväxel och en spårkorsning. Spårväxeln kan orsaka slagljud. Det standardiserade tågbullerspektrumet kan därför inte användas vid beräkningen vid fasad. Under projektering av huskropparna bör därför en ljudmätning utföras vid spårväxeln och spårkorsningen så att BBR:s ljudkrav säkerställs vid fasad och invändig ljudnivå. Ljudmätningen regleras som en administrativ planbestämmelse i plankartan.



Ekvivalent ljudnivå från väg och spårtrafik, högsta värdet för alla plan samt 1,5 meter över mark. Radhusen i norr är mest bullerutsatta och där uppgår bullernivåerna till mellan 56 – 58 dBA. (ACAD den 8 november 2024.

Beräknade bullernivåer vid tillkommande bebyggelse – maximal ljudnivå (tysta uteplatser)

Den främsta orsaken till de höga maximala ljudnivåerna i området är godstågstrafiken.

Alla bostäder i området kan få tillgång till en egen eller gemensam tyst uteplats genom planering av området. Kravet för maximal ljudnivå max 70 dBA för uteplats uppfylls på vissa delar. De flesta husen uppfyller även krav på egen tyst uteplats på gård eller balkong.

Trafikbullerförordningen anger ett krav på att maximal ljudnivå 70 dBA inte får överskridas mer än 5 gånger under en timme mellan 06 och 22, dock inte med mer än 10 dB. Bedömningen är att antalet godståg som passerar förbi området under denna tid inte kommer att överskridas. Därför har maximal ljudnivå 1,5 m över mark, dagtid, beräknats enbart för tågtyp X60 och vägtrafiken.

Sammanfattningsvis bedöms en god boendemiljö avseende buller kunna uppnås och gällande riktvärden innehållas för den planerade bebyggelsen.

Befintlig bebyggelse utanför planområdet

För att undersöka hur de planerade bostädernas placering och utförande kan komma att påverka de befintliga bostäderna har en beräkning utförts som beskriver nuläget samt situationen vid kommande ny bebyggelse.



Kartan visar ungefärligt avstånd från den befintliga bostadshusen i norr till Mörarpsvägens södra väggkant (gräns mot fastigheten 11:6 mfl). Avstånden ligger mellan cirka 8,5 och 25,5 meter från den södra väggkanten. Byggnaden som ligger längst till vänster (8,5 meter från väggkant) påverkas inte av reflektion då området söder om Mörarpsvägen planläggs som park.

Beräknade bullernivåer för befintliga bostäder utanför planområdet - Nuvarande situation

Ljudnivån vid befintliga bostäder belägna mellan järnvägen och Mörarpsvägen är redan i idag hög. Ekvivalenta ljudnivåer från spårtrafik beräknas för nuvarande situation till mellan 62 och

66 dBA. Nuvarande bullernivåer överskrider Naturvårdsverkets gräns på 60 dBA för skyddsåtgärder.

Ljudreflektion

Samtliga fasader i området i bullerutredningen är beräknade med reflekterande fasad. För att undvika reflektion från de nya bostäderna har de placerats på 25 meters distans från Mörarpsvägens södra väggkant vilket bedöms minimera påverkan av ljudreflektioner på befintlig bebyggelse. Plankartan reglerar att byggnad inte kan uppföras närmare än angivet.



Ekvivalent ljudnivå från väg -och spårtrafik, befintlig bebyggelse utan påverkan av ny bebyggelse. (ACAD den 8 november 2024.)



Ekvivalent ljudnivå från väg -och spårtrafik, befintlig bebyggelse med påverkan av ny bebyggelse. (ACAD den 8 november 2024.)

Beräknade bullernivåer för befintliga bostäder utanför planområdet – med föreslagen bebyggelse
Med de tillkommande bostäderna och den ökade trafiken som den medför beräknas bullernivåerna till som högst 55 dBA och ligger därmed under Naturvårdsverkets gräns för skyddsåtgärder

Resultatet av beräkningen visar att tillkommande bebyggelsen medför att den ekvivalenta ljudnivån vid fasaderna för den befintliga bebyggelsen ökar med mellan 0–2 dBA från nuvarande situation. Ökningen av den ekvivalenta ljudnivån beror inte enbart på exploateringen utan är även en generell uppräknings av övergripande trafikmängder.

Sammanfattningsvis innebär genomförandet av den nya detaljplanen en mycket liten förändring för den befintliga bebyggelsen mot den bullerutsatta sidan vid spårtrafiken. Ljudnivåerna från vägtrafiken på Mörarpsvägen förväntas dock öka mellan 0–2 dBA till som högst 55 dBA, vilket når riktvärdet för vägtrafik.

Industribuller och ljusspridning

Industribuller

I höjd med dagvattendammen sydväst om planområdet är en trafikstrand verksamhet med växthus belägen. Verksamheten odlar och marknadsför färska örter och sallater. Verksamheten alstrar störningar från transporter och ljus inom ett skyddsavstånd på 300 meter.

Bostäderna inom det aktuella planområdet berörs delvis av skyddsavståndet. Den planerade nya bebyggelsen ligger mellan 350-400 meter från den del av växthusverksamheten där industribuller alstras. Verksamheten angörs med fordon från väster och bedöms inte påverka de planerade bostäderna.

Norr om växthusfastigheten ligger en bullervall för att minimera risken för bullerstörning för de boende i bostadsområdet norr om växthuset. En vall finns även i södra delen av växthusfastigheten.

Bedömningen är att avståndet från, och störningsskyddet vid verksamheten är tillräckligt för att riktvärdena för industribuller inte ska överskridas vid de planerade bostäderna.

Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder* (2015:21) som avser buller utomhus.

Ljusspridning

Bullervallarna norr och söder om växthuset fungerar även som skydd för ljusspridning. Ett skyddsområde på 50 m till den nya bebyggelsen norr om växthusfastigheten har säkerställts genom ett naturområde.

Växthusverksamheten bedöms inte ha någon negativ påverkan på de tillkommande bostäderna.

Farligt gods på järnväg

Skånebanan trafikeras med ca 18 godståg/årsmedeldygn några av dessa hanterar farligt gods.

Dokumentet *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen-Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (RIKTSAM)*, Länsstyrelsen i Skåne län, 2007, är vägledande för planering längs leder med farligt gods.

RIKTSAM anger följande rekommenderade avstånd (från spårkant) till viss markanvändning utmed Skånebanan:

Avstånd från spårmitt	Exempel på ändamål
0 – 30 meter	Parkering, trafik, odling, friluftsområde, tekniska anläggningar
30–70 meter	Handel, industri, bilservice, lager,
70 – 150 meter	Bostäder(småhus), handel, kontor, idrott, centrum, kultur
Mer än 150 meter	Bostäder (i flera plan), kontor, vård, skola

Avståndet från järnvägen till närmaste planerad ny bostad är cirka 100 meter på det kortaste stället.

Elektromagnetiska fält

Enligt Trafikverkets rapport *Elektromagnetiskt fält omkring järnvägen (2003)* ligger magnetfältet från järnvägen, på avståndet 1 meter från järnvägen betydligt under referensvärdet 300 µT, även när tåget passerar och magnetfältet är som störst.

Avståndet till närmaste ny planerad bostad från järnvägen är cirka 100 meter, vilket bedöms vara tillräckligt för att den elektromagnetiska strålningen ska vara lägre än gällande riktvärde för markanvändning som medger att människor vistas där långvarigt.

3.4 Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald

De ekologiska värden som förloras vid exploateringen av odlingsarealerna kompenseras genom etablering av allmänna tillgängliga natur- och parkområden samt den tidigare etableringen av den öppna dagvattenanläggningen i sydväst. En biotopskyddad trädallé i områdets östra del ingår i planområdet och säkerställs i detaljplanen.

Hushållning med naturresurser

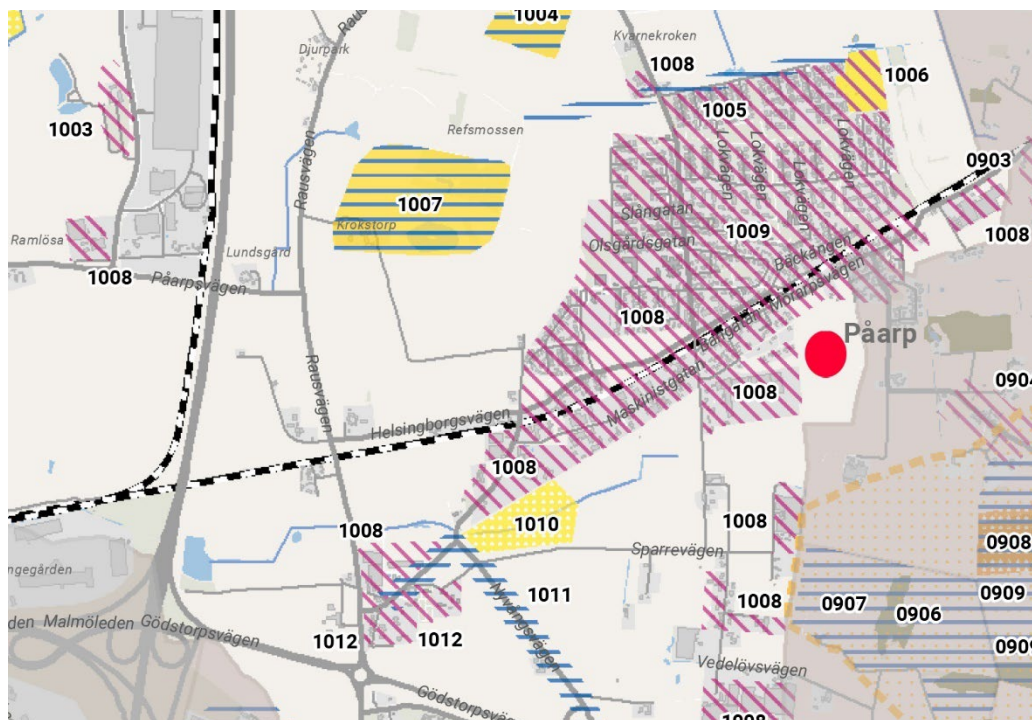
Marken inom planområdet består av åkermark men pekats i gällande översiktsplan ut som mark för utveckling av ny sammanhängande bostadsbebyggelse. I den avvägning som gjorts av Helsingborgs stad, mellan intresset för åkerbruk och intresset för nya bostäder i ett stationsnära läge, anses bostäder vara av större prioritet för området.

Påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön

Planens påverkan på omgivningen kommer att innebära en förändring av landskapsbilden då bebyggelse uppförs på öppen odlingsmark. För att påverkan på omgivningen ska bli positiv ska den tillkommande bebyggelsen ta hänsyn till omgivningen och dess funktioner. Utformningen

av området länkar samman bostadsområdena väster och öster om planområdet och skapar en tydlig avgränsning mot det befintliga landskapet i söder.

I stadens *Natur- och kulturmiljöprogram, delområde Välluv* från 2018 anges områden att förstärka i Påarp. Två av områdena, beskrivs som värdefull kulturmiljö ligger i direkt anslutning till planområdet.



Planområdet markeras med röd punkt. Skrafferat lila område 1008 anger kulturmiljö för handelsträdgårdar och växthus. Utdrag ur karta, *Natur- och kulturmiljöprogram, delområde Välluv*, 2018.

Bedömningen är att föreliggande planområde inte har någon negativ påverkan på kulturområdenas värden.

Balansering

Helsingborgs stad tillämpar *balanseringsprincipen* vid exploatering av mark. Grundtanken är att med stöd av balanseringsprincipen styra exploatering till platser där man inte tar ekologiska eller rekreativa värden i anspråk. Om exploateringen ändå ska genomföras på en sådan plats ska principen bidra till att förlorade värden kompenseras. Detta görs i fyra steg i ordningen: undvika, minimera, utjämna och ersätta. Balanseringsprincipen tillämpas på mark som är park, natur eller jordbruksmark.

Platsens naturvärden visar att området erbjuder värdefulla ekosystemtjänster genom livsmedelsproduktion, vatteninfiltration och vattenfördröjning. Dessa värden påverkas genom att platsen exploateras. Genom exploateringen förlorar man även ett öppet landskap.

Detaljplanens genomförande innebär en kompensation genom att andra biologiska- och rekreativa värden ökar. Trädridån i den östra delen värnas, planteringar med träd och buskar i parkområdena etableras, dagvattenmagasinet skapar förutsättningar för fördröjning och infiltrering av dagvatten, en attraktiv rekreativ miljö med grönstråk, såväl som ökad biologisk mångfald skapas.

3.5 Sociala förhållanden

Befolkning och service

Detaljplanens genomförande medför en uppskattad befolkningsökning på ungefär 300 personer. Av dessa kan omkring 50 personer antas vara barn upp till 15 år. Förslaget ger ökat underlag för befintlig offentlig och kommersiell service i Påarp. Offentlig service såsom skola och vårdcentral finns på ett promenadavstånd om ca 500 – 600 meter från planområdet. Kommersiella servicefunktioner såsom livsmedelshandel finns på ungefär samma avstånd

Planområdet innehåller allmänna ytor för lek och rekreation. En ny park kopplad till ett rekreationsområde med dagvattenanläggning föreslås i planområdets västra del.

För mindre barn föreslås kvartersgårdarna för lek och utevistelse.

Nya gator och gång- och cykelstråk sammanlänkas med befintliga i syfte att möjliggöra för en sammanhållen ort och en så trafiksäker miljö som möjligt.

Konsekvenser för barn

Utifrån barnperspektivet säkerställer detaljplanens utformning en så trafiksäker miljö som möjligt. Gator med blandtrafik inom bostadsområdet föreslås då trafikmängden bedöms som mycket låg i området.

Inom och väster och öster om utbyggnadsområdet föreslås grönstråk och en park.

Nya kopplingar till befintliga omgivande gång- och cykelstråk tillkommer som kan gagnas av både inflyttande barn och barn i närområdena.

Tillgång till parker

Väster om utbyggnadsområdet finns en dagvattendam med rekreativa värde som säkerställs i planförslaget. Parken, om ca två hektar, uppfyller definitionen av närpark (minst en hektar) enligt stadens Grönstrukturprogram, antaget av kommunfullmäktige i mars 2014.

Strukturen i förslaget bygger även på att sammanhängande grönstråk, mindre parker och naturområden bildar en sammanhängande grön struktur. Sammantaget ökar tillgängligheten till och omfattningen av allmäntillgängliga gröna ytor och stråk i området.

Solförhållanden

Solstudier är framtagna för att utläsa skuggförhållanden under åren i utemiljöer samt ljusinsläpp i bostäderna.



Sommarsolståndet den 21 juni 2025



Vintersolståndet den 21 december 202

Tillgänglighet

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

3.6 Planens genomförande

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighetsbildning

I detaljplanen tillskapas cirka 4,5 hektar allmän plats i form av park, natur och gata samt cirka 3,1 hektar kvartersmark för ändamålet bostäder.

Flera fastigheter berörs av detaljplanen. Fastigheten Påarp 11:6 är privatägd och fastigheterna Påarp 1:93, Påarp 1:194, Påarp 1:186 samt Välluv 4:22 tillhör Helsingborgs stad.



Fastighetskarta över planområdet

Inom samtliga fastigheter finns mark som planläggs för allmänt ändamål med kommunalt huvudmannaskap. Under genomförandet av detaljplanen ska markytor inom fastigheten Påarp 11:6 planlagda för allmän plats överföras till kommunen. Marken överförs från berörda

fastigheter till den kommunala fastigheten Välluv 4:22 genom lantmäteriförrättning som kommunen ansöker om.

Detaljplanegränsen i norr angränsar till den gamla vägsamfälligheten Påarp s:11 och i öster ligger samfälligheten S:16 vars norra del ingår i planområdet. Under detaljplanearbetet kommer gränserna för fastigheten Påarp 11:6 mot vägsamfälligheterna att behöva bestämmas. Trafikverket är väghållare för Mörarpsvägen öster om Frillestadsvägen.

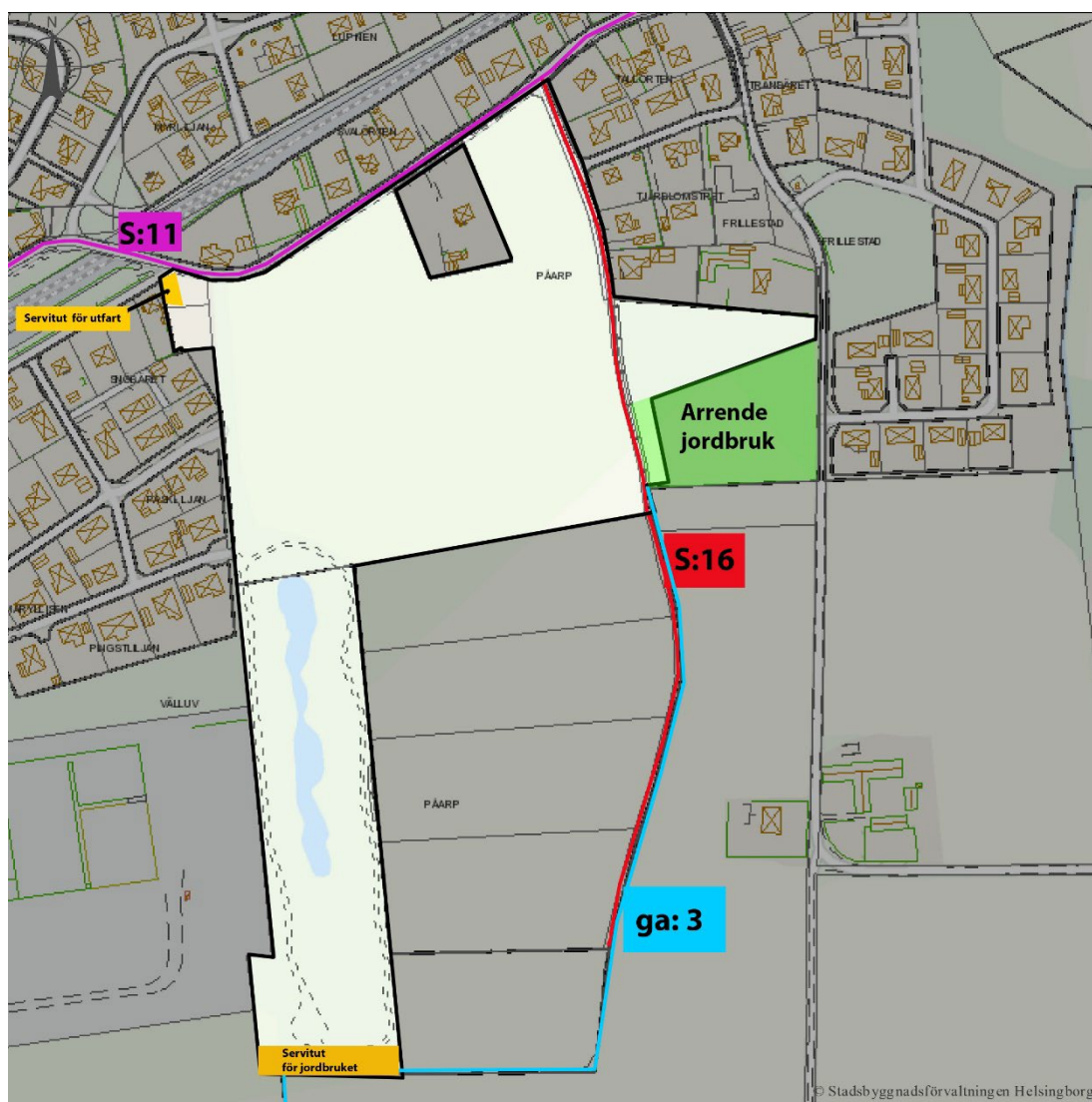
Staden blir huvudman och ansvarar för driften av allmän plats. Detta innebär att staden ansvarar för att allmän plats iordningställs och att därefter ansvarar för drift och underhåll.

Nya fastigheter för bostadsändamål kommer att bildas genom avstyckning från stamfastigheten Påarp 11:6.

Servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns ett antal servitut som bildats i syfte att säkra ledningar och utfarter inom området. Samtliga inskrivna servitut gäller till förmån för fastigheter ägda av Helsingborgs stad samt Öresundskraft AB. För gemensamma anläggningar inom kvartersmark ska nya gemensamhetsanläggningar bildas genom lantmäteriförrättning i samband med att nya fastigheter för bostadsändamål styckas av.

Beskrivning av syftet med rättigheten och hur den påverkas av detaljplanens genomförande			
Rättighet		Beskrivning	Planens påverkan
Servitut			
1	Akt 12-IM7-71/807.1	Ledning	Påverkas inte
2	Akt 12-IM7-77/594.1	Ledning	Påverkas inte
3	Akt 12-IM7-83/9791.1	Vattenledning	Påverkas inte
4	Akt 12-IM7-99/9835.1	Gasledning	En del av ledningen kommer att ligga på kvartersmark/parkering och säkras med u-område.
5	Akt 1283IM-13/27038.1	Dagvattenanläggning, vattenledning	Påverkas inte
6	1283 K - 17244	Söder om dagvattendammen. Utfart för jordbruksfordon, 10 meter brett.	Servitutet blir opåverkat och marken kommer att planläggas som park/dagvattendam.
7	12-VÄU-177.1	Utfart mot Mörarpsvägen	Servitutet kan påverkas och marken kommer att planläggas som park.
Samfällighetsföreningar			
S:16		Del av Målaregatan	Gränserna mot vägsamfälligheten ska bestämmas. Planområdet kommer omfatta S:16.
S:11		Mörarpsvägen	Gränserna mot vägsamfälligheten ska bestämmas. Planområdet kommer inte att omfatta S:11.
Gemensamhetsanläggning			
Påarp g:a 3		Privat vattenledning	Gemensamhetsanläggningen kan komma att behöva omprövas i samband med detaljplanens genomförande.
Ledningsrätt			
1260-2024/25.1		Vattenledning	Servitutet blir opåverkat och marken som omfattas del av ledningsrätten kommer att planläggas som gata/allmän plats.
Dikningsföretag			
Nr 270, Akt 12-LN-322		Tjuvamossen av år 1930	Påverkas inte
Arrende			
Påarp 1:186		Jordbruk	Delar av arrendeområdet planläggs som naturmark vilket innebär att arrendet kommer att justeras.



Karta som visar samfällighetsföreningar och gemensamhetsanläggningar samt servitut för jordbruksfordon och utfart inom planområdet. Ytterligare servitut finns för ledningar som inte visas i kartan.

Gemensamhetsanläggningen, Påarp ga: 3, är en privat vattenledning som delvis är belägen inom planområdet. Marken där ledningen ligger planeras som allmän platsmark för gata i den föreslagna detaljplanen. Gemensamhetsanläggningen kan komma att behöva omprövas via en lantmäteriförrättning i samband med detaljplanens genomförande för att staden som huvudman ska få rådighet över allmän plats.

Avtal

Plan- och ramavtal för finansiering av detaljplanens framtagande är upprättat.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal som reglerar detaljplanens genomförande ska tecknas mellan Helsingborgs stad och exploatören. Avtalet ska klargöra fördelningen av ansvar och kostnader mellan parterna. I avtalet regleras iordningsställande och inlösen av allmän plats, marköverlåtelse, fastighetsbildning samt övriga åtaganden och kostnader.

Arrende

Avtal om jordbruksarrende finns inom fastigheten Påarp 1:186, som ägs av staden, i planområdets sydöstra del. Delar av arrendeområdet planläggs som naturmark vilket innebär att arrendet kommer att justeras.

Ekonomi

Detaljplanens genomförande medför ekonomiska konsekvenser. Staden blir huvudman för allmänna ytor vilket innebär investeringar i utbyggnad av gator, gång- och cykelvägar samt park och naturmark samt långsiktiga kostnader för drift och underhåll.

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

Genomförandekostnader för staden – utanför planområdet	Ansvar*
Förlängning av gång- och cykelbana utanför planområdet	SBF
Vattenledning västerut från Tegeldammen	VA-kollektivet
Driftskostnader för staden	Ansvar*
Drift och underhåll av tillkommande allmän platsmark	SBF
Genomförandekostnader inom planområdet	Ansvar*
Utbyggnad av gator och gång- och cykelväg	Exploatören enligt avtal
Utbyggnad av park- och naturområde	Exploatören enligt avtal
Utbyggnad av kvartersmark	Exploatören enligt avtal
Fastighetsbildning	Exploatören enligt avtal

* SBF – stadsbyggnadsförvaltningen

Eventuell flytt av ledningar inom planområdet ska belasta exploateringen.

Tekniska utredningar

Enligt SGU, Sveriges geologiska undersökning, domineras planområdet liksom resterande delar av Påarp av de fina jordarterna morängrovlara och lerig morän. I de södra utkanterna kan det finnas inslag av sand.

Området innehåller låga eller normala nivåer av radon.

Övriga upplysningar

Ledningar

Den befintliga dagvattenledningen som korsar området har för liten dimension, 225 mm, för att kunna hantera vattnet från den tillkommande exploateringen. En ny ledning och ett nytt utlopp i magasinet krävs för att kunna hantera det ökade flödet.

Då ny dagvattenledning ska anläggas, och befintlig, skör, dricksvattenledning ska grävas fram för nya anslutningar samt brandposter, förordas att även dricksvattenledningen läggs om i samband med exploateringen. På så sätt säkras dess funktion på lång sikt.

Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA) kräver även ett skyddsavstånd på 4,5 meter för vattenledningar med dimension 200, inom detta område får det inte uppföras byggnader eller andra konstruktioner som exempelvis murar.

Flytt av ledningar eller andra åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa funktionen av Skånovas kabelanläggningar ska bekostas av exploitören eller fastighetsägaren.

I planområdets norra del längs Mörarpsvägen ligger en lågtrycks gasledning. Ledningen har ett skyddsavstånd på ömse sidor på 2,0 meter som behöver vara byggnadsfritt.

Brandvattenförsörjning

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

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 m. Fram-komlighet och uppställningsplatser för stegbil behöver beaktas för byggnader högre än 4 våningar.

Om avsteg görs från VA V PS3 och VA V P76 ska lösningen samrådask med brandförsvaret.

Fornlämningar

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

Beslut i ärendet

För planområdet finns ett planprogram, godkänt den 9 februari 2007. Planprogrammet angav en tydlig etappvis planering och utbyggnad av byn.

Sökande inkom den 1 november 2011 med en förfrågan avseende upprättande av ny detaljplan för fastigheten Påarp 11:6. Ansökan ledde till att beslut om planuppdrag fattades i stadsbyggnadsnämnden den 20 juni 2012. Planarbetet avvaktade planarbete för andra områden inom Påarp, enligt planprogrammet, och påbörjades inte förrän fyra år efter det att beslutet om planuppdrag togs.

Efter avslutad planprocess och tillstyrkan i kommunfullmäktige den 9 juni 2021 överklagades detaljplanen av fastighetsägare norr om Mörarpsvägen. Mark – och miljödomstolen gick på de överklagande fastighetsägarnas linje och upphävde planen (Mål nr P 3656-21, DOM 2022-12-19). Grunderna för upphävandet av det tidigare detaljplaneförslaget var att miljödomstolen bedömde att de tillkommande bullerolägenheterna som de klagande skulle utsättas för inte var obetydliga. Enligt domstolens uppfattning skulle ett genomförande betraktas som en betydande olägenhet enligt bestämmelserna i 2 kap. 9 § PBL.

Sökande inkom därefter med en förfrågan avseende upprättande av ny detaljplan för fastigheten. Ansökan ledde till att beslut om planuppdrag fattades i stadsbyggnadsnämnden den 23 november 2023. Avsikten med det nya planförslaget är ett omtag av planeringen genom att arbeta om strukturen i det tidigare förslaget i syfte att minimera risken för reflekterande buller på de befintliga bostäderna norr om planområdet.

4.2 Planområdet

Påarp ligger ca 7,0 km öster om Helsingborgs centrum. Planområdet är beläget söder om Skånebanan och Mörarpsvägen centralt i Pårps stationsort.



Påarp stationssamhälle 7,0 km öster om Helsingborgs centrum, markerat i röd ring

Planområdet omfattar cirka 7,6 hektar och avgränsas i norr av Mörarpsvägen där också fastigheten Stenmåran 1, med bostadshus är belägen. Fastigheten *Stenmåran 1* ingår inte i planområdet. Mörarpsvägen är en del av den väst-östliga kopplingen som löper parallellt med järnvägen genom orten.



Planområdet markerat i röd ram.

I de södra delarna gränsar planområdet till jordbruksmark. I den norra och östra gränsen ligger Mörarpsvägen respektive Målaregatan och villabebyggelse. I den västra delen angränsar villabebyggelse. Planområdet består av öppen jordbruksmark och en dagvattenanläggning. Cirka 300 meter väster om området ligger Påarps station med en del handel. Påarps skola och bibliotek är beläget cirka 500 meter nordväst om planområdet.



Mörarpsvägen västerut sett från utfarten vid Målaregatan. Till vänster i bild ligger åkermarken som planeras att bebyggas och bostadshuset på fastigheten Stenmåran. Till höger i bild ligger villabebyggelse.

Markägförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Påarp 11:6, Påarp 1:93, 1:194 samt delar av fastigheterna Påarp 1:186 och Välluv 4:22. Delar av fastigheten Påarp 1:186 arrenderas ut av Helsingborgs stad. Fastigheten Påarp 11: 6 är privatägd, övriga fastigheter ägs av Helsingborgs stad.

Markanvändning

Området brukas idag övervägande som åkermark. Fastigheten Stenmåran 1 är belägen i planområdets norra del omgiven av gällande planområde. Fastigheten ingår inte i planområdet och används för bostadsändamål. Den sydvästra delen av planområdet används som rekreationsområde samt öppen dagvattenhantering.



*Bilden är tagen från väster österut. Den befintliga dagvattendammen i förgrunden med promenadstråk. Där-
efter åkermarken som planeras att bebyggas. I bakgrunden syns trädriddån som föreslås att skyddas och beva-
ras i detaljplaneförslaget. Foto SBF våren 2024.*

Bebyggelse

Inom planområdet finns ingen bebyggelse, den bebyggelse som angränsar till planområdet är fristående villor i en och två våningar uppförda under olika tidsperioder.



Överst: Bebyggelse öster om planområdet. Nederst: Bebyggelse väster om området. Foto SBF våren 2024.

Historik

Påarps kulturhistoria är främst kopplad till den närliggande kyrkbyn Välluv och stationsortens utveckling under sent 1800-tal samt 1900-tal. Kyrkbyn hade en central funktion i socknen och var en vägknut för vägar mellan Råå och Mörap samt mellan Vasatorp och Kropp mot Mörap. Byn bestod innan järnvägens etablering av enstaka gårdar. Allt eftersom Helsingborg växte under 1800-talet fick Påarp en allt större betydelse för livsmedelsförsörjning. Järnvägen mellan Helsingborg - Hässleholm invigdes 1875 och blev startskottet för stationssamhällets framväxt.

Påarp är känt för odling. Mellan år 1930–1940 hade Påarp och Välluvs socken en storhetstid inom odling med omkring 15 trädgårdsmästerier. Påarp var då omtalat som ett av Sveriges största områden för jordgubbsodling samt landets mest glastäckta distrikt.

Bebyggelsen i Påarp är främst utbyggd under 1960- och 70-talet och består till stora delar av småhusområden som är omgivna av grönstråk. Påarp har tidigare varit koncentrerat norr om stationen.

Den berörda fastigheten Påarp 11:6 har tidigare varit en enkav som tillhört Bårslövs socken men legat insprängd mellan Välluv och Frillestad socken. Marken har tillhört fastigheten Görarp 1 och 3 vilket även omfattar prästlönebostället.

Grönområden

Tjuvamossen

Söder om planområdet ligger Tjuvamossen som består av sju lövdungar samt björkhagar. Mossen är uppdelad i "tegar" med gammal ägoslagsstruktur. Området är kategoriserat som ett klass II-område, som betyder att området har ett mycket högt naturvärde.

Trädallé

I planområdets östra del finns en trädallé och gammal gräns med stenmur och cirka 20 ekar.

Rekreativt område och dagvattenanläggning

En nyanlagd dagvattenanläggning är belägen i planområdets sydvästra del. Anläggningen verkar som rekreativt område med gångstråk och sittplatser.

Trafik

Området nås från Mörarpsvägen i norr och från Målaregatan öster om planområdet. Helsingborgs stad är väghållare för båda vägarna.

Påarp har goda kollektivtrafikförbindelser med pågatågen. Skånebanan mellan Helsingborg och Hässleholm passerar med uppehåll vid stationen cirka 250 meter väster om planområdet. Tågen stannar vid stationen två gånger i timmen i vardera riktningen under högtrafik och en gång i timmen i lågtrafik.

Mörarpsvägen går i östvästlig riktning tvärs igenom Påarps samhälle. Förbi planområdet är vägen förhållandevis smal och varierar i bredd mellan cirka 7,0 – 8,0 meter. Vägen saknar mittlinje. Ett cirka 1,0 meter brett fält för gående och cyklister är målat längs vägens södra kant. Bostadsbebyggelsen norr om Mörarpsvägen utgörs av sex friliggande villor som samtliga har utfarter mot Mörarpsvägen. Fastigheten Stenmåran 1 söder om vägen har också utfar mot Mörarpsvägen.

Målaregatan är en återvändsgata med infart från Mörarpsvägen. Gatan är en intern lokalgata som servar villabebyggelsen öster om planområdet.

Fordonsmängder och hastigheter

Stadsbyggnadsförvaltningen genomförde en trafikmätning av Mörarpsvägen 2019. Mätningen visade att vägen trafikerades av cirka 1100 fordon/dygn varav 5 % utgjordes av tung trafik. Hastighetsgränsen för trafiken på Mörarpsvägen är 40 km/h.

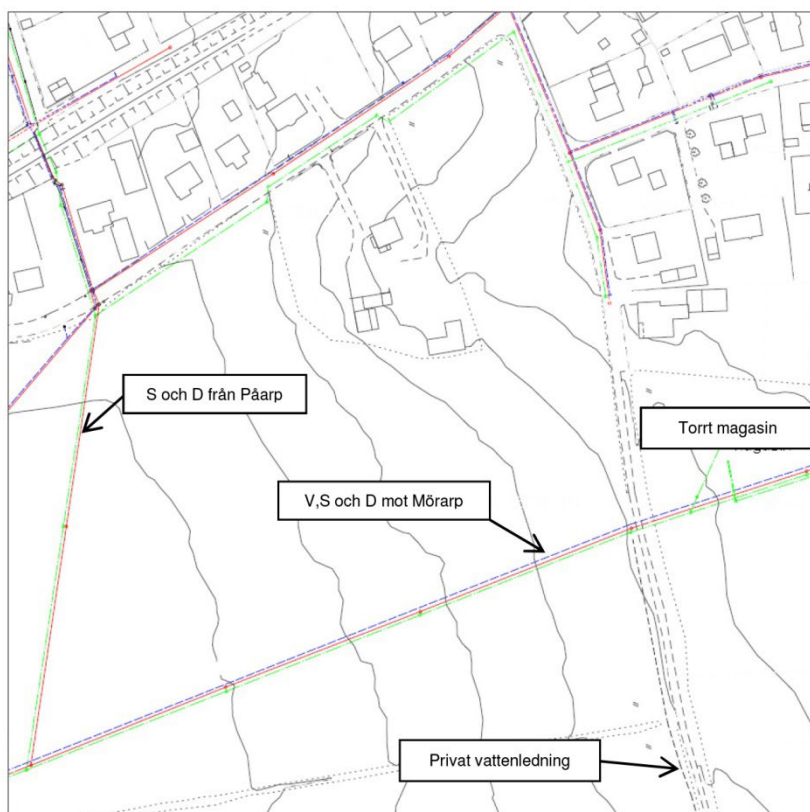
Påverkan från omgivningen

I planområdets sydvästra gräns ligger en växthusverksamhet. Verksamheten klassas som u-verksamhet vilket innebär miljöfarlig verksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan och är belagd med ett skyddsavstånd om 300 meter för att skydda mot transportbuller och ljusspridning. Det planerade bostäderna ligger ungefär 300 meter från verksamheten strax nordöst om skyddsområdet.

Teknisk försörjning

Ett större ledningstråk korsar planområdet i öst-västlig riktning. Stråket innehåller huvudvattenledningen till Mörrarp, en spillvattenledning från Mörrarp och en dagvattenledning som avvattnar bostadsområdena öster om planområdet.

I områdets västra del ligger en spill- och en dagvattenledning som leder bort avloppsvattnet från centrala Påarp. I sydöstra delen ligger privat vattenledning med sträckning söderut.



Befintligt va-system, bild från Va-utredning. Spillvatten(S), Dagvatten(D), Dricksvatten(V). Grön linje visar gasledning.

Öster om den berörda marken finns idag ett torrt dagvattenmagasin som vattenfylls vid stora nederbördsmängder. Detta tas hänsyn till vid planeringen av det nya bostadsområdet för att undvika närliggande byggnader skadas om magasinet skulle svämmas över.

Området har tidigare drabbats av översvämningar vid kraftiga regn.

I planområdets norra del, längs Mörrarpsvägen ligger en gasledning.

Arkeologi

Efter avstämning med Länsstyrelsen i Skåne anges exploatering av området inte föranleda några arkeologiska åtgärder.

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar, skulle fornlämningar ändå påträffas i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen med mera, omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

Geotekniska förhållanden

Marken består i huvudsak av lerhaltiga jordar med inslag av morän.

Området innehåller låga eller normala nivåer av radon.

Området som planeras för bostäder lutar i stort från öst till väst. I den nordöstra delen finns dock en höjdrygg i östvästlig riktning. Markhöjden varierar från + 58 meter i nordost till + 52 meter i sydväst.

4.3 Service

Offentlig service

En vårdcentral ligger cirka 650 meter nordväst om planområdet nära skolan och biblioteket som delar lokaler. Pågatågstationen ligger 250 meter nordväst om planområdet.

Skola och förskola

Påarps skola ligger cirka 650 meter nordväst om planområdet. Skolan har elever från förskolan till nionde klass. En förskola finns cirka 450 meter norr om planområdet.

Ytterligare en förskola planeras i den norra delen av Påarp cirka 900 meter från planområdet.

Handel

Nordväst om planområdet och järnvägen ligger Påarps centrum med bland annat en livsmedelsbutik.

4.4 Riksintressen och förordningar

Riksintresse kommunikation

Skånebanan norr om planområdet sträcker sig mellan Helsingborg och Kristianstad och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan samt Blekinge Kustbana och har därmed en interregional betydelse. Skånebanan omfattas av *Riksintresse kommunikation (5.1.11)*. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

Riksintresse kommunikationer för luftfart

Riksintresse kommunikationer för luftfart (5.1.12) pekas ut av Trafikverket enligt miljöbalken (3 kap 8§). Helsingborgs stad omfattas av MSA-yta för Ängelholms flygplats, men också delvis för Halmstad och Malmö flygplatser. Att uppföra byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka flygtrafiken.

Bebyggelsen inom planområdet är lägre än 20 meter och påverkar därmed inte riksintresset.

Riksintresse totalförsvar

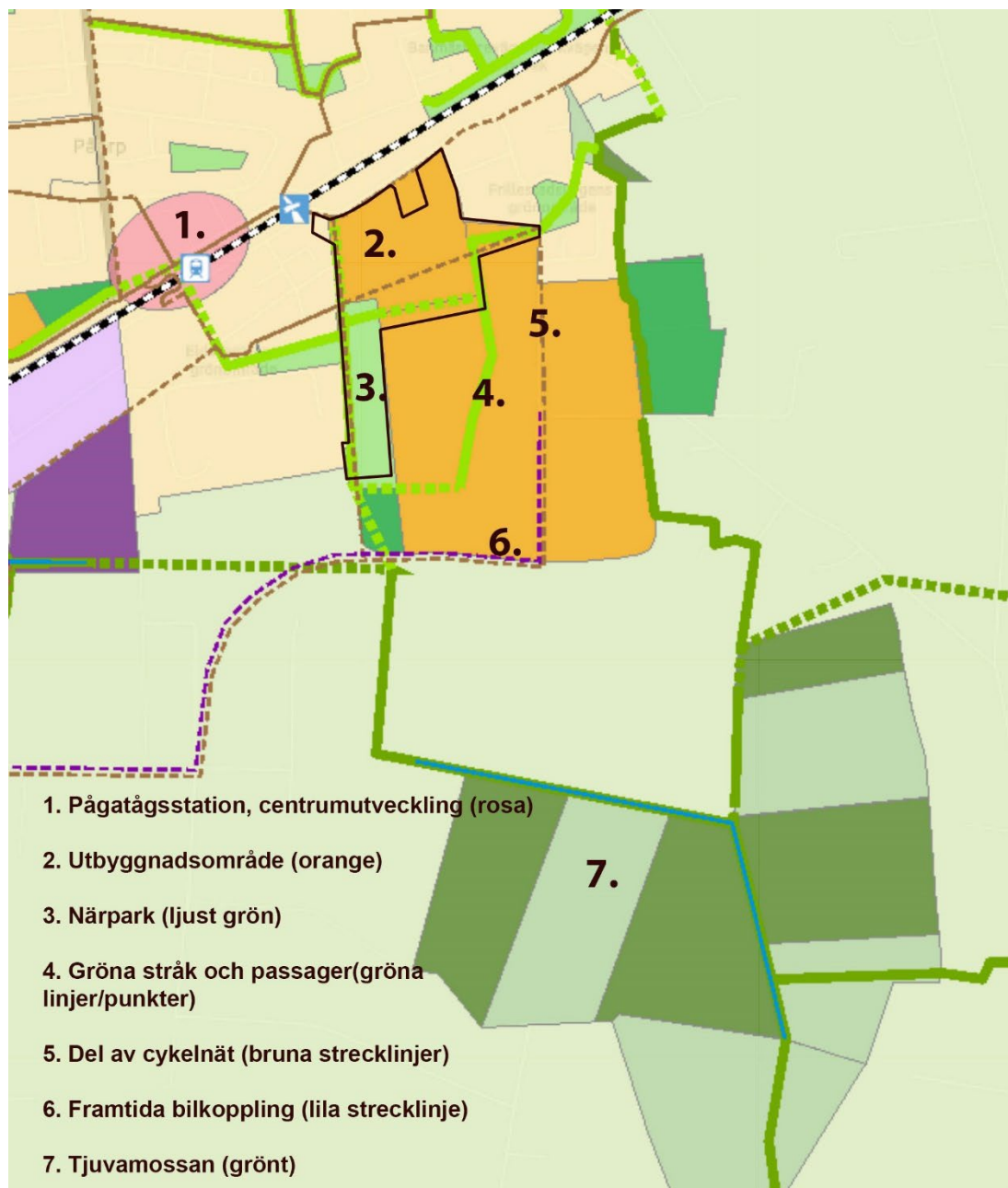
Riksintresse totalförsvar (5.1.13) omfattar bebyggelse över 20 meters höjd. Bebyggelsen inom planområdet är lägre än 20 meter och påverkar därmed inte riksintresset.

4.5 Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan

Helsingborgs översiktsplan ÖP2021, antogs i Kommunfullmäktige den 14 december 2021 och beslutet vann laga kraft 13 januari 2022.

Övergripande föreslår översiktsplanen en tillkomst om cirka 700 bostäder i Påarp fram till år 2050. Översiktsplanen föreslår att orten främst expanderar söder om Skånebanan. De föreslagna utbyggnadsområden, där föreliggande planförslag är ett, kommer att definiera gränserna till landskapet, spara värdefull åkermark och gröna områden mellan Påarp och centralorten samt skapa en stationsort som binds samman av stationen vilket främjar resor med kollektivtrafiken.



Utdrag ur Helsingborgs stads Översiktsplan 2021. Planområdet i svart ram.

Vidare anger översiktsplanen följande:

Bebyggelse och markanvändning

I Påarp anges att det främst är gles och tät småhusbebyggelse samt gruppbebyggelse som är lämpliga i de nya utbyggnadsområdena. En samlad bebyggelse med tydliga gränser mot jordbrukslandskapet förordas. Översiktsplanen anger att marken ska användas yteffektivt.

Grönska

När Påarp växer söderut finns det ett behov av en ny, större park intill de planerade utbyggnadsområdena. Sydost om planområdet ligger det planerade naturreservatet Tjuvamosse (punkt 7 på kartan ovan). Vid genomförande av naturreservatet får Påarp ett stort naturområde inom 1000 meters gångavstånd från järnvägsstationen.

Kopplingar

Översiktsplanen anger att det är positivt om stråket även kopplar samman centrala delar av orten med nya utbyggnadsområden, stationslägen eller det omgivande landskapet.

Trafik

Behovet av planskilda korsningar för Skånebanan i Påarp ska beaktas. Det är viktigt att vi, i samverkan med Trafikverket, hittar en samsyn kring vilka möjliga lägen som finns för att skapa planskilda korsningar på sikt för att säkerställa att de stråk och kopplingar som vi föreslår hamnar på rätt ställen.

Nya gång- och cykelkopplingar bör utvecklas inom Påarp. I våra utbyggnadsområden behöver vi nya gång- och cykelbanor som är kopplade till det övergripande nätet.

Övrigt

Utbyggnad av Påarp förutsätter upprustning och investering i avloppsledningssystemet och att möjligheten att anlägga utjämningsmagasin för dagvatten ska beaktas.

Risker från järnvägen (Skånebanan), vilken utgör transportled för farligt gods, ska beaktas och påverkan på riksintresse för kommunikation (järnväg) ska beaktas.

Detaljplaner

För den norra delen av planområdet gäller förslag till Byggnadsplan för del av PÅARP, i Mörarps kommun, Malmöhus län (BPL 9611), tillsammans med Ändring av detaljplaner för del av Påarps samhälle (dpl13819). För södra delen av planområdet finns inte detaljplan upprättad. Genomförandetiderna har löpt ut.

Bevarandeplan

Planområdet ingår i *Bevarandeprogram för Påarp och Välluv*. Programmet antogs i kommunfullmäktige den 19 oktober 2021.

Kulturmiljön i Påarp och Välluv visar hur området under de senaste 100 åren har ändrat karaktär. Påarp har efter en brand på 1800-talet gått från bondby och stationssamhälle, till 1950–1960-talets egnahemsbebyggelse och miljonprogram. Byn har vuxit genom lokala arbetstillfällen och närheten till Helsingborg. Växthusverksamhet dominerade Påarp och kringmiljön under 40 och 50 talen.

Program till detaljplan

Planprogrammet för Påarp godkändes den 9 februari 2007. Området beskrivs som ett utvidgningsområde lämpat för både tätare och glesare bebyggelse som kan byggas ut etappvis. Det finns ett viktigt möte mellan stad och land och entréerna är viktiga. I programmet finns principlösningar för den lokala trafiken och för gröna stråk.

Grönstrukturprogram

Grönstrukturprogram för Helsingborg, antogs av kommunfullmäktige den 26 mars 2014. Tjuvamossen är ett grönområde som ligger cirka 700 meter söder om planområdet. I grönstrukturprogrammet anges behovet av att skapa ett grönstråk i anslutning till mossen.

Mobilitetsnorm

Nuvarande mobilitetsnorm i Helsingborgs stad, antagen av kommunfullmäktige den 15 juni 2022, omfattar parkeringstal för cykel och bil avseende bostäder och olika verksamheter inom fyra olika zoner. Parkeringstalen utgör ett lägsta behov vid exploatering.

Det aktuella planområdet ligger inom zon 4, för vilken gällande parkeringsnorm framgår nedan.

ZON 4	Parkeringsnorm för cykel Antal cykelplatser/bostad	Parkeringsnorm för bil Antal bilplatser/bostad inkl. besökande
Bostäder		
Enbostadshus		2,0
Gruppbebyggelse		1,5
<35 m ²	1,0	0,7
<65 m ²	1,5	0,9
<120 m ²	2,0	1,2
>120 m ²	2,5	1,3

Klimat- och energiplan

Helsingborg stads klimat- och energiplan pekar ut en ambition att nettonollutsläppen av växthusgasen är noll senast 2035, att energianvändningen är 50 procent mer effektiv år 2030 jämfört med 2005, att primäranvändningen för el och uppvärmning har minskat med 30 procent till 2035 (16,5 MWh/invånare och år 2016) och att solen ska utgöra 10 procent av vår elanvändning 2035, samt att staden värdesätter privata aktörers initiativ.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Carl Welin
planchef

Helena Taps
planarkitekt